



FLUX – Nœud de communication d’or 2011

Patronage: Union des transports publics

Dossier: Gare de Wil SG

Infobox

Fonction:

Plaque tournante régionale des TP

Modes de transport:

Trains
RER
Chemins de fer Frauenfeld-Wil
Bus urbain
Car postal
Taxi du soir

Offre de mobilité combinée:

429 places P+R
770 places B+R
124 places pour cyclomoteurs
6 véhicules Mobility

Fréquence de transbordement:

6 millions/an

Avancement du projet:

2009/2010: Piste cyclable et piétonne gare – école cantonale
Juillet 2011: nouvelles installations de stationnement vélo
En cours d’élaboration: concept d’exploitation et d’agencement de la gare routière et du quartier résidentiel Wil Ouest
2015/2016: réalisation du projet d’agglomération «Slow Motion»

Coûts/investissements:

Environ CHF 11 millions

Parties prenantes:

Ville de Wil
Regio Wil
Canton de Saint-Gall
Confédération

Description du projet

Depuis des années, la ville de Wil améliore continuellement l’offre de transports publics et de mobilité douce liée à la gare de Wil. Pour optimiser ce nœud de communication ainsi que ses accès, plusieurs projets sont actuellement en phase de planification ou de réalisation ou viennent d’être achevés.

Piste cyclable et piétonne gare – école cantonale (réalisée en 2009/2010):

Avant, une bonne partie des quelque 600 élèves de l’école cantonale de Wil se rendaient à l’école, à vélo ou à pied, en empruntant, à partir de la gare, la Hubstrasse, une route très fréquentée. Afin d’améliorer la sécurité pour la mobilité douce, une piste cyclable et piétonne relie désormais quasiment la gare à l’école cantonale, en passant par une rue de quartier. Le dernier tronçon, sur la Hubstrasse, a été transformé en voie centrale banalisée flanquée de bandes cyclables et dotée de deux îlots.

Nouveau système de parage pour trois installations de parage pour vélos (réalisé en juillet 2011):

Les trois installations B+R existantes étaient désuètes et ne correspondaient plus aux normes actuelles. Pour cette raison, un nouveau système de parage de vélos, facile à utiliser et moins encombrant, a été mis en place.

Concept d’exploitation et d’agencement de la gare routière et du quartier ouest (en cours d’élaboration):

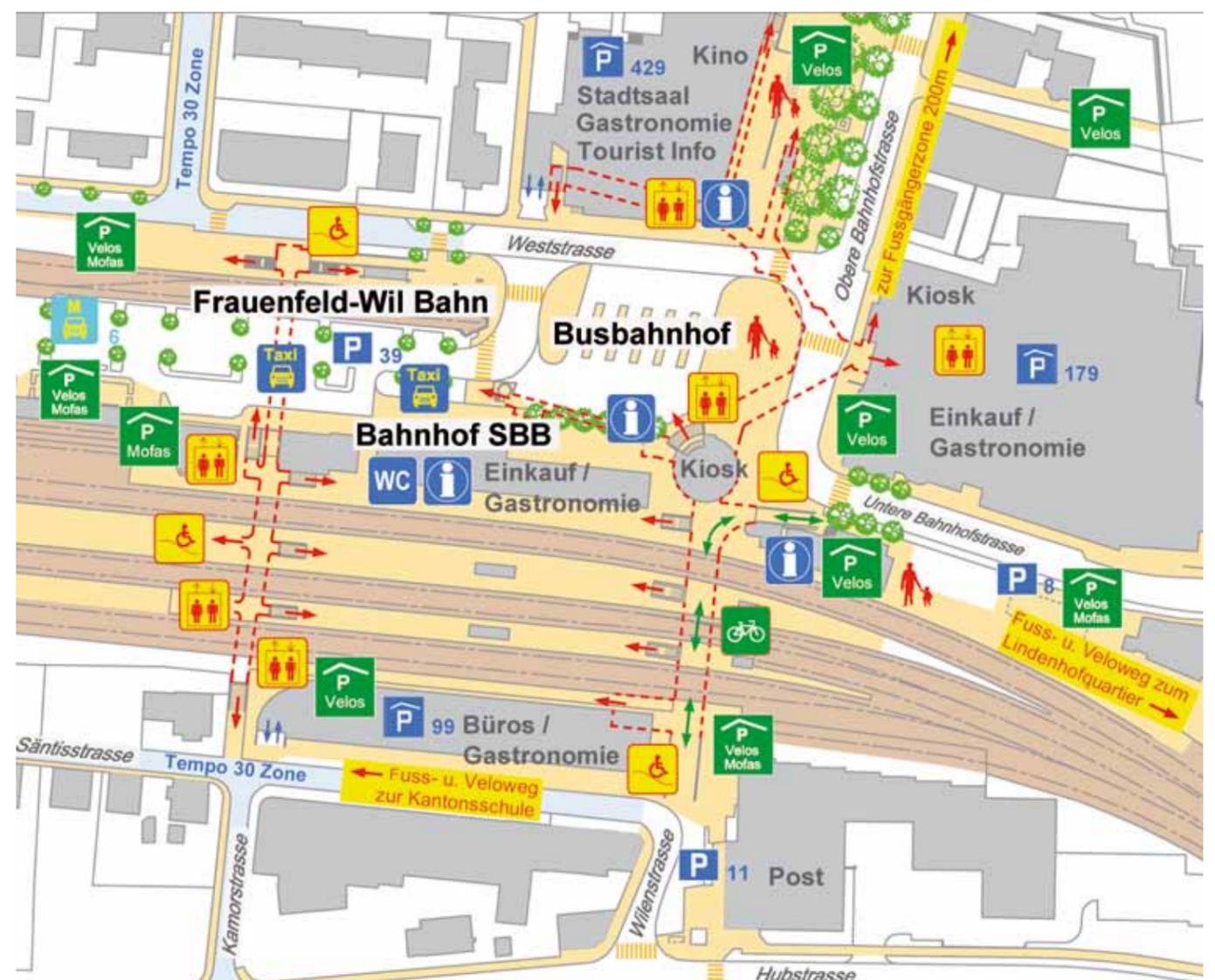
Une première phase doit permettre d’analyser les forces et les faiblesses de la place de la gare et du quartier résidentiel Wil ouest, et d’examiner d’un point de vue fonctionnel la situation dans le périmètre étudié. Un cahier des charges sera établi sur cette base et des solutions seront élaborées. Dans une deuxième phase, un concept à réaliser progressivement sera mis au point sur la base de cette analyse et en tenant compte du projet «Slow Motion».

Slow Motion (en projet, réalisation 2015/2016):

Le projet «Slow Motion» est sorti vainqueur d’un concours de projets pour le réaménagement de la place de la gare de Wil et de l’allée adjacente. La municipalité a décidé de le réviser en 2013 et de le réaliser en 2015/2016. La réalisation correspond à un projet clé du projet d’agglomération «Regio Wil». Outre le confort des correspondances, la priorité est donnée à la valorisation des espaces publics pour en faire des places urbaines conviviales. Le projet d’agglomération vise à renforcer Wil comme centre régional, à améliorer la qualité de la mobilité douce et à stabiliser les horaires des transports publics.

À Wil, le développement du nœud de communication et son adaptation aux besoins actuels des usagers se font progressivement. L’état actuel est le résultat de nombreuses mesures individuelles qui révèlent toutefois une perspective globale du développement des transports et de l’infrastructure à la gare de Wil. Ces efforts ont conduit à une vaste offre de mobilité et de services à la gare ainsi qu’à des itinéraires courts et sécurisés reliant la gare aux endroits stratégiques de la ville.

Situation



Situation gare de Wil et environs (source: ville de Wil)



Trafic (offre et connectivité)

Mobilité douce

La gare de Wil est le nœud de communication principal de la région. Elle est fréquentée quotidiennement par plus de 20 000 usagers du train, auxquels s'ajoutent les voyageurs changeant de bus à la gare, à l'intérieur du réseau de bus urbain ou régional. L'un des objectifs de la future gare routière («Slow Motion») est justement de rendre les correspondances et l'attente plus agréables pour les clients des transports publics, grâce à la création d'espaces couverts. Depuis la gare, les cyclistes peuvent accéder directement au réseau régional et national de pistes cyclables.

Pour tous les projets liés à l'urbanisme et aux transports, la ville de Wil attache une importance particulière à la mobilité douce. Dans le cadre d'une planification des transports axée sur l'offre, l'objectif est l'amélioration généralisée, continue et prospective du contexte global.

Le concept d'exploitation et d'agencement «Place de la gare» vise à optimiser la coexistence des transports publics, de la mobilité douce et des transports de livraison de marchandises. Le quartier résidentiel Wil ouest, qui jouxte la gare, et le carrefour de la place de la gare seront également inclus dans le projet. La mobilité douce étant la première priorité, l'infrastructure correspondante sera examinée (systèmes d'orientation, emplacement des passages pour piétons...).

Le concept «Sécurité sur le chemin de l'école» vise à sécuriser davantage les principaux itinéraires empruntés par les écoliers à Wil. Il existe déjà des liaisons piétonnes et cyclistes directes entre les principaux points de départ et la gare de Wil. Ce réseau est constamment élargi, comme en témoigne la nouvelle liaison pour la mobilité douce entre la gare et l'école cantonale.

Grâce à la rénovation des trois installations B+R de la gare, mises en conformité avec les normes actuelles, la gare de Wil dispose désormais de 770 places de stationnement vélo, pour la plupart couvertes. En fonction de la demande, ces installations sont constamment agrandies ou adaptées.

Divers systèmes d'orientation aident les piétons et les cyclistes. De plus, les cyclistes sont admis au passage souterrain et à condition de rouler à l'allure du pas. Les marquages tactiles et visuels ainsi que les ascenseurs facilitent les déplacements des personnes à mobilité réduite sur le site de la gare.

Transports publics

La gare de Wil permet d'accéder à plusieurs modes de transport: trains de quatre liaisons ferroviaires, six lignes de bus urbain et dix lignes de bus régional ou CarPostal, emplacements pour véhicules Mobility et pour taxis.

Dans le cadre de l'introduction du nouveau concept de bus urbain en 2009, les six lignes radiales ont été transformées en trois lignes diamétrales, et un départ toutes les 15 minutes a été instauré sur toutes les lignes de bus urbain, sauf le matin. Suite aux améliorations ainsi obtenues, l'offre de bus sera encore optimisée. Un nouvel examen du concept de bus urbain a été réalisé à cet effet au printemps 2010, entraînant la mise en œuvre de trois mesures supplémentaires privilégiant les bus pour améliorer la stabilité des horaires.

Après le service en journée du bus urbain, un service de taxi est proposé le soir (de 20h à 23h15 en semaine, de 20h à 00h15 le week-end): Moyennant un supplément de trois francs, tout détenteur d'un ticket de bus valable peut se faire conduire en taxi du soir de la gare jusque chez lui. Ce service permet d'assurer que les personnes arrivant par des trains plus tardifs puissent facilement rentrer chez elles. L'extension des horaires de service des bus urbains et du taxi du soir est prévue à l'occasion du changement d'horaire 2011/2012.

À la gare de Wil, des panneaux d'affichage statique informent les voyageurs. Ils seront prochainement remplacés par un panneau d'affichage dynamique, déjà budgétisé, qui renseignera en temps réel sur tous les départs et retards des trains, bus et cars postaux.

À la gare, l'espace «ShopWil» propose des offres annexes standardisées, telles qu'un magasin avec, un magasin Melectronics, une librairie, un service rapide clés et cordonnerie et une succursale Denner.

Trafic motorisé

La structure basique de la ville Wil repose sur des axes radiaux d'accès. Des mesures fonctionnelles et architecturales doivent permettre, à l'avenir, de revaloriser ces axes pour en faire des espaces urbains propres à remplir leur rôle principal de structure basique du développement ultérieur de la ville. L'aménagement futur de ces routes et la gestion des flux sont en cours d'élaboration dans le cadre de différents concepts d'exploitation et d'agencement qui privilégieront le principe de la coexistence des diverses exigences d'utilisation. La plupart des quartiers d'habitation bénéficient aujourd'hui déjà de mesures de modération du trafic, telles que les zones 30.

Par sa planification des transports axée sur l'offre, la ville de Wil développe l'infrastructure des transports en tenant compte des limites de charge actuelles de l'environnement urbain. Dans ce cadre, l'accent est mis en particulier sur:

- La concentration du développement du milieu bâti aux endroits bien desservis par les TP
- Le rééquilibrage de la circulation en faveur des transports publics et de la mobilité douce
- Une gestion des flux compatible avec les zones d'habitation, par le ralentissement et la fluidification du trafic

Pour le TIM, l'accès à la gare est possible du côté nord comme du côté sud. On y trouve 429 places P+R et 39 places K+R. L'offre de parcage et sa gestion via la limitation de la durée de stationnement et les taxes de parcage sont utilisées comme instruments de régulation, dans l'esprit de la planification des transports axée sur l'offre.

Quels sont les principaux avantages pour la clientèle?

Le développement continu des transports publics et l'optimisation constante des accès à la gare pour la mobilité douce facilitent l'accès aux transports publics et améliorent ainsi l'attractivité des moyens de transport écologiques. La rénovation de l'installation B+R a fortement contribué à cette amélioration. Aujourd'hui, les vélos sont plus faciles à garer et à accrocher, à proximité immédiate de la gare. De plus, depuis les quartiers, on peut se rendre à la gare par des itinéraires sécurisés et directs.

Grâce au développement futur de la place de la gare et de l'allée dans le cadre du projet «Slow Motion», cette optimisation constante sera poursuivie. Ce projet vise à ralentir la circulation autour de la place de la gare et à adapter la gestion des flux et l'organisation de la gare routière. De plus, les piétons et les cyclistes disposeront de davantage d'espace. Le toit de la future gare routière rendra les correspondances plus agréables par mauvais temps.

Globalement, le projet «Slow Motion» améliorera la convivialité de la gare et le confort des voyageurs.

Plan du réseau



Plan du réseau des lignes de bus urbaines, régionales et CarPostal (source: ville de Wil)



Développement territorial (aménagement territorial, urbanisme, architecture)

Développement local ou urbain

Wil compte aujourd'hui environ 18 000 habitants. Après la création de la communauté de communes avec Bronschhofen, prévue pour le 1^{er} janvier 2013, ce chiffre passera à environ 23 000. Centre d'une région comptant quelque 100 000 habitants, Wil est une zone d'interaction tant avec la ville de Saint-Gall qu'avec l'agglomération de Zurich. Sa gare est par conséquent une importante plaque tournante des transports publics. Dès 1852, la ville de Wil s'est efforcée de raccourcir les distances. Ainsi, la municipalité a subordonné sa participation financière à la construction de la ligne ferroviaire Winterthur – Saint-Gall à la condition de réaliser la gare à moins de 1000 pas de l'église Saint-Pierre et donc proche de la vieille ville.

Des deux côtés de l'avenue de la gare, qui relie la gare à la vieille ville, distinguée en 1984 par le Prix Wakker, des bâtiments destinés à l'habitation et au commerce ainsi que des édifices publics ont été construits. L'aménagement de la zone piétonne Obere Bahnhofstrasse en 1998 a créé des conditions plus agréables pour le shopping au centre-ville.

Les espaces situés des deux côtés de la gare devraient servir à l'extension urbaine du centre-ville. Le concept de développement de la ville et le plan directeur communal prévoient de conférer à cette zone un caractère représentatif, de créer de l'espace pour le secteur tertiaire, en pleine croissance, et de promouvoir l'habitat urbain. L'objectif est d'augmenter la convivialité et la sécurité des lieux publics et d'améliorer les liaisons piétonnes et cyclistes entre le secteur de la gare et les quartiers adjacents. Ce changement structurel s'accompagne de conseils et de soutien pour les propriétaires fonciers privés ainsi que de la préparation et du suivi des modifications de zonage, des plans de quartier et des procédures d'assurance qualité.

Urbanisme et architecture

Telle qu'elle est aujourd'hui, la place de la gare date des années 1990, tout comme le parking couvert de la gare et la galerie marchande «ShopWil». En 1998, la construction de la salle des fêtes à côté de la gare a permis la réalisation d'un parking souterrain sous la place de la gare, facilitant ainsi l'accès pour le TIM.

Le projet «Slow Motion», sorti vainqueur d'un concours de projets pour le réaménagement de la place de la gare et de l'allée de la gare, vise à valoriser les lieux publics pour en faire des espaces urbains conviviaux tout en assurant le confort des correspondances. Cette approche se retrouve également dans l'un des projets clés du projet d'agglomération «Regio Wil», dont le but est d'élargir le centre-ville de Wil et de conférer un caractère urbain à cette zone. La qualité actuelle des correspondances courtes sera complétée par une conception de qualité propre à créer un lien identitaire avec le centre-ville.

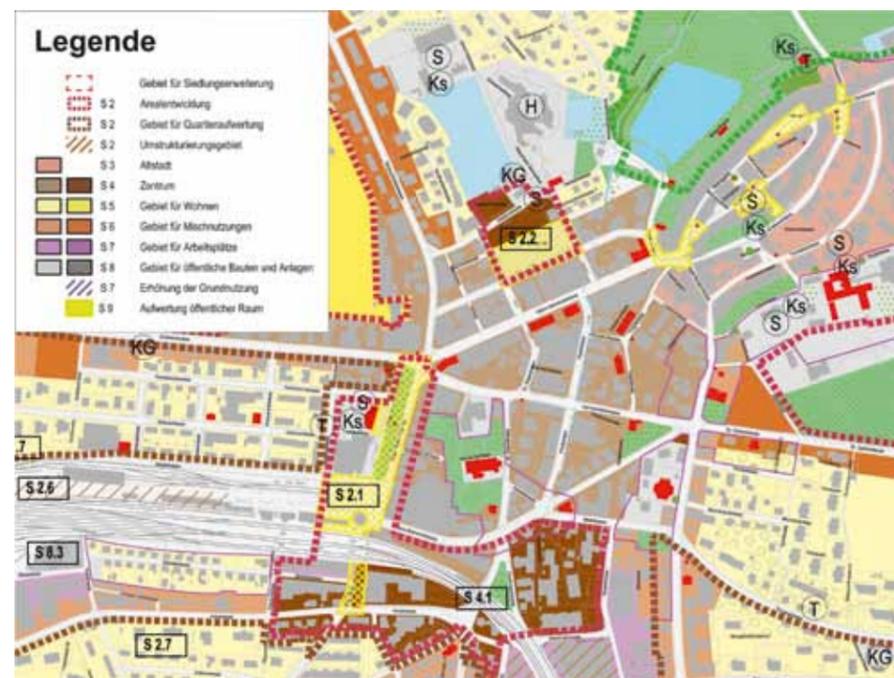
La gare routière vise à améliorer la qualité des correspondances et de l'accueil en créant des accès à la gare et des espaces d'attente bien abrités pour les usagers des bus. L'optimisation de la disposition des bus sur le parvis de la gare doit faciliter l'orientation des voyageurs, mais aussi améliorer les processus des exploitants.

L'impact sur le plan local / régional est-il positif?

L'optimisation de la gare de Wil est liée à différents éléments d'importance variable dans le domaine de la construction, de la conception et de l'exploitation, coordonnés entre eux et mis en œuvre progressivement. Voici quelques-uns des effets positifs obtenus:

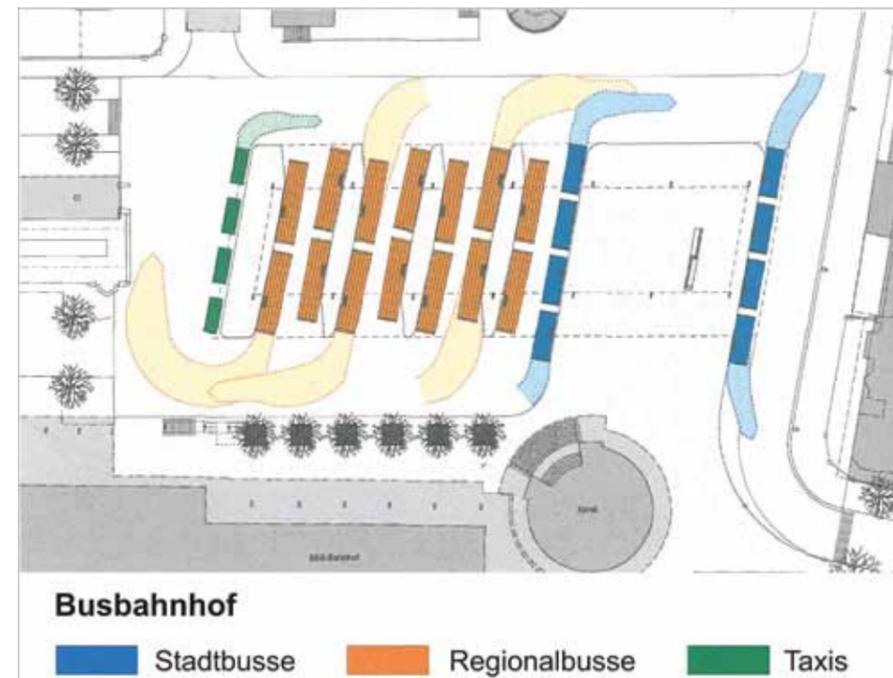
- Sur le territoire de la ville de Wil, l'optimisation du bus urbain en termes d'horaires et d'itinéraires a permis d'augmenter en 2009 le nombre de personnes transportées de 33 % par rapport à 2004.
- Les besoins en termes de stationnement vélo à l'abri des intempéries et sécurisé ont été couverts. De plus, d'autres espaces de réserve (voie 6) ont été activés.
- L'attractivité des transports publics et l'interconnexion des réseaux sont constamment améliorées: malgré un espace réduit, la gare de Wil peut proposer tous les jours quelque 20 000 correspondances dans le cadre des transports publics. L'optimisation des itinéraires et des horaires des bus urbains a permis de réduire les temps d'attente.
- Également reconnue dans la région, l'importance du nœud de communication Gare de Wil est un élément essentiel du projet d'agglomération adopté, qui prévoit notamment l'instauration d'une centrale de mobilité ou encore le développement des lignes de transports publics.
- De nombreuses liaisons pour la mobilité douce ont été inscrites dans les plans et réalisées, et des lacunes du réseau, comme la liaison entre la gare et l'école cantonale, ont été comblées.

Extrait du plan directeur



Extrait du plan directeur du secteur de la gare (source: ville de Wil)

Gare routière: projet «Slow Motion»



Gare routière: projet «Slow Motion» (source: ville de Wil)

Réseau de mobilité douce



Extrait du réseau de mobilité douce de la ville de Wil (source: ville de Wil)



Processus (innovation et organisation)

Processus et assurance qualité

Instrument de gestion stratégique et directive de planification pour l'urbanisme, le concept de développement de la ville a été élaboré dans le cadre d'un processus de longue haleine. En 2009, le parlement de la ville en a pris acte et s'en est félicité. Les aspects pertinents pour la planification ont ensuite été intégrés au plan directeur communal. Comme d'autres instruments communaux, tels que le concept «Optimisation du bus urbain de Wil» ou l'ensemble de mesures «Veloinitiative», et comme le projet d'agglomération Regio Wil, ce plan comporte ou intègre de nombreuses mesures visant à valoriser le site de la gare d'un point de vue urbanistique, à assurer un développement durable du trafic et à maîtriser le volume croissant du trafic. Les mesures locales concernant le secteur de la gare de Wil se basent donc sur des stratégies et concepts urbains généraux.

Les objectifs régionaux de développement et le développement urbain communal sont coordonnés entre eux, notamment pour ce qui est de la densification du bâti pour l'habitat et le travail, et bénéficient du soutien du canton.

L'actuelle révision du plan d'aménagement local actualisera les instruments d'aujourd'hui et les adaptera à une densification intérieure de qualité. Dans le cadre du projet d'agglomération, les projets d'infrastructure sont évalués en fonction de leur efficacité régionale ou communale. La municipalité de Wil a intégré les investissements nécessaires dans la planification des investissements à moyen et long terme et affecté les projets aux différentes législatures.

Parties prenantes

Pour réaliser ces mesures et projets (voir graphique ci-dessous), la collaboration avec de nombreux partenaires, mais aussi avec les personnes directement concernées, est – et a toujours été – un facteur essentiel. En raison de la diversité des projets, différents acteurs participent à leur mise en œuvre.

Ainsi, le concept d'exploitation et d'agencement de la gare routière et du quartier résidentiel Wil Ouest, en cours d'élaboration, exige à lui seul la collaboration et la participation des CFF, des Chemins de fer Frauenfeld-Wil, de WilMobil, de CarPostal, de la police cantonale, de l'association de quartier Wil Ouest, du canton de Saint-Gall et de Wiler Parkhaus AG. D'autres partenaires majeurs dans le cadre du projet d'agglomération sont la Confédération et l'association Regio Wil, responsable du projet.

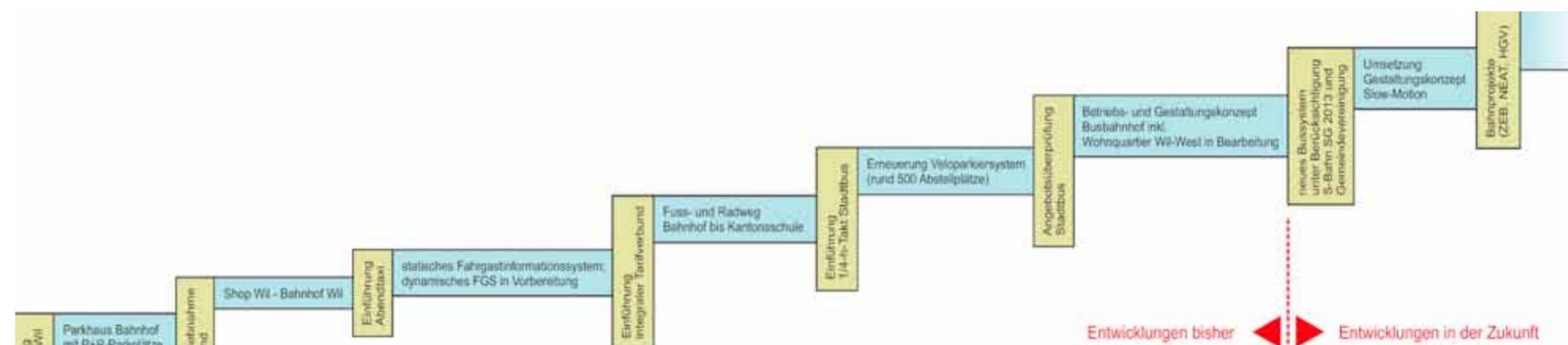
L'information du public est assurée par le chargé d'information de la ville de Wil, sous forme de communiqués et d'informations de presse ainsi que via le site Internet de la ville.

En quoi ce projet est-il novateur?

Wil se positionne comme centre majeur entre Winterthur et Saint-Gall. Les communes environnantes contribuent également à sa fonction de centre régional. La volonté d'une coopération régionale et la focalisation sur un centre sont particulièrement remarquables, comme en témoigne, entre autres, le projet d'agglomération Wil auquel participent 14 communes et les cantons de Saint-Gall et de Thurgovie. La focalisation de toute une région sur la ville de Wil a également contribué à renforcer la gare dans sa fonction de nœud de communication régional.

La ville de Wil montre qu'elle a compris depuis bien longtemps l'importance des transports publics, de la mobilité douce et de leur combinaison. Au travers de nombreux projets et mesures d'importance variable mais toujours reliés et coordonnés entre eux, un processus constant d'optimisation est engagé. Régulièrement, l'offre est adaptée aux besoins actuels. Grâce aux itinéraires courts et directs, aux correspondances faciles, aux installations B+R sécurisées et à une offre de transports publics de qualité, les modes de transport écologiques sont durablement renforcés.

Processus d'optimisation



La commune de Wil enrichit progressivement son offre de mobilité douce et valorise ainsi son nœud de communication. Ce processus d'optimisation s'effectue en étroite coopération avec toutes les parties prenantes et parties concernées.

Impressions



L'allée de la gare et le bâtiment de la gare (photo: Kontur)



Place de la gare avec car postal et bus local (photo: Kontur)



Installation B+R (photo: Kontur)



Nouvel accès à la gare pour la mobilité douce (photo: Kontur)