

Rapport du jury FLUX – Pôle d'échanges d'or 2019

1. Objectifs et axes thématiques

«FLUX – Pôle d'échanges d'or» est un prix national décerné chaque année. Il 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 pôle d'échanges, tout en contribuant à mettre en lumière la conception et le fonctionnement de solutions modernes. Le prix FLUX rend hommage à la commune coresponsable de la conception du pôle d'échanges. Il est décerné chaque année lors de «Movimento – Forum de la mobilité».

En 2019, le prix avait pour thème : « **Pôle d'échange avec plan d'urbanisme global** », soit la bonne intégration d'une gare et sa synergie avec le développement des quartiers voisins.

2. Lauréats des années précédentes

2017	Papiermühle, Ittigen	Pôle d'échanges à voie métrique avec accent sur les pendulaires
2017	Château-d'Oex	Pôle d'échanges touristique à voie métrique
2016	Delémont	Pôle d'échanges de taille moyenne
2015	Wallisellen	Pôle d'échanges 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)
René Böhlen, LITRA, Service d'information pour les transports publics
Andreas Budliger, CarPostal SA
Philippe Gasser, Citec SA
Anders Gautschi, Association Transports et Environnement (ATE)
Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism
Remo Petri, Procap Suisse
Robert Riesen, LineUp, agence de communication
Magdalena Meyer-Wiesmann, Association des Communes Suisses

4. Procédure de nomination et critères d'évaluation

Un groupe d'évaluation composé des représentants de l'instance dirigeante du prix FLUX a considéré 150 sites dans l'évaluation et visité et évalué 13 pôles d'échanges remplissant tous les critères requis. Le jury d'experts a ensuite procédé aux nominations suivantes.

- Lugano
- St-Gall
- Zurich Oerlikon
- La Chaux-de-Fonds

Elles présentent toutes de grandes qualités d'intégration urbaine et d'intermodalité mais se distinguent par des contextes très différents.

Le jury a basé son évaluation sur les critères suivants:

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

- Qualité des correspondances et confort
- Offres et services liés au nœud
- Signalétique / accessibilité
- Situation de la circulation TMI
- Information de la clientèle
- Plan d'urbanisme global

5. St-Gall, lauréat 2019 : « des espaces publics complètement repensés »

Le prix FLUX est attribué en 2019 à St-Gall qui a séduit le jury par l'organisation générale de l'interface et le soin apporté aux aménagements, très lisibles et très fonctionnels. Le jury y a trouvé une touche d'excellence et une grande capacité de coordination entre les acteurs.

Aux abords et dans la gare, les espaces ont été soigneusement repensés malgré le nombre d'intervenants (6 entreprises de transport, CFF Immobilier, CFF infrastructure, la Ville, le Canton, la Confédération, l'association en faveur des PMR, les taxis, les associations en faveur du vélo, les commerces impliqués). Le résultat final est une solution totalement intégrée de transport, d'espace public et de développement urbain sur un grand périmètre. Aujourd'hui il n'est plus possible d'identifier les limites entre le domaine CFF et le domaine public de la Ville. La gare est totalement intégrée au centre-ville de St-Gall et réciproquement.

Auparavant, l'esplanade de la gare était un lieu de conflit et de circulation chaotique. La décision essentielle a été de sortir le trafic automobile de la place pour obtenir la tranquillité nécessaire à un pôle d'échange performant et appropriable par les piétons. Cependant, compte tenu de la petitesse de la place, il a fallu repenser l'organisation de l'interface et du réseau de transport public. L'objectif était de réduire le nombre de quais bus malgré une augmentation de l'offre. La solution a consisté à remplacer des lignes en terminus par des lignes diamétrales et à mutualiser les quais entre diverses lignes. La hauteur des marquises a été jugée trop haute par le public mais c'était la condition nécessaire pour pouvoir accueillir les Cars Postaux à 2 étages sur n'importe quel quai.

Avec la nouvelle configuration, la place est traversée quotidiennement par environ 1'800 bus et 50 trains des chemins de fer appenzellois (circulant en régime tram). Aujourd'hui 25'000 à 30'000 voyageurs effectuent une correspondance entre bus ou car et train. A ce flux s'ajoutent environ 7-10'000 correspondances entre les lignes de bus et de car

Les deux côtés de la gare sont aménagés en zone de rencontre mais l'accès voiture se fait surtout par le côté nord qui comporte un parking de 400 places. Un accès voiture est possible côté sud, jusqu'au parking de l'Hôtel de ville et les 100 places prévues pour les usagers du pôle d'échange.

La gare est traversée par deux passages inférieurs qui facilitent les relations entre les quartiers situés de part et d'autre des voies ferrées. Le passage ouest donne directement accès au parking, à une vélostation et à la Haute Ecole de St-Gall, récemment construite et idéalement située à la gare. L'autre passage inférieur débouche sur la place de la gare, à côté de l'Hôtel de ville. Le voyageur dispose d'une vue complète de l'interface bus, les espaces sont lisibles, les quais bus sont placés de manière à conserver un large passage pour les piétons, l'orientation dans la gare et aux abords est très instinctive

Environ 1'500 places de stationnement pour vélos sont réparties aux abords du site, dont principalement deux vélostations (celle à l'extrémité du nouveau passage inférieur et l'autre au pied de l'hôtel de ville)

Le pôle d'échange de St-Gall est aussi le premier de Suisse à disposer d'un aménagement 100% adapté aux PMR. Tous les quais bus sont à 22 cm de haut. Les lignes de guidage podotactiles traversent l'ensemble du site. Les passages inférieurs d'accès aux quais ferroviaires comportent soit une rampe soit un ascenseur en plus des escaliers. Les conditions d'éclairage des espaces souterrains ont été soigneusement ajustées pour aider à surmonter les handicaps de vue. Si on observe de nombreux PMR sur ce site, c'est bien parce qu'ils se sentent en sécurité avec les aménagements réalisés.

Il faut encore souligner la très belle rénovation du bâtiment historique de la gare de style art-déco.

6. Appréciation détaillée des autres sites

Lugano, « un pôle urbain en devenir »

Rénovée en 2017, la gare de Lugano s'est modernisée pour devenir une gare très accueillante et fonctionnelle. La place de la gare est dorénavant piétonne mais ouverte aux bus et aux taxis. Le site bénéficie d'une vue splendide sur la cathédrale, le lac et la ville. Cette situation topographique à mi-pente est à la fois une difficulté pour les accès et un atout pour les points de vue.

Initialement le secteur de la gare était un quartier très périphérique, marqué par la coupure des voies ferrées, puis par la pression du trafic. L'objectif a été de rattacher ce quartier à la ville basse et de repenser les circulations automobiles dans le centre-ville élargi. Le projet d'agglomération prévoit de libérer le bord du lac et ses 50'000 vhc/j en construisant un contournement routier nord et créant une liaison beaucoup plus directe de la ligne de chemin de fer régionale depuis l'aéroport d'Agno par un nouveau tracé sous la gare CFF. Le tracé actuel sera réutilisé pour aménager une voie verte piéton-vélo.

Le projet a nécessité plusieurs phases de réflexion et de concours, dont, en 2005, le concours qui a confirmé l'importance d'établir un lien entre ville basse et ville haute.

En 2007, le passage inférieur sud a été prolongé pour faire le lien avec le quartier à l'ouest.

En 2017, la première grande étape de transformation de la gare a permis de réaliser l'esplanade piéton-bus, un hall sur deux niveaux au débouché du passage inférieur sud, la rénovation du bâtiment historique, la modernisation du funiculaire et le réaménagement d'un parcours piéton direct vers la ville. Cette étape met l'accent sur le hall qui fait le lien entre le niveau inférieur et l'esplanade et qui devient le nouveau centre de gravité de la gare. Le voyageur qui arrive par le passage inférieur est attiré vers le haut, vers l'esplanade, par un grand escalier et la promesse d'une belle vue. Mais les cheminements sont aussi généreux pour celui qui souhaite prendre le funiculaire au niveau inférieur du hall ou s'engager vers les escaliers qui descendent directement vers la ville basse. Le bord de l'esplanade est aménagé en gradin où l'on peut s'asseoir les yeux tournés vers la ville. La piétonisation améliore aussi les échanges avec la station des chemins de fer de Ponte-Tresa (FLP) par la passerelle et la rampe qui existaient déjà précédemment.

Aujourd'hui l'interface n'est pas complètement résolue. Les cars postaux sont par exemple regroupés à l'extrémité de l'esplanade, loin du nouveau hall et sans indication suffisante pour le

voyageur occasionnel mais cette situation est transitoire, tout comme les arrêts de bus urbain sur l'esplanade.

La prochaine grande étape de transformation va permettre le regroupement de tous les bus juste au nord-ouest de la gare en lien avec le passage inférieur nord et la réalisation d'un parking souterrain de 400 places. Cette réalisation sera mise en service d'ici 2024.

Ensuite le projet sera complété par le nouveau tracé souterrain de la ligne des FLP (Ferrovio Lugano Ponte-Tresa) en tram-train avec une station perpendiculaire aux voies CFF. Cette nouvelle station sera réalisée en grande profondeur mais avec un accès direct à la future gare routière et au passage inférieur nord de la gare.

L'exemple de Lugano illustre bien le fait que la transformation d'une gare en un nœud de transport intégré dans la ville implique d'importantes mutations. Celles-ci ne peuvent se réaliser que par étapes. La première grande étape qui vient de s'achever constitue déjà un arbitrage clair en faveur des piétons et des transports en commun. Il s'agit maintenant de mener à terme le masterplan du quartier.

La Chaux-de-Fonds, « une place piétonne avec des couverts spectaculaires »

Une démarche participative puis un concours remporté par le bureau d'architectes Frundgavilla, ont permis à la Ville de la Chaux-de-Fonds de réaliser une magnifique place piétonne devant la gare. La place est composée de trois parties : au centre, le parvis de la gare qui s'étend jusqu'à l'avenue Léopold-Robert, à l'est, un couvert multifonctionnel et, à l'ouest, le pôle bus qui regroupe toutes les lignes sous un deuxième couvert blanc. La place est piétonne mais avec une circulation lente des bus sur la partie ouest.

La place a été réaménagée entre mars 2015 et octobre 2016. L'architecture audacieuse des couverts frappe immédiatement. Comment les toits de ces deux couverts peuvent-ils tenir alors qu'ils sont portés par des hauts piliers filiformes ? Et la neige ? Ne sait-on pas que la Chaux-de-Fonds vit des hivers très enneigés avec tôt le matin la nécessité de pousser des masses de neige sur les côtés de la place pour permettre l'exploitation normale des bus ? Comment ces structures si aériennes tiennent-elles dans de telles conditions ? C'est toute la grâce de l'architecture contemporaine qui contraste très bien avec les 3 bâtiments historiques en calcaire jaune qui bordent la place.

Auparavant, cet espace était le lieu de très nombreux conflits entre piétons, circulation et stationnement malgré un trafic relativement faible (3'300 vhc/j) et une gare routière de faible capacité.

La transformation de la place imposait une réalisation avec maintien de l'exploitation des bus. C'est la raison pour laquelle le nouveau pôle bus est situé à l'ouest. Il a pu être construit puis mis en service pendant le maintien des bus à l'est.

Avec le réaménagement, les taxis, la dépose minute, le stationnement vélo et le stationnement des voitures sont répartis aux abords immédiats du couvert est, sur le chemin vers la vieille ville. Toute la place est à niveau, ce qui facilite les mouvements des PMR. Seul bémol, les bordures des quais bus ne sont pas adaptées à quelques types de bus. Il faudra en tenir compte dans les choix futurs de matériel roulant.

Le réaménagement a créé un effet d'entraînement. Depuis, les commerces s'ouvrent sur la place, les piétons réinvestissent les lieux qui sont redevenus vivants et les CFF ont fait diverses améliorations ou transformations. Le passage inférieur est placardé avec des images des artistes Plonk et Replonk dont l'humour décalé est connu loin à la ronde. Le hall est plus accueillant et comporte des services et commerces. Les ascenseurs donnant accès à la gare par le sud ont été rénovés. Ils permettent notamment un lien avec la piscine et la patinoire.

La vision d'ensemble comporte aussi un important projet de développement du futur quartier le Corbusier sur d'anciennes friches ferroviaire à l'ouest, immédiatement après le pôle bus. Une partie du développement attend la levée des dernières oppositions. Un peu plus loin plusieurs

bâtiments nouveaux ou récemment rénovés, tirent parti du nouvel attrait et de la dynamique avec la gare.

Comme prochaine étape, les autorités prévoient de réaménager les espaces publics en lien avec la vieille ville, conscientes que le centre s'est décalé vers la gare.

Zurich Oerlikon, « la gare intégrée »

Ce qui frappe c'est l'intensité urbaine du site, l'intensité des échanges et l'interpénétration des espaces publics avec les infrastructures de transport (gare ou pôles d'échanges tram/bus). La gare est ouverte, poreuse, multiforme. Les bâtiments voisins sont de toutes les époques et de toutes les échelles. On ressent le dynamisme d'une ville qui grandit et se transforme sur elle-même.

Par ordre d'importance, Zurich Oerlikon est la 7^{ème} gare de Suisse. Elle est desservie par environ 50 trains par heure (plusieurs lignes nationales et 12 lignes de RER à une fréquence comprise entre la demi-heure et le quart d'heure), 800 trains par jour. Ce nœud de transport est aussi desservi par 3 lignes de tram et 9 lignes de bus. Avec cette excellente offre, la part modale (tous déplacements confondus) est de 41% pour les transports en commun à Zurich.

Avec la transformation au nord du quartier industriel en un quartier moderne en plein développement (5'000 habitants et 9'000 emplois) et un centre historique au sud, la gare est devenue un lieu de passage qui tisse des liens entre les différentes parties de la ville. Cette conception est basée sur un plan directeur de 2000. Celui-ci a été renforcé en 2009 avec une image directrice destinée à relier le quartier est, soit la partie qui se trouve dans l'embranchement du Y des voies ferrées. Aujourd'hui Oerlikon est la plaque tournante des transports publics de Zurich nord et du cœur du Glattal.

En 2016, la gare comptait 85'700 voyageurs par jour (somme des montées ou descentes) et les transports publics urbains sont organisés en trois interfaces qui comptent en 2018 respectivement 8'200 voyageurs/j au nord, 19'500 à l'est et 23'800 au sud

Avec une gare qui implique une telle intensité d'échange, il devient essentiel de multiplier les accès et les interfaces. Après transformation, la gare compte trois passages inférieurs plus un passage réservé aux cyclistes et un embranchement supplémentaire sur le passage inférieur est pour relier un nouveau quartier. Deux passages inférieurs abritent des commerces mais sans excès. Venant des quartiers voisins, l'accès piéton vers la gare est intuitif et souligné par l'aménagement de couvert en verre jaune aux entrées des passages inférieurs. Par contre, dans le sens inverse, il faut connaître les lieux pour comprendre rapidement vers quel pôle d'échange aller chercher sa correspondance avec les bus ou les trams qui entourent la gare. C'est le problème des grands nœuds de transport qui nécessitent de répartir les points d'échange et perdent en lisibilité pour le voyageur occasionnel.

Le passage réservé aux cyclistes constitue un lien fort entre les quartiers sud et nord pour les mobilités douces. Les rampes d'accès de part et d'autre permettent au cycliste de traverser la localité avec confort. Seul regret, le fait que la position du passage inférieur cycliste implique des croisements avec les flux de piétons dans la partie souterraine.

Deux vélostations d'environ 400 places chacun complètent les possibilités d'intermodalité. Une vélostation est installée sous les quais ferroviaires, accessible par le passage traversant prévu pour les vélos. L'autre est aménagée à l'entrée de l'embranchement est. Les abords de la gare totalisent aussi 14 places Mobility

Au final, l'image générale du site est celle d'espaces publics qui traversent la gare, une gare totalement intégrée dans la ville.

7. Commentaires généraux

Cette année, il a de nouveau été difficile de départager les nominés pour retenir un lauréat. Cela montre le niveau croissant de qualité des lieux de transports publics et l'importance de comparer les sites en tenant compte du contexte urbain et historique.

L'évaluation 2019 permet de tirer quelques enseignements généraux sur les qualités idéales d'une gare ou d'un pôle d'échanges

Ces nœuds de transport vivent en synergie avec le piéton. La présence de la voiture y est progressivement réduite. Pourquoi cette tendance de fond ? Ces lieux sont de grande intensité de transport. Ils génèrent d'importants flux de voyageurs qui se diffusent dans les quartiers ou transbordent pour une correspondance en bus ou en tram. La grande accessibilité des gares est aussi une raison d'installer des équipements d'agglomération (haute école par exemple) et de conforter les fonctions de centralité qui s'accompagnent souvent de flux élevés. Logiquement, la majorité des villes suisses réduisent les surfaces allouées à la voiture aux abords de leur gare au profit d'espaces publics apaisés et très utilisés par les piétons. La nécessaire priorité accordée aux lignes de bus et de tram aux abords des gares est une autre raison simple d'éloigner progressivement les grands flux de trafic automobile.

Pour vivre en synergie avec les quartiers qui les entourent, **les gares sont de plus en plus ouvertes, perméables, traversantes.** D'une part les gares sont des points de convergences pour des flux provenant de toutes les directions, d'autre part, la ville se développe des deux côtés de la coupure ferroviaire et implique des besoins accrus de franchissement des voies ferrées.

Les mesures **d'aménagement en faveur des PMR** commencent à porter leurs fruits. L'amélioration de l'accessibilité n'est plus seulement localisée ponctuellement sur l'un ou l'autre arrêt de bus mais s'étend progressivement à des zones ou des quartiers entiers. Dans les sites qui ont suffisamment amélioré les conditions d'accessibilité, la présence de PMR est clairement visible. C'est une importante étape dans le défi de l'intégration des PMR et d'une ville plus solidaire.