

Rapport du jury

FLUX – Pôle d'échanges d'or 2023

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 2023, le prix avait pour thème « **Les gares du Tessin** ». Le prix FLUX rend hommage à la commune coresponsable de la conception du pôle d'échanges.

2. Lauréats des années précédentes

2022	Genève-Eaux-Vives	Les nouvelles interfaces du Léman Express
2021	Jona	Augmentation de la répartition modale des TP
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 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	Renens et Will	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

Florence Brenzikofer, Présidente du jury, Conseillère nationale
 Ueli Stückelberger, Union des transports publics (UTP)
 Luzi Weber, CarPostal SA
 Anders Gautschi, Association Transports et Environnement (ATE)
 Michael Bützer, LITRA, Service d'information pour les transports publics
 Nathanaël Bruchez, Union des villes Suisses
 Philippe Gasser, Citec SA
 Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism
 Rahel Marti, Hochparterre
 Tinetta Maystre, Municipalité ville de Renens
 Christoph Niederberger, Association des communes suisses
 Remo Petri, Procap Suisse

4. Procédure de nomination

Cette année, trois gares ont été nominées :

- Mendrisio
- Chiasso
- Bellinzona

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

5. Lauréat 2023 : Bellinzone (en construction à partir de 2017 et mise en service en 2019) Un pôle d'échange aux grandes qualités d'aménagement et un levier d'urbanité sur un large périmètre

Voyageurs par jour ouvrable : 19 200 montées + descentes en gare en 2022 (16 900 en 2018)

La commune de Bellinzone est lauréate du prix FLUX 2023. À l'unanimité, le jury a reconnu les qualités fonctionnelles et d'aménagement de l'interface. Il a souligné le caractère vivant et animé des espaces publics. Il a particulièrement apprécié l'impact de la transformation du pôle d'échange sur la réorganisation des circulations et des espaces publics sur un large périmètre.

L'origine du projet découle de la mise en service en 2016 de la NLFA, la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, dont principalement le tunnel de base du Gothard. Initialement, la commune avait déposé un ambitieux projet de nouvelle gare qui a été rejeté par le service du patrimoine des CFF et par l'Office fédéral de l'environnement. C'est tant mieux car la deuxième mouture du projet est riche en qualités.

Le hall de la gare est dorénavant un espace ouvert, à mi-chemin entre une galerie et une place couverte. Cette porosité entre le quai ferroviaire et la place de la gare donne un caractère tout à fait particulier à l'interface, adapté à l'image et aux conditions climatiques du sud de la Suisse.

Les arrêts de bus sont organisés en deux lieux. Les principales lignes urbaines s'arrêtent de part et d'autre de la place de la gare avec un mobilier urbain modeste et bien intégré. Toutes les autres lignes bénéficient de la transformation de la rue Nadi, anciennement circulée, en une plateforme bus dédiée. Les bus y circulent à l'anglaise autour d'un quai central long d'une centaine de mètres. Un couvert argenté protège le tout et fait le lien avec l'accès aux quais ferroviaires. Vu le nombre de bus qui desservent la gare (5 lignes urbaines et 5 lignes régionales), cette solution est très convaincante.

La place de la gare est en pente douce et pavée. La transition des niveaux entre le bâtiment de la gare et la place se fait par une série de marches et de paliers. Les gens s'y assoient pour attendre ou pour profiter de l'animation du lieu. L'arborisation de la place est modeste par rapport aux standards actuels.

La place est à sens unique hormis pour les bus et l'accès au P+R. La circulation y est aménagée en zone de rencontre, et les flux de piétons traversent avec facilité cet espace pour converger vers le centre historique plus bas. Notons cependant les très importants flux d'écoliers et d'étudiants à l'heure de pointe du matin.

Pour le voyageur qui sort de la gare, les choix sont évidents et immédiats entre, dans la partie nord, les taxis, les vélos et VLS (vélo en libre-service), et dans la partie centrale ou sud, les différents arrêts de bus et le cheminement piétonnier naturel vers le centre-ville. La dépose minute tire parti de la générosité de la place et se fait naturellement indépendamment des espaces dédiés. Le P+R est situé dans une cour tout au nord du site. Le parking en surface compte 150 places et 50 pour les deux-roues motorisés. Une passerelle moderne y est aménagée et donne un accès direct aux quais ferroviaires.

Le bâtiment de la gare comprend encore un café, une confiserie, un magasin Coop dans la partie souterraine, une pharmacie, des services d'accueil et, dans une partie un peu confidentielle, une vélostation.

Le stationnement des vélos se fait dans un couvert de 340 places juste au nord et sur le quai 1 dans la partie sud.

Les quais ferroviaires sont accessibles par trois passages, un souterrain et deux passerelles. Seule la passerelle historique donne accès au quartier situé à l'est des voies. Les accès se font par escaliers et ascenseur sauf pour la passerelle historique qui ne dispose pas d'ascenseur. Il faut aussi reconnaître que les parcours pour les personnes à mobilité réduite peuvent être longs entre les quais ferroviaires et la plateforme bus.

Finalement, il faut encore souligner que le réaménagement de la gare et de ses abords a permis de repenser le schéma de circulation de cette partie de la ville. Dorénavant, le trafic en transit est éloigné du centre. Toutes les rues voisines bénéficient de mesures de modération. Pour le futur, la commune réfléchit au projet de mutation des anciens ateliers ferroviaires situés au nord de la gare, en contrebas de la ligne de chemin de fer (env. 10 ha).

6. Appréciation détaillée des autres sites

Chiasso: Reporter le trafic routier, piétonner, valoriser le patrimoine bâti

Voyageurs par jour ouvrable : 7500 montées + descentes en gare en 2022 (6300 en 2018)

Circulation : en 2017, env. 11 200 véhicules par jour ouvrable passaient devant la gare. Aujourd'hui, le trafic est limité aux bus, aux livraisons et à quelques automobilistes qui déposent un passager.

Le centre-ville de Chiasso occupe une situation très contrainte, en bordure immédiate de la frontière avec l'Italie à l'est, bloquée par le domaine ferroviaire au sud, et par l'autoroute au nord. Dans ce contexte, la réorganisation du secteur de la gare est une prouesse.

L'idée de supprimer le trafic de transit devant la gare trouve son impulsion dans l'étude de faisabilité de 2004, mais les travaux se sont déroulés entre 2019 et 2022. Aujourd'hui le tronçon de la Via Motta devant la gare est «fermé» au trafic (zone de rencontre) et réservé aux transports publics, taxis, livraisons, cyclistes et piétons. Le report de trafic sur la Via Como qui longe l'autoroute a été rendu possible notamment en raison de la pose de murs antibruit.

Avec cette réorganisation des circulations, la rue devant le bâtiment de la gare est devenue le pôle d'échange intermodal. Un giratoire à chaque extrémité permet le rebroussement du trafic local et la dépose minute des usagers de la gare. La partie la plus étroite de la Via Motta (env. 16 m), devant l'entrée piétonne du bâtiment de la gare, est aménagée comme une place carrée, et les quais de bus se situent de part et d'autre avec une capacité totale de 8 à 10 cars postaux. La circulation des bus se fait à l'anglaise avec, chaque fois, un quai central surmonté par un auvent en verre translucide. L'interface est desservie par toutes les lignes locales et régionales ainsi que par une ligne transfrontalière avec Côme, soit en tout 8 lignes de bus régulières, dont la majorité ont une desserte entre 6h00 et 24h00. Aux entrées de l'interface, un marquage spécifique au sol indique aux piétons l'aire de manœuvre des bus et facilite ainsi le bon comportement à adopter.

Mesurant 147 m de long, le bâtiment de la gare est imposant. Réalisé par l'architecte Arnold Ziegler à l'issue du concours de 1927, sa magnifique façade est en pierre de taille en granit d'Osogna. Le bâtiment est classé à l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger. L'extérieur vient d'être rénové et les travaux de transformation de l'intérieur du bâtiment seront achevés d'ici fin 2023. L'accès aux quais ferroviaires se fait par un seul passage inférieur.

Immédiatement à l'est du bâtiment, un parking permet le stationnement d'environ 120 deux-roues motorisés, une vingtaine de places P+R et quelques véhicules Mobility. Le parking principal de P+R est prévu à l'ouest, à environ 200 m de la gare. Il compte actuellement moins de 100 places, mais passera à 150 places en souterrain avec la réalisation du futur centre cantonal du textile, dont la construction démarrera en 2024.

Mendrisio: Une première étape caractérisée par une interface bus à l'architecture marquante et par la construction d'une haute école spécialisée (HES)

Voyageurs par jour ouvrable : 9200 montées + descentes en gare en 2022 (8000 en 2018)

Circulation : en 2017, env. 16 300 véhicules/jour devant la gare routière

La mutation du secteur de la gare est prévue en deux étapes, dont la première est achevée. Celle-ci comprend essentiellement la mise en place de l'offre ferroviaire cantonale et transfrontalière à la demi-heure (TILO), le prolongement de deux passages inférieurs pour rendre la gare traversante, la réalisation du siège d'une HES et surtout le regroupement de tous les bus en un nouveau pôle d'échange qui constitue la signature identitaire du site.

Ce nouveau pôle d'échange est constitué d'un couvert en béton de 112 m de long soutenu par des groupes de piliers carrés, massifs, imaginés par l'architecte Andrea Bassi. L'espace qui s'en dégage est particulièrement agréable (protecteur) et fonctionnel. La forte présence des piliers est un gage d'ombre et de fraîcheur en un lieu abondamment ensoleillé. Les jeux d'ombre et de lumière, aussi bien de jour qu'avec l'éclairage de nuit, sont particulièrement réussis et mettent en valeur l'interface.

Ce long quai rassemble toutes les lignes de bus, qu'elles soient régionales ou urbaines (3 lignes urbaines avec une fréquence à la demi-heure entre 6h00 et 20h00 ou 24h00 et 5 lignes régionales avec une desserte entre 6h00 et 24h00). La circulation des bus se fait à l'anglaise avec les piétons sur le quai central. Avec une entrée à chaque extrémité de la plateforme, les bus peuvent accéder et repartir dans toutes les directions. La plateforme est séparée de la route cantonale par une différence de niveau, il n'y a donc aucun risque d'interaction avec le trafic. Le cheminement piétonnier par le quai est aussi utilisé pour accéder à un petit parking nord (150 places de P+R) et une traversée piétonne par feux est aménagée à chaque extrémité sur la route cantonale, selon les lignes de désir des cheminements piétonniers. Compte tenu du trafic important sur la route cantonale (Via S. Franscini), le système de détection des bus et des remontées de file de voiture est particulièrement bien maîtrisé. Il garantit en toute situation un accès fluide des bus en entrée ou sortie du pôle d'échange.

Sur le quai de bus lui-même, la signalétique intègre soigneusement les besoins des personnes à mobilité réduite, y compris l'annonce sonore en lien avec le tableau d'affichage dynamique des bus. L'éventuel conflit piéton-bus à chaque extrémité de la plateforme ne pose aucun problème tant les trajectoires de chaque mode sont évidentes.

La plateforme bus a été réalisée sur un espace longiligne d'environ 4200 m² qui était occupé par un ancien hangar, un commerce et un parking. Avoir regroupé l'ensemble des bus et cars postaux a permis de libérer le couvert des cars postaux situé au sud du site. Celui-ci est maintenant utilisé pour le stationnement des vélos (110 places), des vélos en libre-service (VLS) et des deux-roues motorisés (120 places).

Cette première étape a aussi complètement transformé le quartier à l'ouest des voies ferrées. Elle a été l'occasion de construire une HES, le siège de la SUPSI-Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana (800 étudiants, doctorants et collaborateurs), en contact direct avec le site. L'ancien passage inférieur d'accès aux quais ferroviaires a été prolongé, il donne maintenant sur la cour de la SUPSI, et au-delà sur un réseau piétonnier. Cette opération a permis de réaliser un P+R souterrain de 165 places et des WC. Plus au sud, le débouché du deuxième passage inférieur a poussé à réorganiser le schéma de circulation et à mettre la rue Flora Rochat partiellement en zone piétonne.

Le bâtiment de la gare a été réaménagé. Il est occupé par un office du tourisme et un commerce multiservice (AVEC). La petite place entre le bâtiment de la gare et le pôle bus est provisoirement aménagée avec des bacs aux essences méditerranéennes. L'ancienne fontaine murale est en fonction pour le plus grand bonheur des personnes qui attendent sur cette place.

La prochaine étape aura comme priorité de faire basculer le trafic de transit sur l'itinéraire de contournement déjà actuellement fonctionnel. Ce report de trafic évident permettra de bénéficier d'une zone de rencontre devant la gare et de faciliter les parcours piétons avec le centre-ville. La conception de la petite place à l'articulation entre bâtiment de la gare et pôle bus pourra être finalisée, probablement avec une plus grande présence d'arbres et une modification du passage inférieur pour raccourcir les cheminements des piétons en correspondance.

7. Enseignements généraux

L'expérience des trois gares sélectionnées du canton du Tessin permet de tirer plusieurs enseignements dont la portée est générale et s'applique à d'autres sites en Suisse:

- La mutation des gares en nœud d'échanges a été soutenue principalement par les communes, mais elle s'inscrit aussi dans une vision cantonale dont le principal **déclencheur** est l'arrivée de la NLFA (2016 pour le tunnel de base du Gothard), le tunnel du Ceneri (décembre 2020) et le développement du RER transfrontalier TILO (Ticino-Lombardia). Cette amélioration radicale de l'offre ferroviaire de base est un puissant levier pour renforcer les transports publics locaux. Ce triumvirat – offre nationale, régionale, locale – fait justement de l'offre de transport public suisse **un système de transport intégré**. Cette continuité/cohérence est essentielle pour un usage quotidien des transports publics et pour un aménagement durable du territoire.
- Le financement provenant des projets d'agglomération est un outil précieux pour les collectivités locales et une motivation supplémentaire à la création de nœuds d'intermodalité aux qualités urbaines.
- Le trafic de transit n'a pas sa place devant les gares, c'est une évidence.
- Le processus entre les premières idées et la mise en service d'un nouveau quartier de gare ou une nouvelle interface demande beaucoup de détermination et de temps (souvent 15 ans).
- Mendrisio confirme encore une fois la pertinence de construire des équipements publics d'importance régionale ou suprarégionale aux abords d'une gare. En ce qui concerne les universités ou hautes écoles, les exemples sont nombreux en Suisse : Aarau, Berne, Brugg-Windisch, Coire, Delémont, Neuchâtel, St-Gall, Sierre, Sion, etc.
- L'évolution climatique rend nécessaire l'aménagement d'un point d'eau en libre accès et d'un espace ombragé ou planté de taille suffisante dans chaque gare.