L'interface de mobilité à l'épreuve du test : une zone de rencontre temporaire à la gare de Renens (VD)

Autor(en): **Rudler, Jade**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (2017)**

Heft 5

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-958071

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

THEMA

L'interface de mobilité à l'épreuve du test: une zone de rencontre temporaire à la gare de Renens (VD)

JADE RUDLER
Architecte EPFL, assistante-doctorante au laboratoire Chôros, Institut d'Architecture de la faculté ENAC de l'EPFL, cofondatrice du bureau OLGa.

[ILL. 1]

[ILL. 1] La place après sa transformation. (Photo: Alexandre Gonzalez, ENAC EPFL)

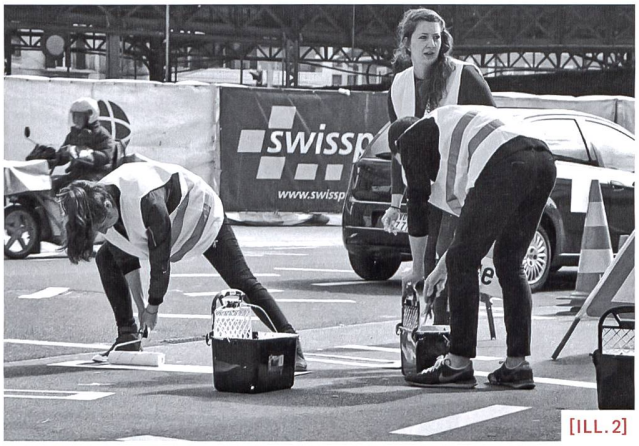
En mai 2017, la place de la Gare de Renens (VD) est devenue une zone de rencontre temporaire. Pendant une semaine, une vingtaine d'étudiants des sections Architecture, Génie Civil et Environnement de l'EPFL l'ont transformée en y opérant des interventions réversibles. Cette approche de test *in situ* permet de travailler simultanément sur les aspects de mobilité et d'aménagement de l'espace public, tout en intégrant la population à la planification en cours.

Depuis une vingtaine d'années, en reconnaissant que nos déplacements sont intrinsèquement liés à nos modes de vie, nous sommes passés du transport à la mobilité [1]. D'une contrainte, le temps de trajet est devenu une opportunité de réaliser certaines pratiques. Ce passage du véhicule à l'individu demande de considérer les espaces publics comme davantage que des lieux de circulation. Dans les interfaces de transport, les courts-séjours sont fréquents, et l'attente d'un bus ou d'un train devient alors du temps «utile» selon les possibilités offertes.

La zone de rencontre, entrée il y a 15 ans dans la loi suisse, suit cette tendance. Ses objectifs, avant l'apaisement de la circulation (la vitesse y est limitée à 20 km/h et la priorité donnée aux piétons sur la chaussée), sont de faciliter les interactions entre individus et d'enrichir les utilisations de l'espace public.

[1] Sheller, M. et Urry, J., 2006. «The new mobilities paradigm». *Environment and Planning A 38* (2): 207–26.

Depuis quelques années, de nouvelles approches d'aménagement émergent pour tisser des liens entre professionnels et population, entre espace planifié et espace vécu. Expérimenter, ajuster, adapter, continuellement: cet urbanisme «de l'entre-deux» reconnaît la valeur du processus; il induit une remise en question continuelle, pour toujours chercher à améliorer ce qui est réalisé. Ce qu'il produit n'est ni un consensus ni un compromis, mais une matière à débattre. À l'instar des moyens d'action qu'il préconise, ce mode opérationnel ne s'impose pas; il s'inscrit dans les structures existantes pour y opérer une transformation progressive.



[ILL. 2]

[ILL. 2] Chantier ouvert: reproduction du motif peint sur l'ensemble de la place de la Gare. (Photo: Franziska Meinherz)

Occuper la friche temporelle

Située au sud de la gare de Renens (VD), la place de la Gare est une interface de transport très fréquentée. Environ 13'000 véhicules et le double de piétons s'y croisent chaque jour, et ces chiffres sont en constante augmentation. Pour assurer la qualité des déplacements, la gare est en cours d'agrandissement et les espaces publics qui l'entourent sont repensés. Un concours pour le réaménagement de la place a été organisé en 2007. En 2013, l'ancien rond-point est devenu une priorité de droite, qui va passer en zone de rencontre d'ici 2021. Depuis plusieurs années, la place est dans une friche temporelle [2] où, dans l'attente du réaménagement, aucun investissement n'est fait pour améliorer la qualité du lieu.

En mai 2017, pour faire un lien entre le présent – les pratiques quotidiennes – et le futur – les projets de planification –, une équipe de 21 étudiants de l'EPFL a mis en place une zone de rencontre temporaire. Issus des sections Architecture, Génie Civil et Environnement, ils étaient encadrés par deux doctorantes, Franziska Meinherz du laboratoire HERUS et Jade Rudler du laboratoire Chôros. En habitant la place pendant cinq jours, les étudiants l'ont modifiée et ont créé autant d'opportunités d'échanges, où chacun pouvait informer et s'informer sur les changements en cours. Parce qu'elles restent en place pendant plusieurs mois, leurs installations s'inscrivent dans les pratiques quotidiennes d'un échantillon représentatif d'individus. En observant comment elles sont utilisées, il devient possible d'en évaluer la pertinence.

Basé sur une expertise d'usage (observation et entretiens avec des usagers) et sur les enjeux qui leurs ont été communiqués par les différents acteurs du projet (CFF, Ville de Renens, Bureau Stratégie et développement de l'Ouest lausannois), le diagnostic des étudiants a fait émerger plusieurs faiblesses de la place actuelle. Les véhicules y roulent (trop) vite, les piétons traversent en dehors des passages et sont cachés par des éléments de mobilier urbain. Fractionnée par la chaussée, la place manque d'unité. Pour beaucoup de passants, son potentiel est invisible: la place est grise, sans identité, et n'offre que peu de possibilités d'activités.

Proposer des améliorations

En réponse à ces constats, les étudiants ont conçu et réalisé *in situ* une proposition d'aménagement. Avec la volonté de *faire avec* l'existant, ils ont commencé par déplacer les éléments mobiles (bacs à plantes, bancs, racks à vélo) pour mieux montrer les qualités du lieu. Un marquage a unifié la place par son sol. Les étudiants ont reproduit un même motif de type traitillé non seulement sur la chaussée, dans des directions aléatoires pour exprimer le nouveau régime où tous les usagers cohabitent, mais également sur les zones piétonnes, dirigés vers des points d'intérêt parfois mal connus, tels qu'un garage à vélos ou deux parcs proches. Plus la densité de traitillés est grande, plus les utilisateurs doivent être vigilants, notamment dans les zones où les croisements entre piétons et véhicules sont plus fréquents. Trois structures multifonctions en bois ont été disposées de part et d'autre de la chaussée, pour donner une identité commune à toute la place, tout en invitant à jouer, manger, se détendre, discuter, boire un café...

La transformation tient compte des enjeux globaux comme des attentes individuelles. Elle ne vise pas l'exhaustivité, mais plutôt à soutenir des comportements jusqu'ici entravés pour rendre visible le potentiel de cet espace public.

Oser tester

Le caractère réversible des modifications autorise la prise de risque. Tester pendant plusieurs mois permet d'identifier des externalités d'un changement de régime sur cette place de gare, et apporte de nouveaux éléments de réflexion au projet de planification. En même temps, la zone de rencontre s'inscrit dans le quotidien des usagers et le lieu connaît une amélioration immédiate. L'enjeu pédagogique est également notable: les futurs professionnels de l'aménagement, par le *faire*, prennent conscience de leur capacité d'action sur la ville – même avec peu de temps et de moyens – et de l'intérêt de donner du crédit aux usagers.

L'Office fédéral des transports a autorisé un test d'un mois qui a été prolongé pour six mois par la Municipalité de Renens. En décembre 2017, un bilan permettra de décider si le test aura été concluant et si la zone de rencontre peut être maintenue jusqu'aux travaux de réaménagement.

Enrichir l'expérience de déplacement

L'action a été initiée en réponse à une problématique de mobilité. En inversant la priorité sur la chaussée des véhicules aux piétons, la zone de rencontre temporaire contribue à résoudre des situations au niveau réglementaire [3]. Elle rééquilibre le partage de l'espace public et fluidifie les interactions entre les usagers de la place (bus, voitures, piétons, cyclistes).

[2] Chabot, L. 2013. *L'installation temporaire Scuba: une réponse positive, souple et adaptable à l'évolution d'un aménagement urbain; Les aménagements papillons*. Mémoire de Master en Géographie. Université de Lausanne.

[3] Le flux de piétons entre le passage sous-voie de la gare et le parc des Cèdres (qui dessert tout un quartier) est important. Pourtant, ces deux lieux, séparés par la route, ne peuvent être reliés par un passage piéton. La raison: une interdiction réglementaire, due à la proximité d'un arrêt de bus. Un grand nombre de piétons traversaient quand même la route à cet endroit, en prenant le risque de ne pas être vu par les véhicules qui doublent les bus arrêtés.

[ILL. 3]

[ILL. 3] Chantier ouvert: les étudiants travaillent, en interaction avec les passants. (Photo: Jade Rudler)

La zone de rencontre temporaire permet d'inscrire le nouveau régime dans les pratiques habitantes [4], pour en révéler les avantages et opérer un changement progressif de la place de la Gare. Le test permet l'audace et met en lien les différents acteurs concernés par les changements.

[4] Des comptages effectués par la Police de l'Ouest lausannois une semaine après la réalisation de la zone de rencontre temporaire attestent de la diminution significative de la vitesse des véhicules motorisés, particulièrement en journée. Un gain sans équivoque en termes de sécurité.

L'approche par l'aménagement permet de dépasser l'aspect technique du transport. Au-delà de l'amélioration de la qualité des déplacements, les modifications opérées donnent à la place de la Gare une identité et des fonctions nouvelles. L'infrastructure n'étant pas modifiée, l'investissement économique est faible et largement compensé par la nouvelle attractivité de la place, bénéfique aux commerces locaux. La transformation sollicite peu de ressources matérielles, mais elle a un fort impact social: la semaine de «chantier ouvert» a lancé une dynamique et fait émerger des envies: des participants au contrat de quartier intercommunal et la communauté de la paroisse située sur la place ont spontanément manifesté un intérêt à prolonger la démarche. Ils y voient l'opportunité de réaliser leurs projets de jardins partagés, de bibliothèques d'échanges, etc., en s'inscrivant dans l'identité visuelle donnée par les installations des étudiants.

En impliquant les usagers dans le processus de planification, l'urbanisme de l'entre-deux aide à faire la transition entre l'état actuel de la place et son réaménagement.

CONTACT
jade.rudler@gmail.com

LIEN
www.olg-a.ch

ZUSAMMENFASSUNG *Bewährungsprobe für die Schnittstelle der Mobilität: Eine temporäre Begegnungszone am Bahnhof von Renens (VD)*

Im Mai 2017 wurde der Bahnhofplatz von Renens (VD) zur temporären Begegnungszone. Betreut von den beiden Doktorandinnen Franziska Meinherz und Jade Rudler, fügten an die 20 Studenten aus den Abteilungen Architektur, Ingenieurwesen und Umwelt der EPFL dem Platz neben der Funktion «Verkehr» zusätzlich die Funktion «Aufenthalt» hinzu. Mit ihren reversiblen Interventionen reagieren sie auf die fehlende Kohärenz, Identität und Sicherheit sowie auf die eingeschränkten Möglichkeiten des Platzes. Dank der Vorgehensweise in Form eines Feldversuchs können über den rein verkehrstechnischen Aspekt hinaus gleichzeitig Fragen der Mobilität und der Gestaltung des öffentlichen Raumes untersucht werden. Die vorgenommenen Eingriffe verbessern nicht nur die Qualität der Fortbewegung, sie ermöglichen zusätzlich weitere Funktionen und verleihen dem Bahnhofplatz von Renens eine Identität. Da die Infrastruktur nicht verändert wird, ist der finanzielle Aufwand gering und wird durch den Attraktivitätsgewinn bei weitem kompensiert. Der Wandel benötigt wenig materielle Ressourcen, hat aber grosse soziale Auswirkungen: Die Woche der «offenen Baustelle» löste eine Dynamik aus und weckte Gelüste: Die Bewohner sehen plötzlich Möglichkeiten, ihre Projekte für Gemeinschaftsgärten, Tauschbibliotheken usw. zu realisieren. Das stadtplanerische «Dazwischen» antwortet auf Probleme des Alltags und macht aus dem Experimentieren ein Instrument für die Stadtplanung. So ermöglicht dieses Vorgehen dank dem Einbinden der Benutzer in den Planungsprozess das Überleiten vom aktuellen Zustand zur Neugestaltung des Platzes.