

## ÖV-Preis „FLUX – Goldener Verkehrsknoten“ 2011 Zwei Gewinner zum Themenschwerpunkt Langsamverkehr

Bereits zum fünften Mal wurde der ÖV-Preis „FLUX – Goldener Verkehrsknoten“ von PostAuto Schweiz AG und dem Verband öffentlicher Verkehr VöV verliehen. Mit den Gemeinden Renens und Wil gibt es gleich zwei Gewinner. Die Fachjury prüfte 2011 insgesamt 28 preiswürdige Verkehrsknoten betreffend Verkehr, Raumentwicklung und Prozess. Für dieses Jahr lag der Themenschwerpunkt beim Langsamverkehr. Die Jury lobt beide Gewinner für deren sichtlichen Willen, die Verkehrsknoten aktiv zu gestalten und voranzutreiben. Während der Bahnhof Wil mit sehr kurzen Umsteigebeziehungen, mit einfacher Wegführung und einem grosszügig, intensiv genutztem Bike+Rail-Angebot überzeugt, rühmt die Jury die geplanten Projekte am Bahnhof Renens als mutig und zukunftsweisend. Der Ausbau des ÖV-Angebots, das grosszügig geplante Angebot von Veloabstellmöglichkeiten und die städtebauliche und gestalterische Aufwertung am Bahnhof wird den Knotenpunkt in der Agglomeration Lausanne nachhaltig aufwerten. Mit dem FLUX wird die Gemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens verantwortlich war. Der Preis ist mit CHF 5000.- dotiert und wird jährlich verliehen. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Preis „FLUX – Goldener Verkehrsknoten“ 2011  
Verband öffentlicher Verkehr VöV

[www.postauto.ch/flux](http://www.postauto.ch/flux)  
[www.voev.ch](http://www.voev.ch)

## Edition 2011 du Prix « FLUX – Nœud de communication d'or » Deux lauréats récompensés sur le thème de la mobilité douce

En 2011, CarPostal Suisse SA et l'Union des transports publics ont décerné le Prix «FLUX – Nœud de communication d'or» pour la cinquième fois déjà. Il y a une première tout de même cette année : parmi les 28 projets déposés, le jury a désigné deux projets vainqueurs, la gare de Renens (VD) et la gare de Wil (SG). Le thème de cette année étant la mobilité douce, les deux nœuds de communication se distinguent notamment par la volonté manifeste des communes impliquées de faire avancer leur projet en participant activement à son développement. Tandis que la Ville de Wil s'attache infatigablement et moyennant des investissements continuels à optimiser l'offre de sa gare multimodale, notamment au regard de la mobilité douce, les communes liées à la gare de Renens osent une refonte totale qui comprend la réalisation d'une nouvelle passerelle et même le réaménagement des places adjacentes. L'extension de l'offre des transports publics, le dimensionnement généreux du stationnement vélo et les améliorations urbanistiques autour de la gare vont durablement valoriser ce nœud de communication situé dans l'agglomération lausannoise. Le prix est doté de CHF 5'000.- et est décerné chaque année (langues : français, allemand).

Pour plus d'informations:

Prix « FLUX – Nœud de communication d'or » 2011  
Union des transports publics UTP

[www.postauto.ch/flux](http://www.postauto.ch/flux)  
[www.voev.ch/index\\_fr.html](http://www.voev.ch/index_fr.html)

30.11.2011



Rapport du jury

# FLUX – Nœud de communication d'or 2011

Patronage: Union des transports publics



# FLUX – Nœud de communication d'or 2011

## Patronage: Union des transports publics

### FLUX – Nœud de communication d'or

Le prix «FLUX – Nœud de communication d'or» est une distinction remise tous les ans par CarPostal Suisse SA et l'Union des transports publics (UTP). Cette année, il est décerné pour la cinquième fois. Ce prix récompense des nœuds de communication qui se distinguent tant par l'accueil de la clientèle que par leur mode d'exploitation et leur architecture. Il vise à redorer le blason des transports publics et à souligner l'importance des correspondances entre les différents moyens de transport. Chaque année, l'accent est mis sur un nouveau thème pour présenter les nœuds de communication sous toutes leurs facettes.

Le prix FLUX est remis par CarPostal Suisse SA (organe responsable) et l'Union des transports publics (patronage). Un jury d'experts indépendants et neutres est chargé de désigner le lauréat sur la base d'un catalogue de critères d'évaluation. 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. Le thème choisi pour l'année traite les multiples facettes du concept de nœud de communication, tout en contribuant à éclairer plus précisément la conception et le mode de fonctionnement d'une gare multimodale moderne.

Le prix FLUX peut tout aussi bien récompenser des projets déjà réalisés au cours des cinq dernières années que des projets qui se trouvent encore en phase de planification. En outre, il est également possible de présenter des réalisations provisoires d'une durée minimale de six mois. FLUX étant un prix national, il s'adresse exclusivement aux projets réalisés ou planifiés en Suisse. Il rend hommage à la commune coresponsable de la conception du nœud de communication.

Le lauréat reçoit une copie fidèle de la sculpture originale «FLUX – Nœud de communication d'or» ainsi qu'une contribution de 5000 francs pour l'organisation d'une fête ou d'une excursion. Il a en outre le droit d'utiliser gratuitement la marque déposée «FLUX – Nœud de communication d'or». Le prix FLUX est décerné chaque année lors du forum de la mobilité «Movimento».

### Lauréats des années précédentes

2007 **Gare de Viège VS** Thème: Nœud de communication – qualité et innovation pour des transports publics attractifs  
2008 **Gare de Baden AG** Potentiels de développement économique au sein du nœud de communication  
2009 **Gare de Frauenfeld TG** Intermodalité et multimodalité ou modalité combinée  
2010 **Gare de Horgen ZH** Nocturne

### Thème 2011

Le prix FLUX – Nœud de communication d'or 2011 est axé sur la **mobilité douce**. Saturation de plus en plus fréquente du réseau routier, en particulier dans les agglomérations, mais aussi bruit, pollution, accidents, utilisation excessive de surfaces,

telles sont les conséquences de l'augmentation générale de la circulation engendrée par l'accroissement constant des besoins de mobilité de la population. Des besoins que la politique suisse des transports vise à satisfaire le plus efficacement et le plus écologiquement possible, dès aujourd'hui et à plus forte raison demain. Comment? En favorisant par exemple la mobilité douce, c'est-à-dire en accordant, dans une planification optimisée du trafic, à la marche à pied et au vélo la même importance qu'aux autres modes de déplacement. Cela permet, en premier lieu, de diminuer le trafic individuel motorisé, qui prend beaucoup de place, pour réduire la pollution atmosphérique et sonore et, partant d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain. D'autres conséquences sont les avantages économiques liés à la diminution des dépenses – publiques et privées – consacrées à la mobilité et l'allègement des charges qui pèsent sur le système de santé, puisque l'exercice physique favorise la santé et le bien-être individuel.

Le principal intérêt de la mobilité douce sur le plan économique réside dans son interconnexion avec les transports publics et le trafic individuel motorisé. C'est dire si les nœuds de communication – autrement dit les lieux de départ, d'arrivée et de correspondance – revêtent ici une importance capitale, notamment au regard de leur aménagement, de leur disposition, de leur convivialité et des correspondances faciles et rapides qu'ils proposent avec les autres systèmes de transport. Sans oublier l'attrait, la sécurité et la cohérence du réseau qui les entoure, ainsi que la qualité de l'offre de stationnement pour les vélos: autant de facteurs propres à rehausser la popularité du «Human Powered Mobility» et à encourager une culture de la mobilité durable.

### Membres du jury d'experts

**Dr Peter Vollmer**, président du jury, ancien directeur de l'Union des transports publics (UTP), **Daniel Landolf**, CarPostal Suisse SA, **René Böhlen**, CarPostal Suisse SA, **Caroline Beglinger**, Association transports et environnement ATE, **Esther Gingold**, Procap (anciennement Association suisse des invalides), **Dr Hans Naef**, Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen GSP AG, **Robert Riesen**, LineUp, agence de communication, **Prof. Ulrich Weidmann**, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme EPF Zurich, **Andreas Wirth**, Kontur Projektmanagement AG

### Procédure de nomination

Pour l'édition 2011, les membres du jury ont présélectionné au total 28 nœuds de communication. Une commission du jury a évalué la qualité des propositions soumises et leur adéquation avec le thème de 2011. Dans un deuxième temps, les communes concernées ont été priées de remplir un dossier succinct sur leur nœud de communication. Cette première évaluation et les dossiers complétés ont permis de désigner cinq finalistes pour le prix FLUX 2011:

Gare de Burgdorf BE  
Gare de Renens, Chavannes / Crissier / Ecublens / Renens VD  
Gare de Riazino, Locarno TI  
Gare de Soleure SO  
Gare de Wil SG

### Critères d'évaluation

L'évaluation du jury s'est fondée sur les dossiers retournés par les candidats et sur la visite des cinq sites. À cette occasion, les membres du jury ont pu se faire leur propre idée sur place et s'entretenir directement avec les responsables. Afin de garantir un processus de décision transparent et rigoureux, l'évaluation proprement dite des nœuds de communication repose sur des critères rigoureux et transparents qui déterminent également la structure des dossiers, articulée autour de trois axes:

#### Trafic

- Transports publics (notamment cadence et correspondances)
- Mobilité douce (notamment accessibilité et sécurité)
- Trafic individuel motorisé

#### Développement territorial

- Développement local ou urbain (notamment commodités disponibles au nœud de communication)
- Urbanisme et architecture (notamment convivialité)

#### Processus

- Organisation
- Procédure
- Innovation

### Lauréats 2011

Exceptionnellement, après délibération du jury, deux nœuds de communication sont sortis vainqueurs: **la gare de Wil SG et la gare de Renens VD**. En évaluant les cinq nœuds de communication en fonction des critères retenus, le jury s'est rendu compte que quatre parmi eux – Riazino devant être mis à part – présentaient des différences parfois considérables quant à leur volonté d'action et à l'avancement du projet, alors même qu'ils sont comparables en taille et en fonction. La discussion a mis en évidence que les gares de Wil et de Renens arrivaient en tête de l'évaluation globale, ex aequo, même si leurs stades d'avancement sont très différents. Les deux nœuds de communication se distinguent notamment par la volonté manifeste des communes impliquées de faire avancer leur projet en participant activement à son développement. Tandis que Wil s'attache infatigablement et moyennant des investissements continus à optimiser l'offre de sa gare multimodale, notamment au regard de la mobilité douce, les communes liées à la gare de Renens osent une refonte totale englobant même les places adjacentes. Dans les deux cas de figure, l'accent est résolument mis sur la mobilité douce.



# FLUX – Nœud de communication d'or 2011

## Gare de Burgdorf BE

### Trafic

Le jury estime que l'offre de bus et de trains ainsi que la connectivité sont bonnes. Les trajets courts pour la mobilité douce sont, à ses yeux du jury, un point positif. Même après la fin du projet «ville modèle piétons-vélos» (1996 - 2006), la ville de Burgdorf n'a rien perdu de son attrait pour la mobilité douce.

La transformation de l'ancienne gare terminus des Transports régionaux du Mittelland (RM) en gare routière provisoire raccourcit les itinéraires et permet aux usagers d'attendre le bus à l'abri des intempéries. Le jury salue expressément cette utilisation de synergies. Le fait que le site de la gare routière provisoire soit interdit au trafic individuel motorisé contribue considérablement à la sécurisation de la mobilité douce. De l'avis du jury, l'accès à la gare reste malgré tout satisfaisant pour le trafic motorisé.

Le jury est impressionné par la diversité de l'offre et par la multifonctionnalité de la station de vélos (vélo-coursier, service de livraison à domicile, location de vélos...). Il se réjouit par ailleurs de la construction prochaine d'un bâtiment pour remplacer le chapiteau qui abrite aujourd'hui la station de vélos.

Le jury estime en outre que la piste cyclable longeant la voie ferrée, créée en 2009, est une réussite: les quartiers ouest de Burgdorf sont ainsi mieux reliés au centre-ville et l'accès à la gare est plus court et plus aisé.

Le nombre de places de stationnement pour vélos est inférieur à la demande. Sur ce point primordial pour la promotion de la mobilité douce, le jury verrait d'un bon œil une extension de l'offre.

### Développement territorial

Le jury estime que l'urbanisme et l'architecture sont moyens. Avec le site de la gare, qui est un pôle de développement à l'échelle cantonale, la ville de Burgdorf dispose de nombreuses parcelles en attente de valorisation. Les bases en ont été jetées grâce au plan directeur du PDE Gare de Burgdorf, ce que le jury approuve expressément.

La construction d'une station de vélos à un seul étage à l'endroit stratégique jouxtant la gare n'est pas, de l'avis du jury, une utilisation optimale de cet espace. Le jury aurait privilégié un bâtiment à plusieurs étages, avec une station de vélos au rez-de-chaussée.

La conception et la matérialisation de la gare et de ses alentours paraissent plutôt modestes et même un peu aléatoires. La mise en œuvre des concepts architecturaux manque de cohérence et de visibilité. Elle témoigne des ressources financières visiblement limitées de la ville. Pour valoriser la gare, et notamment la mobilité douce, et pour renforcer son attractivité sur le long terme, le jury recommande de privilégier les volumes et la qualité des matériaux lors des projets et constructions à venir. Le projet de construction d'une nouvelle gare routière, malheureusement suspendu pour l'instant, prouve que la volonté de valoriser le site de la gare existe.

La rénovation du passage piéton souterrain à l'est est importante pour améliorer le sentiment de sécurité; le jury apprécie le fait que ce besoin ait été identifié. Le jury reconnaît que la ville est consciente de la nécessité d'améliorer les conditions des transports publics et de la mobilité douce.

### Processus

Le jury estime que l'innovation et l'organisation sont moyennes. Le projet «ville modèle piétons-vélos» et les idées qu'il a engendrées ont défini de nouveaux standards en matière de mobilité douce. La ville de Burgdorf a encore aujourd'hui de nombreuses bonnes idées innovantes pour renforcer la mobilité douce. La gare routière provisoire et la piste cyclable réalisée le long de la voie ferrée en tirant profit du doublement de cette dernière sont des projets à la fois peu onéreux et respectueux des ressources naturelles. Le jury reconnaît et apprécie l'utilisation des synergies. Par la réalisation de cette piste cyclable, Burgdorf a réussi à ajouter un nouvel élément innovant à la mobilité douce. En coordination avec les CFF et BLS, le démantèlement de la gare terminus de RM a été mis à profit pour fournir une solution transitoire judicieuse pour les bus.

Par ailleurs, le jury considère le fonds pour le parking comme approche innovante apte à promouvoir les projets de mobilité. Ce fonds permet de financer des projets tels que la nouvelle station de vélos, rendant sa construction possible malgré une situation financière tendue.

D'une manière générale, le jury, qui ne peut s'empêcher de penser que la ville n'avance pas au rythme voulu dans la mise en œuvre de ses idées, apprécierait une démarche plus volontaire.

### Récapitulatif de l'évaluation

Le nœud de communication Gare de Burgdorf est un lieu stratégique de correspondances au sein des réseaux de la mobilité douce et des TP, pour la ville de Burgdorf et pour la région d'Emmental. Au fil des ans, la ville a défini de nouveaux standards en matière de mobilité douce, mais elle doit continuer à aller de l'avant pour ne pas se laisser dépasser par l'évolution.

- + Correspondances faciles et trajets courts
- + Approches innovantes pour promouvoir la mobilité douce (piste cyclable, fonds pour le parking)
- + Une amélioration des conditions à l'arrivée et de l'accessibilité est prévue
- L'aménagement des infrastructures (p. ex. stationnement vélos) est désuet
- La conception et la matérialisation paraissent aléatoires et modestes
- Manque de cohérence et de volumes dans la mise en œuvre des concepts sur le site



# FLUX – Nœud de communication d'or 2011

## Gare de Renens, Chavannes / Crissier / Ecublens / Renens VD

### Trafic

Le jury estime que l'offre et la connectivité sont très bonnes. La gare de Renens est d'ores et déjà un nœud de communication important. L'extension prévue en fera la troisième gare de Suisse romande. Pour l'instant, les conditions sont peu satisfaisantes pour la mobilité douce, en raison de l'absence de rampes et d'ascenseurs, du faible nombre de places B+R, etc. Pour les personnes à mobilité réduite la gare est, en l'état, quasiment inaccessible. Le réaménagement permettra d'améliorer radicalement cette situation. Le jury apprécie la planification globale qui apportera d'importantes améliorations, notamment à la faveur de la mobilité douce. Les correspondances auront lieu dans un espace valorisé du point de vue urbanistique et architectural. Le jury salue également l'amélioration continue de l'offre de transports publics.

Le réaménagement permettra de raccourcir les distances entre les différents moyens de transport (train, métro, tramway, bus) et pour la mobilité douce. Le raccordement prévu de la gare au réseau routier du centre-ville est considéré comme très réussi par le jury. La place du Marché, récemment réaménagée, illustre la qualité urbanistique et architecturale voulue.

Le jury est un peu plus sceptique par rapport à la passerelle prévue pour relier le côté nord de la gare au côté sud. En raison de sa taille et de sa structure confinée, le sentiment de sécurité des passants pourrait diminuer, notamment le soir. Une utilisation tournée vers le public pourrait permettre d'animer la passerelle. Par ailleurs, des mesures architecturales, par exemple davantage de transparence, pourraient contrer ce risque.

Le jury salue la volonté des communes impliquées de favoriser les transports publics et la mobilité douce par des moyens appropriés, tels que le redimensionnement du parking ou la mise en place de zones de rencontre, et d'arriver à une réduction du trafic individuel motorisé de l'ordre de 20 à 40%. Avec quelque 60 places de P+R, la gare restera tout de même bien accessible au trafic individuel motorisé à l'issue de son réaménagement.

### Développement territorial

Le jury estime que l'urbanisme et l'architecture sont bons à très bons.

Le réaménagement du site de la gare de Renens constitue un pas de plus vers la valorisation globale de la région de Lausanne ouest. Le jury estime que la valorisation urbanistique prévue du site de la gare, y compris les accès aux différents quartiers, est très positive et devrait, une fois les travaux achevés, renforcer les modes de transport écologiques.

Les passages et connexions prévus entre les quartiers situés au nord et au sud de la gare sont particulièrement appréciés par le jury. L'idée de relier les deux côtés de la gare à l'aide d'une passerelle est, aux yeux du jury, une solution intéressante pour mieux raccorder ces espaces jusqu'à présent séparés au niveau fonctionnel et spatial.

Il est difficile d'évaluer les solutions urbanistiques et architecturales pour un projet qui en est encore à l'étude, même si l'on dispose de dessins et de visualisations détaillés. Le jury se demande tout de même si la passerelle, telle qu'elle est prévue aujourd'hui, ne constituerait pas un espace peu animé et peu sécurisant.

### Processus

Le jury estime que l'innovation et l'organisation sont exemplaires. Il reconnaît que l'heure semble être au renouveau, bien au-delà du site de la gare. La volonté d'introduire des changements et de créer à la gare de Renens un nouveau centre de la région Lausanne ouest est impressionnante. Une nouvelle urbanité naît ainsi dans une agglomération auparavant peu accueillante. De l'avis du jury, le concept choisi pour valoriser d'un point de vue urbanistique l'ensemble de la région, et en particulier la gare, est excellent.

Par ailleurs, le jury salue la collaboration remarquable entre tous les intéressés: les communes de Chavannes, Crissier, Ecublens et Renens, le canton de Vaud, la Confédération et les CFF. Il s'interroge toutefois sur la réalisation de ce projet gigantesque qui lui paraît manquer de sécurité financière.

Enfin, le jury se réjouit de l'exposition exemplaire du projet Lausanne ouest et du réaménagement de la gare de Renens. Il la considère en effet comme élément majeur des relations publiques car elle met en perspective les différents projets et de facilite la communication.

### Récapitulatif de l'évaluation

Le nœud de communication Gare de Renens a su convaincre le jury sur tous les trois axes examinés. Les projets planifiés témoignent d'une perspicacité rare et de la volonté de participer activement à la construction de l'avenir.

- + L'extension de l'offre des TP améliorera nettement l'attractivité du site
- + Le grand nombre de places B+R prévu favorisera les modes de transport écologiques au détriment du trafic individuel motorisé
- + La valorisation urbanistique et architecturale améliorera sensiblement la convivialité des lieux
- + La collaboration exemplaire entre tous les intéressés contribue à faire avancer le projet et à permettre sa réalisation
- + Planification exhaustive, courageuse et innovante
- La réalisation suivant les modalités et volumes prévus n'est pas encore assurée



# FLUX – Nœud de communication d’or 2011

## Gare de Riazzino, Locarno TI

### Trafic

Le jury estime que l’offre et la connectivité sont bonnes.

Il se félicite du courage dont ont fait preuve les intéressés en fermant l’ancien arrêt pour en construire un nouveau à un endroit porteur d’avenir. Le nouvel emplacement de la gare rapproche les différents modes de transport et améliore ainsi sensiblement les correspondances. Les places P+R jouxtent la route cantonale et sont fortement fréquentées.

L’accessibilité est jugée bonne par le jury, les itinéraires étant clairs, bien structurés et adaptés aux personnes à mobilité réduite. Le nouvel emplacement, au cœur d’une zone industrielle et commerciale qui abrite par ailleurs une discothèque à rayonnement suprarégional, a raccourci les trajets et amélioré l’attractivité de la mobilité douce. L’accès à la gare est facile, y compris par de nouvelles pistes cyclables bien larges. L’extension du passage souterrain a en outre permis de sécuriser davantage le franchissement des voies par la mobilité douce. Globalement, le soin exceptionnel apporté au moindre détail de la conception est épatant, tout comme l’assemblage réussi de ces éléments pour en faire un arrêt innovant de chemins de fer régionaux.

Le jury émet des réserves sur la sécurité le soir, toute la zone étant peu fréquentée à ces heures-là. La vidéosurveillance mise en place à la gare ne saura résoudre totalement ce problème.

Le jury constate avec plaisir que les responsables de la planification et de la réalisation de l’arrêt ont su anticiper. Les fondations de la deuxième voie et du quai, qui seront mis en service après l’achèvement du tunnel de base du Ceneri, sont déjà coulées. De plus, il y a de la place pour ajouter une nouvelle installation B+R à celle qui existe déjà.

### Développement territorial

Le jury estime que l’urbanisme et l’architecture sont bons. Bien que construit selon les normes CFF, ou peut-être grâce à ce fait, l’arrêt a une allure moderne et attrayante. L’agencement spacieux de l’arrêt et de ses environs est particulièrement apprécié par le jury, qui est par ailleurs d’avis que son déplacement à la zone industrielle et commerciale est une preuve de perspicacité et de courage. Toute une zone auparavant entièrement tributaire du trafic individuel motorisé est ainsi reliée aux transports publics, ce qui est susceptible de renforcer les modes de transport écologiques.

Au sud des voies ferrées, deux zones de construction ne sont pas encore exploitées. Grâce au nouvel arrêt, ces zones ont gagné en attractivité et de nouvelles impulsions pour l’ensemble de la zone sont possibles. La forme que prendra ce développement est encore incertaine aux yeux du jury.

### Processus

Le jury estime que l’innovation et l’organisation sont bonnes à très bonnes.

Sous l’impulsion du canton et des CFF, une station initialement située à l’écart du développement urbain a été déplacée à un endroit plus stratégique. Cela a permis de résoudre, dans une même phase de planification et de réalisation, de nombreux problèmes et défis, comme la rénovation de l’ancienne station de trains et du passage souterrain ou la promotion des modes de transport écologiques. Le jury se réjouit de ce courage pour sortir des sentiers battus. Le résultat obtenu témoigne d’une collaboration fructueuse et constructive entre les différents acteurs. Le jury a néanmoins l’impression que les communes adjacentes n’ont pas été suffisamment prises en compte, ce qui se reflète, à ses yeux, dans l’extension modeste du réseau de mobilité douce vers les villages voisins.

### Récapitulatif de l’évaluation

De par ses volumes, la gare de Riazzino est modeste. Le jury constate toutefois que ce petit nœud de communication regorge d’innovations et que les solutions choisies peuvent servir d’exemple au-delà de la région.

- + Le déplacement de la station de trains témoigne de courage et de perspicacité
- + Planification perspicace, les conditions requises pour passer à deux voies sont déjà créées
- + La planification des zones favorise les modes de transport écologiques, puisque plusieurs centres de formation devraient s’installer dans le quartier de la gare
- + Conception particulièrement soignée de l’ensemble du site
- Le réseau de mobilité douce des villages environnants est encore perfectible



# FLUX – Nœud de communication d’or 2011

## Gare de Soleure SO

### Trafic

Le jury estime que l’offre et la connectivité sont bonnes. La nouvelle station de vélos et le réaménagement de la place, de l’espace P+R et des emplacements Mobility ont amélioré la mobilité combinée. Globalement, les trajets à parcourir par les voyageurs entre deux modes de transport sont plus courts. Le jury approuve surtout le déplacement de l’arrêt de train d’Aare Seeland mobil AG (asm), désormais plus près du bâtiment de la gare.

Le jury note que le réaménagement de la place de la gare et du passage souterrain a optimisé l’accessibilité pour la mobilité douce. Désormais ouvert aux vélos, le passage souterrain facilite l’accès des cyclistes et raccourcit leur trajet. Le fait que la station de vélos soit surveillée favorise en outre la sensation de sécurité.

Bien qu’il soit désormais possible de traverser la place de la gare en surface, grâce à une signalisation tricolore, le jury n’est pas totalement séduit par l’accessibilité. Il critique notamment les longs trajets pour rejoindre les arrêts de bus, disposés aux quatre coins de la place. Le jury aurait préféré un regroupement des arrêts, plus pratique pour les usagers, en particulier pour ceux qui ne connaissent pas les lieux. Aux yeux du jury, les accès manquent de clarté ce qui rend l’orientation difficile. À la place de la gare, le raccordement au réseau de mobilité douce de la ville et de la région n’est pas évident et mériterait d’être optimisé par une signalétique appropriée.

### Développement territorial

Le jury estime que l’urbanisme et l’architecture sont moyens.

Le déplacement du trafic de transit vers la rocade ouest a ouvert la possibilité de repenser et de réaménager la place de la gare. La ville et le canton ont saisi cette opportunité. La suppression des signalisations lumineuses en hauteur a permis de rétablir les rapports visuels entre les différents complexes de bâtiments et contribue à recréer l’impression d’une place. L’avant-toit, de dimensions généreuses, est un atout.

Le jury estime toutefois que la nouvelle configuration de la place reste fortement orientée trafic et que son intégration urbaine et architecturale laisse à désirer. La partie piétonne aurait pu être mieux signalée à faible coût pour améliorer la situation à l’arrivée. Globalement, le réaménagement de la place de la gare est considéré comme solution technique efficace. Bien que conçue avec des proportions généreuses, la place ne donne pas envie de s’y attarder. Les piétons y sont un peu perdus et ont un peu de mal à s’orienter. En tant que porte d’accès à Soleure, la place de la gare aurait mérité un petit plus.

Le jury considère la conception de la station de vélos comme réussie. La forte fréquentation de l’installation témoigne de sa popularité. Le nombre de places de stationnement pour vélos mis à disposition est impressionnant.

Grâce au choix des couleurs, le passage souterrain et la station de vélos sont aujourd’hui plus accueillants et sécurisants. Le jury estime que c’est un atout pour les cyclistes. Par contre, l’accessibilité pour les piétons n’est pas optimale, les accès étant parfois bouchés en raison du très grand nombre de vélos. Le jury estime qu’il aurait été préférable de choisir un autre emplacement pour la station de vélos afin de mieux exploiter le passage souterrain.

### Processus

Le jury estime que l’innovation et l’organisation sont moyennes. Le fait de confier l’ensemble des travaux – réaménagement de la place de la gare et du passage souterrain – à une entreprise totale a permis une réalisation rapide. La gestion des flux est souvent un défi majeur pour les projets routiers en rapport avec un volume de circulation important. Les travaux intensifs ont permis de réduire considérablement la durée du chantier et de limiter au maximum les désagréments et nuisances liés à ce type de travaux. Si le jury estime qu’il s’agit là d’une démarche appropriée, il aurait toutefois préféré une volonté plus affirmée en ce qui concerne l’aménagement de la place qui aurait pu devenir une véritable vitrine pour Soleure.

### Récapitulatif de l’évaluation

Sur les trois axes examinés, le nœud de communication de Soleure n’arrive pas à convaincre totalement le jury. Le réaménagement de la place de la gare et la transformation du passage souterrain, autrefois réservé aux piétons, en station de vélos sont clairement avantageux pour les clients des transports publics. Le jury estime toutefois que le potentiel existant n’a pas été suffisamment exploité et que la place reste, de ce fait, toujours sous l’emprise de la circulation.

- + Les correspondances vers le train d’asm ont été optimisées
- + La suppression des signalisations lumineuses en hauteur a amélioré les rapports visuels
- + Le nombre de places B+R est impressionnant
- + Les abris placés aux arrêts de bus permettent aux usagers d’attendre sans être exposés aux intempéries.
- L’accès aux arrêts de bus est compliqué parce qu’il y a quatre quais; la division en quatre zones d’arrêt ne se justifie pas complètement
- Orientation trafic et structuration peu claire de la place
- Accessibilité peu intuitive
- La solution architecturale n’offre pas les volumes généreux espérés pour l’arrivée à la gare



# FLUX – Nœud de communication d'or 2011

## Gare de Wil SG

### Trafic

Le jury estime que l'offre et la connectivité sont bonnes à très bonnes.

Les correspondances entre les différents modes de transport – transports publics, trafic individuel motorisé, mobilité douce – sont considérées par le jury comme courtes, faciles et clairement structurées.

Le jury apprécie particulièrement l'accessibilité de la gare par la mobilité douce et les itinéraires la reliant aux endroits stratégiques de la ville. Pour s'y rendre les piétons empruntent des voies sécurisées à la circulation peu dense. Le jury approuve la nouvelle piste cyclable reliant la gare à l'école cantonale, estimant qu'il s'agit là d'une mesure très judicieuse. L'accessibilité, la traversée sécurisée de la Hubstrasse et les arrêts du bus local, adaptés aux personnes à mobilité réduite, ont particulièrement convaincu le jury, qui a par ailleurs relevé le bon raccordement de la gare au réseau national de pistes cyclables.

À la gare même, il est facile de repérer les accès aux différents modes de transport, les chemins à parcourir entre bus, trains, parking et stationnement vélos étant très courts. Le jury se réjouit du grand nombre de places de stationnement pour vélos et de leur emplacement à proximité immédiate des voies. Le stationnement vélos très fréquenté et le fait que l'on ne trouve pas de vélos garés n'importe où sur le site de la gare confirment la pertinence de cette approche.

Le jury voit d'un œil plus critique le passage souterrain dans l'espace «ShopWil». Les vitrines des magasins, couvertes d'affiches, paraissent sombres et diminuent le sentiment de sécurité des passants, ce qui peut s'avérer problématique surtout le soir.

Pour le bus, les conditions d'attente ne sont pas encore optimales, les quais n'étant pas couverts et n'offrant que peu d'espaces à l'abri des intempéries. Le jury note avec satisfaction que ce point problématique a été identifié par les autorités de la ville qui prévoient de réaménager la place de la gare pour améliorer la situation.

### Développement territorial

Le jury estime que l'urbanisme et l'architecture sont bons.

Il se réjouit de l'importance accordée par les autorités de la ville à la mobilité douce, systématiquement prise en compte dans le cadre du développement urbain.

La configuration actuelle de la place de la gare n'est pas encore optimale, mais le réaménagement prévu est censé y remédier. La mise en œuvre du projet «Slow Motion» peut, de l'avis du jury, faire de la place une belle vitrine pour Wil, avec une convivialité accrue et des correspondances optimisées à l'abri des intempéries.

Le jury estime que l'emplacement de la salle des fêtes, qui jouxte la gare, est optimal et contribue à l'intégration urbaine de la place.

L'extension urbaine du centre vers les sites longeant la gare des deux côtés est considérée comme judicieuse. La valorisation du quartier ouest de Wil, à proximité immédiate de la gare, contribuera en outre à renforcer la mobilité douce et les transports publics.

Les nombreux magasins proposant des biens de consommation courante à la gare multimodale présentent un bel équilibre dont les voyageurs peuvent aisément profiter. Grâce à leurs emplacements stratégiques, ces magasins sont rentables, ce qui ne va pas de soi pour une gare de cette taille.

### Processus

Le jury estime que le processus et l'organisation sont exemplaires. Il est impressionné par la cohérence de la démarche des autorités pour optimiser le nœud de communication Gare de Wil. La collaboration avec les différents acteurs et l'investissement de ces derniers sont jugés exemplaires. L'implication de la population durant la phase de planification permet de tenir compte de ses besoins et soucis, ce qui facilite la mise en œuvre par la suite.

Au fil des ans, l'offre s'est peu à peu élargie et les conditions pour la mobilité douce s'améliorent. Aux yeux du jury, l'optimisation progressive de l'offre de la gare multimodale de Wil, pas seulement en matière de mobilité douce, témoigne d'une démarche méthodique et orientée solutions tout à fait pertinente et susceptible d'apporter une réelle plus-value aux usagers. Sans doute cette continuité est-elle à l'origine de l'allocation sans cesse renouvelée des ressources nécessaires.

La démarche innovante, mais aussi et surtout l'amélioration continue du nœud de communication de Wil et de ses alentours, poursuivie avec force depuis des années, ont fortement impressionné le jury.

### Récapitulatif de l'évaluation

Le nœud de communication de Wil a su convaincre le jury sur tous les trois axes examinés. Les efforts déployés depuis plusieurs années ont notamment permis de créer des conditions quasi optimales pour la mobilité douce.

- + Correspondances très courtes et facilité d'accès entre trains, bus, B+R et P+R.
- + L'offre B+R généreuse, largement utilisée, a fait du vélo le mode de transport privilégié au centre-ville.
- + Depuis les endroits stratégiques de la ville, accès sécurisés et directs au nœud de communication par la mobilité douce.
- + La mise en œuvre du projet «Slow Motion» sera un pas de plus vers l'optimisation du nœud de communication puisqu'elle améliorera les conditions des usagers des bus (correspondances et attente) et valorisera l'intégration urbaine de la place de la gare.
- + Grâce à un processus progressif et constant, la situation à la gare et dans toute la ville s'améliore pour tous les usagers, quel que soit le mode de transport. Cette démarche des autorités de la ville est exemplaire.
- + Investissements continus à forte utilité marginale.
- Telle qu'elle est conçue aujourd'hui, la galerie marchande «ShopWil» paraît peu accueillante et mériterait d'être valorisée.