

Rapport du jury FLUX – Pôle d'échanges d'or 2021

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 nœud de correspondance, tout en contribuant à mettre en lumière la conception et le fonctionnement de solutions modernes. En 2021, le prix avait pour thème «**Augmentation de la répartition modale des transports publics**». Le prix FLUX rend hommage à la commune coresponsable de la conception du pôle d'échanges.

2. Lauréats des années précédentes

2020	Fiesch	Échanges régionaux
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'échange de taille moyenn
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	Renens et Wil	Mobilité douce
2010	Horgen	La nuit
2009	Frauenfeld	Intermodalité, multimodalité et mobilité combinée
2008	Baden	Potentiel de développement économique
2007	Viège	Qualité et innovation pour des transports publics attractifs

3. Membres du jury d'experts

Ueli Stüchelberger, président du jury, Union des transports publics (UTP)
Anders Gautschi, Association Transports et Environnement (ATE)
Andreas Budliger, CarPostal SA
Christoph Niederberger, Association des Communes Suisses
Michael Bützer, LITRA, Service d'information pour les transports publics
Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism
Paul Schneeberger, Union des villes suisses
Philippe Gasser, Citec SA
Remo Petri, Procap Suisse

4. Procédure de nomination et critères d'évaluation

Un groupe d'évaluation composé des représentants de l'instance dirigeante du prix FLUX a considéré 43 sites dans l'évaluation et visité et évalué douze pôles d'échanges remplissant tous les critères requis. Le jury d'experts a ensuite procédé aux nominations suivantes.

- Zurich Altstetten (ZH)
- Flawil (SG)
- Jona (SG)
- Terminal Grindelwald (BE)

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. Jona, Preisträger 2021: Une halte ferroviaire trait-d'union

La halte ferroviaire de Jona a séduit le jury par de nombreux aspects tenant à la fois d'un concept d'ensemble affirmé et du soin d'aménagement des détails.

L'origine du projet découle de la volonté de réunir Rapperswil et Jona dans le cadre de la fusion des deux communes. L'idée de départ était d'étendre Jona avec de nouveaux immeubles pour aller en contact avec la gare et ainsi de faire de la gare de Jona un lien entre les deux communes. L'aménagement actuel tranche avec la situation antérieure qui n'était qu'un vaste parking. La halte se caractérise par un grand couvert sur les quais. Celui-ci rassemble les principales fonctions : quai train, parking vélo, quais de la gare routière. Ce couvert crée un espace d'attente agréable (protection contre la pluie, lumière tamisée) et une identité forte. C'est un geste architectural réussi.

Une autre grande réussite est le passage inférieur qui a été élargi et retravaillé dans son profil en long afin de rendre le parcours traversant très lisible et naturel. Il donne le sentiment d'un chemin évident entre les anciennes communes tout en passant par la gare.

Une multimodalité affirmée

Trois lignes de bus viennent en terminus rebrousser sur la place en pente douce de la gare. Les voyageurs n'ont que quelques mètres à franchir pour rejoindre le bon quai de train. Quatre lignes de bus ont un parcours diamétral. Pour éviter des détours et du temps perdu, elles ont leur arrêt sur la route principale perpendiculaire aux voies ferrées. Puisque l'arrêt de ces lignes est à environ 100 m de la gare, une percée visuelle a été créée au travers d'un nouvel immeuble et constitue un lien physique entre l'arrêt de bus et la gare.

Le stationnement des vélos est bien organisé, il compte en tout 480 places. Il est prévu soit sur un des quais ferroviaires, soit à proximité immédiate des différents accès. Toutes les places vélo sont abritées contre les intempéries. La halte dispose aussi d'une vélostation (130 places) dans le socle du quai avec un atelier de réparation.

Les quais comportent de nombreux accès piétons, ce qui donne le sentiment d'une très grande proximité (raccourcis) avec les quartiers voisins, d'une perméabilité de la voie ferrée et d'une symbiose entre Jona et le rail.

Autre élément remarquable de la gare : les terrains voisins ont été légués à la commune à condition qu'ils restent un parc accessible au public. Cet espace ouvert est une promesse pour l'avenir. Les habitants se l'approprieront progressivement et il deviendra un point d'attraction complémentaire à la gare.

Finalement, un parking (70 places de stationnement) est aménagé sous la place mais dispose d'un accès direct depuis la route principale. Cette solution permet d'éviter tout trafic superflu par l'avenue de la gare et une intermodalité très efficace aussi pour les automobilistes.

6. Grindelwald Terminal, lauréat du prix spécial FLUX 2021: Un nouveau standard de niveau mondial pour la mobilité de loisirs dans les Alpes

Inspiré de la fluidité des aéroports et des aérogares, le projet de Grindelwald Terminal a développé un nouveau standard d'excellence en matière d'interface de transport et d'accès à la montagne.

Le projet rendu public en 2012 consistait à développer un nouvel accès rapide et confortable au Jungfrauoch depuis Grindelwald (projet V-Bahn). L'interface de Grindelwald Terminal est composée des éléments suivants :

- Un nouveau téléphérique, l'Eiger Express, de technologie 3S (téléphérique tricâble) qui relie Grindelwald à la station du glacier de l'Eiger en 15 minutes
- La télécabine 10 places de Männlichen mise à neuf, Ces deux liaisons par câble forment un V d'où le nom de V-Bahn pour le projet
- Un accès direct avec la gare des chemins de fer de l'Oberland Bernois (BOB) situé à 100 m du hall central du terminal
- Un parking de 1000 places réparti sur 5 niveaux
- Des installations pour le transfert des voyageurs en bus, en car de tourisme et des navettes de skieur
- L'accueil, les boutiques et les services d'une très grande interface de transport.

Accueillir un flux important de touristes

Les bâtiments soignent l'ambiance générale, la qualité de la lumière et de la mise en scène. L'équipement est prévu pour recevoir de très grands flux de touristes aussi bien en été qu'en hiver, qu'ils soient des touristes internationaux ou des habitants du plateau suisse. En hiver, la piste de ski aboutit au centre de l'interface, entre le parking, le bâtiment de l'Eiger Express et les quais bus.

L'attention apportée à la continuité d'un déplacement en transport public fait qu'il est dorénavant possible de relier Berne aux pistes de ski de l'Eiger Express en moins de 2 heures. Le projet a permis de réduire d'environ 45 minutes le temps de parcours jusqu'à la station du glacier de l'Eiger.

En plus de la taille généreuse des espaces de circulation et d'attente, ce qui frappe le plus est la qualité d'intégration des différentes parties du projet. Sur le modèle des aérogares les cheminements sont continus, du quai de gare au téléphérique ou au parking : pas de seuil ou d'obstacle à franchir, des portes automatiques larges, des cheminements couverts s'ils ne font pas partie des bâtiments, un sol souple antidérapant et qui atténue le bruit des chaussures de ski. Un trottoir roulant et des escalators complètent les installations.

Une offre de service importante

Grindelwald Terminal comporte aussi diverses boutiques et services que l'on peut attendre d'un lieu d'exception avec de nombreux touristes internationaux. Quant aux skieurs, ils apprécieront la possibilité de louer des vestiaires et des consignes pour leur matériel. Cette commodité permettra de se déplacer en habit de ville depuis le plateau suisse et de se transformer en skieur à l'entrée des pistes.

Les installations sont toutes digitalisées avec de multiples possibilités de réserver ou d'acheter tous les titres de transports, services et parkings depuis n'importe quelle borne sur site ou à distance par internet. La digitalisation sert aussi à optimiser les flux de voyageurs et l'attente. La signalétique (symboles, textes, logos) est simple mais complète et elle s'affranchit des langues.

En cas de forte affluence par la route, l'ancien aérodrome de Matten, plus bas en plaine peut accueillir 500 places de stationnement supplémentaire et le train fait la navette gratuitement. Il est prévu d'équiper le réseau routier d'un système de régulation du trafic pour guider les automobilistes sur ce parking de délestage dès que le trafic est trop important.

Finalement il faut souligner le caractère moteur du Jungfrauobahn qui est d'ailleurs le principal financeur d'un projet d'environ 470 millions de CHF construit en 900 jours.

7. Appréciation détaillée des autres sites

Zurich Altstetten : Une intermodalité renforcée pour un lieu hyperfonctionnel

Pas de charme particulier mais l'efficacité d'une gare de grand quartier résidentiel et d'emplois en constante mutation.

Le secteur est marqué par les infrastructures de transport (autoroutes à 200 m, échangeur et viaduc transversal à 300 m, ligne de chemin de fer Berne-Zurich) mais pourtant les abords de la gare sont préservés des engorgements de trafic. Les transports publics urbains y sont systématiquement priorités et les flux de piétons ou de cyclistes très intenses. Ces arbitrages dans le choix des modes de déplacement sont issus du plan directeur régional de la ville de Zurich. Dans ce document la stratégie de mobilité répond à l'important développement attendu : +40% de voyageurs en gare d'ici 2050, +80'000 habitants dans le canton d'ici 2040.

Une mutation perpétuelle

Une gare d'un tel site est forcément dans un processus de développement permanent. Le tram Zürich-West (ligne 4) a été prolongé jusqu'à la place nord de la gare en 2011, puis la Vulkanplatz a été réaménagée l'année suivante dans la boucle terminale du tram et une vélostation construite en 2017. Le passage inférieur central vient d'être refait et les quais réhaussés (2018-2020).

Finalement, le Limmattalbahn sera mis en service à fin 2022 sur l'avenue principale, la Hohlstrasse, côté sud, prolongeant le réseau de tram de plus de 12 km. En 2022, un parcours piéton sera aménagé au nord vers le nouveau stade de hockey de même qu'une voie verte (vélo) en direction de Schlieren. Dans les années à venir (2028-2030) le passage inférieur ouest sera refait : élargissement à 9.00 m, séparation des flux piétons et cyclables, création d'une vélostation de 500 places. La multiplicité des maîtres d'ouvrages implique une coordination soignée qui est une des clefs du développement réussi de la gare.

Les possibilités d'intermodalité sont très nombreuses. L'interface comporte une place de chaque côté des voies ferrées pour les organiser. Un tram au nord, un futur tram au sud (Limmattalbahn), 4 lignes de bus au nord, 6 lignes de bus au sud mais avec une attention particulière pour déposer et prendre les passagers au plus proche ou en minimisant les traversées de rue. A ces transports publics urbains s'ajoutent 18 places de carsharing, 195 places de stationnement voiture, 470 places pour vélo (une vélostation de chaque côté des voies ferrées), 35 vélos en libre-service et quelques places pour trottinettes et pour scooter en libre-service. Le soir, 2 lignes de bus de nuit desservent Altstetten et Zurich expérimente aussi un mini bus sur appel, Pikmi, en service de 20h00 à 1h00 du matin, tous les jours.

Favoriser la mobilité douce

Même si les espaces publics sont très simples, il faut souligner l'évidence des parcours piétonniers entre le quartier historique et la gare. Quelques raccourcis sous les immeubles et la trame orthogonale des rues conduisent naturellement le piéton vers la gare.

Le passage inférieur central est maintenant large et lumineux. Le fait d'avoir dû le mettre en profondeur implique des accès uniquement par escaliers et ascenseurs. Les seules rampes d'accès aux quais sont celles du passage inférieur ouest qui sera refait et élargi.

Au nord la récente vélostation n'a pas encore trouvé son public, probablement en raison d'une signalisation discrète et du fait que l'itinéraire historique traverse les voies ferrées par le passage inférieur ouest.

Flawil : Pragmatisme et modestie au service d'une place que les habitants s'approprient quotidiennement.

Le projet a consisté à réaménager le devant de la gare en une grande place rectangulaire de couleur claire qui se déploie comme un tapis multifonctionnel et polyvalent.

La place est en zone 20 et fonctionne vraiment comme une zone de rencontre. Les Cars Postaux font leur arrêt devant l'ancien bâtiment voyageur à l'est alors que le parking et une partie du stationnement vélo se font au-delà de la place, tout à l'ouest. L'avenue de la gare a aussi été réaménagée. A l'avenir un nouveau projet urbain verra le jour sur ce secteur.

Il faut souligner le pragmatisme de la commune pour améliorer une gare aux infrastructures vieillottes. L'aménagement est modeste. Par contre, l'effet est très visible sur l'animation et la vie quotidienne du lieu et sur l'intégration des différents groupes d'habitants de la commune.

Les rez-de-chaussée qui bordent la place constituent des points d'intérêt aux styles complémentaires : café dans le nouveau bâtiment de logement, Migrolino avec son horaire étendu dans un espèce de petit hangar, Döner Kebab juste à l'entrée du passage inférieur, très belle épicerie solidaire dans l'ancien bâtiment voyageur.

Un nouveau bâtiment de logement termine l'avenue et donne sur la place. Il a été pensé pour y loger aussi bien des familles conventionnelles que des retraités ou des personnes ayant besoin de services gériatriques.

Animer la place de la gare

Un artiste du son est temporairement installé dans un conteneur au milieu de la place. Il encourage l'expérimentation et l'exploration sonore avec des instruments improbables et des machineries loufoques. Cette dimension culturelle renforce l'animation du site et donne une raison de plus aux familles de passer par la gare.

Le socle d'un arbre et le muret de séparation avec le parking sont aménagés comme des longs bancs. Une fontaine et quelques bancs complètent les opportunités de rencontre ou d'attente. Les cars postaux s'arrêtent devant l'ancien bâtiment voyageur en circulant à l'anglaise de part et d'autre d'un petit quai central. L'arrêt est couvert et dispose d'un affichage dynamique. Sur la place le trafic est faible mais la trajectoire des véhicules semble parfois confuse malgré quelques bornes et mâts d'éclairages répartis ça et là.

La commune expérimente aussi un taxi sur appel et un bus local en complément des lignes de Cars Postaux. Cette démarche volontaire vise à répondre aux besoins effectifs des habitants. Cet exemple montre la difficulté à faire évoluer un modèle de gare hérité d'une autre époque : un quai central de 400 m de long desservi par un passage inférieur non traversant très excentré. Même pour une gare desservie par des trains longue distance il faut préférer des quais latéraux plutôt qu'un quai central afin de disposer au moins d'un quai en contact direct avec la ville. La gare comporte bien un deuxième PI à l'extrémité sud mais celui-ci est très étroit et même s'il permet la traversée des voies ferrées, il reste confidentiel et vieillot. Dans le futur, la Commune envisage un franchissement supplémentaire plus à l'ouest avec une passerelle donnant accès au quai ferroviaire.

8. Synthèse

Les gares examinées en 2021 apportent la preuve que des nœuds de correspondance attrayants peuvent contribuer à l'augmentation des déplacements en transports publics.

Le pôle de Jona, lauréat du prix FLUX 2021, représente à la fois un jalon et un projet clé dans la promotion des transports publics et de la mobilité douce. Parallèlement à la mise en service de la nouvelle gare ferroviaire et routière, la commune déploie différentes mesures pour renforcer la cohésion des deux quartiers de Jona et de Rapperswil et inciter activement la population à se tourner davantage vers les transports publics. Elle propose par exemple de nouvelles lignes de transports publics à horaires plus denses dans la région. La commune recourt à des campagnes d'image pour attirer l'attention de la population sur ces services attrayants.

C'était la première fois que le jury décernait un prix spécial FLUX, lequel a été remis aux chemins de fer de la Jungfrau, à l'origine du Grindelwald Terminal. Ouverte en décembre 2019, cette gare des Chemins de fer de l'Oberland bernois (Berner Oberland-Bahnen, BOB) offre aux voyageurs un point de départ idéal pour leurs excursions. Ce faisant, les voyageurs venant de la vallée ont ici une correspondance directe et pratique, dans un «terminal» accueillant, avec les remontées mécaniques et atteignent nettement plus vite le domaine skiable et de randonnée de la Jungfrau ainsi que le Jungfrauoch. Ce gain de temps considérable, combiné aux différentes possibilités de shopping et aux offres de restauration, vient renforcer l'attractivité du Grindelwald Terminal et du déplacement en transports publics.