

Objectif gare

Construire, agrandir et développer les gares – Juin 2016



Amour ou discorde?

Aujourd'hui, une gare attrayante dispose à la fois d'une offre de mobilité étoffée et d'un mix intéressant de services. Toutefois, commerces et transports ne font pas toujours bon ménage: les surfaces et les usagers font parfois l'objet d'une guerre sans merci. Mais lorsque règne la paix, de nouvelles solutions, voire des synergies, se font jour.

La gare – un centre commercial aussi

Le centre commercial le plus populaire de Suisse accueille près de 9 millions de visiteurs par an, environ 30 000 par jour. Un chiffre inouï mais insignifiant face aux foules qui traversent chaque jour une gare ou s'y rendent. Ainsi, à la gare

de Zurich, les CFF comptent plus de 400 000 voyageurs, par jour! À la gare de Berne, ils sont un peu plus de 200 000 pour 260 000 visiteurs. Un grand nombre de personnes ne se rendent pas uniquement à la gare pour se déplacer, mais aussi pour assister à des rendez-vous d'affaires, pour faire des courses, du sport ou aller chez le médecin. En plus d'être bien desservie, la gare d'aujourd'hui doit aussi offrir des services intéressants. Cette évolution ouvre aux villes et aux exploitants de gares une perspective de revenus locatifs intéressants.

Derrière la symbiose apparente entre commerces et transports se cachent des tensions. En effet, dans une gare, les ressources sont limitées: transports et

Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs,

Elle est déjà tout à fait naturelle au Japon: la gare avec centre commercial intégré. Ou s'agit-il plutôt de centres commerciaux desservis par une gare? Difficile à dire avec certitude pour certaines des gares situées dans les grandes mégapoles japonaises. La Suisse, comme le Japon, un pays où les usagers du rail sont nombreux, en est encore bien loin. L'édifice «gare» est ici toujours imprégné de sa fonction de carrefour de communication. Toutefois, l'offre de prestations gagne en importance. La gare comme centre de services permet à de nombreuses personnes, des pendulaires avant tout, un gain de temps bienvenu au quotidien: acheter à la volée le repas du soir sur le trajet du retour, faire soigner une dent douloureuse entre deux rendez-vous d'affaires ou rencontrer des amis juste de passage pour le dîner. Dans une société mobile, la gare devient une plaque tournante multimodale. Dans cette édition, nous nous consacrons à la gare comme pôle de transports et de services. Quelles sont les exigences posées par un tel «usage mixte»? Où émergent les conflits et comment se résorbent-ils? Peut-on parler d'amour ou s'agit-il plutôt de discorde? Notre réponse est claire: avec des solutions qui tiennent compte des deux aspects, les chances que naisse un amour sont grandes.

Fabiana Kappeler
Expert responsable transport
et mobilité
Basler & Hofmann, Zurich

Suite en page 2 →

Suite de la page 1 →

services doivent se partager les précieuses surfaces et l'attention des visiteurs. Les différents besoins doivent donc être conciliés dès la phase d'agencement. Une tâche intéressante, mais pas toujours sans heurt pour les planificateurs.

Deux perspectives différentes

Si l'on se concentre sur l'aspect mobilité, dans une gare il faut avant tout que les quais et les passages offrent suffisamment de place, que les usagers se répartissent de manière fluide, qu'ils puissent s'orienter facilement et effectuer leur correspondance rapidement. Un exploitant de centre commercial a des besoins parfois diamétralement opposés : ambiance agréable invitant à une halte, espaces publicitaires et de marque pour les commerçants, zones de taille suffisante pour la livraison, la répartition des marchandises et l'élimination des déchets ainsi que pour l'infrastructure technique qui varie selon les services proposés. Concilier ces intérêts nécessite des priorités claires définies par les flux piétonniers.

Dans la zone rapide

Là où le « courant » est le plus fort, en « zone rapide », priorité aux transports. Le flux piétonnier ne doit pas y être ralenti du fait d'obstacles ou de distractions, comme un présentoir à journaux

gratuits ou une file d'attente devant un snack. En marge de cette zone, il reste souvent assez de place pour les services « rapides », tels un distributeur de billets ou un kiosque, si on les positionne judicieusement. Ainsi, à la gare de Berne dans le « passage souterrain Centre », qui aura jusqu'à 80 mètres de largeur, il est prévu d'aménager dans la zone de forte fréquentation un point-service à la forme fuselée pour les courts arrêts : sandwiches, retrait d'argent ou café. Placé au dos d'un escalier, l'espace ovale ne bloquera pas la vue et il sera fermé sur tous ses côtés : les files d'attente n'entraveront pas le flux des voyageurs.

Besoins de stockage élevés

Le besoin du commerce en mètres carrés dans la gare ne se limite pas à l'espace public. Selon les marchandises vendues, le stock représente entre 20 et 25 pour cent de la surface. S'y ajoutent des surfaces pour la livraison et l'élimination des déchets, particulièrement chères puisqu'elles ne sont pas rentabilisées par des loyers plus élevés. Dans l'extension d'une gare, désormais souterraine le plus souvent, le coût du mètre carré avoisine les 20 000 francs. Il en résulte une forte propension à réduire ces surfaces et à organiser les livraisons sur les voies de circulation publiques – ce qui nécessite une bonne synchronisation (cf. entretien p. 4).

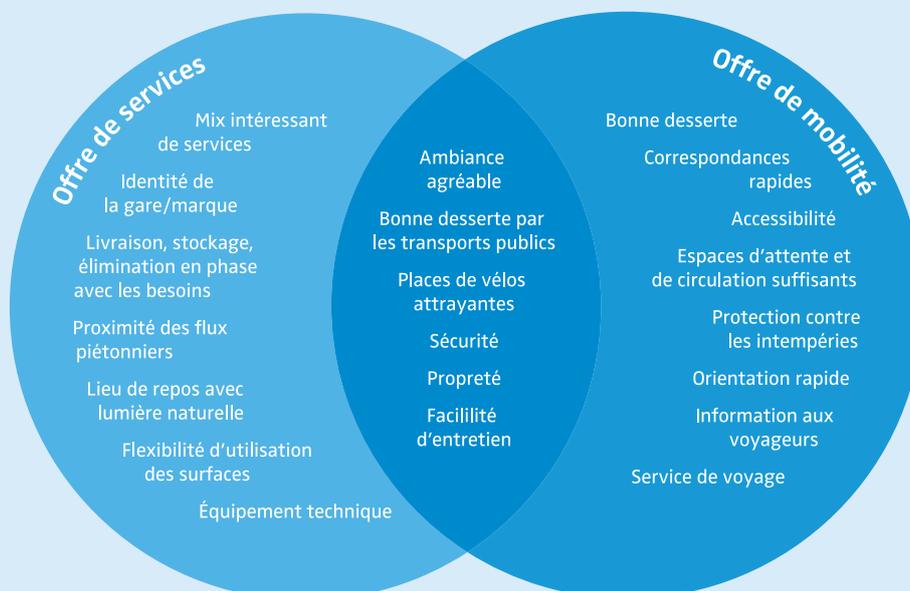
Des prestations comme atout

Mais il n'y a pas que des conflits : commerces et transports peuvent aussi se compléter. Les prestations attrayantes ont un effet sur les flux piétonniers dans la gare et, bien placés, elles peuvent contribuer à les diriger dans la direction souhaitée. Pour le réaménagement de la gare de Lausanne, un grand supermarché a délibérément été placé dans la partie sud du « passage ouest ». Ce point d'attraction doit ainsi contribuer à faire choisir ce passage à environ 40 pour cent des visiteurs de la gare et à mieux répartir les voyageurs sur le quai. Les quais sont les étranglements les plus délicats d'une gare, car une bousculade n'y est pas seulement désagréable, elle représente un problème de sécurité majeur. Si les quais d'une gare ne peuvent pas être élargis à volonté, ils doivent néanmoins accueillir un flot croissant de passagers. On tente donc de tenir les passagers éloignés des quais le plus longtemps possible avec des zones d'attente à d'autres endroits de la gare. Mais comment y attirer les passagers ? Avec des services intéressants. Un bar tendance incite à venir prendre un café quand il fait froid. Cependant, cela ne fonctionne que si les passagers peuvent consulter toutes les informations relatives à leur train à tout moment. On parle même d'installer des webcams sur les quais.

Une gare attrayante

Facteurs d'influence externes

Horaires d'ouverture communaux
E-commerce
Tendances shopping et restauration
Besoins et attentes des clients
Nouveautés dans la logistique
Concurrence du tissu économique local

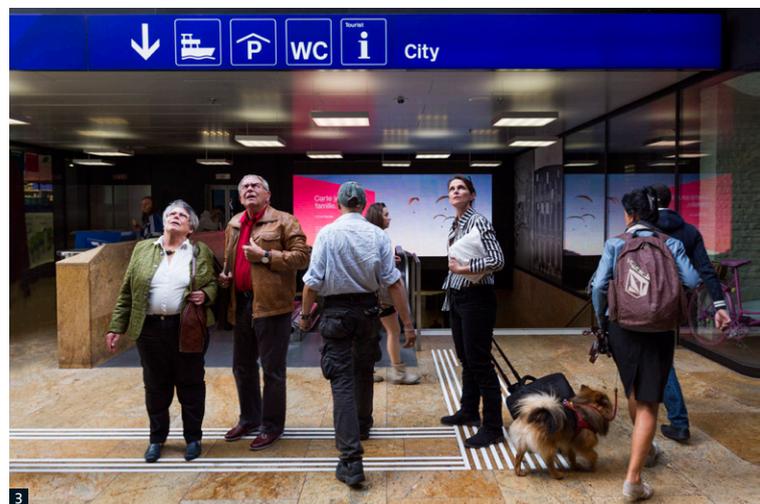


Facteurs d'influence externes

Évolution démographique dans la zone d'attraction
Attractivité des transports publics
Attractivité d'autres opérateurs
Zones de développement autour de la gare
Offres d'emploi
Offres de logements
Loisirs



1



3



2



4

- 1 Snack dans une galerie souterraine: la file de clients s'allonge jusque dans la zone de passage.
- 2 Le matériel publicitaire rétrécit la largeur et relève les exigences en matière de protection incendie.

- 3 Accès à l'escalier roulant bloqué par des passagers lisant le panneau d'affichage.
- 4 Vitrines discrètes: malgré de nombreux commerces, les voyageurs peuvent s'orienter rapidement.

Évolution rapide des tendances dans une infrastructure «inerte»

Une gare est construite pour durer 50 ans et plus – une éternité si on considère les évolutions sociétales tant sur le plan de la mobilité que de la consommation. Qui aurait dit, ne serait-ce qu'il y a quelques années, que grâce aux vélos électriques les pendulaires iraient en nombre à la gare à la force du mollet, même dans une ville escarpée comme Lausanne, et qu'ils auraient besoin, par centaines, de places sûres pour leurs vélos? Dans le commerce, les évolutions sont encore plus marquées: l'essor des boutiques en ligne remet en question le modèle du commerce de détail. Pourra-t-on donc bientôt se contenter de services liés à l'alimentation et à la restauration dans les

gares? Ou y aura-t-il des showrooms pour essayer les produits que l'on se fera livrer chez soi? Ces évolutions entraînent de nouvelles exigences en termes d'infrastructure. Plus de restauration dans la gare veut dire des exigences accrues pour l'aération, plus de place pour les gaines techniques, une centrale de ventilation plus grande, autant d'éléments dont il faut tenir compte lors de la planification et qui ne peuvent pas être modifiés à volonté. Mais s'il ne s'agit plus que d'exposer des marchandises, on aura besoin de bien moins de surfaces de stockage et de livraison. Or, qui peut le dire au mètre carré près? Les exemples le prouvent: dans un contexte mouvant, seule la recherche commune de solutions per-

mettra d'exploiter pleinement le potentiel des gares. Nos bâtisseurs de gare ne sont pas près de manquer de travail.

Interlocuteur

Ralph Bächli
 Expert responsable gares
 T 044 387 15 58
 ralph.baechli@baslerhofmann.ch

« La situation idéale n'existe pas »



Carrefour de communication et centre commercial en un: les gares, un défi logistique aussi. Ici, les solutions tirées des manuels ne mènent pas loin. Un entretien avec Katrin Schönenberger, experte en logistique.

Qu'est-ce qui rend une gare intéressante aux yeux d'un logisticien ?

La particularité d'une gare dotée d'une offre commerciale tient au fait qu'en plus des flux piétonniers, il existe des flux de marchandises considérables – et que tous deux doivent se partager les mêmes surfaces. Si on pouvait aujourd'hui planifier une gare en rase campagne, on isolerait les flux de marchandises des espaces pour le public afin de les traiter dans des galeries en coulisses. Mais c'est une utopie. Je ne connais aucune gare où cette situation idéale prévaut. La place manque, tout bonnement. Mais ça n'est pas problématique en soi.

Pourquoi pas ?

Parce qu'on peut utiliser la même surface de façon asynchrone. Les zones de passage peuvent être utilisées en de-

hors des heures de pointe pour répartir des marchandises ou éliminer des déchets. Les usagers voient donc rarement des palettes dans la gare, bien qu'ils forment un flot continu toute la journée. Les flux de marchandises, ce n'est pas seulement la livraison de nouveaux produits, mais c'est aussi l'élimination des déchets. On l'oublie souvent.

Parce que les déchets sont un sujet mal-aimé ?

Je crois que l'élimination est souvent sous-estimée parce qu'on y est peu confronté au quotidien. Ce n'est pas propre aux gares. L'élimination des déchets est souvent le parent pauvre de projets logistiques. Elle requiert autant de place que la livraison.

En quoi se distinguent livraison et élimination ?

Dans une gare, difficile pour les camions de s'arrêter à la porte de chaque commerce. Livraison et élimination doivent donc être organisées de manière centrale et au même endroit. Les marchandises sont livrées par camion et peuvent vite être réparties, libérant à nouveau la surface. On peut donc faire circuler de gros volumes dans un espace restreint. Pour l'élimination des déchets, des surfaces équivalentes sont occupées en permanence par des bennes et des conteneurs servant au tri...

Une sorte de stockage temporaire.

Précisément. On a besoin d'un stock central, une « surface morte » où peu de choses se passent.

Quels sont les impacts de la logistique en gare sur l'environnement urbain ?

L'accès doit exister, interférant parfois avec un périmètre attractif autour de la

gare. On souhaite y avoir une ceinture où les piétons dominent. Dans le cas des extensions de gare, il n'y a parfois pas d'autre solution que de faire passer les camions par des zones de rencontre. Ça n'est pas idéal, mais cela fonctionne bien dans de nombreux endroits.

Pourquoi ne pas tout simplement livrer de nuit par le train ?

(Rires) Ça n'est malheureusement pas du tout possible. Que livre-t-on en train ? De grandes quantités d'une même marchandise depuis le même lieu de départ vers le même lieu de destination. Or, les commerces d'une gare reçoivent une quantité plutôt faible de marchandises très différentes. Les dernières tendances logistiques, comme le projet « Cargo sous terrain » ou encore les trains pendulaires rapides, n'ont donc aucun impact sur la logistique en gare. Elle continuera à être tributaire de livraisons par camions et fourgonnettes.

Interlocutrice

Katrin Schönenberger
Cheffe de projet
T 044 387 12 34
katrin.schoenenberger@baslerhofmann.ch

Mentions légales

Veuillez communiquer tout changement d'adresse à : daniela.omasta@baslerhofmann.ch

Éditeur: Basler & Hofmann AG, www.baslerhofmann.ch
Rédaction: Dorothée Braun **Création:** Caroline Aebi

Tirage: 500