



Rapport du jury
**FLUX – nœud
de communication
d'or 2009**

Sous le patronage de l'Union des
transports publics (UTP)

FLUX – nœud de communication d'or 2009

Sous le patronage de l'Union des transports publics (UTP)



La classe jaune.

CarPostal
LA POSTE

FLUX – nœud de communication d'or 2009

FLUX – nœud de communication d'or est un prix décerné annuellement par CarPostal Suisse SA et l'Union des transports publics (UTP). Cette année, il sera attribué pour la troisième fois. Le prix FLUX est remis aux gares multimodales se distinguant tant par l'accueil de la clientèle que par leur exploitation et leur architecture. Il contribue à souligner l'importance des transports publics ainsi que la nécessité d'assurer une continuité entre les différents modes de déplacement. Le thème, renouvelé chaque année, garantit que toutes les facettes des gares multimodales soient mises en relief.

Le prix FLUX est décerné par CarPostal Suisse SA (entité responsable) et l'Union des transports publics (patronage). Un jury composé d'experts sélectionne les projets susceptibles de concourir. Il prend en considération l'ensemble des critères prédéfinis et désigne le lauréat en toute impartialité.

Décerné pour la première fois en 2007, ce prix avait été remporté à cette occasion par la nouvelle gare de Viège.

Le prix FLUX contribue à souligner l'importance des transports publics ainsi que la nécessité d'assurer une continuité entre les différents modes de déplacement. Le thème principal, renouvelé chaque année, prend en compte les multiples facettes des nœuds de communication et contribue ainsi à mettre en évidence la conception et le fonctionnement d'une gare multimodale moderne.

Le prix FLUX est destiné d'une part aux projets réalisés au cours des cinq dernières années, mais il peut également distinguer des projets encore à l'étude. En outre, des réalisations provisoires d'une durée minimale de six mois sont également autorisées à concourir. FLUX est un prix national. Les projets présentés doivent donc avoir été réalisés ou planifiés en Suisse. L'octroi du prix constitue une distinction pour la commune responsable de la conception de la gare multimodale.

Le lauréat reçoit une copie conforme à l'original de la sculpture «FLUX – nœud de communication d'or», ainsi que la somme de 5000 francs, à consacrer à une manifestation festive ou à une excursion. Enfin, la marque déposée «FLUX – nœud de communication d'or» peut être employée à titre gracieux. Le prix est décerné lors de la manifestation «Movimento – le forum de la mobilité».

Thème 2009

Cette année, le prix FLUX – nœud de communication d'or 2009 s'articule autour du thème suivant:

La mobilité combinée dans les gares multimodales

L'augmentation de la circulation en général, et notamment du trafic individuel motorisé, a conduit un peu partout aujourd'hui à des encombrements sur les routes et à des effets négatifs, tels que l'utilisation excessive de surfaces, Patronage

le bruit, les gaz à effet de serre, les accidents et la pollution de l'air, qui sont en contradiction avec les objectifs du développement durable. Une ébauche de solution à ces problèmes réside dans la combinaison intelligente des divers systèmes (de transport) pour les déplacements quotidiens et le trafic lié aux loisirs – la mobilité combinée. Selon la situation et le but recherché, celle-ci consiste en l'utilisation combinée de modes de transport qui se complètent idéalement pour effectuer un trajet. Les objectifs ainsi visés vont de l'acquisition de nouveaux groupes de clients pour les entreprises de transport à l'accroissement de l'efficacité du système de transport actuel, en passant par le transfert du trafic vers les modes de transport peu ou non polluants, ce dernier relevant de la politique environnementale.

Les lieux de transbordement, c'est-à-dire les nœuds de communication, revêtent une grande importance pour la mobilité combinée. Des correspondances aisées et attrayantes entre tous les transports publics, une connexion optimale aux divers systèmes de transports, des offres complémentaires standardisées (magasins, services de réparation pour vélos et voitures, etc.) et des systèmes conviviaux d'information sur la mobilité et de renseignement des voyageurs sont autant de facteurs qui rehaussent l'attrait de l'intermodalité et sa popularité et promeuvent ainsi une culture de la mobilité durable.

Membre du jury d'experts

Peter Vollmer, président du jury
Union des transports publics (UTP)

Daniel Landolf
CarPostal Suisse SA

René Böhlen
CarPostal Suisse SA

Ulrich Weidmann
Institut pour la planification du trafic
et des systèmes de transport, EPF Zurich

Esther Gingold
Procap (anciennement Association
Suisse des Invalides, Olten)

Caroline Beglinger
ATE

Hans Naef
Gesellschaft für Standortanalysen
und Planungen AG

Andreas Wirth
Kontur Projektmanagement AG

Robert Riesen
Agence de communication LineUp

Procédure de nomination

Pour l'édition 2009, les membres du jury ont nommé en tout 26 gares multimodales présentant un profil intéressant. Les différentes propositions formulées ont fait l'objet d'une évaluation qualitative et ont été examinées par une commission du jury sous l'angle de leur adéquation au thème du prix FLUX 2009. Les communes ont ensuite reçu un courrier les priant de remplir un dossier succinct sur leur gare multimodale. Une sélection plus étroite, effectuée sur la base de la première évaluation et des dossiers reçus par le jury, a permis de retenir les quatre candidats suivants:

- Gare de Delémont, Delémont (JU)
- Gare de Dornach-Arlesheim, Dornach (SO)
- Zurich Aéroport, Kloten (ZH)
- Gare de Frauenfeld, Frauenfeld (TG)

Critères d'évaluation

La base de l'évaluation était constituée par les dossiers de candidature ainsi que la visite des quatre sites, lors de laquelle les membres du jury ont eu l'opportunité de se forger une opinion sur place et de s'entretenir directement avec les responsables. Afin de garantir une décision transparente et compréhensible, l'évaluation des gares multimodales se base sur des critères clairs. De même, la structure des dossiers se fonde également sur ces critères, qui s'articulent autour de trois axes:

■ Trafic

- Mobilité combinée
- Trafic lent
- Trafic individuel motorisé
- Transports publics

■ Développement territorial

- Développement local et urbain
- Urbanisme et architecture

■ Processus

- Organisation
- Procédure
- Innovation

Lauréat 2009

Le prix FLUX 2009 a été remporté par la gare multimodale de Frauenfeld (TG). L'évaluation du jury a démontré que les candidats se distançaient très peu les uns des autres au niveau de l'adéquation aux critères principaux. Toutefois, il est ressorti clairement des discussions que la gare multimodale de Frauenfeld élaborait actuellement une solution proche de la perfection en regard du thème 2009 et possédait en outre une petite longueur d'avance sur les autres candidats dans les thèmes Développement territorial et Processus.

FLUX – nœud de communication d'or 2009

Gare de Delémont, Delémont (JU)



La classe jaune.

CarPostal
LA POSTE 

Trafic

L'offre et la connectivité ont été jugées «moyenne à bonne» par le jury.

Le jury s'est montré particulièrement impressionné par les chiffres de cette gare multimodale. En effet, depuis la coordination et l'intensification de l'horaire en 2004 ayant entraîné un développement des prestations de 35%, le nombre de voyageurs a connu une hausse de 70% sur le réseau régional des CFF, de 24% sur les liaisons régionales de CarPostal et de 70% sur les trajets urbains. Eu égard à la constance du nombre d'habitants à Delémont, il n'est pas exagéré de parler d'un transfert net du transport individuel motorisé vers le trafic lent et les transports publics.

Par contre, le jury s'est montré plus critique s'agissant du bilan de la mobilité combinée. Les conditions de transbordement depuis le train vers les lignes de bus ne sont pas optimales, notamment en raison de la configuration des lieux. En outre, il serait également nécessaire d'apporter des améliorations au terminal de bus, actuellement dépourvue d'arrêts aménagés et présentant des lacunes en termes de capacité, de sécurité et de confort. Selon le jury, le même constat s'applique aux places de stationnement pour vélos et P+R. Par ailleurs, le jury a émis des réserves à l'encontre du passage sous-voies, au plafond bas et passablement sombre en raison du matériau employé, qui relie entre eux les quartiers situés au nord et au sud des voies. Ce passage crée une atmosphère plutôt inconfortable, surtout au niveau de l'ascenseur destiné aux voyageurs ainsi que des WC publics. De manière générale, l'emplacement des WC dans ce sous-terrain constitue un choix discutable. En revanche, la qualité de l'éclairage a été relevée.

Le jury salue le fait que les autorités communales et les autres services impliqués aient reconnu les points critiques et œuvrent actuellement à élaborer des solutions. Ainsi, outre l'extension de l'offre P+R, la construction d'une vélostation ainsi que l'amélioration des liaisons entre les voies (en particulier en ce qui concerne le passage sous-voies), un nouveau terminal de bus devrait voir le jour.

Développement territorial

L'urbanisme et l'architecture ont été jugés «bons» par le jury.

La commune a su identifier le potentiel du quartier de la gare en tant que pôle de développement et déploie depuis plusieurs années d'importants efforts afin de promouvoir un développement vers l'intérieur et de revaloriser et renforcer ce quartier. La solution d'articuler le projet autour de la place de la Gare, qui remplit un rôle central en tant que zone de convivialité, présente une belle cohérence urbanistique et a contribué de manière prépondérante à convaincre le jury. Cette place, réalisée avec de la pierre naturelle et des jeux

d'eau, dégage un charme certain. Avec ses commerces, restaurants et cafés environnants, elle représente un facteur d'identification ainsi qu'un point de ralliement plein de vie et apprécié de la population.

La place de la Gare représente la porte d'entrée dans la Ville de Delémont, voire même dans le Canton du Jura. Le jury a également apprécié l'ouverture du quai 1 sur la ville et la facilité de passer de l'un à l'autre, obtenue grâce à la zone de convivialité (la première du canton). Les voyageurs descendant du train pénètrent ainsi dans un environnement accueillant et confortable.

«L'on se sent bienvenu et à l'aise sur cette place», conclut le jury. Cette organisation fonctionne, et ce malgré la forte croissance du nombre de passagers au cours des quatre dernières années.

Processus

L'innovation et l'organisation ont été jugées «bonnes» par le jury.

Ainsi, les projets individuels tels que le renforcement de l'horaire ou la réorganisation de la gare et de la place selon une politique cohérente et uniforme ont été coordonnés avec le développement urbain.

Le jury salue la manière dont la procédure a été menée, au cours de laquelle tous les travaux ont été effectués par étapes et de manière participative. Grâce à des groupes de travail et des commissions spéciales, l'ensemble des parties prenantes – des autorités jusqu'aux habitants, aux commerces voisins et aux voyageurs, en passant par les entreprises de transport (p. ex. conducteurs de bus) – et des besoins ont été associés au projet.

L'apport important de la commune de Delémont, qui, de par son engagement, a joué et joue encore un rôle de modèle, constitue également un point positif. Cet élément, associé à une politique de communication et d'information claire et globale, a contribué de manière prépondérante au succès de la réalisation des projets entrepris.

Résumé de l'évaluation

Certes, la gare de Delémont n'est pas très grande. Toutefois, le jury est d'avis qu'il suffirait de peu de moyens pour obtenir un impact plus important.

- + **Forte croissance du nombre de voyageurs et transfert du transport individuel motorisé vers le trafic lent et les transports publics.**
- + **Succès en tant que destination d'arrivée, dans laquelle les voyageurs se sentent bienvenus et à l'aise**
- + **Processus adapté englobant une composante fortement participative ainsi qu'une procédure par étapes**
- **Lacunes en termes de capacité, de sécurité et de confort au terminal de bus**
- **Bilan insatisfaisant pour les places de stationnement pour vélos et P+R**

Patronage

FLUX – nœud de communication d'or 2009

Gare de Dornach-Arlesheim, Dornach (SO)



La classe jaune.

CarPostal
LA POSTE 

Trafic

L'offre et la connectivité ont été jugées «bonnes» par le jury.

La situation, qui s'avérait auparavant insatisfaisante avec des arrêts disséminés sur l'ensemble de l'espace de la gare et, par conséquent, des trajets assez longs entre deux modes de transport, s'est considérablement améliorée. Le jury s'est montré favorablement impressionné par le quai combiné pour le rail et le tram, ainsi que par le terminal de bus immédiatement attenant. L'ensemble contribue ainsi à réduire au maximum les trajets de transbordement. De plus, grâce au nouveau passage sous-voies central, ces trajets très courts, considérés comme un exemple, seront reliés directement aux quartiers situés des deux côtés des voies.

Le jury a également été séduit par les autres projets visant à renforcer la mobilité combinée. Ainsi, 250 nouvelles places de stationnement pour vélos verront le jour le long des voies CFF et des voies d'accès, ainsi que 45 places de P+R, de même que des emplacements Kiss+Ride et pour taxis, tous idéalement situés par rapport aux arrêts des transports publics.

Par contre, le jury a déploré l'absence d'un ascenseur permettant d'accéder aux quais. En effet, selon le standard interne aux CFF basé sur la taille des gares, celle de Dornach n'entre pas dans la catégorie pour laquelle une telle installation serait prévue. En regard de la situation constatée à Dornach-Arlesheim, la question se pose toutefois de savoir si les standards des CFF prennent suffisamment en compte les exigences futures des voyageurs.

Développement territorial

L'urbanisme et l'architecture ont été jugés «moyens» par le jury.

La zone de convivialité autour de la gare, indiquée grâce au revêtement et à la signalétique, a été considérée comme un point positif par le jury.

Ce dernier voit dans les constructions prévues autour de la gare multimodale un pas significatif en direction de la ville. Néanmoins, le quartier situé à l'est des voies se compose principalement de maisons individuelles, qui ne profitent que partiellement de la position extrêmement stratégique du site en termes de transport. Certes, la densification des zones à bâtir constitue, selon les représentants de la commune, un thème à l'ordre du jour, mais le potentiel principal résiderait plutôt dans les autres quartiers environnants ainsi que dans les communes voisines.

Enfin, le jury voit dans cette gare multimodale un concept imaginé par des ingénieurs, qui ne s'intègre pas de manière optimale dans la cité environnante et n'a pas été ancré dans le site qu'il occupe. Il s'agit d'une gare conçue pour les

voyageurs en transit entre deux modes de transport et non en fonction de son lieu d'implantation. En outre, le jury doute que le «toit jurassien» du terminal de bus ne s'accorde avec les toits standardisés des CFF.

Processus

L'innovation et l'organisation ont été jugées «bonnes» par le jury.

Celui-ci salue la planification audacieuse et pragmatique, dépassant les frontières communales et cantonales. Avec deux cantons, autant de communes et pas moins de six maîtres d'ouvrage, la situation initiale du projet représentait une véritable gageure. Pourtant, ce défi a non seulement été relevé grâce à une organisation simple mais efficace, mais il a également été perçu comme une mine d'idées et d'opportunités. Grâce aux réunions de projet communes organisées selon un rythme mensuel ou bimestriel, une hiérarchie horizontale, une compréhension mutuelle à tous les niveaux ainsi qu'un important engagement, tous les obstacles ont pu être contournés jusqu'à présent, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et au bénéfice de l'ensemble de la communauté. En outre, comme l'a relevé le jury, l'ensemble des travaux s'est déroulé conformément au calendrier prévu.

Résumé de l'évaluation

Selon le jury, la gare multimodale de Dornach-Arlesheim a été prévue en premier lieu pour les voyageurs transitant d'un mode de transport à un autre, et non en fonction du site qu'elle occupe. Cette évaluation vient confirmer l'impression du jury selon laquelle ce nœud de communication serait insuffisamment intégré dans la structure urbaine. Pour ce qui est du trafic, cette gare propose une solution particulièrement bonne, mais le potentiel urbanistique n'a pas été pleinement exploité.

- + Très bonne solution en termes de trafic, avec des trajets de transbordement extrêmement courts
- + Propositions innovantes, notamment le quai combiné pour le train et le tram, qui constitue une première
- + Planification pragmatique au-delà des frontières communales et cantonales
- Potentiel d'amélioration au niveau de la coordination de l'urbanisme, de l'utilisation et du trafic
- Gare multimodale peu intégrée et mal délimitée

Patronage

FLUX – nœud de communication d'or 2009

Zurich Aéroport, Kloten (ZH)



La classe jaune.

CarPostal
LA POSTE

Trafic

L'offre et la connectivité ont été jugées «bonnes» par le jury.

Le jury s'est montré impressionné par les trajets de transbordement exceptionnellement courts en regard des dimensions de cette gare multimodale, qui a connu une croissance constante et parvient à offrir l'espace nécessaire à l'ensemble des modes de transport, du vélo à l'avion en passant par le bus et le train. L'engagement de longue date de l'aéroport en faveur de solutions innovantes en matière de transports publics a ainsi été salué. En effet, en 1980 déjà, l'aéroport de Zurich avait été l'un des premiers au monde à être relié au réseau ferroviaire national. Avec la plus grande gare routière couverte de Suisse ainsi que le Glattalbahn, c'est l'ensemble de la région qui s'est rapprochée de l'aéroport. D'après le jury, le succès de ces mesures se manifeste au travers du taux élevé – 60% – de voyageurs qui rallient l'aéroport par les transports publics pour prendre l'avion, un pourcentage qui le propulse à la troisième place mondiale. En outre, la fréquentation en hausse de l'Airport Shopping a également été relevée. En effet, l'offre complète de magasins et de services proposée dans la gare multimodale ne fait qu'accroître encore l'attrait du transfert vers les modes de transport écologique.

La signalétique est conçue dans le langage clair usuel à l'aéroport de Zurich et aux CFF. Le jury a toutefois décelé un potentiel d'amélioration par rapport au nombre parfois insuffisant de ces panneaux signalétiques, ce qui peut rendre malaisée l'orientation dans la gare. Par ailleurs, il a également évalué d'un œil critique la configuration de la gare routière sur le plan fonctionnel. Les voies pour piétons menant aux arrêts ne s'avèrent pas entièrement satisfaisantes, dans la mesure où elles croisent fréquemment les lignes de bus. La disposition des infrastructures tels qu'automates à billets et WC, manquant de convivialité et allongeant inutilement les trajets à parcourir pour la clientèle, a également essuyé quelques critiques.

Enfin, le jury a estimé que la multimodalité proposée dans cette gare pâtissait d'une communication insuffisante.

Développement territorial

L'urbanisme et l'architecture ont été jugés «bons» par le jury.

Le projet, lancé en 1980 avec le raccordement au réseau ferroviaire, qui vise à améliorer les liaisons de l'aéroport de Zurich avec le réseau de transports publics, a été mené de manière conséquente grâce aux mesures mises en œuvre, un élément salué par le jury. Les nouveaux besoins en matière de mobilité à l'aéroport, lequel s'est peu à peu transformé en un pôle économique à part entière, peuvent être satisfaits par le vaste potentiel de transports publics actuellement à disposition dans la gare multimodale.

L'éclairage créé dans le terminal de la gare mis en service en 2004 a retenu l'attention du jury. Grâce à ses vastes espaces clairs, une solution convaincante a pu être obtenue dans le volume intérieur déjà disponible.

Le jury a également salué comme une réussite l'organisation de la gare routière par rapport au parking pour les voitures. Le concours lancé à cette occasion a permis de faire émerger un toit élégant et fonctionnel ainsi que des axes clairs. Toutefois, le jury estime que malgré le niveau d'organisation élevé, le résultat révèle une place quelque peu spartiate, à l'espace trop vaste et peu structuré.

En outre, le jury a éprouvé une certaine difficulté à comprendre la démarche d'intégration de l'arrêt du Glattalbahn dans ce vaste espace, arrêt qui, de surcroît, paraît coïncé par rapport à l'aire P+R.

De manière générale, le jury a estimé que le potentiel d'organisation était (encore) trop peu exploité.

Processus

L'innovation et l'organisation ont été jugées «moyennes» par le jury.

La situation initiale s'avérait ici fondamentalement différente des trois autres gares multimodales nominées, à commencer par le nombre de parties prenantes. En effet, la société d'exploitation de l'aéroport, Unique Flughafen Zürich AG, devait assumer seule la responsabilité de la réalisation des cinq étapes de réaménagement, qui comprenaient notamment la gare routière ainsi que le terminal de la gare. La réalisation de l'arrêt du Glattalbahn, quant à elle, a été menée conjointement avec les services de transport du Glattal (VBG). Les responsables ont accordé une place prépondérante à la qualité des constructions, toutes fruits de procédures d'adjudication ou de mandats d'études.

Résumé de l'évaluation

De l'avis du jury, il n'est pas facile de porter un jugement sur la gare multimodale de Zurich Aéroport. En effet, par rapport aux trois autres concurrents, les conditions-cadre en termes d'espace et de ressources s'avèrent très différentes.

- + **Objectif de raccorder l'aéroport au réseau de transports publics poursuivi de manière conséquente**
- + **Passages d'un mode de transport à l'autre extraordinairement courts compte tenu de la taille de cette gare multimodale**
- + **Gare routière réussie d'un point de vue architectural**
- **Signalétique lacunaire dans le secteur de la gare routière**
- **Communication insuffisante de la multimodalité**

Patronage

FLUX – nœud de communication d'or 2009

Gare de Frauenfeld, Frauenfeld (TG)



La classe jaune.

CarPostal
LA POSTE 

Trafic

L'offre et la connectivité ont été jugées «bonnes» par le jury.

Le jury salue le projet «Bahnhof 2000», qui a jeté les bases du développement des transports publics. Outre la hausse du nombre de passagers, un transfert accru du trafic d'apport vers le vélo a été constaté ces dernières années. Le grand succès des mesures mises en œuvre se manifeste également dans le fait qu'une nouvelle phase de développement et de réaménagement de la gare ait déjà été planifiée.

En matière de mobilité combinée, le jury a constaté avec satisfaction que les arrêts des différents modes de transport étaient idéalement disposés les uns par rapport aux autres, permettant ainsi de limiter au maximum les trajets de transbordement. Les voyageurs sont accueillis et guidés dans la gare multimodale par un système de signalisation performant. Par ailleurs, l'orientation, déjà efficace en l'état actuel, devrait être encore renforcée à l'avenir par un point d'information (Infopoint). La séparation du trafic individuel motorisé et du trafic lent, rendue possible par l'écoulement du trafic de transit motorisé via un giratoire souterrain, garantit la sécurité des trajets entre les modes de transport sur la place. Par contre, les conditions d'accès aux personnes handicapées ne s'avèrent pas entièrement convaincantes. Si le centre de conseil régional pour la construction adaptée aux handicapés a certes été consulté durant la phase de planification, il n'en demeure pas moins que l'infrastructure actuelle ne peut être considérée comme adaptée en tous points aux personnes handicapées.

Selon le jury, le nombre impressionnant – pour une ville de cette taille – d'emplacements P+R et B+R atteste de l'audace et de l'initiative des responsables du projet. Le projet de nouveau bâtiment P+R actuellement en cours de planification, qui prévoit, outre la création de places de parc pour voitures, une augmentation de 50% des places de stationnement pour vélos, prouve que l'offre n'est pas surdimensionnée.

Les diverses manifestations d'envergure ayant lieu chaque année à Frauenfeld et aux alentours attestent du bon fonctionnement de la gare multimodale ainsi que de sa capacité à maîtriser les pics de trafic avec une fréquentation importante du public.

Développement territorial

L'urbanisme et l'architecture ont été jugés «bons» par le jury.

Le jury n'a pas tari d'éloges sur le développement du site. L'attrait de Frauenfeld en tant que lieu d'habitation s'est renforcé. Au dire de l'administration municipale, l'amélioration du raccordement de Frauenfeld aux réseaux de transports publics a joué un rôle essentiel dans cette hausse. Le jury s'est également mon-

tré impressionné par la densification intérieure au centre-ville, actuellement en plein essor, qui augmentera encore l'attrait du secteur de la gare et se traduira par un apport de nouveaux clients pour les réseaux de transports publics.

Aujourd'hui déjà, l'espace central formé par la place de la Gare constitue le cœur de Frauenfeld. Lieu empreint de caractère et à l'atmosphère chaleureuse, elle bénéficie d'une organisation agréable. En effet, la ville entend également faire de la place un espace d'accueil. Dorénavant, les voyageurs pourront être accueillis et conduits à la gare de manière encore plus aisée.

Le jury a également démontré un intérêt manifeste pour les discussions menées actuellement en vue de repourvoir la place de la Gare d'un certain nombre de structures. En effet, si l'on s'est efforcé, durant les vingt dernières années, de débarrasser la place des équipements superflus, il est désormais question de ré-introduire bordures et autres rebords surélevés afin de mieux signaler et séparer les différents modes de transport les uns des autres.

Processus

L'innovation et l'organisation ont été jugées «bonnes» par le jury.

Le jury a estimé que l'audacieux concept «Bahnhof 2000», qui présente le premier giratoire souterrain au monde, jetait les bases d'un développement et d'un renforcement durables du quartier de la gare et des transports publics, en collaboration avec les principaux partenaires. L'approche globale du projet et les améliorations prévues pour tous les acteurs du trafic dans le secteur de la gare et ses environs ont pesé dans son succès. Le jury a également salué le caractère progressiste de la planification, articulée autour de la continuité et prévoyant des adaptations et améliorations en continu dans la gare multimodale. Les plannings, quant à eux, présentent une procédure clairement structurée et accompagnée d'une analyse des problèmes et de propositions de solution, et se caractérisent en outre par une collaboration exemplaire et un engagement sans faille de tous les intéressés.

Le jury relève également la vision conséquente et axée sur le long terme de la commune, qui contribue à saisir les opportunités et les créneaux qui se présentent. La transformation des terrains militaires, qui recèlent un énorme potentiel urbanistique, est déjà projetée. Le succès de cette vision se manifeste aujourd'hui déjà, puisque le projet de réaménagement de la place de la Gare a été rendu possible par l'infrastructure de base ainsi que le maintien et le développement du concept existant.

Résumé de l'évaluation

La gare multimodale de Frauenfeld parvient à convaincre sous l'angle des trois thèmes examinés et se profile, dans un environnement pourtant extrêmement concurrentiel, en tête du classement.

- + **Le renforcement de l'offre des transports publics contribue à accroître l'attrait de Frauenfeld (lieu de travail et d'habitation)**
- + **La situation optimale des modes de transport et la signalétique adaptée garantissent des trajets de transbordement très courts.**
- + **L'offre pléthorique de B+R contribue au transfert du trafic d'apport vers le vélo**
- + **Organisation probante de la place de la Gare (cœur de Frauenfeld)**
- + **Planification globale, audacieuse et orientée vers l'avenir (p. ex. «Bahnhof 2000»)**
- **Infrastructures seulement partiellement adaptées aux personnes handicapées**

Patronage