

Rapport du jury FLUX – Nœud de correspondance d’or 2016

1. Objectifs et axes thématiques

«FLUX – Nœud de correspondance d’or» est un prix national décerné chaque année, placé sous le patronage conjoint de l’Union des transports publics (UTP), de l’Association Transports et Environnement (ATE) et de CarPostal. 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 correspondance, 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 correspondance. Le prix FLUX est décerné chaque année lors de «Movimento – Forum de la mobilité».

La dixième édition porte sur le thème des «nœuds de correspondance de taille moyenne».

Des nœuds de correspondance enregistrant entre 5000 et 10 000 voyageurs (montées et descentes) par jour sont pris en ligne de compte.

Parmi les critères de jugement figurent, outre la qualité des correspondances, l’attractivité du nœud de correspondance 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

2015	Wallisellen	Nœuds de correspondance dans les agglomérations
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)
Caroline Beglinger-Federova, Association Transports et Environnement (ATE)
René Böhlen, LITRA
Andreas Budliger, CarPostal
Michael Bützer, Association des Communes Suisses
Philippe Gasser, Citec Ingénieurs Conseils SA
Remo Petri, Procap Suisse
Robert Riesen, LineUp, agence de communication
Peter Vollmer, Suisse Tourisme
Roman Widmer, Union des villes suisses
Andreas Wirth, Vorausgedacht GmbH

4. Procédure de nomination et critères d’évaluation

Pour le FLUX 2016, les membres du jury ont proposé 40 nœuds de correspondance enregistrant entre 5000 et 10 000 voyageurs (montées et descentes). Un groupe d'évaluation composé de représentants de l'organe responsable de FLUX a pris en compte les 40 localités dans l'évaluation. 23 nœuds remplissant tous les critères obligatoires consignés dans les statuts ont été visités et appréciés par les membres du groupe de travail. Sur cette base, le jury d'experts a procédé aux quatre nominations suivantes:

- Wettingen
- Dornach-Arlesheim
- Delémont
- Interlaken Ouest

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

- Qualité des correspondances
- Offres «First & Last Mile»
- Signalétique / accessibilité
- Situation de la circulation TMI
- Information de la clientèle

Le jury d'experts accompagné du groupe de travail a visité les sites nominés avant de procéder à une évaluation sur la base de la liste de critères détaillée. En 2009, Delémont et Dornach-Arlesheim avaient déjà été nominées pour le FLUX. Le jury d'experts a décidé de visiter une nouvelle fois ces localités étant donné que des mesures architecturales importantes y ont été réalisées entre-temps.

5. Lauréat 2016: Delémont

Depuis 2003, la ville de Delémont poursuit une stratégie de développement globale qu'elle met en œuvre systématiquement en différentes étapes pour le secteur de la gare. Ses objectifs sont d'augmenter l'attractivité de la zone de la gare et du terminal de bus avec son environnement, d'en améliorer l'accessibilité ainsi que de réduire le trafic de transit. La création d'une place centrale et d'une zone de rencontre, un nouveau terminal de bus couvert, un régime de circulation unidirectionnelle, le transfert des places de stationnement de courte durée vers une zone périphérique et l'implantation d'infrastructures ayant une fonction centrale ont permis d'atteindre les objectifs fixés.

Bien que les conditions spatiales entraînent des trajets un peu longs entre les trains et les bus, la situation est globalement très transparente, ce qui permet de trouver rapidement les emplacements des bus ou des arrêts de taxi. L'orientation est simple, soutenue par une très bonne signalétique. Les personnes à mobilité limitée disposent des aides indispensables, même de touches aux arrêts de bus qui communiquent de manière acoustique les informations nécessaires. Toute l'infrastructure que l'on attend d'une gare de moyenne importance est disponibles et placée à des endroits judicieux: en font notamment partie une agence de tourisme, une station de vélos surveillée, des magasins, un café, un poste de police, un cabinet médical et une pharmacie. Toutes ces infrastructures bien dimensionnées et placées au bon endroit ajoutent une plus-value à l'espace public. Ainsi, la rue faisant face à la gare a également été revalorisée pour les piétons: son agencement est tout aussi attrayant côté bâtiment de la gare que côté ville avec ses terrasses de café. Une zone de rencontre au sens littéral du terme voit ainsi le jour. Un accueil parfait dans le chef-lieu du canton!

La réalisation systématique de la stratégie de développement crée un climat de confiance auprès des investisseurs, qui investissent volontiers dans des immeubles résidentiels et commerciaux de la zone de la gare. La nouvelle Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale (HES-SO), implantée à proximité immédiate de la gare et proposant une offre excellente à plus de 600 étudiants, est une grande réussite. Le processus dynamique se poursuit sur le côté sud de la gare, où se concentrent la route soulageant la place de la gare sur le côté nord, une installation P&R de 120 places ainsi qu'une offre de mobilité. Une vaste zone de développement est disponible.

L'initiative engagée de la commune et la réalisation soignée par étapes avec l'implication permanente de la population sont impressionnantes. Le résultat est convaincant sur tous les plans. Une deuxième visite à Delémont a été payante pour le jury, après une première nomination en 2009, lorsque des éléments centraux du nœud de correspondance se trouvaient encore en phase de planification. Il a été démontré de façon saisissante comment une petite ville parvient à créer un nouveau centre attrayant qui convainc en termes de trafic, d'architecture urbaine et de rentabilité.

6. Appréciation détaillée des autres sites

Wettingen

Une gare historique devient le centre d'un nouveau quartier attrayant. C'est avec cet objectif que les autorités de Wettingen ont démarré la revalorisation de la zone de la gare, en mettant fin à une longue période d'inactivité. La situation excellente dans la vallée de la Limmat, à proximité immédiate de Baden, provoque un puissant élan de développement et une forte croissance de la population. Sur la base de planifications inter-communales, la commune a élaboré un modèle d'urbanisme sur lequel elle s'est appuyée pour démarrer la revalorisation de la zone de la gare. Des accès à la gare sans obstacles des deux côtés, une zone de rencontre, une connexion aux bus directe avec quai couvert, des croisements de rue sûrs, des zones de séjour appropriées, des places de stationnement pour vélos et des zones de stationnement pour taxi couvertes, P&R, des offres de mobilité et des surfaces de stationnement de courte durée sont les caractéristiques principales des premières mesures mises en œuvre. La place de la gare a été conçue selon le principe «Shared Space» selon lequel tous les usagers (piétons, cyclistes et automobilistes) utilisent la surface sur un pied d'égalité. L'axe cyclable traversant le pont de chemins de fer jusqu'à la commune voisine de Baden constitue une offre particulièrement attrayante. Un plan d'aménagement et une modification du plan d'affectation posent les bases d'un futur développement architectural qui permet de créer un nouveau quartier dense.

On peut se réjouir de la volonté perceptible des autorités communales de revaloriser la zone de la gare sur le plan de l'architecture et de la circulation ainsi que de créer les conditions requises sur le plan de l'aménagement du territoire pour un développement rentable. L'entretien des espaces publics y joue un rôle important. L'impression globale est convaincante. L'information de la clientèle est très bien réussie et on trouve rapidement ses repères. La signalétique de l'arrêt de bus sur le côté sud, l'accès aux toilettes et les panneaux signalant les voies cyclables pourraient être améliorés. La rigole traversant la place de la gare n'est pas optimale pour les personnes à mobilité limitée.

La gare de Wettingen est une solution convaincante à la tâche ambitieuse qu'est la revalorisation d'une gare périphérique en vue de créer une carte de visite attrayante de la commune tout en exploitant un potentiel de développement considérable.

Dornach-Arlesheim

La gare de Dornach-Arlesheim est l'un des nœuds de correspondance les plus importants de la région frontalière des cantons de Bâle-Campagne et de Soleure. Celui-ci réunit six lignes de bus, une ligne de tram et la Regio-S-Bahn.. Le réaménagement a nettement amélioré le confort de la clientèle, augmenté la sécurité du trafic et revalorisé l'environnement en donnant naissance à un centre d'habitations et de prestations. Le nouveau passage piéton sous-terrain conduisant directement au terminal de bus couvert est l'élément central des installations de transport modernisées. Par ailleurs, les quais des CFF ont été entièrement rénovés et également dotés d'un toit. Le nouveau quai des CFF et de BLT permet une correspondance rapide grâce au déplacement de la boucle de rail de tram. La place réaménagée face au bâtiment de la gare permet une nouvelle disposition des places de stationnement de courte durée pour les taxis ainsi que des possibilités de s'asseoir et de stationner des vélos. Elle est signalisée comme zone de rencontre. L'autre côté de la gare est devenu plus silencieux grâce aux nouveaux murs anti-bruit le long du quai. L'installation P&R est intégrée dans un parking d'un nouveau bâtiment.

Les correspondances sont de très bonne qualité, on trouve rapidement ses repères. L'information des voyageurs est complète, bien que les tableaux d'affichage des différents modes de transport semblent mal coordonnés. De bonnes solutions s'offrent aux personnes à mobilité limitée. Bien que les places de stationnement pour vélos soient un peu éloignées, la disposition choisie fait apparemment ses preuves. Le toit ondulé et sa surface irrégulière symbolisent les massifs du Jura et les éléments vitrés sur les façades des immeubles résidentiels attenants présentent des motifs imprimés représentant des cerisiers vus d'en bas. Bien que ces approches soient intéressantes, il n'en reste pas moins l'impression que la qualité du séjour aurait pu être encore accrue avec une planification plus globale.

Ce nœud de correspondance a vu le jour grâce à une bonne collaboration de toutes les parties impliquées, au-delà des frontières communales et cantonales. La frontière cantonale a même dû être déplacée afin de pouvoir réaliser le concept global sous cette forme.

Interlaken Ouest

Interlaken est un lieu touristique de renommée mondiale. Le lieu d'arrivée le plus important pour les autochtones, les visiteurs et les touristes est la place de la gare d'Interlaken-Ouest, offrant également une connexion directe avec le transport maritime du Lac de Thoue. La nouvelle place représente le dernier jalon du plan de circulation conçu et réalisé en commun par les trois communes d'Interlaken, de Matten et d'Unterseen. Le résultat d'un concours datant de 2010 a été mis en œuvre pratiquement sans modifications. La nouvelle place de la gare représentative est composée d'éléments assemblés à la perfection. Le quai du bus constitue le centre de la place, les zones périphériques assumant d'autres fonctions. La voie prioritaire pour taxis ou les dispositifs de restauration dans la zone du quai de la gare en font partie. L'aspect polygonal caractéristique de la place reprend l'alignement en dents de scie des bords d'accostage pour les cars postaux, tout en rappelant la structure de la roche granitique des montagnes de l'Oberland Bernois. L'éclairage sobre est composé de petits luminaires LED discrets au câblage très fin à peine visible de jour, permettant néanmoins d'assurer un excellent éclairage de la place la nuit. La place est d'ailleurs de conception très économe et les petits sièges couverts sont à peine visibles. La simplicité et l'ouverture de la place procurent une impression apaisante.

La fonctionnalité de la station routière est optimale. Il est étonnant de constater à quel point le régime de circulation est respecté: on ne rencontre aucune voiture ni bus privés sur la place de la gare. Ceux-ci peuvent utiliser deux places de stationnement pour cars avec limite du temps d'arrêt et affichage visible. La signalétique est bien réussie et répond aux exigences des touristes.

Les toilettes pour personnes à mobilité limitée pourraient être améliorées. Les personnes malvoyantes ont des difficultés à traverser la place de la gare.

Malheureusement, il n'a pas été possible d'intégrer le bâtiment de la gare dans la planification. Il en résulte des inconvénients, notamment avec le kiosque et les stands de restauration placés de sorte qu'ils bloquent les panneaux de signalisation ou réduisent l'espace généreux du quai de chemin de fer. Les flux de piétons ne sont que partiellement en rapport avec les éléments architecturaux. L'impression globale ne correspond pas à l'excellent aménagement de la place et ne met pas cette localité correctement en valeur. La nécessité de prendre des mesures est un fait reconnu. Il convient notamment de souligner l'implication permanente par la commune des personnes participantes et concernées, qui a enregistré beaucoup de louanges et peu de critiques. La deuxième gare de la commune, Interlaken-Est, a été récompensée par le FLUX en 2013.

7. Appréciation du jury d'experts

Les nœuds de correspondance remplissent une fonction importante, car ils assurent chaque jour la chaîne de mobilité de milliers de pendulaires. Un nœud de correspondance doit avant tout répondre aux besoins des pendulaires qui en sont les principaux usagers. Chacun des quatre nœuds nommés remplissent cette fonction et attestent du haut niveau de qualité qui est aujourd'hui une évidence pour la conception de nœuds de correspondance.

Le thème choisi des «nœuds de correspondance de taille moyenne» montre clairement que cela n'est pas suffisant en soi. Alors qu'Interlaken est d'ores et déjà un lieu de tourisme dans lequel la zone de la gare est déjà très bien intégrée et desservie, les trois autres nœuds de correspondance visités doivent faire face à des conditions-cadres entièrement différentes. Car ils ne se trouvent pas dans le centre-ville et ont donc besoin d'une propre identité. C'est pourquoi, notamment dans les petites villes de Delémont ou de Wettingen, ou dans les gares desservant plusieurs localités comme Dornach-Arlesheim, des efforts particuliers sont nécessaires afin de pouvoir offrir un environnement attrayant aux clientes et aux clients des transports publics. La qualité des correspondances se reflète également dans la création d'un lieu ayant un charme et dans lequel on séjourne avec plaisir. Car les nœuds de correspondance sont souvent la carte de visite d'une commune. Cela exige une approche globale du développement communal. Dans ce contexte, les programmes d'agglomérations de la Confédération ciblant une coordination entre développement des zones habitées et de la circulation tout en encourageant la collaboration régionale tiennent une place importante.

L'engagement personnel des autorités communales est toujours très impressionnant: elles ne se contentent pas de gérer et d'assurer les activités opérationnelles, mais travaillent activement sur des objectifs stratégiques clairs et font 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 la promotion d'une mobilité durable que pour le développement de la commune.