

Wayne Dyer

Si vous changez
la façon dont vous
regardez les choses,
les choses que vous
regardez changent.

41

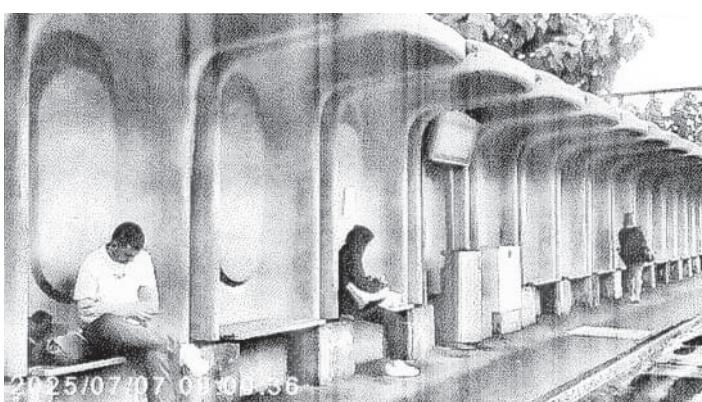
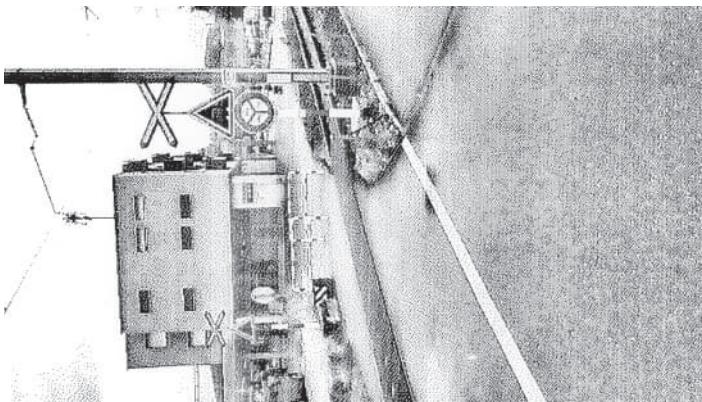
Cahier thématique Metron

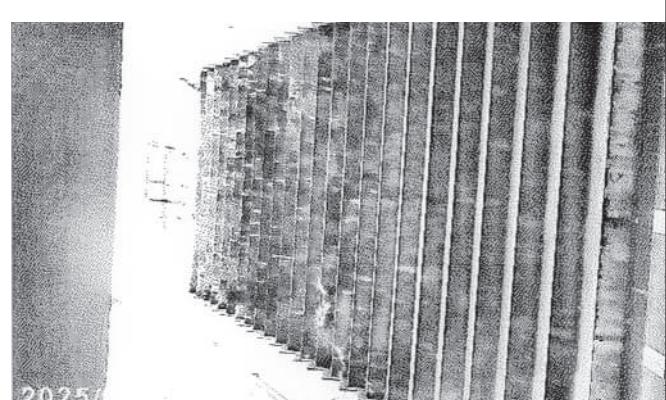
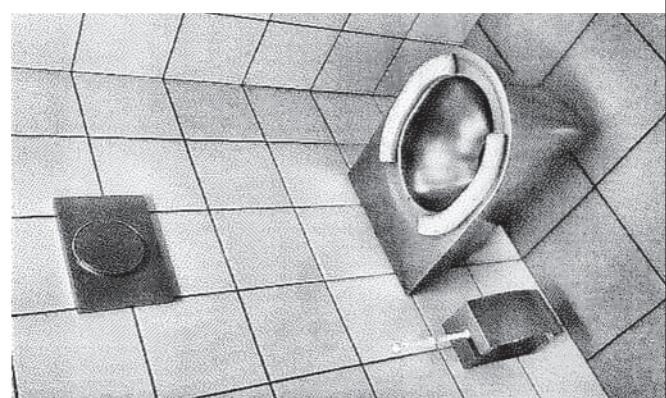
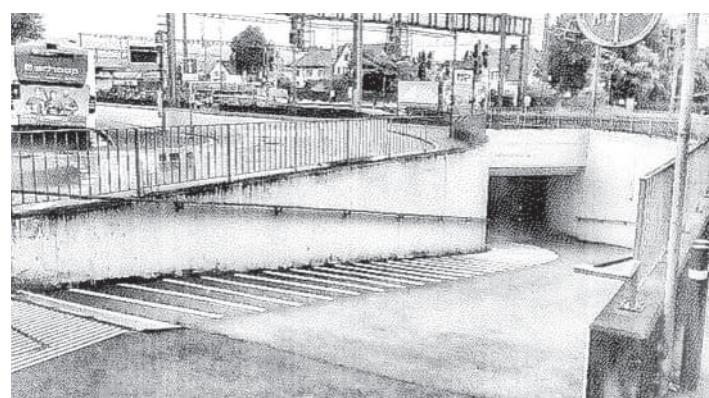
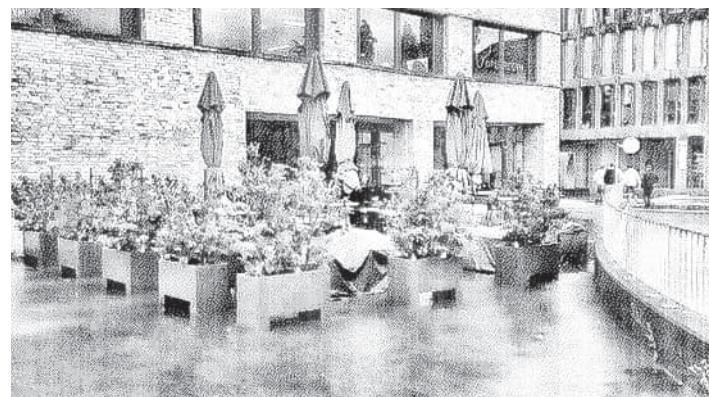
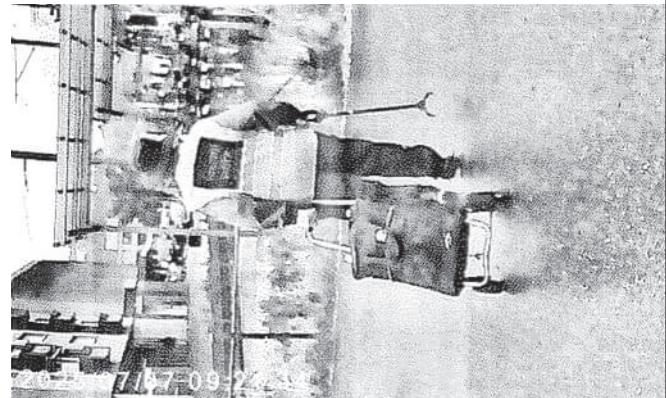
La place de la gare,
par exemple

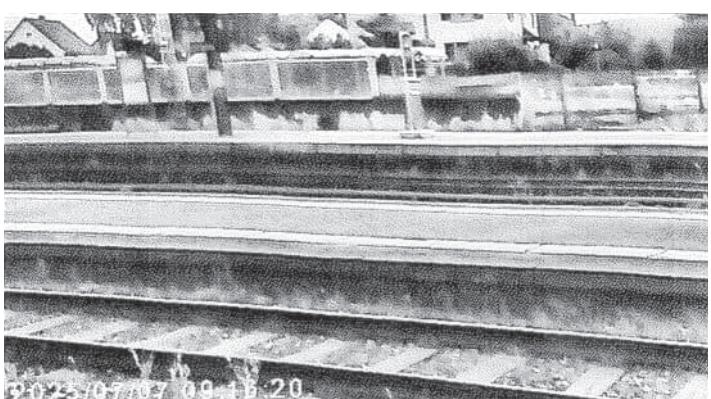
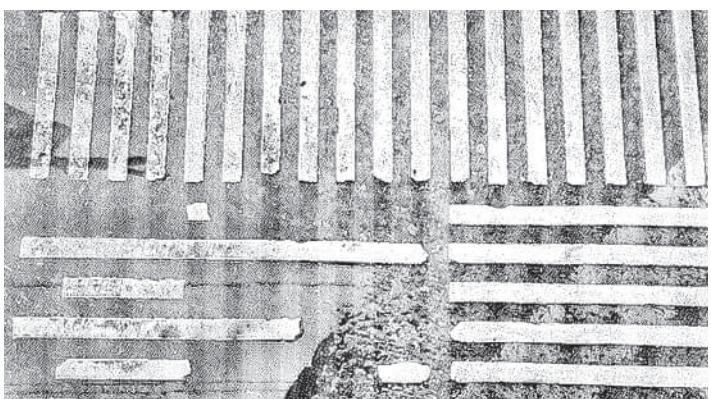
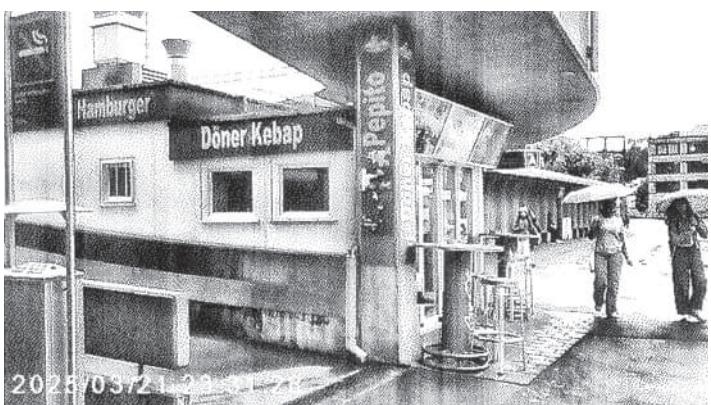
- 3 Appréhender la complexité : expérimentation in situ
- 6 Carnet de voyage
- 9 Observations
- 12 Associations

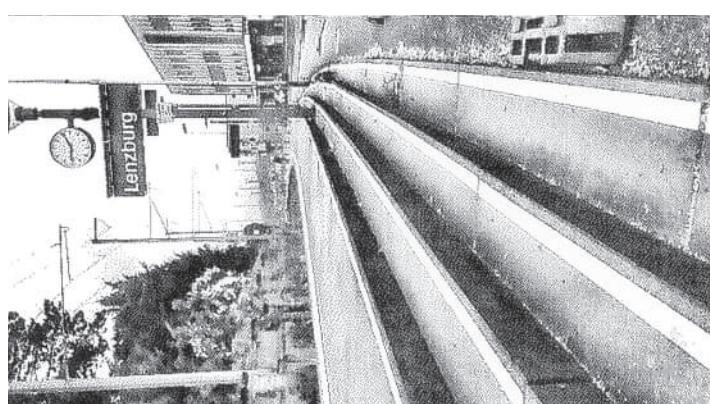
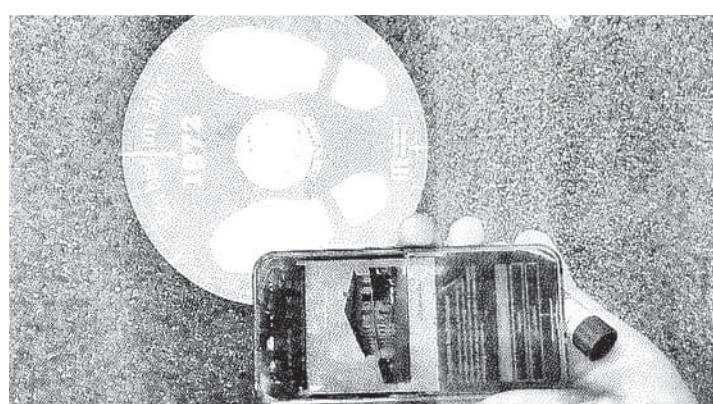
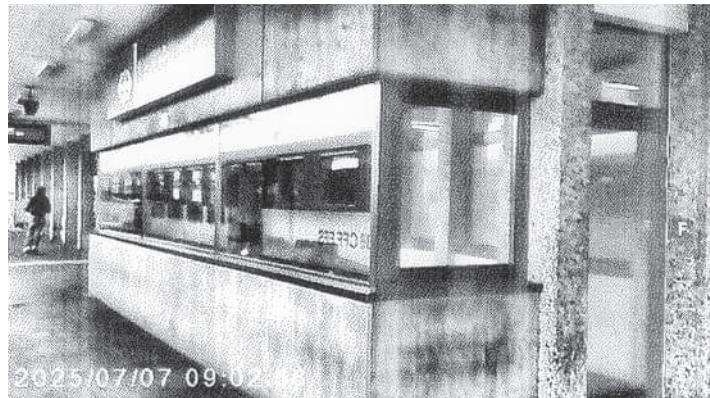
- 14 Éditorial
- 15 Remise en ordre dans la salle de réception
Werner Huber
- 18 « L'humain restera ce qu'il est, un humain. »
Entretien avec Sarah Droz
- 20 Planifié, bâti et déjà dépassé ? Concevoir des aménagements judicieux
sur le long terme
Sarah Grossenbacher
- 22 L'espace urbain de la gare de Wetzikon : une leçon de planification intégrée
Nathalie Bohez, Bernadette Knörzer
- 24 L'art de s'étirer jusqu'au plafond dans un corset
Samuel Urech
- 26 Laisser place à l'inachevé
Andreas Jud

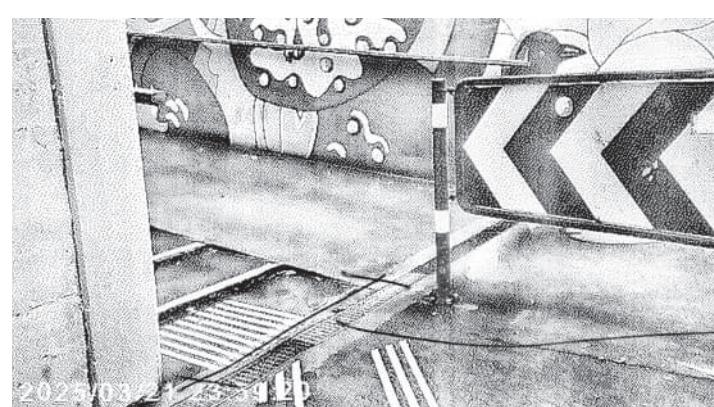
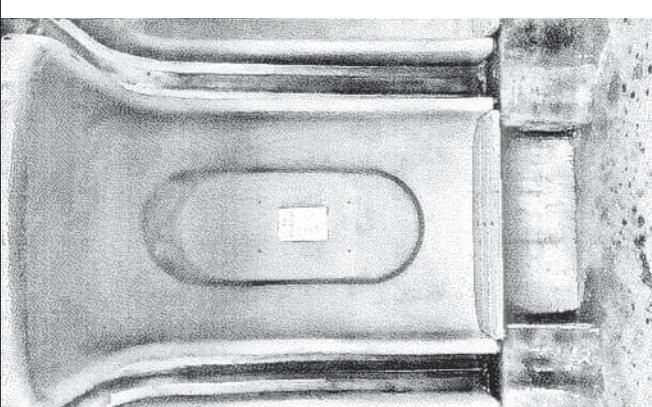
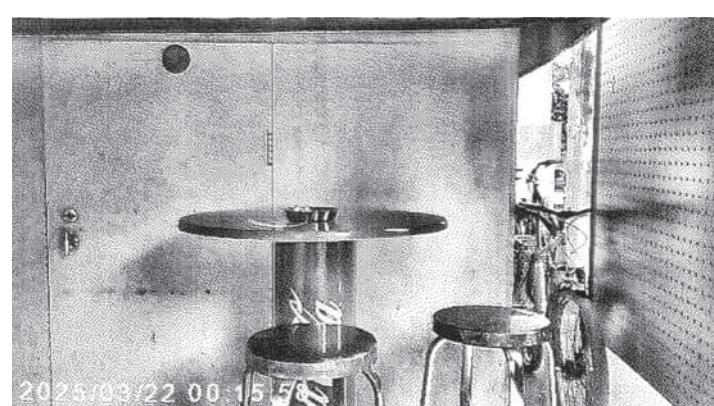
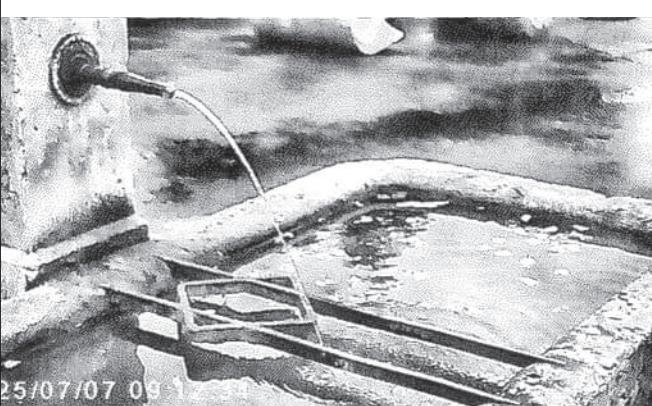
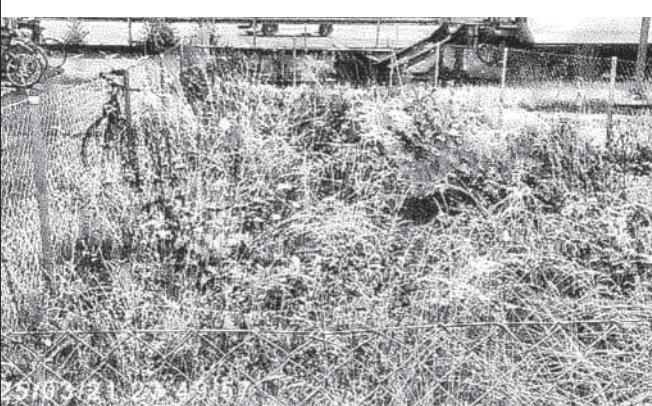
Le cahier thématique 41 est également disponible au format PDF :
<https://www.metron.ch/fr/identite/publications/>













Appréhender la complexité : expérimentation in situ

Planifier, c'est travailler avec l'incertitude et la complexité, or ces deux dimensions voient leur place augmenter de manière notable. Des dossiers d'appel d'offres toujours plus lourds, exigeant des solutions et des démonstrations probantes à des stades toujours plus précoce, en sont un signe révélateur. Il ne fait aucun doute que nous devons faire face à cette difficulté dans le cadre de notre planification. Toutefois, rares sont celles et ceux qui perçoivent la portée de cette contingence pour l'aménagement de notre environnement, la possibilité même que tout puisse aussi être autrement.

Niklas Luhmann, théoricien des systèmes, décrit le contingent comme « quelque chose qui n'est ni nécessaire, ni impossible ; qui est tel qu'il est, tel qu'il peut l'être, mais peut aussi être autrement »¹. Si l'imprévisibilité du monde dans lequel nous planifions est telle, comment alors concevoir le moindre projet ? Est-il seulement judicieux de planifier dans un monde contingent ? La réponse ne se trouve pas dans la résignation, mais dans une confrontation réfléchie aux hésitations et, parfois, aux carences de nos interventions. Stefan Kurath touche juste lorsqu'il formule son diagnostic : « Les planifications ne produisent pas l'effet escompté »². Car, même si nous connaissons tous ce sentiment, la question de savoir pourquoi il en est ainsi est rarement posée, et les effets produits, ou non, par une planification font encore moins fréquemment l'objet d'examens systématiques.

L'illusion de la spécialisation

Longtemps a prévalu la thèse selon laquelle une spécialisation toujours plus pointue et une expertise accrue permettaient de faire face à une complexité grandissante. Mais nous savons aujourd'hui qu'un plus grand nombre de spécialistes ne se traduit pas par une meilleure appréhension de la complexité. Au contraire, il complique avant tout une collaboration ciblée. Les interfaces éclipsent les solutions, tandis que la coordination occupe une place plus importante que la mission en elle-même.

Dans ce processus, un élément passe souvent inaperçu et W. R. Ashby l'avait énoncé dès les années 1950 : la Loi de la variété requise³ (Law of Requisite Variety). Selon celle-ci, pour continuer à fonctionner, un système doit être doté d'une complexité au moins aussi élevée que celle de son environnement. En d'autres termes, plus les niveaux d'exigences se multiplient et s'interpénètrent, plus les équipes de planification doivent être diverses et perméables, et ce, pas en y adjoignant des expertises toujours plus pointues, mais en connectant les points de vue et les savoirs.

De la zone de confort à la connectivité

Mais comment ouvrir les prés carrés professionnels et promouvoir le travail en réseau dès le départ ? C'est précisément à cette question qu'a été consacré l'atelier évoqué ci-dessous. En nous inspirant de la promenadologie de Lucius Burckhardt, nous avons commencé par l'expérience subjective de l'espace : tout d'abord, les participant·e·s devaient percevoir le lieu individuellement, sans plan, sans structure donnée. Que voyons-nous en entrant dans l'espace ? Comment le voyons-nous ? Quelles dynamiques percevons-nous ? Le regard porté sur la salle a lui-même été soumis à notre examen.

Commencer par faire l'impasse sur l'analyse et explorer la perception subjective de l'espace pouvait sembler inhabituel pour certaines personnes. Dans cet atelier, nous nous

sommes confrontés à des irritations de ce genre avec méthode : au lieu de plans, nous nous sommes servis d'appareils photo instantanés pour la prise de notes, avons travaillé directement sur la modélisation et encouragé les observations individuelles subjectives, avant de lancer la discussion. L'objectif était de rompre les routines tout en créant de la variété au travers de divers cadres de perception et d'interprétation.

Cette situation inhabituelle s'apparentait à un sol glissant : les certitudes et le supposé « bon sens » étaient sur le point de vaciller ; les notions, routines et outils familiers semblaient devoir faire l'objet d'un nouvel arbitrage. Voulue, cette perte de repères a créé l'opportunité de développer un langage commun au sein de l'équipe qui allait au-delà du prisme habituel de chacune des disciplines professionnelles⁴. Évoluer sur ce sol glissant a permis d'amorcer un rapprochement.

Cette perte de repères a obligé l'équipe à réagir de manière spontanée, énoncer des thèses, partager des observations, poser des questions et interagir pour apprivoiser ce processus ouvert et y trouver ses marques. Lorsque le terrain devient glissant, le réflexe est de saisir la main, quand bien même elle ne serait pas tendue. Cette nécessité collective de trouver des points d'appui, ce réflexe réciproque de se coordonner, suscite précisément un processus alliant l'échange entre différentes disciplines et la recherche d'une perspective commune, en plus d'en faire la force.

C'est le moment où les dynamiques changent : les limites de chacune des disciplines s'estompent, car plus aucune spécialité ne suffit à appréhender la situation. La transdisciplinarité naît du processus lui-même, non pas comme un but théorique, mais bien comme un impératif concret. Nous parvenons ainsi à renforcer la connectivité interne du système, et donc le niveau d'interaction au sein de l'équipe, qui ne se révèle et n'agit qu'en conditions instables.

La planification comme expérience collective

Pour Stefan Kurath, la planification est « toujours une expérience collective dans le laboratoire sociétal »⁵. Pas plus l'IA que nous-mêmes ne pouvons prédire quelle serait la réaction d'un lieu et sa société face à des interventions. Nous ne pouvons appréhender l'avenir qu'au moyen de rétroactions graduelles dans le cadre d'interventions aussi réversibles que possible et dont l'observation des effets nous permet des ajustements itératifs. La connectivité transdisciplinaire obtenue lors de l'atelier nous aide à déterminer quelle forme peut revêtir l'« intervention la plus restreinte possible »⁶. Comment concevoir une intervention d'aménagement afin que naisse un processus d'arbitrage entre projet, société et environnement bâti, et que l'espace évolue dans la direction voulue ? Car un plan ne marque pas l'aboutissement de la planification, qui constitue un processus ouvert qui nécessite d'établir des liens, des échanges et favorise ainsi la capacité de réaction de l'espace aménagé ; non comme projet monumental, mais comme la base d'un travail opérant.

¹ Luhmann, N. (2011), *Systèmes sociaux. Esquisse d'une théorie générale* [1984], trad. L. K. Sosoe, Laval: Presses de l'Université Laval.

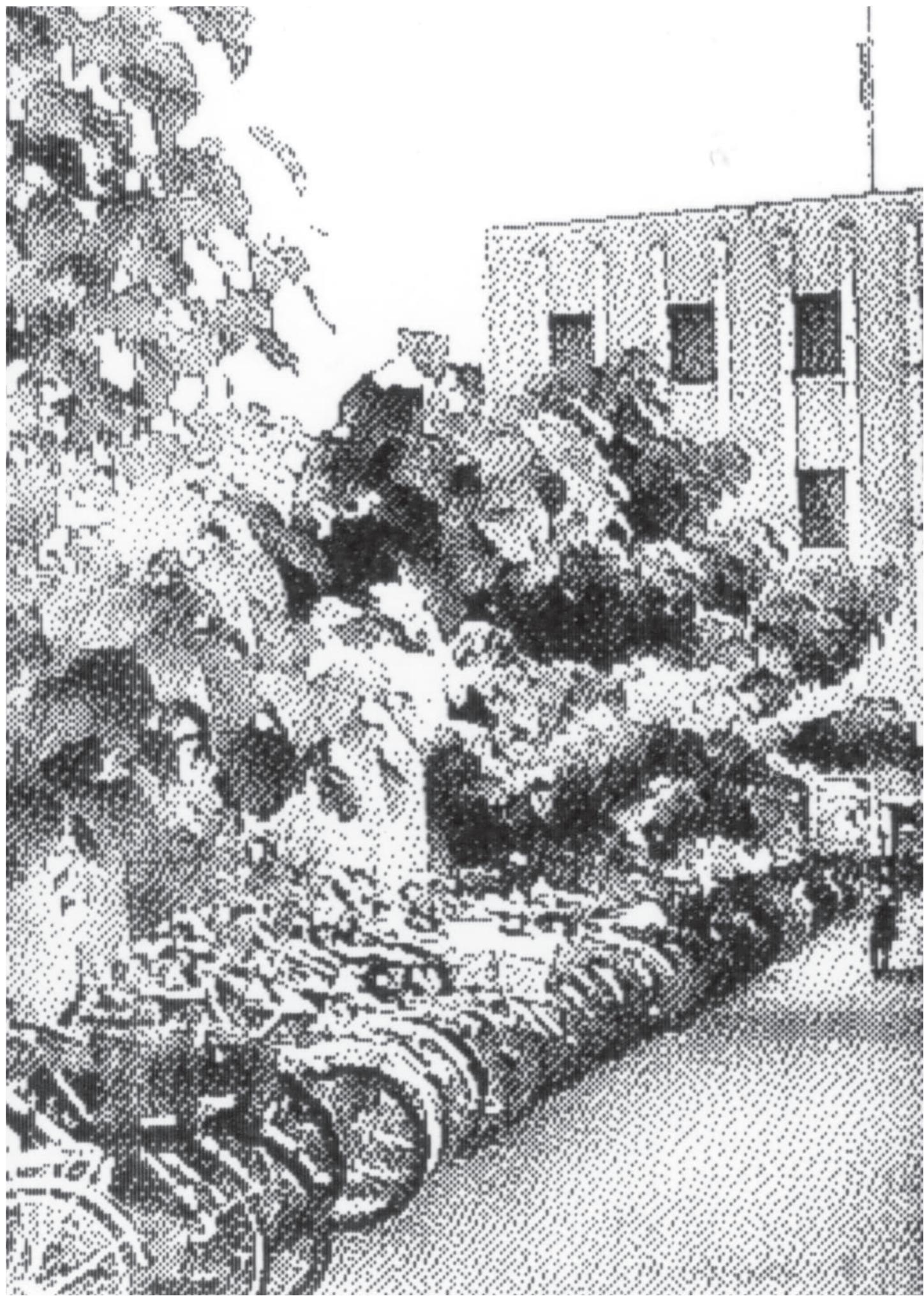
² Kurath, S. (2025) *Baukultur mit Bestand. Gedanken über einen dringend notwendigen Paradigmenwechsel im Denken, Planen und Miteinander des Weiterbauens*, Zurich: Triest Verlag.

³ Introduction à la cybernétique (1957), W. Ross Ashby [1956]. trad. M. Pillon, Paris: Dunod.

⁴ cf. Harold Garfinkel (1973), « Studien über die Routinegrundlagen von Alltagshandeln », dans: Heinz Steinert (dir.), *Symbolische Interaktion. Arbeiten zu einer reflexiven Soziologie*, Stuttgart: Klett-Cotta Verlag.

⁵ Kurath, S. (2025) *Baukultur mit Bestand. Gedanken über einen dringend notwendigen Paradigmenwechsel im Denken, Planen und Miteinander des Weiterbauens*, Zurich: Triest Verlag.

⁶ Lucius Burckhardt (2013), *Der kleinstmögliche Eingriff oder die Rückführung der Planung auf das Planbare*, Berlin: Martin Schmitz Verlag.



Carnet de voyage

Exploration – secteur de la gare

Un lundi matin dans une commune suisse de taille moyenne. Lorsque notre groupe, réunissant des spécialistes et un écrivain, débouche sur la place de la gare, le calme règne, nous arrivons en dehors des heures d'affluence. Il pleut. Personne ne s'y attendait, nous n'avons ni parapluie ni bottes de pluie. Notre groupe dispose d'une heure pour explorer la place et les environs immédiats de la gare. Tout le monde s'éparpille pour étudier comment l'espace est organisé, comment il est utilisé et si les différents usages génèrent des synergies ou des contradictions. Un regard expert est ici essentiel, l'objectif final étant de mettre en lumière les similitudes et les différences de perception dans une optique professionnelle. Au cours de la matinée, toutes et tous chercheront un endroit au sec pour prendre des notes ou classer les photos prises, capturant des ambiances, des situations, des éléments qui fonctionnent et d'autres qui ne fonctionnent pas et soulèvent des questions.

Image interactive – espace de travail

De retour au sec, les points de vue individuels s'assemblent en un grand tableau. On y relate les principaux ressentis de son exploration, que l'on localise en positionnant une photo instantanée sur une vue aérienne grand format du secteur de la gare. Petit à petit, la vue aérienne se remplit de clichés en noir et blanc, formant à certains endroits de véritables nœuds. C'est là que cela devient particulièrement intéressant : qui y voit quoi ? Les photos se recoupent-elles ou les avis diffèrent-ils selon la profession ? Sur ce plan interactif, les spécialistes répartis en binômes cherchent à identifier des conflits, des synergies et des éléments fondateurs d'identité.

Scénarios d'avenir – atelier

Après une pause, notre groupe entreprend un voyage dans le futur : les yeux fermés, nous écoutons une piste audio qui nous transporte en 2050. Le temps est devenu une monnaie d'échange, la population vieillit, l'eau se raréfie : l'évolution des mégatendances va transformer notre monde, l'Europe et la Suisse. De quelle manière ? La voix qui sort du haut-parleur en esquisse les grandes lignes. Nous parcourons une nouvelle fois de l'esprit notre place de la gare en imaginant d'autres scénarios possibles, qui restent très généraux. Une nouvelle image de la place se forme d'elle-même dans les esprits.

Deux groupes élaborent alors chacun un scénario, où l'aménagement de la place s'adapte à ce futur imaginé et propose des solutions à des enjeux potentiels, mais réalistes. En une heure et demie assez intense et à partir de quelques matériaux bruts, deux

maquettes voient le jour, complétées ensuite chacune par un message vocal ou vidéo d'un visiteur fictif à sa compagne, dans lequel il livre ses impressions personnelles sur la place, et par un objet qui pourrait alors avoir de l'importance en 2050.

Dans le processus de conception, les points forts professionnels et personnels, les méthodes de travail et les contextes s'enrichissent mutuellement. Résultat : deux scénarios totalement différents fondés sur deux approches également très différentes, qui peuvent se combiner. Cette synthèse sert de base à l'étape finale.

Analyse rétrospective – espace de travail

Pas à pas, nous revenons à l'année 2025. Nous définissons, à rebours, les étapes nécessaires pour atteindre systématiquement le prochain objectif. Ce qui semble compliqué se laisse facilement appréhender sur une grande feuille de papier. Au centre se trouve le cercle représentant le présent, autour duquel se déploient plusieurs anneaux figurant les différentes étapes d'ici à 2050. En partant de l'extérieur, les anneaux se remplissent d'objectifs échelonnés, qui permettent d'en déduire les mesures nécessaires. Le grand projet se divise en phases concrètes, la complexité est maîtrisée grâce à des mesures ciblées. Dans le même temps, les étapes intermédiaires permettent toujours d'adapter la progression au travers de connaissances nouvelles ou actualisées.

Notre groupe de spécialistes se reconnecte ensuite au présent et réfléchit à ce que seront, sous l'angle actuel, les prochaines étapes d'ici à 2050. L'objectif peut évoluer selon les circonstances. Mais nous pouvons nous engager, puisque nous avons une idée du chemin à parcourir.

Le groupe

Une urbaniste, un architecte, un sociologue, une architecte du paysage et un planificateur des transports. S'y ajoute un écrivain local qui, en fin observateur du quotidien, souvent banal, livre son point de vue. Nous remercions chaleureusement Markus Kirchhofer pour sa participation à cette expérience et pour ses précieuses suggestions.

Portrait des lieux

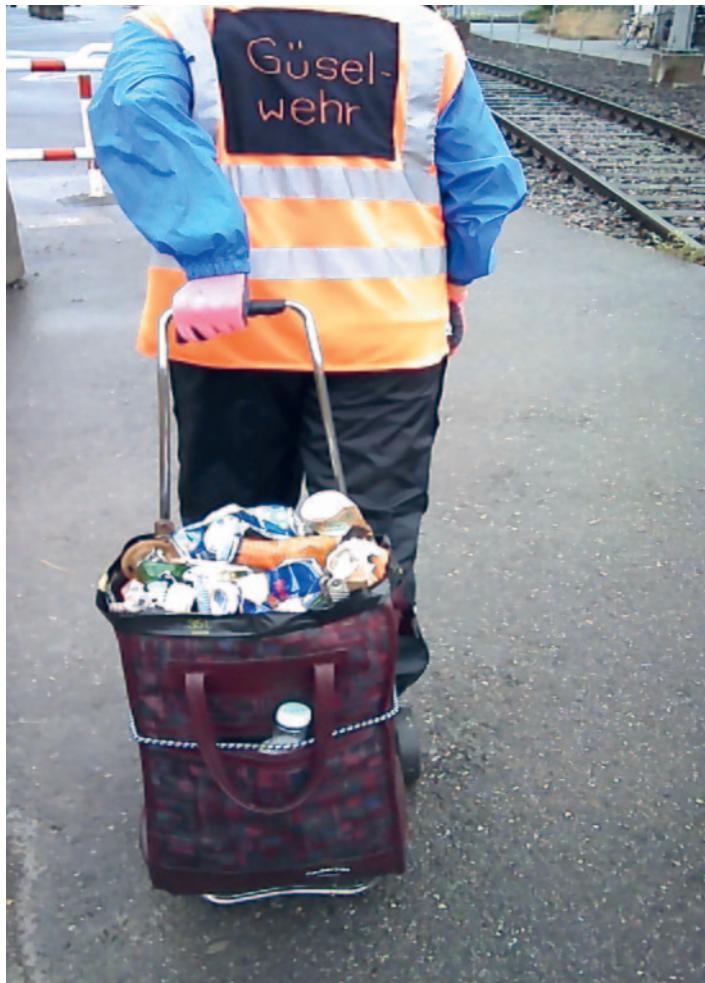
La ville compte aujourd'hui environ 11 000 habitantes et habitants et assure depuis plus de 25 ans l'aménagement du secteur de la gare, qui doit à l'avenir non seulement rester un nœud de communication performant, mais aussi se muer en un lieu animé et attrayant. Elle inclura la place, mais également des commerces, des bureaux, des logements, des structures de formation et d'approvisionnement, des restaurants, des hôtels ainsi que des locaux événementiels et culturels. Les espaces verts, les parcs et les assises assureront un cadre de détente agréable.

La gare voit passer quotidiennement près de 25 000 voyageuses et voyageurs. Sur la base des projets de développement dans le quartier, les CFF prévoient une augmentation des flux à environ 40 000 voyageur·euse·s par jour d'ici 2040. Les installations publiques actuelles atteignent leurs limites en termes de capacité et de performance. Qui plus est, l'accessibilité aux trains n'est pas assurée pour les personnes à mobilité réduite. Le terminal de bus de la gare constitue lui aussi un nœud central : neuf lignes y ont leur terminus et environ 6800 usager·ère·s le traversent tous les jours.

Les aménagements urbanistiques du secteur de la gare et de l'espace public sont en cours. On rehausse, élargit et rallonge les quais. On a également prévu d'ajouter un passage souterrain et de reconfigurer les installations ferroviaires, ce qui permettra de gagner de l'espace et de mieux accueillir les voyageur·euse·s. Le trafic des bus et la liaison bus-train seront également optimisés.



Observations



Quatre fois par semaine, une riveraine a pris l'initiative de collecter bénévolement les déchets. Durant trois heures, elle ramasse, vêtue d'une veste fournie par la Ville, ce que les passantes et les passants laissent tomber autour de la gare.



« Je voulais prendre quelques notes et faire un peu de tri. Poser mes affaires et éventuellement m'asseoir sans me mouiller. Ce kiosque était le seul abri possible sur toute la place. »



« J'ai longtemps cherché des toilettes, jusqu'à ce que je finisse par apercevoir l'habituel petit pictogramme près du passage souterrain. J'ai suivi la direction indiquée. Sous l'escalier, dans un recoin sombre, j'ai fini par trouver deux lourdes portes. En les poussant, j'ai découvert un spectacle repoussant : des murs maculés de matières fécales, un sol jonché de flaques d'urine, un double-plafond manquant, bref, un lieu suscitant à la fois la peur et le dégoût. »



Le service d'entretien de la gare a beau être discret, il est bien là. « En revenant la fois suivante, j'ai constaté que les traces avaient été nettoyées et que les lieux étaient dans un état aussi agréable que possible. L'emplacement et le plafond bâché font cependant penser à un usage détourné des toilettes. »



C'est à première vue un reliquat du passé. Mais au deuxième coup d'œil, on y voit un abri bienvenu et surtout au sec. Les sièges constituent une forme très appréciée de participation passive : à la fois sur les lieux, observateur·trice sans être protagoniste de ce qui s'y passe. Une qualité souvent sous-estimée des espaces publics.



Seule la fontaine témoigne aujourd'hui de l'importance que revêtait autrefois le restaurant de la gare, ce tiers-lieu important pour les ouvrier·ère·s des ateliers de production voisins. Semblable à un mémorial, elle tient tête aux bouleversements actuels et à ceux qui s'annoncent.

« Pourquoi avons-nous tendance à dissimuler les espaces fonctionnels ? »

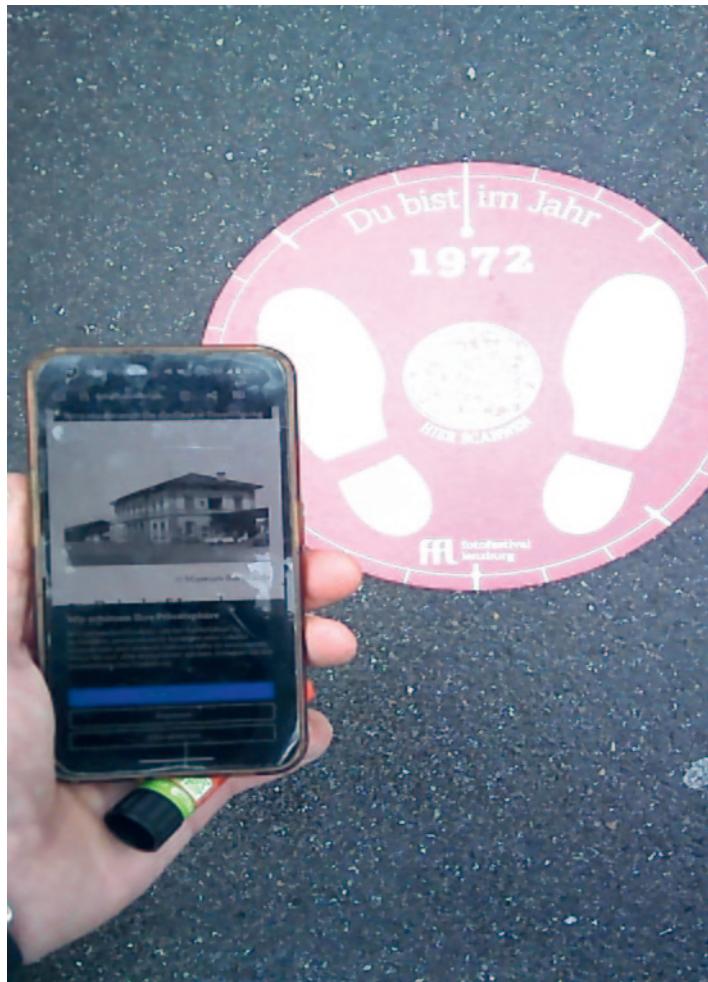


Où sont passés les vélos ? Un brin explorateur, un membre du groupe découvre la vélostation au premier étage, au-dessus du stand à kebab. Elle est desservie par une rampe, mais reste quasiment vide. Les vélos sont donc garés ailleurs. Nous les trouvons en descendant la rampe : dissimulés, stationnés non pas dans le parking à vélos, mais derrière la salle d'attente du terminal de bus. Nous tombons aussi sur une végétation intéressante et inattendue.



Où est-elle, cette place de gare ? Est-ce la zone de rencontre, le lieu où se superposent des usages variés ? Elle se situe pro-

bablement quelque part entre le souterrain piéton et le parvis du musée en face. Au sol, des marquages nous connectent à l'histoire du lieu. C'est la preuve que cet espace est bien plus qu'une zone de circulation et de transit.



« Les appareils photo sont top ! Ils orientent mon regard et focalisent aussi ma perception. »

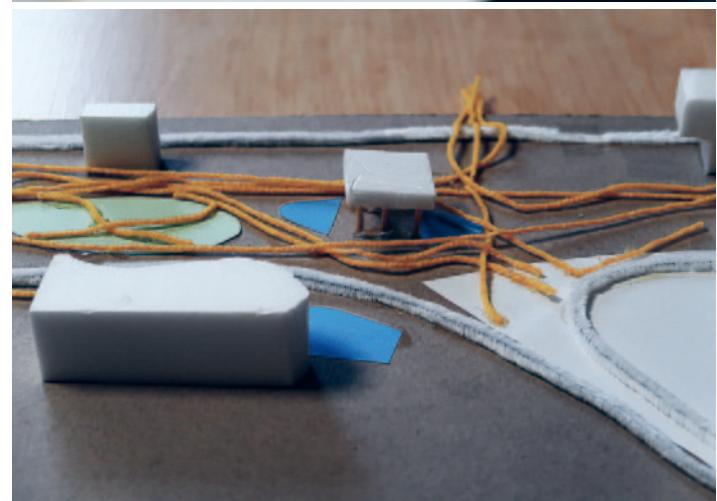


Le réseau se constitue. Le tissu spatial et social se déploie avec chaque photo. Les liens s'amplifient, se superposent et entrelacent les perspectives individuelles pour former un tableau vivant de significations communes (cf. sur le sujet Anna Lowenhaupt Tsing, *Le champignon de la fin du monde*, éd. La Découverte, Paris, 2017).

Notre planification formule toujours des hypothèses sur l'avenir. Il est donc pertinent d'élaborer une compréhension commune de ce futur. Pour instaurer une certaine distance par rapport au présent sans transformer l'avenir en un univers de science-fiction déconnecté de la réalité actuelle, nous la laissons évoluer sur 25 ans. Sur cet horizon temporel, certaines tendances déjà à l'œuvre auront d'une manière ou d'une autre un impact. La recherche prospective de l'Institut Gottlieb Duttweiler a servi de base à la description des mégatendances. Lina Gallati est chargée de l'élaboration de ce voyage littéraire dans le futur.

Avec peu de moyens, les participant·e·s créent un espace dans lequel s'immerger. Avec des ciseaux, de la colle et un travail de positionnement, en utilisant des ressources et des matériaux limités, les concepts qui voient le jour sont évidemment différents de ceux créés sur ordinateur.

Il est néanmoins frappant de constater que les deux concepts sont construits à partir de la situation réelle. Ils reprennent des faits et développent l'existant. L'idée est de continuer à bâtir dans l'existant, y compris dans les espaces publics existants.



« Travailler sur une maquette, c'est fantastique ! Je n'avais plus fait cela depuis mes études. » Associer l'esprit, les matériaux et le savoir-faire en un processus cognitif unique fait partie des principes fondamentaux de l'enseignement du Bauhaus. Penser avec les mains. L'ouvrage original *bauhaus – übungsbuch* édité par le musée Bauhaus-Archiv fournit un recueil de méthodes inspirantes.

Associations



Le projet « The Tokyo Toilet » incarne une culture qui transforme le passage aux toilettes en un moment de pause aussi agréable que possible. Au Japon comme en Suisse, ce moment est empreint de honte, mais la manière de l'aborder change du tout au tout. Disponibilité, hygiène et intimité, ces exigences élevées sont palpables dans les WC high-tech disponibles partout (toilettes publiques entièrement vitrées au Yoyogi Fukamachi Mini Park, Tokyo. On peut voir de l'extérieur si elles sont propres et libres. Si la porte est verrouillée de l'intérieur, les parois s'opacifient et l'intimité est garantie.). Photo: ods / Toto Europe / Satoshi Nagare

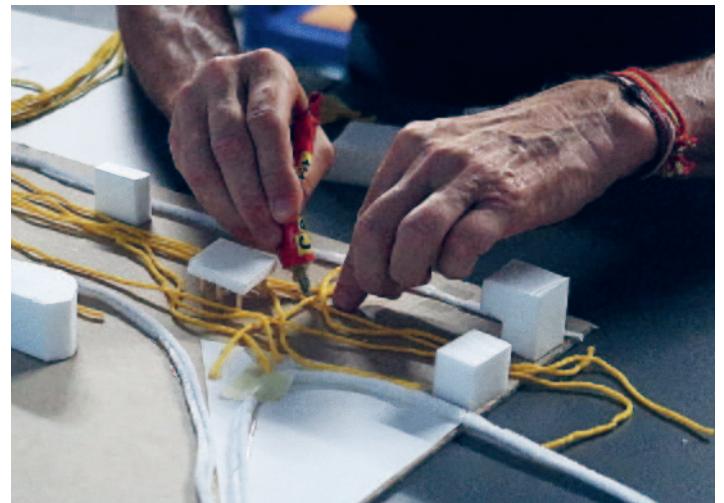


Une gare est un lieu bruyant et animé. Si dans le futur, nos déplacements devenaient de plus en plus asynchrones et que les échanges se faisaient plus souvent à distance, la donne pourrait se compliquer. Les flux de pendulaires le matin et le soir devraient perdurer, de façon peut-être moins marquée. Pendant la journée, la gare héberge des activités supplémentaires. Passer un bref appel sur le chemin du bureau ? Profiter du temps d'attente à la gare pour faire une pause et écouter un podcast ? Se voir brièvement, changer de train, faire des achats, habiter ou travailler à la gare ? Une chose est sûre : si nous densifions nos gares pour en faire des pôles d'échanges centralisés, leur polyvalence augmentera encore. Nous avons donc besoin de lieux présentant des qualités différentes.

Durant l'atelier du futur, je me suis imaginé une structure en nid d'abeilles : des alvéoles calmes qui permettent de passer un appel ou de lire un livre, d'autres animées, incluant un vaste hall pour les arrivées et les départs et des alvéoles

commerciales pour faire ses courses sur le chemin du retour. Entre, des alvéoles disparates dont l'attrait réside dans leur capacité à tout réunir. Elles concentrent les rencontres, les superpositions et les contradictions. Les personnes pressées empruntent le tracé direct entre les alvéoles pour parvenir rapidement à leur destination.

« Culture eats strategy for breakfast. Les valeurs fortes n'ont pas besoin d'une planification minutieuse. Juste une idée à méditer. »



« Notre visite à la gare s'est déroulée peu après les heures de pointe. Le nombre de personnes descendant des bus et traversant la place pour aller prendre le train était donc limité. Je sais à quoi ressemblent les lieux le matin ou le soir. Des flux impressionnantes de passager·e·s se dirigent vers les arrêts de bus ou les quais de gare, dans les deux sens. Si suivre le courant est facile, on ressent en revanche d'autant plus la puissance du flux humain lorsqu'on se fraie un chemin à contre-courant. »

La comparaison avec les lois physiques de l'eau est connue des spécialistes : des outils spécialement conçus permettent de simuler les mouvements de personnes pour garantir la sécurité et guider correctement les flux.

Nous nous sommes inspiré·e·s des cours d'eau pour la modélisation : nous avons légèrement dévié les flux de personnes (fils de laine) en positionnant les constructions de manière ciblée et créé ainsi des zones intéressantes. Comme à la berge convexe d'une rivière, la « vitesse d'écoulement » est ici ralentie. Un bref répit est possible. Celles et ceux qui doivent emprunter ce parcours peuvent ainsi se réinsérer dans le flux et avancer.

En essayant de définir des étapes intermédiaires, nous constatons que ces idées ne sont pas très éloignées de la situation actuelle. Certaines mesures pourraient être mises en œuvre aujourd'hui à moindres frais. Une discussion sur l'interaction entre rupture et existant est engagée. Le changement naît de ce qui existe et reste en mouvement. Pour reprendre les propos de l'architecte du groupe : « La rupture est généralement consommée. Mais c'est une erreur. Elle devrait pouvoir être poursuivie sur le long terme. Ce serait là une planification de qualité. »

Mégatendances

Mobilité

Les nouvelles formes d'(e-)mobilité et de logistique du dernier kilomètre modifient le paysage urbain et l'infrastructure. Tous les modes de transport sont réunis sur la place de la gare : zones de chargement, micro-hubs et navettes autonomes en font le point névralgique d'une chaîne de mobilité flexible à faibles émissions.

Nouveau mode de travail

La flexibilité des lieux et des horaires fait fondre le nombre de bureaux classiques et crée des besoins en coworking et en espace de vie de qualité. Une place de gare peut parfaitement accueillir cet univers professionnel hybride, fait de bureaux partagés, d'îlots de calme et de connexions rapides.

Connectivité

La connectivité omniprésente et la réalité augmentée élargissent les espaces de rencontre sociale à l'espace numérique. Bénéficiant d'une couverture 5G, de systèmes de guidage RA et d'écrans interactifs, la place de la gare devient un point de rencontre physique et virtuel.

Sécurité

Les systèmes d'alerte précoce basés sur des données et sur l'IA permettent de détecter les risques suffisamment tôt et exigent des concepts de protection adaptatifs. Plateforme névralgique, la place de la gare a besoin d'une infrastructure de capteurs, d'un espace de calme résilient et d'itinéraires d'évacuation clairs.

Santé

Le soin personnel, l'architecture thérapeutique et le bien-être urbain passent au premier plan. Des salles d'attente végétalisées, un éclairage naturel et des matériaux insonorisants transforment la place de la gare, lieu d'agitation, en un espace de détente.

Néo-écologie

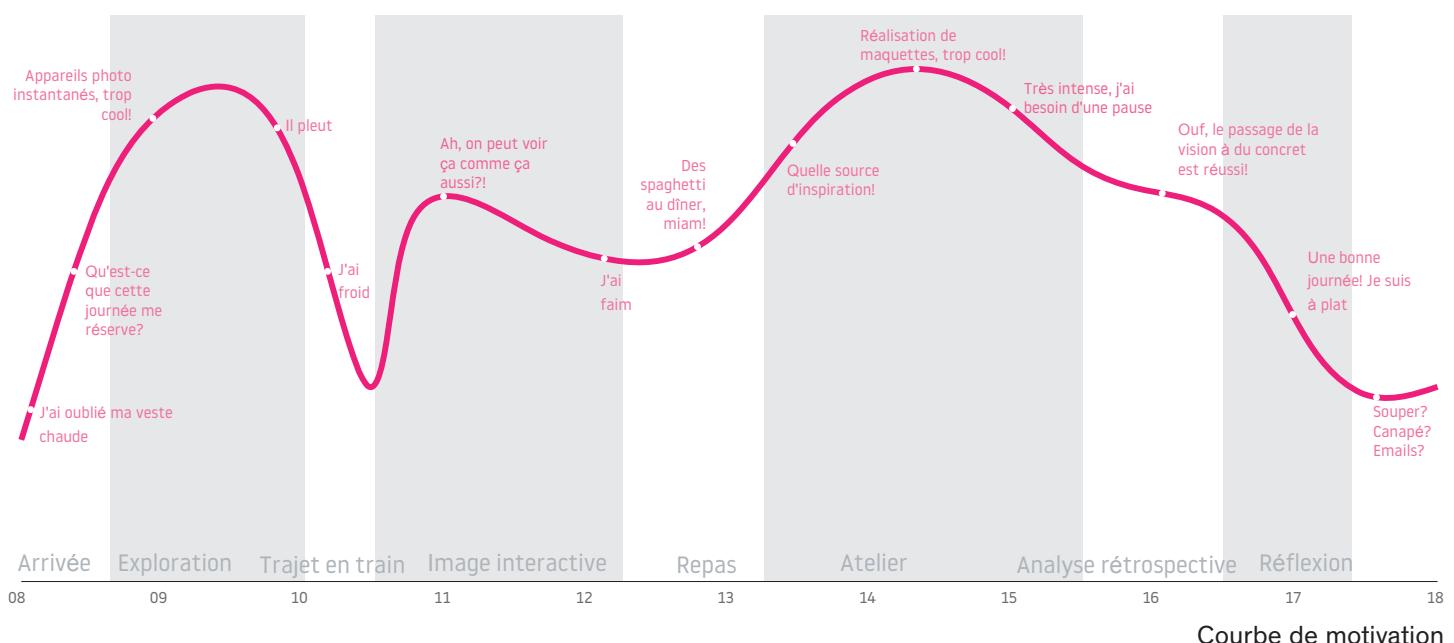
L'économie circulaire, l'agriculture urbaine et le recyclage caractérisent les futurs réseaux de distribution. Sur la place de la gare, les toits végétalisés, la collecte des eaux de pluie et les baies comestibles montrent au quotidien comment fonctionne l'écologie urbaine.

Culture du savoir

L'accès au savoir se numérisé, tandis que les fossés entre les niveaux d'éducation se creusent. Le Wi-Fi gratuit, les boîtes à livres et les activités pédagogiques font de la place de la gare une plateforme de connaissances accessible.

Les concepteur·trice·s que nous sommes sont bien conscient·e·s qu'il ne peut pas y avoir d'objectivité neutre et décontextualisée. La posture sublime « au-dessus de la mêlée » est inatteignable pour nous humains. Notre implication est constante : en tant que spécialistes avec nos connaissances et notre expérience de projets, en tant que personne privée, femme ou homme, parent ou célibataire, etc. La seule méthode à notre portée pour nous rapprocher d'une vision objective est de superposer des perspectives, des interprétations et des points de vue différents. C'est exactement ce que nous faisons lorsque nous présentons nos conclusions de l'exploration, toutes disciplines confondues, et enrichissons la vision de la place de la gare par nos connaissances certes professionnelles, mais néanmoins subjectives. (cf. Donna Haraway et la notion de « savoir situé », dans : *Des singes, des cyborgs et des femmes*, éd. Actes Sud, Paris, 2009.)

Pour comprendre un espace, il faut le voir avec les yeux des usager·e·s du quotidien et non pas uniquement à partir du plan théorique des concepteurs. Cette idée centrale est développée par le sociologue Lucius Burckhardt. Dans son ouvrage *Le design au-delà du visible*, il critique le fait que la planification ne se concentre souvent que sur les formes visibles, et non sur les impacts sociaux invisibles. En échangeant, nous sentons qu'avec cette exploration un peu différente, ces impacts dissimulés se font plus visibles.



Les contradictions ne sont pas des erreurs, mais une méthode.

Éditorial

« La gare, espace de loisirs ou zone de danger ? » : c'est le titre donné il y a quelques semaines par la SRF à un épisode du podcast « Input », qui ratissait large pour l'occasion. D'après notre expérience, la gare est un peu tout cela. La place de la gare aussi. Mais ces deux espaces se distinguent sur les notions de propriété. Tandis que les bâtiments ferroviaires appartiennent généralement aux CFF et sont donc privés, les parvis des gares relèvent du domaine public. Transport public et privé, zones de rencontre, événements et transit, l'espace public doit accueillir de nombreux usages. Il doit être esthétique et accessible à toutes et tous, largement végétalisé, mais sans recoins sombres. Aujourd'hui, nous tentons d'intégrer tous ces aspects dans nos planifications sachant que souvent, les résultats ne deviennent visibles que plus tard, quand les circonstances, et probablement aussi les exigences, ont déjà évolué.

Comment dès lors aborder les planifications d'envergure ? Il existe de nombreux guides de travail et recueils d'exemples, et de très bonne qualité. Nous avons axé la réflexion sur le parti pris que requiert l'aménagement de la place, avec pour mot d'ordre « Kill your darling ! » Peut-être la place de la gare ne doit-elle pas fournir tout ce que nous lui demandons actuellement (Werner Huber) et ne pas être aménagée dans ses moindres recoins (Andreas Jud). Peut-être devons-nous adopter plus souvent encore la perspective des usager·ère·s pour faire des places de gare des lieux agréables et sûrs (Sarah Droz) et abandonner l'idée que nous trouverons la solution du futur en frappant un grand coup aujourd'hui (Sarah Grossenbacher). Nous pouvons faire preuve de créativité, jongler avec les règles et les normes (Samuel Urech) et oser demander leur avis et leurs besoins à un large échantillon de personnes (Nathalie Bohez et Bernadette Knörzer).

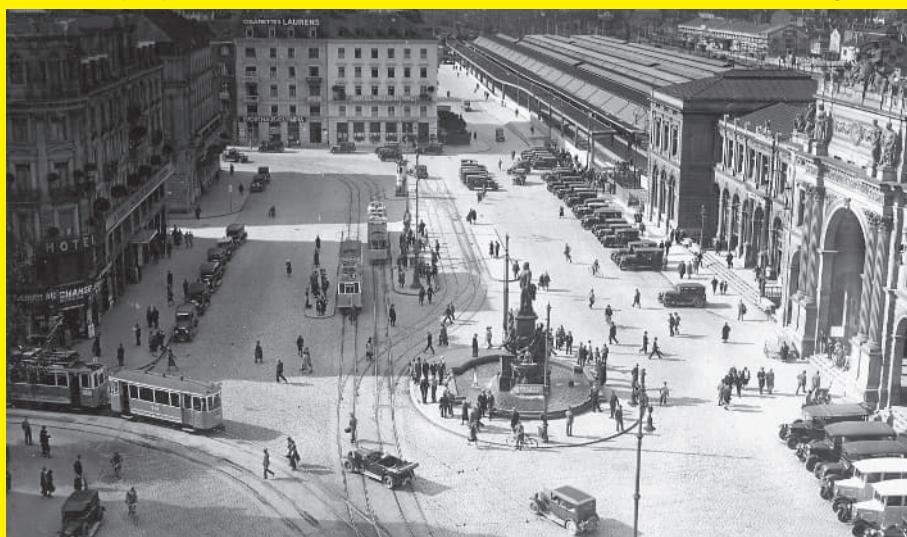
Les expérimentations peuvent être utiles quand les cas deviennent complexes et pluridimensionnels. Pour la planification d'une place de gare fictive, nous avons tenté un lancement quelque peu différent : une journée, six personnes et 150 photos ; une exploration, un atelier prospectif, une modélisation et des instructions étape par étape, à rebours. Ce que nous avons réalisé et observé figure dans la première partie de ce cahier thématique. Ce que nous en retirons imprègne en revanche tout le cahier. Les conclusions ne sont pas toutes inédites. Mais notre expérience montre qu'une petite piqûre de rappel est nécessaire pour ne pas tomber dans la routine ni céder à la facilité. Les espaces intéressants naissent en effet de points de friction. Et des frictions, il n'en manque pas sur la place de la gare.

Remise en ordre dans la salle de réception

Werner Huber

Trait d'union entre le rail et la cité, la place de la gare est un carrefour de mobilité, en plus d'être la carte de visite d'une ville et une zone clé de rencontre sociale. Après que l'humain en a été écarté des décennies durant, l'espoir renaît grâce à des visions d'avenir.

Avec l'invention du chemin de fer est apparu un nouveau genre urbain : la place de la gare comme trait d'union entre le rail et la ville, comme lieu de brassage social en perpétuelle évolution. En bousculant les axes d'une cité, la gare et



Un espace ouvert, vaguement défini et entouré de façades imposantes : en 1930, les différentes fonctions de la place de la gare à Zurich sont plutôt équilibrées. Les passant-e-s traversent en tous sens, au gré de leurs trajets. Le flux de la circulation, formé par des véhicules assez peu nombreux, est un peu plus ordonné. Seul le tramway suit un parcours précis tracé par les voies. La place de la gare est encore la carte de visite de la ville. Photo : Archives de l'histoire de l'architecture, Zurich

son parvis détrônaient bien souvent la place du marché en cœur de ville, et devenaient le centre névralgique de la vie urbaine. Les gares et leur place marquaient généralement la naissance d'un nouveau centre d'activités, et donnaient aux voyageur-euse-s la toute première impression d'une ville. Les nombreuses fonctions remplies par la gare et sa place, notamment un caractère de représentation, trouvaient leur expression dans l'architecture. Tandis que les bâtiments d'accueil prenaient l'air d'impressionnantes cathédrales vouées à la mobilité, les édifices bordant la place rivalisaient de grandeur. Comptant parmi les rares espaces imaginés de manière volontariste, la place de la gare de Zurich fut construite dans les années 1860 au pied du nouveau bâtiment d'accueil de l'époque et aménagée peu après.

L'humain relégué au second plan

L'évolution frénétique du chemin de fer dans les années précédant la Seconde Guerre mondiale a entraîné l'aménagement de nombreuses gares. En Suisse, les projets d'envergure se sont le plus souvent heurtés aux réalités politiques et économiques. Seule Biel a réussi à implanter la gare, et donc sa place, ailleurs qu'au centre traditionnel, où les infrastructures étaient habituellement installées. Les places de gare devaient accueillir des flux toujours plus importants et répondre à des besoins toujours plus variés. En comparant des photos de la place de la gare à Zurich prises à la fin du XIXe siècle à des clichés datant de 1960 environ, on constate pourtant que rien n'a fondamentalement changé : les taxis avaient remplacé les fiacres, ici et là un hôtel avait cédé la place à des bureaux, les tramways s'étaient allongés et les voitures étaient plus nombreuses.

Dans l'ensemble, ces places remplissaient toujours leur fonction d'espaces urbains, et donc d'espaces publics. Il est vrai qu'à l'époque déjà, les piéton·ne·s avaient tendance à se trouver relégué·e·s au second plan et que les conflits avec les voitures et les tramways augmentaient. Mais les différents usages n'étaient pas encore nettement segmentés. Sans même qu'ils soient sécurisés par des feux de circulation, plusieurs larges passages cloutés offraient aux piéton·ne·s diverses options pour traverser. Les voitures et les piéton·ne·s devaient alors « s'entendre », d'une façon ou d'une autre. De plus, avec un abri réduit à son strict minimum pour les passagers du tram, la place était encore perceptible dans la globalité de son espace.



Ce cliché entendait certainement illustrer les conditions de circulation intenables sur la place en amont de la votation de 1964 sur le passage souterrain de la gare. À cette époque, on voyait avant tout les piéton·ne·s comme un facteur venant perturber le flux de la circulation, alors que c'est bien la cohabitation des usages qui participe à la qualité d'un espace, même si cela engendre un certain désordre ou des conflits.

Photo : Comet Foto, Archives de l'histoire de l'architecture, Zurich

Un tournant s'est amorcé dans les années qui ont suivi la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'avenir était à la voiture. Tandis que l'Allemagne reconstruisait ses villes détruites autour de grands axes, la Suisse devait composer avec l'espace dont elle disposait. C'est ainsi que germa l'idée dans plusieurs villes de déloger le tramway du centre en le faisant passer sous terre. À Zurich, les lignes souterraines furent soumises à votation en 1962. Le projet prévoyait un grand accès piéton sous la place de la gare, surmontant lui-même un arrêt de tram à quatre voies, tandis que la place devait accueillir quatre couloirs de circulation et un grand parc de stationnement. Mais les Zurichois ne voulaient pas d'un « tram en sous-sol ». Ils voulaient un vrai métro et opposèrent une fin de non-recevoir au projet.

La solution se trouve-t-elle en profondeur ?

Le deuxième niveau fit néanmoins son entrée en jeu. Afin de bannir les piéton·ne·s de la place, la Ville engagea des travaux pour aménager le passage de la gare et son centre commercial ShopVille, terminés en 1970. Sur la place, automobilistes et tramways devaient encore se partager l'espace restreint, mais l'élément perturbateur qu'étaient les piéton·ne·s avait pratiquement disparu et ne gênait plus le flux de la circulation. La place s'était transformée en une mécanique circulatoire, aux conséquences fatales. Fragmentée en segments fonctionnels, la place n'est depuis plus perceptible en tant que telle. Les imposantes délimitations de l'espace sont certes toujours là, mais la place a perdu son caractère représentatif, et surtout son rôle de centre névralgique de la vie urbaine, qui s'incarne par l'humain, et non par la machine.

Depuis 1970, la place de la gare est clairement compartimentée : voitures d'un côté, tram de l'autre, et le pourtour abandonné aux passant·e·s. La façade fermée du hall de gare hisse cette segmentation dans une troisième dimension ; l'espace urbain est réduit à néant. Photo : Werner Huber, 2015



Une évolution semblable s'est opérée à Berne et à Genève et, dans les années 1970, même la modeste Baden s'engageait sur la voie que les grandes villes avaient empruntée. Les places de gare dans les villes allemandes, à l'image de Munich, Stuttgart, Francfort ou Hanovre, en sont une parfaite illustration, avec des « niveaux B » souterrains permettant d'accéder au métro, enfoui plus profondément. À Zurich, le projet de métro a échoué devant les urnes en 1973.

Des images prometteuses

Dans de nombreuses villes, le mal-être entourant la place de la gare est perçu depuis longtemps. En réaménageant la Place de la gare centrale il y a bientôt 25 ans, Bâle a fait revenir les gens en surface. À Genève, la construction d'une ligne de tram sur la Place de Cornavin a été l'occasion d'allouer plus d'espace aux piéton·ne·s et depuis 2008, les usager·ère·s bernoise·s bénéficient également de plus de place. Mais les solutions ne font l'unanimité nulle part, bien que la situation soit partout plus satisfaisante qu'à Zurich, où la strangulation routière est pratiquement inchangée depuis l'ouverture de ShopVille il y a 55 ans. En 1992, un passage piétonnier a certes été ajouté, mais loin de contribuer à animer la place, il a simplement créé un nouveau flux de circulation. S'il freine bien le trafic routier à la cadence des feux de signalisation, il ne change en rien la segmentation nette de la place.

Si Zurich avait enterré ses lignes à l'époque, les surfaces attribuées aux voitures pourraient aujourd'hui être à la disposition des passant·e·s. À Berne, un vote favorable au tunnel de la Schanze en 1998 aurait évité qu'un axe à quatre voies se fraie un passage sur la place. En renonçant à au moins une de leurs nombreuses fonctions, ces places pourraient se transformer en un lieu vivant et attrayant pour les passant·e·s. Mais s'agit-il vraiment de la seule solution ?



Peut-être pas. Des images représentant la place de la gare de demain à Zurich donnent une impression idyllique : une place arborée et sans voiture, un îlot paisible sur les bords duquel circule le tramway. C'est en tout cas ce que montre une image tirée du livre blanc Quartier Gare Centrale 2050, dans lequel la Ville esquisse une vision pour les abords de la gare à l'horizon de 25 ans. Cette image est tout aussi fascinante que la question qu'elle soulève : que faire de tout ce trafic ?

Y apporter une réponse claire n'est pas possible aujourd'hui, et, dans l'absolu, risque de ne jamais l'être. Mais le signal qu'elle envoie est crucial : la place de la gare va être repensée dans la perspective de l'humain, et non de la circulation. Si le projet reste centré sur cette vision d'avenir, la place de la gare pourra voir naître un espace public de qualité. Et pour cela, nul besoin d'en bannir ni la voiture ni le tramway. Il s'agit bien plus d'y établir un équilibre savamment orchestré entre les différents besoins et de penser l'espace à aménager comme un tout. Finalement, la réalité sera différente de ce que les images enchanteresses suggèrent, et les places de gare continueront d'être des carrefours de mobilité, car c'est l'une de leurs fonctions centrales et historiques. Pour la détente, ma foi, on choisira un autre lieu.

Cette vue tirée du livre blanc Quartier Gare Centrale 2050 est peut-être trop idyllique pour devenir un jour réalité. Mais elle esquisse une possibilité d'évolution pour la place au centre de laquelle on n'assoit pas les intérêts des modes de transports, mais la volonté de créer des espaces publics de qualité. Visualisation : Dom Visual GmbH, Zug

La 3D supérieure à la 2D sur une maquette, les idées naissent à hauteur des yeux.

« L'humain restera ce qu'il est, un humain. »

Entretien avec Sarah Droz

Passage et séjour, envie et peur, consommation et temps libre, la place de la gare est un creuset de contradictions. Leur superposition fait tout l'attrait et la qualité de cet espace, mais est également source de conflits. Comment les aborder au stade de la planification ? La planificatrice des transports Sarah Droz mise sur l'accessibilité universelle.

Sarah, quel cas concret vous vient à l'esprit lorsque vous songez à la superposition des contradictions et aux conflits qui se nouent sur les places de gare ?

Un cas très actuel, la gare de Cornavin à Genève. Pour anticiper les évolutions futures, nous avons examiné de près l'accessibilité universelle.

Cornavin est l'une des principales gares suisses, par laquelle transitent les bus, les trains, les trams, un très grand nombre de touristes, de pendulaires et toutes les personnes qui habitent près de la place de la gare.

Et sur la place elle-même, le sans-abrisme et les drogues sont des préoccupations majeures. À cela s'ajoutent les personnes qui traversent la place à vélo, mais n'ont pas de lien avec elle, ce qui engendre facilement des conflits.

Les différentes usager·ère·s de la place ont aussi des besoins qui diffèrent.

Oui et non. Il y a des besoins fondamentaux, identiques pour toutes et tous. Le besoin de sécurité par exemple n'est en rien lié à l'origine, au genre, à l'âge, etc. Les différences résident peut-être dans les réponses apportées pour satisfaire ce besoin fondamental. Les autres besoins varient d'un·e usager·ère à l'autre ; il s'agit donc de concilier les intérêts.

Comment déterminez-vous les besoins ?

Lares, l'association de planification et construction genrée et d'usages quotidiens, a dressé un catalogue de questions très pertinent. Il permet de ne négliger aucun groupe d'usager·ère·s, y compris les plus discrets. Les personas sont une autre méthode utile pour ne pas perdre de vue les minorités. Ils ne forment pas un tableau représentatif de la population, mais aident les spécialistes à adopter une autre perspective.

Pouvez-vous illustrer cela par un exemple ?

Reprendons l'exemple de la gare de Cornavin : si je me mets (dans la mesure du possible) à la place des sans-abris, je peux réfléchir à leurs besoins lors de l'aménagement de la place. J'arriverai alors peut-être à créer, à l'aide de bancs et de haies, un endroit pour dormir plus ou moins délimité. Dans le même temps, cet espace doit être plus ouvert et la haie éventuellement plus basse, pour laisser les personnes extérieures voir comment est utilisé le lieu et décider si elles veulent s'asseoir ou non. L'espace doit me laisser le choix : celui du chemin que j'emprunte, de l'endroit où je m'arrête ainsi que de la personne que j'approche et du degré de proximité.

Recherchez les points de friction et non l'harmonie.

C'est avant tout une question d'espace.

Notre objectif d'aménagement devrait être la diversité. Les normes nous laissent une marge pour créer de la qualité sur un espace réduit, au lieu de le penser uniquement en termes de fonction et d'efficacité. Souvent, on peut proposer au moins une alternative. Il est alors possible de circuler sur le trottoir ou sur la surface asphaltée près des arbres ou le long des façades. Cela donne deux voies alternatives, pour la plupart des usager-e-s. Mais bien entendu, nous ne pourrons jamais couvrir tous les besoins.

Cette idée peut être inhibante. La sociocratie applique le principe du consentement : une idée est mise en œuvre quand rien ne s'y oppose fondamentalement. Peut-on transposer cette approche à la gestion des besoins d'utilisation ?

Absolument ! En planification et en construction, on formulera cela ainsi : si le projet n'exclut personne et aide certains individus, on passe à la mise en œuvre.

Qu'est-ce que cela signifie pour les processus de planification classiques ?

Les étapes de travail et les méthodes resteraient les mêmes. Seules les décisions obéiraient à un autre principe. Lequel ne serait plus : nous le faisons si cela apporte une valeur ajoutée au plus grand nombre possible, mais nous le faisons même si cela n'apporte une plus-value qu'à un seul groupe, tant que cela ne nuit pas aux autres.

Vous mettez l'accent sur les besoins des individus. En toute logique, sur les besoins actuels. Mais comment envisagez-vous l'avenir ?

Je suis persuadée que l'humain restera ce qu'il est, un humain. Les technologies et les comportements vont évoluer, mais pas les besoins fondamentaux en matière de sécurité, de participation et d'autodétermination. Le fameux catalogue de questions de Lares a été établi dans les années 1980 pour la construction d'hôpitaux. Il reste valable pour les hôpitaux et les espaces publics.

Concrètement, qu'est-ce que cela implique pour l'aménagement d'une place de gare ?

Nous devrions installer un nombre très limité d'éléments fixes, une ossature aussi légère que possible constituée d'escaliers, de rampes et autres éléments de mobilier urbain. Le reste doit vivre. Si dans dix ans, une école ou une maison de retraite est bâtie tout près, les besoins liés à la place évolueront. Celle-ci doit donc s'adapter en conséquence.

Ces réflexions intègrent-elles des scénarios d'avenir ?

Bien sûr. Je viens d'achever un projet qui inclut des places de stationnement pour couvrir les besoins actuels. Nous avons cependant déjà anticipé un sol capable d'accueillir une future végétalisation. Les planifications des environs doivent toujours être prises en compte dans l'aménagement des espaces publics. Quelles populations viennent s'ajouter ? Lesquelles laissent leur place ? En quoi cela modifie-t-il les exigences ?

Les mandant-e-s doivent s'impliquer lors d'études préliminaires de ce type. Elles et ils préféreraient cependant avoir la garantie que la planification mise en œuvre aujourd'hui soit opérationnelle pour de nombreuses années.

Nous voilà revenus à l'ossature et à la marge de manœuvre. Nous essayons de prévoir les éléments fondamentaux, identiques du point de vue constructif et dans chaque scénario. Ensuite nous varions. Si nous prévoyons un arrêt de bus capable de fonctionner avec trois tracés routiers différents, il y a fort à parier qu'il résiste aux modifications apportées au profil en travers de la route. C'est également une méthode pertinente et avantageuse du point de vue financier.

Que souhaitez-vous pour améliorer la qualité de la planification ?

Tout d'abord le courage d'expérimenter, pour voir évoluer un lieu selon différentes variantes. Ensuite, davantage de participation pour mieux cerner les besoins. Tout ce que nous concevons ensemble a en effet plus de chance d'être accessible au quotidien.

Les questions ouvertes maintiennent l'espace vivant

Planifié, bâti et déjà dépassé ? Pour des solutions dura- blement judicieuses

Sarah Grossenbacher

Partout en Suisse, des villes et des communes poursuivent l'extension de leurs gares. Elles voient dans les projets d'infrastructure d'envergure comme la gare de passage de Lucerne ou le projet « Herzstück » de Bâle une opportunité de développement urbain. La pression sur l'aménagement est par conséquent très forte. Mais une planification pertinente des espaces de gare sur un laps de temps très long est-elle tout simplement possible ?

Situées à l'origine à l'extérieur de la vieille ville, les gares sont devenues une carte de visite des zones urbaines, façonnant leur développement et faisant office à la fois de trait d'union et de séparation. L'extension continue de l'infrastructure ferroviaire au cœur des villes amène à s'interroger sur la manière de concevoir les espaces de gare pour répondre à la pluralité des besoins d'utilisation actuels et futurs. Car aujourd'hui, une gare ne se résume plus à un hall d'accueil, des quais et des rails.

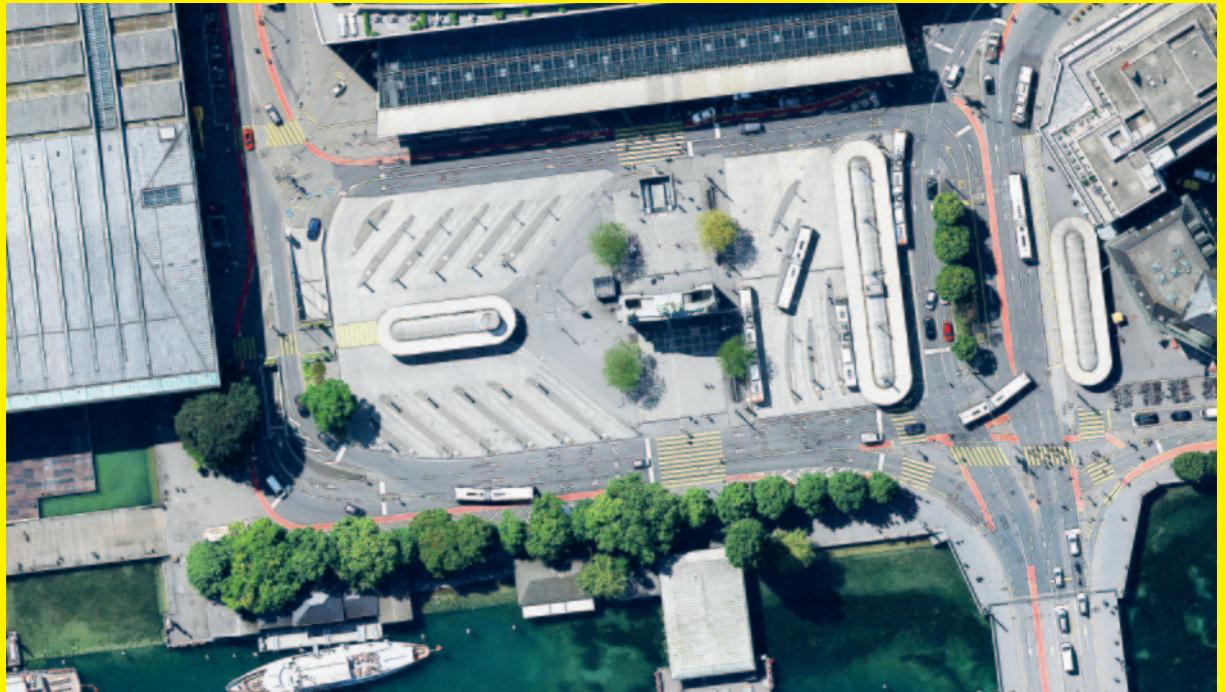
Le grand projet de gare de passage de Lucerne

En 2019, Lucerne a lancé une étude de faisabilité pour apporter une réponse aux CFF qui s'interrogeaient sur les attentes concrètes de la ville pour le projet d'infrastructure « Gare de passage ». À quoi ressemblera le site de la gare en 2040 et au-delà ?

L'étude de faisabilité a révélé toute l'ampleur et la diversité des besoins. De manière schématique, la communauté de transport de Lucerne souhaite créer un maximum de quais de bus, le canton maintenir le passage des voitures et des places de parc en nombre suffisant pour accéder facilement au centre-ville, tandis que la ville veut accroître la qualité des espaces de vie et renforcer l'usage du vélo. Toutes et tous s'accordent sur le rôle d'interface multimodale de la gare, mais les avis sur sa forme concrète divergent fortement. En mettant l'accent sur cette opportunité unique de développement, la pression est grande de vouloir répondre dès aujourd'hui à la totalité des demandes et des exigences pour ne pas se voir reprocher des manquements. Dans le même temps, nous ignorons quelle sera la situation dans vingt ans, tandis que les politicien·ne·s restent lié·e·s par les contraintes du présent. Comment aborder intelligemment la situation ?

Résister à la tentation du grand coup

La première impulsion est de définir une vision directrice apportant des solutions à tous les besoins futurs. Des listes très précises des différents besoins en matière d'espace sont d'ores et déjà dressées, des variantes imaginées, cer-



tain·e·s pèsent déjà les avantages et les inconvénients tandis que toute une imagerie est créée pour les politicien·ne·s et la population. Il est tentant d'isoler clairement les fonctions pour éviter tout conflit. On exige des preuves toujours plus détaillées de la viabilité des projets. La complexité amène à se réfugier dans les détails. Mais dans le même temps, on attend de frapper un grand coup. C'est dans ce contexte de tensions que se prennent des décisions pour l'avenir, à l'horizon si lointain que certaines personnes impliquées n'en seront plus témoins. Cette vision directrice est-elle à la hauteur du processus sociétal de négociation sociale, qui est un prérequis de la qualité urbaine ? Ou « apprendre à planifier » ne signifie-t-il pas plutôt « réaliser un patchwork pertinent », comme le postulait Lucius Burckhardt¹ ?

Place de la gare de Lucerne, prise de vue aérienne.
Source : ©swisstopo, 2024

Aussi peu que possible, autant que nécessaire

Pour faciliter le processus de négociation sociale sur la répartition du sol, une ressource limitée, mieux vaut ne pas restreindre trop tôt les marges de manœuvre. Il suffit de décider ce qui est nécessaire à cette époque-ci. L'espace de la gare doit remplir certaines fonctions et les projets d'infrastructure sont soumis à des conditions cadres à chaque étape. La qualité urbaine impose toutefois de garder de la marge pour des aménagements futurs, difficiles à évaluer aujourd'hui et susceptibles d'évoluer après leur mise en service. Une vision directrice statique sera ici trop limitée. Il faut un plan directeur qui servira d'instrument de pilotage et fixera des conditions cadres claires tout en restant souple. Le plan directeur met l'accent sur le parcours jusqu'à la vision finale, envisage différents scénarios et états temporels, dévoile les dépendances et intègre les derniers acquis. Le processus et les décisions du pilotage de projet sont transparents et il est possible de vérifier si de nouvelles connaissances modifient les conditions cadres. S'agissant d'un instrument de planification informel, les autorités ont toute latitude lors de la mise en œuvre et, le cas échéant, décident à quel moment le plan directeur doit avoir un caractère contraignant.

Malgré le besoin d'une orientation claire, les responsables devraient, durant tout le processus, se demander si tel aspect doit réellement être clarifié vingt ans à l'avance ou si nous ne pouvons pas passer la main aux générations suivantes. Il faut créer des espaces de potentialités, mais les plans d'affectation détaillés ne sont pas pertinents à ce stade. Il s'agit de garantir des options pour différentes approches d'aménagement et non de présenter déjà un concept concret. Ayons l'audace d'accepter les lacunes, et la force de supporter les incertitudes. Osons !

¹ Lucius Burckhardt (1980): *Wer plant die Planung? Architektur, Politik und Mensch*, Berlin: Martin Schmitz Verlag.

Trébucher fait partie du processus et permet une planification commune.

L'espace urbain de la gare de Wetzikon : une leçon de planification intégrée

Nathalie Bohez, Bernadette Knörzer

À Wetzikon, les urbanistes n'ont pas seulement agrandi une gare, mais aussi redessiné le tissu urbain. Le plan directeur montre comment la participation, la culture de la contradiction et des processus coopératifs peuvent transformer un espace très complexe en un site d'avenir.

Aujourd'hui, les gares sont bien plus que de simples nœuds de communication. Ce sont des lieux représentatifs, des portes d'entrée sur la ville et des espaces urbains générateurs d'identité. La ville de Wetzikon s'est saisie de cette symbolique pour imaginer la transformation du quartier de la gare en un site revalorisé grâce à un processus de réaménagement urbain à large échelle. Tant au niveau du contenu que du processus, cette planification constitue une leçon sur la manière d'appréhender les conflits d'objectifs, les compétences et les divergences d'intérêt.

Faire dialoguer efficacement les contradictions

Que faire quand les intérêts divergents des parties prenantes (la ville, les CFF, les propriétaires fonciers et les groupes d'intérêts invités) entrent en collision ? À Wetzikon, l'équipe de planification interdisciplinaire a imaginé, pour la disposition déterminante du terminal de bus et la structure d'aménagement urbain associée, deux logiques d'espace et de circulation différentes. Leur faisabilité, leur impact sur le trafic, leur urbanisme, leur tracé direct ainsi que leur facilité d'utilisation et leur impact sur le climat urbain ont été vérifiés dans une comparaison structurée, à l'issue ouverte. Ce n'est qu'après avoir étudié les coûts globaux réalistes, les évaluations du bruit et les flux de circulation des deux variantes que le choix a été arrêté, sur la base d'un catalogue d'évaluation détaillé : les aspects urbanistiques et fonctionnels de la variante « Postquartier » ont été plébiscités et intégrés à la vision directrice finale.

La concrétisation parallèle de deux variantes a été à première vue plus coûteuse et plus complexe qu'une procédure classique. Elle a cependant permis d'exposer et d'accepter les incertitudes, mais aussi de clarifier certaines questions par une comparaison sur le terrain. Cette approche raisonnée des contradictions, qui donne sa place à l'itération dans la recherche acharnée de la meilleure solution, forme la colonne vertébrale d'un processus de planification qui n'a cessé de solliciter les disciplines spécialisées et les responsables.

La participation, moteur de la qualité

La caractéristique principale du processus a été d'intégrer systématiquement des acteur·trices divers·e·s, de la commission consultative spécialisée composée de représentant·e·s du Parlement aux propriétaires fonciers et aux groupes d'intérêt : il y a eu un partage d'informations, mais aussi un développement et une évaluation collectifs. Outre les acteur·trice·s institutionnel·le·s et économiques,

la population a elle aussi été sollicitée, notamment à travers l'organisation d'un concours invitant les élèves à concevoir du mobilier urbain pour la gare lors de la fête de la ville. Quatre forums publics et trois ateliers réunissant des urbanistes de la ville, les CFF, des sociétés de transport et la région de planification ont donné une structure aux échanges. Les responsables et l'équipe de planification ne se sont pas bornés à recueillir des avis ; elles et ils ont élaboré des solutions viables en se fondant sur des critères décisionnels rendus publics.

Planification intégrée : mettre en réseau plutôt qu'isoler

Le plan directeur n'interprète pas la gare comme une installation purement fonctionnelle, mais comme l'élément d'un tissu urbain stratifié. La planification des transports, l'aménagement des espaces non bâtis, l'urbanisme, le régime d'affection, les problèmes de bruit, les rapports de propriété et les horizons de développement, tous ces aspects ont été imbriqués de manière cohérente. Des pistes cyclables et piétonnes ont été développées le long de limites spatiales, existantes ou nouvelles, des passages sans obstacles ont été ajoutés et des axes visuels créés. Résultat : un ensemble où la place de la gare, les terminaux de bus, les passages pour vélos, les zones de détente et les nouveaux espaces verts et non bâtis comme le parc de la gare ne fonctionnent pas comme des éléments isolés, mais comme un système robuste. La place de la gare concentre les besoins les plus divers sur un espace extrêmement réduit.

L'approche qui se veut globale se reflète également dans la planification par phases et la gestion planifiée du site qui accompagnera la transformation au cours des quinze prochaines années.

Obligation par engagement, sans valeur juridique formelle

Le plan directeur n'a pas le même effet juridique contraignant qu'un plan d'affection, mais présente néanmoins un fort caractère d'obligation. Ceci est possible parce que la ville et les CFF, qui portent le projet, ont conçu et décidé ce plan ensemble et l'ont adopté comme ligne directrice pour le crédit-cadre et de futurs outils de planification tels que des plans d'aménagement et des contrats d'urbanisme. Le processus itératif impliquant l'ensemble des acteur·trice·s importante·s a été déterminant.

Le plan directeur devient aussi un outil majeur pour les acteur·trice·s du secteur privé : il génère de la prévisibilité, permet des développements de sites coordonnés et sert de référence commune aux procédures d'assurance qualité qui suivent, comme les mandats d'études parallèles ou les concours.

La planification, un apprentissage du dialogue

Le plan directeur de la gare de Wetzikon prouve que bien planifier ne consiste pas à esquiver les contradictions, comme entre les espaces non bâtis requis pour la population et les zones de circulation fonctionnelles du terminal de bus ou encore entre un quartier animé et polyvalent et le niveau de bruit le long de la route nationale, mais à les accepter, à les concilier et à instaurer un dialogue fructueux. Il montre comment un quartier d'avenir peut être mis en place autour de la gare grâce à un processus coopératif, intégré et bien structuré : un projet conjuguant des espaces de haute qualité, une efficacité fonctionnelle et une solution portée par les parties impliquées et la sphère politique.

Allégez la structure, il y aura plus de place pour la vie.

Informations complémentaires, en allemand :
www.stadtraum-bahnhof-wetzikon.ch

Un petit test a souvent plus d'effet qu'une grande décision.

L'art de s'étirer jusqu'au plafond dans un corset

Samuel Urech

La conception d'une gare n'est rien moins qu'une prodigieuse tentative d'apporter une réponse appropriée à une multitude d'exigences contradictoires et de natures diverses au moyen d'un projet d'ensemble solide et abouti. Dans cette démarche, la gestion du trafic occupe une place centrale, car en dépit d'obligations irrévocables, celle-ci doit faire preuve du plus de flexibilité possible. Alors, comment s'accommoder de ce corset ?

« La gare n'est pas partie intégrante de la ville [...] et, longtemps, continue d'être pour elle un étrange appendice. Ses abords se voient bientôt attribuer les stigmates de l'industrialisation et du prolétariat pour finalement devenir un quartier malfamé, celui de la gare. »¹ C'est ainsi que Wolfgang Schivelbusch décrit le rapport entre la ville et la gare aux débuts du trafic ferroviaire. Aujourd'hui encore, les gares ont la réputation d'un endroit peu accueillant, tumultueux, voire sale.

Du lieu malfamé au havre idyllique doté d'une connexion au rail

Nos attentes vis-à-vis de la gare et de sa place ont évolué et celles-ci sont désormais plus variées et plus exigeantes. Une place de gare doit aujourd'hui remplir de nombreux critères touchant à l'urbanisme, à la collectivité ou à l'écologie et on peut saluer le fait que des aspects longtemps négligés, tels que le climat ou l'égalité de genre, bénéficient enfin d'une attention accrue. Bien souvent, le balancier poursuit son mouvement au-delà de ce qui suffirait sans doute, allant jusqu'à transformer la place de la gare en havre urbain doté d'une connexion au rail, où le bus ne fait qu'y défigurer l'espace paysager, où le parc relais est remplacé par un élément urbain distinctif et où, disons-le, nous préférions siroter un café en toute quiétude plutôt que d'avoir à nous précipiter vers un train. Quelle affluence de trafic la place de la gare tolère-t-elle encore ?

Concevoir au sein d'un ensemble : la circulation, un mal nécessaire ?

Des équipes interdisciplinaires travaillent aujourd'hui à la place de gare du futur, et les antagonismes, points de conflit techniques et la nécessité de parvenir à des compromis ne manquent pas. La gestion du trafic y occupe un rôle ambiguë. Les urbanistes créatifs et les architectes paysagistes à l'écologie décontractée affichent un dédain narquois face à la monotonie et au conformisme de la gestion des transports, une discipline considérée comme nécessaire, mais peu attrayante. Pourtant, personne ne peut s'y soustraire, car les surfaces requises sont trop importantes et les interactions entre espace et fonction de mobilité trop complexes. La planification du trafic peut et doit (supposément) amener des éléments concrets, poser des bases solides pour tout le reste et contribuer de manière décisive à la réussite d'un projet global pour les gares et leur place. Autrement dit, une place de gare vit et s'anime grâce au trafic, et non pas malgré lui.

Dans le corset des normes et des exigences

Les antagonismes majeurs de la planification interdisciplinaire se reflètent déjà à plus petite échelle dans le cadre de la seule gestion des transports. Des exigences, lois et directives diverses doivent être observées : les bordures aux arrêts de bus doivent répondre aux normes définies dans la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées, le P+R doit toujours disposer de 120 places de stationnement et l'ordonnance sur les chemins de fer exclut toute plantation d'arbres à proximité des voies. Les normes et les exigences restreignent notre liberté de planification et d'aménagement, mais elles contribuent en contrepartie à plus de cohérence et de clarté. Si leurs propositions semblent parfois contraintes et rigides pour nous autres planificateur·trice·s des transports est qu'elles constituent un corset qui, bien que souvent invisible au premier abord, doit constamment être porté.

Miser sur les efforts et l'endurance pour atteindre un objectif commun

L'expérience a hélas montré, avec régularité et clarté, qu'une réflexion axée exclusivement sur le trafic ne suffit pas à obtenir une solution satisfaisante. La plupart du temps, les places de gare sont des lieux éteints, où des arrêts de bus mornes et des espaces étonnamment généreux dédiés à la circulation automobile donnent une image dépourvue d'éclat. La qualité exige de tous des efforts communs. Un peu comme au théâtre, le processus de planification (bien souvent, une pièce en plusieurs actes chargée d'émotions) requiert une habile mise en scène. Aboutir à des solutions solides, riches et attrayantes pour la place de gare de demain appelle une collaboration étroite et respectueuse avec toutes les autres disciplines.

De l'art de s'étirer jusqu'au plafond

Une planification minutieuse exige une exploration créative, l'ouverture à la critique et la volonté de rechercher l'équilibre du résultat final au moyen de processus itératifs. Dans la planification du trafic, tout l'enjeu consiste à remettre en cause des exigences supposées inébranlables et à sonder l'espace avec obstination, à l'affût de solutions et de compromis. À l'inverse, nous sommes tributaires des autres disciplines pour cerner les aspects et les impératifs liés au trafic. Nous devons engager une réflexion sur les contraintes existantes, les porter à la connaissance de l'équipe de planification et des mandant·e·s et bien souvent tolérer des situations insatisfaisantes. Dans les cas appropriés, il faut pouvoir prendre la liberté, argumentée et motivée, de déroger aux règles et aux normes. Si la planification et les normes laissent entrevoir l'impossibilité de réaliser une idée, un essai sur route ou un test en conditions permettent peut-être d'y voir plus clair et de reconnaître qu'avec de la bonne volonté et un peu d'audace, on peut aller plus loin qu'on ne le supposait au départ. En effet, plus on porte le corset, plus on maîtrise l'art de s'étirer jusqu'au plafond.

Si l'idée est bien échelonnée,
la première marche est
tout sauf haute. Du cran –

¹ Wolfgang Schivelbusch (1977/1990) : *Histoire des voyages en train* (trad. par J.-F. Boutoul), Paris, Gallimard, coll. « Le Promeneur » (Ouvrage original publié sous le titre *Geschichte der Eisenbahnreise : Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Francfort sur le Main).

Laisser place à l'inachevé

Andreas Jud

Les places des gares sont des lieux de mutation modelés par des forces spatiales, fonctionnelles et sociales. Elles sont en perpétuelle évolution, dans un constant état d'inachèvement qui recèle des potentiels et exige une culture de planification ouverte.



Place de la gare en 1994 en périphérie de la ville, avec la zone de retournement du tram. Source : bibliothèque de l'ETH Zurich, archives photographiques / Com_FC24-8012-0020

La place de la gare de Stettbach illustre parfaitement ce qu'est le changement permanent : boucle de retournement du tram en périphérie de Zurich au milieu des années 1980, c'est aujourd'hui un pôle urbain dans une zone de développement qui fait couler beaucoup d'encre. La mue du site s'est accompagnée d'une série de mesures de transport, comme une station de S-Bahn souterraine en 1990 ou la construction de la ligne du Glattal en 2010, qui ont transformé la gare en une interface multimodale avec un parvis réaménagé. Le développement fulgurant du quartier Hochbord voisin, à Dübendorf, a par ailleurs fortement contribué à l'installer progressivement dans son rôle de plateforme multimodale. Ce contexte favorise l'émergence continue de nouvelles exigences que la place de la gare doit satisfaire.

L'ambiguïté, une qualité

L'aménagement classique obéit aux principes d'ordre, de clarté et de contrôle. Il vise à définir clairement les espaces, à fixer les usages et à éviter les aléas. Néanmoins, c'est en offrant bien plus que l'accomplissement de certaines fonctions que les espaces publics déploient toute leur qualité.¹ Ils se nourrissent de l'ambiguïté et de la superposition des différentes exigences d'utilisation, en partie contradictoires. Les places de gare doivent permettre aux usager·ère·s de se déplacer, de se rencontrer, de traverser, de se détendre et de consommer, tout cela à la fois. Cela suppose qu'elles admettent une marge d'interprétation. Elles acceptent des évolutions au fil du temps et changent au gré des usager·ère·s. Ces espaces ne sont pas un produit fini, mais une proposition.

Des zones réservées à des usages encore indéfinis ont été créées sur la place de la gare de Stettbach, dans un périmètre clairement circonscrit, coulé dans du béton, sans ambivalence. L'une d'elles, quelque peu singulière, retient particulièrement l'attention : elle donne presque l'impression d'un vide. À l'écart du

centre Stettbach Mitte, des espaces verts géométriques, des vélos cadenassés ça et là à de jeunes arbres, quelques rares bancs et un arrêt du tram balisent un espace qui semble trop vaste pour la place. On s'interroge sur sa fonction. Au milieu de la place, seul un panneau de randonnée éclaire sur l'aménagement prévu : Zoo de Zurich, 55 min. C'est ici que doit voir se construire la gare du téléphérique du zoo, un projet contesté et aujourd'hui à l'arrêt en raison de recours. On ignore combien de temps les lieux devront attendre leur affectation finale. Ce qui se dévoile aujourd'hui n'est pas le fruit d'un aménagement achevé, mais l'expression d'un stade intermédiaire, un projet resté dans les cartons, alors qu'il aurait dû donner lieu à une construction. Cette phase de transition ouvre de nouvelles perspectives au présent. L'espace est disponible pour de multiples usages qui ne se limitent pas à quelques bancs.

Activer des espaces de potentialités

Les places de gare sont en perpétuelle évolution, dictée par des changements dans les habitudes de mobilité, de nouveaux développements et des tendances à la densification. Dans cette mutation réside un espace de potentialités, qui



La place de la gare est formée de zones aux configurations variées.
Source : ©swisstopo, 2025



Le vide, espace de potentialités

n'est pas le fruit d'une planification achevée, mais d'un processus à l'issue ouverte. En ce sens, la planification n'a ni début ni fin, puisque l'on s'insère dans un processus en cours.² Son rôle ne peut donc pas être de clore, mais d'ouvrir et de permettre des aménagements en cas d'imprévu. L'ouverture, la contradiction et l'ambiguïté sont des prérequis de la qualité urbaine. La planification ne doit pas discipliner, mais laisser des marges pour développer des lieux que

Commencez avec l'appareil photo et non par un plan.

différents usager·ère·s et groupes sociaux pourront s'approprier et occuper à des fins variées. L'appropriation devient dès lors une composante du processus de conception élargi et détermine la forme, l'usage et, ce faisant, la perception de l'espace.³

Si l'on suit cette logique, la zone que nous venons de décrire à Stettbach présente une qualité. Elle montre comment l'abandon d'une construction prévue peut engendrer un espace de potentialités. Activer des espaces latents de ce type n'est pas une obligation. Souvent, c'est grâce à leur caractère ouvert qu'ils ont un impact. À Stettbach, cet espace de potentialités reste pour l'instant inexploité. La complexité du lieu, avec ses prescriptions fonctionnelles, la superposition des besoins d'utilisation et le grand nombre de parties impliquées, fixe des exigences élevées quant aux formes d'appropriation et d'activation. Pour déployer efficacement son potentiel, il faut envisager ce qui est faisable et autorisé, et identifier les limites. Cela suppose aussi de préserver au quotidien les liens entre planification, société, construction et action.⁴

Il est également possible d'interpréter comme des gestes d'appropriation des espaces intermédiaires d'échelle plus modeste, des zones de transition ou des fragments d'architecture, par exemple l'escalier de sortie de la gare qui mène à l'espace paysager de Stettbach, vestige d'un parking relais inachevé. Ils invitent à une (re)lecture et ouvrent des perspectives d'utilisation insoupçonnées. Il s'agit aussi de tirer profit des circonstances, des hasards et des inspirations.⁵

Oser l'ouverture

Les espaces de potentialités sont l'expression d'une culture de l'aménagement ouverte. Pratiquer l'ouverture constitue cependant un défi. L'objectif est d'identifier son potentiel et de l'encourager dans les limites de ce qui est réalisable. Cela exige de l'audace, dans la planification comme dans l'utilisation : l'audace de ne pas définir les espaces dans leur intégralité, l'audace d'accepter les conflits. L'audace de permettre l'appropriation, car celle-ci engendre aussi des frictions et parfois des conflits. La planification ne doit pas éviter ces tiraillements, mais les modérer. Elle doit créer le cadre dans lequel agiront ces processus de négociation pour faciliter l'appropriation et la poursuite des constructions.

¹ Philippe Koch et al. (2021), *Figurationen von Öffentlichkeit : Herausforderungen im Denken und Gestalten von öffentlichen Räumen*, Zurich, Triest Verlag.

² Lucius Burckhardt (1973), *Die Zeichen der Zeit*, in : Lucius Burckhardt et al., *Wer plant die Planung ? Architektur, Politik und Mensch*, Berlin, Martin Schmitz Verlag.

³ Philippe Koch, Andreas Jud (2021), *Bauen ist Weiterbauen : Lucius Burckhardts Auseinandersetzung mit Architektur*, Zurich, Triest Verlag.

⁴ Stefan Kurath (2025), *Baukultur mit Bestand : Gedanken über einen dringend notwendigen Paradigmenwechsel im Denken, Planen und Miteinander des Weiterbauens*, Zurich, Triest Verlag.

⁵ Lucius Burckhardt, Walter Maria Förderer (2025), *Bauen ein Prozess, réimpression augmentée de l'édition de 1968*, Zurich, Werk Edition.

22 Nathalie Bohez

Cheffe de projets et d'équipe en développement urbain et territorial chez Metron Raum-entwicklung AG. Très expérimentée, elle encadre depuis plus de dix ans les plans directeurs, le développement de quartiers et de zones, les études urbanistiques ainsi que l'élaboration et le pilotage de processus complexes.

18 Sarah Droz

Planificatrice des transports depuis 2010, elle a rejoint Metron Bern AG en 2021 et axe son travail sur la Suisse romande et bilingue. Elle s'intéresse à la planification de l'espace-rue et plus particulièrement aux aspects de multimodalité et d'accessibilité universelle.

20 Sarah Grossenbacher

Fondatrice et associée de RaumProzesse GmbH (depuis 2023). De 2011 à 2023, elle a travaillé au service de planification urbaine de la ville de Lucerne, dont elle est codirectrice depuis 2019. Elle est sociologue et planificatrice en aménagement du territoire.

15 Werner Huber

Études d'architecture à l'EPF de Zurich. Séjour à Moscou en 1992–1994, puis assistant à l'EPF. Entre 2001 et 2024, rédacteur en architecture pour Hochparterre, puis membre de la direction et du conseil d'administration. En 2024, cofondateur de l'agence Baukultur GmbH pour la médiation de la culture du bâti sous toutes ses facettes. Il s'intéresse plus spécifiquement aux constructions à l'intersection entre ville et transports publics.

26 Andreas Jud

Architecte et associé chez Furrer Jud Architekten à Zurich et chercheur à l'Institut Urban Landscape, Département d'architecture, de design et d'ingénierie civile de la ZHAW. Son ouvrage *Bauen ist Weiterbauen*, rédigé avec Philippe Koch, s'inscrit dans un projet de recherche sur Lucius Burckhardt.

22 Bernadette Knörzer

Urbaniste chez Metron Raum-entwicklung AG depuis 2021, elle se consacre notamment aux concepts et schémas urbanistiques, au développement territorial et au développement vers l'intérieur. Études de planification urbaine à Hambourg et Munich. Elle a également exercé trois ans dans un bureau de développement urbain et d'architecture à Munich.

24 Samuel Urech

MSc EPF en développement territorial et systèmes d'infrastructure SVI/SIA. Dans un premier temps, planificateur d'offres auprès de la communauté de transport de Lucerne et d'un bureau de conseil, il travaille depuis 2022 comme planificateur des transports chez Metron et s'intéresse plus particulièrement aux transports publics et à la coordination entre urbanisation et transports.

Cahier thématique 41
Novembre 2025

Éditeur :

Metron AG, Brugg

Rédaction :

Denise Belloli, Luise Rabe,

Martin Wyss

Traduction :

weiss traductions genossenschaft, Zurich

Conception :

Feurer Network, Zurich

Impression et finition :

Schellenberg Druck AG, Pfäffikon ZH

Certification FSC,

Systèmes de management

environnemental ISO 14001

Papier :

Lessebo 1.3 Rough Bright FSC®,
Offset-Preprint, mat, ultra-blanc, sans bois,

Couverture, 240 g/m², Contenu, 120 g/m²,

Police de caractères :

Theinhardt Regular

L'éclat naît de frictions.

Metron AG, Brugg
Stahlrain 2
Case postale
5201 Brugg
Téléphone +41 56 460 91 11

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Case postale
3001 Berne
Téléphone +41 31 380 76 80

Metron Zürich AG
Schifflände 26
8001 Zurich
Téléphone +41 44 250 42 60

info@metron.ch
www.metron.ch

metron