

Rapport du jury FLUX – Pôle d'échanges d'or 2020

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. En 2020, le prix avait pour thème : « **nouveau pôle de transport régional ou avec trafic RER** ». Le prix FLUX rend hommage à la commune coresponsable de la conception du pôle d'échanges.

2. Lauréats des années précédentes

2019	St-Gall	Pôle d'échange avec plan d'urbanisme global
2018	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	Potential de développement économique
2007	Gare de Viège	Qualité et innovation pour des transports publics attrayants

3. Membres du jury d'experts

Ueli Stüchelberger, président du jury, Union des transports publics (UTP)
 Michael Bützer, 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
 Christoph Niederberger, Association des Communes Suisses
 Remo Petri, Procap Suisse
 Robert Riesen, LineUp, agence de communication
 Paul Schneeberger, Union des villes 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 90 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.

- Châtel-Saint-Denis (FR)
- Fiesch (VS)
- Gland (VD)

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

5. Fiesch, lauréat 2019 : une démarche volontaire et courageuse pour une nouvelle interface multimodale et touristique.

Une démarche exemplaire

Le jury a été convaincu par la nouvelle interface de transport de Fiesch. La gare a été déplacée de 400 m. Elle a été habilement combinée avec une nouvelle télécabine et avec le terminal des cars postaux. Le tout constitue un nouveau nœud de transport très fonctionnel juste au nord du village.

Initialement la compagnie de chemin de fer Matterhorn-Gottardbahn et les remontées mécaniques d'Aletsch devaient envisager de renouveler certaines installations. La question s'est posée de regrouper les équipements de transports en un lieu unique afin de faciliter les échanges. La commune de Fiesch a saisi cette opportunité pour imaginer une nouvelle dynamique et contribuer à mettre en commun des ressources locales ou régionales (écoles, commerces) grâce à une meilleure accessibilité en transports publics. Ce projet très volontaire et visionnaire démontre qu'il y a un avenir dans la vallée. Il encourage les jeunes à rester et à s'installer ici plutôt qu'en ville.

Le montage du projet est exceptionnel parce qu'il met en commun non seulement un financement des entreprises de transport et de la commune mais parce qu'il inclut aussi la participation d'un investisseur privé de la vallée. Il faut souligner le temps très court entre l'idée initiale de déplacer la gare (2013) et la mise en service de la gare (permis de construire en septembre 2018, inauguration en décembre 2019).

Une interface très lisible sur trois niveaux

Pour le voyageur, le bâtiment superpose de manière très lisible les différentes fonctions :

- au rez-de-chaussée, la place, les cars postaux, le passage inférieur aux quais et la réception des marchandises ;
- au premier étage, la gare (desserte à la demi-heure en direction de Brig), l'accueil, les services et les commerces ;
- au-dessus, la télécabine

L'interface de transport est immédiatement compréhensible, même pour un touriste occasionnel. Elle est compacte, fonctionnelle et économique. Les distances sont courtes pour passer d'un moyen de transport à l'autre. Le bâtiment se découpe en deux parties ce qui facilite

son intégration dans le village malgré son grand volume. Le choix des matériaux (bois, béton, voile transparent ou baie vitrée) est en harmonie avec le site et facilite l'orientation intérieure. Le niveau de référence du bâtiment est le niveau des quais ferroviaire et de l'information-vente des titres au premier étage. Ce niveau comporte aussi un magasin de sport qui assure les locations de ski. Un café avec vue sur la place et le village complète l'animation. Le fait d'avoir ces services si proches des quais permet aux gens d'en profiter jusqu'au dernier moment avant un départ en train.

Le garage des cars postaux est au rez-de chaussée et donne sur la place. Il sert de quai et d'abri pour les voyageurs. Cette solution économique optimise les liaisons internes de l'interface et l'exploitation des cars postaux.

La télécabine a une capacité de 1800 p/h grâce à des cabines de 10 places. En station la vitesse des cabines peut être abaissée pour faciliter l'embarquement des personnes à mobilité réduite, le transport des bagages et des équipements de sport. De plus, l'installation est pensée pour le transport des marchandises, de l'arrivée des camions jusqu'à la destination finale à Fiescheralp.

Des améliorations prévues

La place devant le bâtiment est minimaliste mais cela lui donne une polyvalence et une souplesse d'usage pour les besoins très variables d'une station touristique. La traversée piétonne de la route cantonale qui borde la place ne donne pas encore satisfaction. La route est provisoirement en zone 30 mais des améliorations de sécurité seront apportées sur la base des observations de comportements actuels.

Dans le futur, le centre de gravité du village devrait se rapprocher de la nouvelle gare avec la construction d'un supermarché. Le projet prévoit aussi une liaison par câble vers Bellwald, ce qui renforcera encore le rôle de hub de mobilité régional de la gare.

6. Appréciation détaillée des autres sites

Gland : les mesures d'exploitation sont aussi importantes que les infrastructures

Les chemins de fer coupaient la ville, c'est maintenant un point de passage animé et le lieu du marché de fin d'après-midi

A Gland le secteur de la gare était un peu un non-lieu. Il devient, étape par étape, un point central d'attraction et d'animation de la ville.

Gland est située à mi-chemin entre Lausanne et Genève et les besoins de déplacement sont équilibrés dans les deux directions. Entachée d'une image de ville-dortoir qui n'est plus vraie depuis 30 ans, la Municipalité s'est battue pour obtenir des trains à la demi-heure et intégrer une ligne de chemin de fer qui coupe géographiquement et physiquement la localité en deux. Dès 2011 la place de la gare nord a été aménagée en zone de rencontre avec des moyens simples mais qui ont fait la signature du site : des grandes ellipses en bois qui servent à la fois de modérateur des vitesses et de bancs. Un commerce AVEC qui assure aussi l'information et la vente des billets CFF a été installé à côté de l'ancien bâtiment de la gare. Puis de 2015 à 2017, les quais ont été réhaussés et des murs antibruit posés. C'est surtout depuis cette date et la création d'un passage inférieur généreux que la gare est devenue un passage naturel et un lien entre le sud et le nord de la ville. Il faut encore souligner l'importance du marché sur la place de la gare entre 16h00 et 20h00 les mercredis. Ce marché constitue une animation locale précieuse. Les gens qui rentrent du travail s'arrêtent volontiers pour discuter et pas seulement pour faire des courses.

Equipements et centralité

Pour renforcer encore le caractère central de la gare, la Municipalité a prévu d'installer l'administration communale sur l'espace sud de la gare. Et un quartier de 500 emplois et de 500 habitants supplémentaires est planifié le long des voies en direction Genève.

La gare comporte de nombreux emplacements de stationnement vélo, des vélos en libre-service et un P+R en surface d'environ 200 places. Les lignes de bus sont réparties entre le nord et le sud des voies en fonction des destinations. Depuis le rehaussement des quais, un couvert relie les différents bâtiments et édicules ce qui donne un caractère d'ensemble à la gare malgré des éléments très disparates.

Un passage inférieur piéton-vélo exemplaire

Le passage inférieur est particulièrement réussi. Il est très pratiqué en tant que passage au sein de la commune. Côté nord, la rampe pour les cyclistes est indépendante de la rampe pour les piétons. Côté sud, la rampe est conjointe. Le parcours des cyclistes n'interfère jamais avec les accès piétons aux quais ferroviaires. Une différence de niveau et une bordure franchissable sépare le parcours des cyclistes et des piétons. Le passage inférieur dispose d'un éclairage naturel à l'endroit pivot du parcours.

En résumé, Gland fait la démonstration que les mesures d'exploitation (zone de rencontre, marché du mercredi) ont autant d'importance que les mesures d'infrastructure pour changer l'image, l'attrait et l'animation des abords de gare.

Châtel St-Denis : rationaliser le réseau ferroviaire et déplacer la ville

Comment gagner 3 minutes ?

Vestige d'un réseau en Y qui ne comporte plus que deux branches depuis 1969, la gare de Châtel St-Denis était une gare en impasse au centre de la localité avec rebroussement obligatoire des trains. Afin de pouvoir réaliser un RER fribourgeois avec un cadencement à 30 minutes et correspondances à Bulle et Palézieux, il fallait trouver où gagner quelques minutes de temps de parcours. Cette nécessité plus le coût élevé d'une mise aux normes Lhand de la gare ont été la justification pour la déplacer en bordure de la localité.

Sortir la gare de la ville, une solution pleine d'avantages

L'emplacement de la nouvelle halte permet de résoudre beaucoup de choses : la ligne ferroviaire est en passage au lieu d'être en cul de sac, la ligne est plus courte, 3 minutes de temps de parcours sont ainsi gagnés, un passage à niveau a été supprimé, au centre-ville les terrains de l'ancienne gare sont disponibles pour une nouvelle affectation, la nouvelle implantation a permis de réaliser une voie verte pour l'accès au cycle d'orientation et à ses 500 élèves, le Tatreil, un ruisseau a pu être revitalisé et la route cantonale a été déplacée en un lieu plus favorable. La nouvelle halte ferroviaire est aussi et surtout l'occasion de développer un nouveau quartier d'habitations avec quelques services et commerces et de déplacer le centre de gravité de Châtel St-Denis.

La halte est en service depuis décembre 2019. L'achèvement du projet immobilier et des espaces publics sont prévus d'ici 2024.

Une halte au design unique et un quartier en chantier

Le concept général d'aménagement tire parti de la géographie du site. La voie de chemin de fer passe en viaduc et les quais sont dans la partie aérienne. Le vallon sous les voies devient l'axe naturel des cheminements piétons au sein du quartier et vers le centre-ville. L'accès aux quais est évident. L'architecture des couverts et des garde-corps en facettes de diamant donne une identité spécifique à la gare avec de très beaux effets d'ombre et de lumière sur les différents plans inclinés. La gare comprend aussi un P+R souterrain de 50 places, des emplacements pour

les vélos. L'interface avec les bus (réseaux TPF et VMCV) se fera à l'abri du viaduc, donc juste sous les quais ferroviaires.

Si le projet est le résultat d'une remarquable planification coordonnée entre la ville, le canton et les Transports publics fribourgeois (TPF Infra et TPF Immo) il faut souligner le leadership des TPF. Ils ont été le moteur de l'opération, animés par l'objectif de réaliser un RER fribourgeois. Le montage financier de l'opération tient compte d'une participation des 4 acteurs dont les apports liés à la construction du nouveau quartier d'habitations sur des terrains achetés par TPF Immo.

7. Synthèse :

Les gares examinées en 2020 démontrent qu'il y a bien des manières de renforcer la qualité des interfaces de transport et d'apporter une dynamique locale ou régionale par le biais des transports publics. Fiesch le démontre par le regroupement des infrastructures et l'optimisation des échanges entre les systèmes de transport.

Gland apporte la preuve qu'une situation initiale difficile (une localité coupée en deux par la voie de chemin de fer) peut être surmontée. Diverses améliorations introduites à rythme régulier et une réappropriation des espaces publics par des mesures d'exploitation permettent aussi de fabriquer un lieu central et vivant.

Châtel St-Denis joue la carte du développement urbain. Ici c'est la réalisation d'un nouveau quartier qui porte, accompagne et rend possible une mutation profonde de l'organisation des transports publics. L'entreprise de transports publics a un intérêt économique évident à améliorer les transports et à construire la ville autour d'une interface efficace