

Rapport du jury FLUX – Nœud de communication d'or 2015

1. Objectifs et axes thématiques

FLUX – Nœud de communication d'or est un prix national décerné chaque année. Le prix FLUX souligne le rôle des transports publics dans le cadre d'une mobilité durable tout comme l'importance des correspondances entre les différents moyens de transport. Chaque année, l'attention est portée sur un thème spécifique, ce qui permet de traiter toutes les facettes d'un nœud de communication, tout en contribuant à mettre en lumière la conception et le fonctionnement de solutions modernes. Il rend hommage à la commune coresponsable de la conception du nœud de communication. Ce prix est décerné à l'occasion de «Movimento – Forum de la mobilité».

La neuvième édition récompense une commune au titre de «Nœud de communication dans les agglomérations».

Ont été sélectionnés des nœuds de communication dans les agglomérations qui enregistrent une fréquentation d'au moins 10 000 voyageurs (montées et descentes), qui sont desservis au minimum par une ligne ferroviaire ainsi que par deux lignes de bus ou de tram. Les gares centrales n'entrent pas en ligne de compte. Parmi les critères de jugement figurent, outre la qualité des correspondances, l'attractivité du nœud de communication dans son aspect architectural ainsi que son rayonnement visuel, son offre de prestations, sa signalétique, son information des voyageurs et la qualité de ses solutions en faveur des personnes à mobilité réduite.

2. Lauréats des années précédentes

2014	Scuol	Le meilleur système de TP dans un site touristique de montagne
2013	Interlaken – Est	Sites portuaires
2012	Aéroport de Zurich	Information de la clientèle
2011	Gare de Renens et gare de Wil	Mobilité douce
2010	Gare de Horgen	La nuit
2009	Gare de Frauenfeld	Intermodalité, multimodalité et mobilité combinée
2008	Gare de Baden	Potentiel de développement économique
2007	Gare de Viège	Qualité et innovation pour des transports publics attrayants

3. Membres du jury d'experts

Ueli Stückelberger, président du jury, Union des transports publics (UTP)
René Böhlen, mandat CarPostal Suisse SA
Caroline Beglinger-Federova, Association Transports et Environnement ATE
Remo Petri, Procap Suisse
Renate Amstutz, Union des villes suisses
Michael Bützer, Association des Communes Suisses
Peter Vollmer, Suisse Tourisme
Philippe Gasser, Citec Ingénieurs Conseils SA
Robert Riesen, LineUp, agence de communication
Andreas Wirth, Vorausgedacht GmbH

4. Procédure de nomination et critères d'évaluation

Un groupe d'évaluation composé de représentants de l'organe responsable du FLUX a sélectionné 21 nœuds de communication dans les agglomérations et le jury d'experts a procédé aux quatre nominations suivantes qui se situent toutes dans la région zurichoise. Ceci est une conséquence parmi d'autres de l'excellent réseau RER de Zurich. Les communes, le canton ainsi que les entreprises de transports ont en outre beaucoup investi ces dernières années dans les nœuds de correspondance.

- Uster
- Wallisellen
- Stettbach
- Wädenswil

Les critères suivants ont été appliqués à l'aide d'un questionnaire détaillé:

- Offre de transports et desserte
- Infrastructures et équipements
- Informations et signalétique
- Sécurité et accessibilité
- Atmosphère, physionomie du site et attractivité
- Marketing et communication

Le jury d'experts accompagné du groupe d'évaluation a visité les sites nominés avant de procéder à une évaluation sur la base de la liste de critères détaillée.

5. Lauréat 2015: Wallisellen

Avec les lignes Oerlikon – Winterthur et Wallisellen – Uster, la commune de Wallisellen est devenue, dès la seconde moitié du 19^e siècle, l'un des premiers nœuds de communication ferroviaires de Suisse. La commune a su parfaitement tirer profit de l'excellence de sa situation dans le Glattal en pleine expansion au moment de l'introduction de la ligne de chemin de fer du Glattal. Un centre comportant une nouvelle gare, un centre commercial, des logements, des bureaux et des prestations a été planifié en peu de temps, et achevé en même temps que l'ouverture de la ligne du Glattal en 2010. Cette démarche courageuse a été rendue possible par l'action des autorités de la commune qui ont pris elles-mêmes les choses en main et se sont investies activement dans le processus de développement. Elles se sont employées à ce que l'itinéraire de la ligne du Glattal passe par la gare afin d'améliorer ainsi les correspondances entre tous les modes de transport, et ont en même temps saisi l'opportunité unique de transformer le centre du village sur le mode urbain en collaboration avec un investisseur.

Le résultat de ce travail assidu et tourné vers l'avenir accompli par les autorités est convaincant. L'attractivité de la commune a fortement augmenté ces derniers temps; Wallisellen est appréciée tant comme lieu de résidence que comme lieu de travail. Des enquêtes attestent de ce que l'excellente desserte par les transports publics contribue fortement à l'attrait du site. La modernité du nœud de communication garantit des correspondances extrêmement rapides entre train, tram, bus local et régional. Le large passage souterrain répond lui aussi à de futures exigences et mène directement au parking ainsi qu'au centre commercial. La protection contre les intempéries est également bien conçue au niveau de la chaussée. Le bâtiment de la gare côté nord est conçu comme une construction longue et imposante qui remplit différentes fonctions, mais dont l'apparence ne semble pas encore adaptée à la granularité actuelle du village et à son

atmosphère. Tout est axé sur l'évolution future; ceci est également visible sur le côté sud de la gare. Un autre élément attractif de l'évolution du site s'y prépare.

La qualité des correspondances est excellente. La signalétique est séduisante et s'accommode de mesures minimales, car toutes les installations sont aménagées de façon logique et claire. Il n'est toutefois pas visible que les escaliers d'accès au dernier quai servent à l'augmentation des capacités et ne mèneront prochainement qu'à des voies de service. L'accessibilité est assurée à tous points de vue. Les parcs à vélos sont correctement aménagés et il existe aussi dans le bâtiment d'accueil des salles fermées. Les nombreux vélos stationnés devant le grand distributeur laissent cependant à penser que l'aménagement et la visibilité des parcs à vélos ne sont pas (encore) optimisés. La place de la gare est piétonne. Le parc de stationnement souterrain est exploité économiquement et comporte aussi un P+R.

Les armoiries de la commune représentant une main tenant des clés symbolisent le fait que tout a été entrepris ici à l'initiative forrte des autorités pour assurer la relation fonctionnelle entre transports et développement et l'utiliser de manière créative. La clé de l'avenir. Wallisellen incarne de manière impressionnante les opportunités et le potentiel de nœuds de communication dans les agglomérations.

6. Appréciation détaillée des autres sites

Stettbach

Une situation unique conduit à une solution unique: la gare de Stettbach, directement située à la limite de la ville entre Zurich et Dübendorf assume une fonction de desserte importante pour les banlieues de Zurich et les zones de développement de l'ouest de Dübendorf et offre en outre une liaison directe et rapide vers le centre-ville. En tant que plaque tournante de l'ensemble des modes de transport, ce site relie formidablement le RER, le train du Glattal, les lignes de bus et de tram régionales en plein air. De légères structures de toit offrent une vue sur la nature. Une conception à l'échelle humaine et la situation calme dépourvue de trafic automobile créent une identité forte. Le téléphérique d'accès au zoo projeté est également remarquable. Cette gare offre à la population de Schwamendingen et d'une grande partie du Glattal des liaisons rapides et attrayantes vers l'ensemble du canton, mais aussi vers le centre-ville de Zurich. Ici, les transports publics tiennent le haut du pavé.

Le nœud de communication se montre généreux dans sa dimension spatiale et dans l'aménagement fonctionnel des différents modes de transport. La qualité des correspondances est impressionnante, car il n'y a aucune route à traverser. La signalétique répond à toutes les attentes et l'accessibilité est complètement assurée. L'installation P+R a des dimensions très modiques et il n'y a que peu de stations de taxis. Les parcs à vélos sont couverts, mais sont situés un peu à l'écart. Quelques commerces sont proposés.

La forte priorité accordée à la qualité des correspondances est globalement perceptible. Sur le plan architectural, un développement urbain adapté de l'emplacement en rapport avec l'environnement fait cependant défaut. La gare de Stettbach est, sur de multiples plans, un cas particulier; elle représente une vision intéressante de la liaison cohérente des aménagements de transports publics.

Wädenswil

Wädenswil a toujours été une plaque tournante importante en termes de transports publics. Cette fonction a été conservée jusqu'à ce jour et prend de plus en plus d'importance au vu des horaires de train étoffés, des liaisons par bateau utiles aux pendulaires et du nombre croissant

de lignes de bus qui desservent les quartiers et les communes environnantes. Avec de tels atouts, la gare de Wädenswil est devenue l'un des nœuds de communication les plus importants sur le trajet entre Zurich et Coire. Une situation privilégiée née de la revalorisation architecturale de la gare, notamment à travers des ajustements effectués au niveau des quais et de l'accès à la gare, sans oublier la gare de bus et son vaste toit.

Le nœud de communication séduit par les mesures architecturales entreprises au niveau de la gare elle-même et de la gare routière. Une situation attrayante, adaptée aux besoins des voyageurs et transparente a ainsi été créée, ce qui constitue une excellente carte de visite pour Wädenswil. On aime arriver ou prendre sa correspondance dans cette gare. Toutefois, malgré cette excellente offre, l'invitation à prendre même le bateau est assez sobre. Certes, des plaques indiquant le transport par bateau sont immédiatement visibles, mais les infrastructures du débarcadère semblent assez modestes. Dans la gare elle-même, la signalisation est bien conçue. Il faut souligner la présence d'une installation à écran tactile fournissant des informations sur la commune. Le fait qu'aucune desserte accessible ne mène de l'embarcadère au passage souterrain de la gare (le monte-escaliers existant ne peut être envisagé que comme une solution de fortune) est à déplorer. L'ascenseur mis en place après-coup sur le quai central est trop peu intégré sur le plan architectural. La vélostation surveillée à laquelle est rattaché un service de livraison à domicile est une solution qui peut servir d'exemple. Pour les personnes à mobilité réduite, il manque à certains endroits les directives requises, et le WC adapté aux fauteuils roulants n'est pas fonctionnel en raison de ses portes coulissantes qui ne s'ouvrent pas complètement. L'emplacement sur le lac séduit certes par son côté sobre, mais en tant que nœud de correspondance à partir du bateau, il fait moins l'effet d'une carte de visite que les autres installations prévues pour les trains et les bus, qui ont été conçues de façon exemplaire.

Uster

L'introduction du RER dans le canton de Zurich et le développement de la localité d'Uster sont étroitement liés. Uster a très adroitement absorbé la pression foncière dans les agglomérations née de l'essor des transports publics. L'élément central du développement du site a été le renforcement du centre. La réalisation d'un nouvel immeuble d'habitation et commercial et d'une gare routière, résultat du travail en commun des CFF et de la commune, a instauré en 1993 de nouveaux critères dans la gestion de la revalorisation globale des zones situées autour de la gare. Sur le plan de l'urbanisme, une solution à la fois autonome et parfaitement adaptée à la granularité de l'environnement est apparue; concernant les utilisations, le projet a été une tâche pilote pour les CFF car l'immeuble d'habitation et commercial a été construit exclusivement pour des utilisations par des tiers; du point de vue des transports, on est également sorti des sentiers battus avec l'aménagement d'une zone à 30 km/h et la cohabitation des différents usagers de la route. Le projet s'est aussi révélé un succès sur le plan économique.

Le résultat de cette réalisation est toujours adapté aujourd'hui, plus particulièrement au regard de la densification du centre-ville. La gare est bien adaptée au tissu urbain et l'offre de transports publics est séduisante. L'ensemble de l'installation est clair et il est facile de s'orienter. La qualité des correspondances est élevée, du fait notamment des voies courtes et de la bonne protection contre les intempéries. Les parcs à vélos sont certes bien aménagés, mais la vélostation n'est pas facilement repérable en dépit de la signalisation. La signalisation est globalement correcte, mais un peu hétérogène et hasardeuse. L'éclairage dans le secteur du passage souterrain ne correspond plus aux exigences actuelles. L'accessibilité n'est que partiellement offerte, le quai central situé à un niveau inférieur et dont l'accès se fait par des marches n'est pas adapté aux personnes handicapées. Au niveau des rampes, il manque à certains endroits une double main courante et la localisation de l'ascenseur n'est pas signalisée à

l'intention des personnes à mobilité réduite. Même les marquages au sol correspondants sont parfois erronés. Les installations servant à l'information de la clientèle correspondent aux normes actuelles.

7. Appréciation du jury d'experts

Les nœuds de communication dans les agglomérations remplissent une fonction toujours plus importante. Ils assurent quotidiennement la chaîne de mobilité de milliers de pendulaires. Un nœud de communication dans une agglomération doit avant tout répondre aux besoins des pendulaires qui en sont les principaux usagers. Chacun des quatre nœuds remplissent cette fonction et attestent du haut niveau de qualité qui est aujourd'hui une évidence pour la conception de nœuds de correspondance.

Parallèlement aux deux nœuds de qualité supérieure à la moyenne que sont Uster et Wädenswil, le jury d'experts a remarqué à Stettbach la situation unique d'une plaque tournante des transports en périphérie offrant une orientation cohérente sur les transports publics. La réalisation du nœud de Wallisellen montre quelles énormes opportunités se présentent pour le développement d'une commune d'agglomérations. Même en présence de conditions idéales avec, ici, le potentiel du Glattal, il s'agissait de repérer ces opportunités au bon moment et de les utiliser habilement.

L'engagement personnel des autorités communales est très impressionnant: ne pas se contenter de gérer et d'assurer les activités opérationnelles, mais travailler activement sur des objectifs stratégiques clairs et faire en sorte de les mettre en œuvre rapidement, de manière cohérente et dans un esprit de partenariat. Cette attitude des autorités est perceptible dans tous les nœuds visités; elle est l'un des principaux facteurs de réussite, tant pour le développement de la commune que pour la promotion d'une mobilité durable.