

Objectif gare

Construire, agrandir et développer les gares – Septembre 2014



Gare de Berne : Les gares sont des carrefours, des lieux d'accueil, des points de rencontre et des espaces de vie.

Nouvelle gare, nouvel espace urbain

La gare est la plaque tournante des transports d'une ville. Les correspondances entre les trains et les autres moyens de transport public doivent être efficaces, en particulier aux heures de pointe lorsque des milliers de personnes se dirigent en même temps vers le même lieu. La croissance du trafic prévue d'ici à 2030 requiert en de nombreux endroits une transformation des gares ainsi qu'un réaménagement considérable de l'environnement urbain.

Il règne dans les gares un va-et-vient continu : les pendulaires se bousculent sur les quais ou se précipitent dans un tram et un bus, les taxis défilent, les cyclistes se fau-

filent au milieu du flux. Comment faire en sorte que les voyageurs puissent changer de moyens de transport le plus sereinement possible ? Pour que l'ensemble de ce système fonctionne, trois critères interdépendants doivent être remplis : chaque type de transport doit disposer d'un espace suffisant, les chemins piétons de la ville doivent être parfaitement reliés à ceux de la gare et le flux des voyageurs entre la gare et la ville doit se déplacer et se répartir correctement. Ce qui semble facile de prime abord se révèle souvent très complexe en pratique. En effet, ces conditions doivent pouvoir s'appliquer dans un environnement densément construit et fréquenté.

Suite en page 4 →

Editorial

Chères lectrices, chers lecteurs,

Une gare attrayante est un atout majeur pour une ville et sa région. Par « gare », il faut comprendre plus que les bâtiments, les passages, les quais et les voies. On ne peut pas mettre sur pied une gare fonctionnelle sans envisager un projet de grande envergure. En effet, contrairement à des îlots, les gares sont reliées en de nombreux endroits à l'espace environnant. Ce sont des nœuds de communication centraux où convergent tous les moyens de transport. Une gare est aussi le lieu d'arrivée dans une ville. Enfin, les gares constituent le cœur du développement urbain (et de la densification). Dans nombre de communes, des nouveaux quartiers résidentiels et d'affaire apparaissent sur des espaces jusque-là inutilisés derrière les gares. La volonté de transformer les environs d'une gare peut ainsi émaner de différents acteurs tels que les sociétés ferroviaires, la ville, les entreprises de transport urbain ou les promoteurs immobiliers. Tous étant reliés à la gare, chaque partie impliquée est tenue de collaborer afin d'obtenir la meilleure solution possible. Dans cette édition, nous allons regarder de plus près les interactions entre ville et gare à l'aide d'exemples pratiques et montrer comment celles-ci peuvent évoluer ensemble.

Ralph Bächli
Expert responsable gare
Basler & Hofmann, Lausanne



Voyageurs à l'étroit sur les quais de Lausanne : les futurs passages souterrains devront permettre aux pendulaires de bien se répartir sur les quais et d'éviter les cohues le long de ceux-ci.

Guider et attirer

Au sein de l'ensemble du système des transports aux abords d'une gare, celle-ci a la tâche principale de « capter » les flux importants de personnes aux bons endroits, de les guider rapidement vers leurs destinations et de les répartir de manière uniforme sur les quais. L'exemple de Lausanne montre qu'un petit coup de pouce s'avère parfois utile.

Les quais: un défi

D'ici 2025, l'offre de places assises dans les trains devra être doublée entre Lausanne et Genève. La gare de Lausanne devra ainsi

gérer deux fois plus de voyageurs. Les quais représentent le plus grand défi : en raison de l'ancienneté du hall et des bâtiments avoisinants, ceux-ci ne peuvent être suffisamment élargis. Il sera donc difficile d'accueillir tous les voyageurs à l'avenir. Il faut également éviter que ces derniers ne s'agglutinent au point de franchir les lignes de sécurité. Pour exploiter au mieux la surface des quais, les usagers doivent se répartir sur ceux-ci sur toute la longueur des trains en gare. Inversement, les voyageurs qui arrivent doivent quitter rapidement les quais par la sortie la plus proche et éviter de circuler à cet endroit. À cet effet, la gare de Lausanne a décidé de construire un vaste réseau souterrain sous les voies comprenant trois passages et deux liaisons longitudinales. Les voyageurs rejoindront ainsi aisément les chemins piétons de la ville. Si les trois passages « ouest », « central » et « est » sont empruntés de manière uniforme, les pendulaires pourront ainsi se répartir correctement sur les quais. Pour ce faire, il faudra trouver des moyens pour guider et attirer les voyageurs dans le bon passage sous-voie. Les arrêts des transports publics joueront ici un rôle essentiel.

Du métro au quai

Le métro de Lausanne est l'un des moyens de transport les plus utilisés pour rejoindre la gare. La ville prévoit actuellement la construction d'une ligne de métro supplémentaire, avec un arrêt dans la gare même de Lausanne. À l'avenir, la station de métro

existante sera directement reliée au souterrain « est ». La nouvelle station, elle, se trouvera le plus à l'ouest possible et sera dotée d'une rampe la reliant au passage « ouest ». Plusieurs études ont démontré que, sans cette rampe, une majorité des usagers du métro utiliseraient le passage central déjà fortement fréquenté. Cela entraînerait une surcharge du quai central. En revanche, la rampe reliant le passage « ouest » guidera la majorité des usagers du métro vers l'ouest. Des surfaces d'exploitation telles que des commerces pourront également servir à attirer les voyageurs dans la bonne direction. À Lausanne, des magasins prisés ouvriront leurs portes à proximité du passage « ouest ». Tous ces moyens permettront de répartir les voyageurs de manière homogène entre les différents passages et de garantir ainsi la sécurité sur les quais.

Projets actuels de planification des transports près de gares

- Concept d'exploitation et d'aménagement de la Bubenbergplatz à Berne
- Planification-test de l'extension latérale de la gare de Berne
- Concept d'exploitation et d'aménagement à Altstetten
- Planification-test de la nouvelle place de la gare d'Oltten
- Étude sur l'urbanisme et la circulation de la gare de Thoun, zone de la Seefeldstrasse
- Expertise avec conception du projet de la gare souterraine de Genève Cornavin
- Avant-projet et projet l'ouvrage de l'extension de la gare de Lausanne

Interlocutrice

Fabiana Kappeler
T 044 387 12 58
fabiana.kappeler@baslerhofmann.ch

Quelle place de la gare pour Olten ?

La gare d'Olten est un nœud important de communication, que ce soit en matière de trafic ferroviaire national ou de réseau de bus régionaux. L'objectif de la planification-test était de montrer l'importance de la gare tout en proposant une entrée attrayante et pratique dans la ville.

Grande gare, petite ville

Quel usager des chemins de fer fédéraux ne connaît pas Olten sans même l'avoir visitée ? La ville possède une gare de correspondance centrale au sein du réseau ferroviaire suisse. Avec ses 80 000 voyageurs quotidiens, elle compte parmi les 20 plus grandes du pays. Elle sert également de carrefour aux bus régionaux. Près de la gare, le trafic émanant des transports publics et individuels est par conséquent important. Face à une telle circulation, la place de la gare de cette ville de 18 000 habitants doit être repensée. Dans le cadre d'un projet pilote, la ville d'Olten, le canton de Soleure et les CFF ont donc chargé quatre équipes d'élaborer un nouveau plan pour la place. À quoi ressemblera la grande gare de la petite ville ?

Une place mieux adaptée

L'organe de suivi a retenu les projets proposés par l'équipe van de Wetering (urbanisme), Basler & Hofmann (transport) et Hager Partner (paysage). Cet organisme prévoit notamment d'offrir à la ville une nouvelle place de la gare adaptée au trafic et à la taille de la commune. Olten devien-

dra alors un épicerie accueillant et servira de point de départ et d'arrivée aux voyageurs. La place de la gare sera conçue comme un espace urbain s'ouvrant sur la ville. Olten véhiculera ainsi l'image d'une ville attrayante avec une gare (et non l'inverse). L'élément central du projet est un imposant bâtiment qui mènera les voyageurs directement vers le souterrain principal, celui-ci devant être élargi d'ici à 2025. Cette bâtisse divisera la place en deux avec, d'un côté, la place de la gare et, de l'autre, le terminus des bus, idéalement situé pour « alimenter » un futur passage souterrain ou supérieur au nord. Le souterrain principal débouchera directement sur l'Aar, mettant ainsi en valeur le caractère particulier de la « gare sur l'eau ».

Une opportunité pour la ville

Les alentours de la gare d'Olten subissent de gros changements tels que la planification de nouveaux logements et bureaux, l'ouverture d'une nouvelle voie de dégagement et l'extension de la gare à partir de 2025. La « ville des chemins de fer » profite de cette période de mutation pour donner un nouveau visage à la place de la gare, sa carte de visite, qui soit à la fois fonctionnelle et esthétique.

Interlocutrice

Ulrike Huwer
T 044 387 12 27
ulrike.huwer@baslerhofmann.ch

La gare actuelle d'Olten : à l'aide d'une planification-test, un nouveau concept d'entrée dans la ville a été développé.



« La gare est un espace de vie »

Les gares sont souvent l'estampe des villes et communes. Les transformations dans et autour d'une gare donnent ainsi l'opportunité de développer l'espace urbain. Rencontre avec Anne-Lene Mage, urbaniste chez Basler & Hofmann.



Quelles sont les difficultés au niveau de l'aménagement urbain autour d'une gare ?

Lorsqu'une gare se transforme, il faut faire en sorte que le trafic et la vie urbaine puissent continuer de fonctionner sur un espace réduit. Une gare n'engendre pas que du trafic, c'est aussi un espace de vie.

Quels peuvent être les facteurs à l'origine du développement d'une gare ?

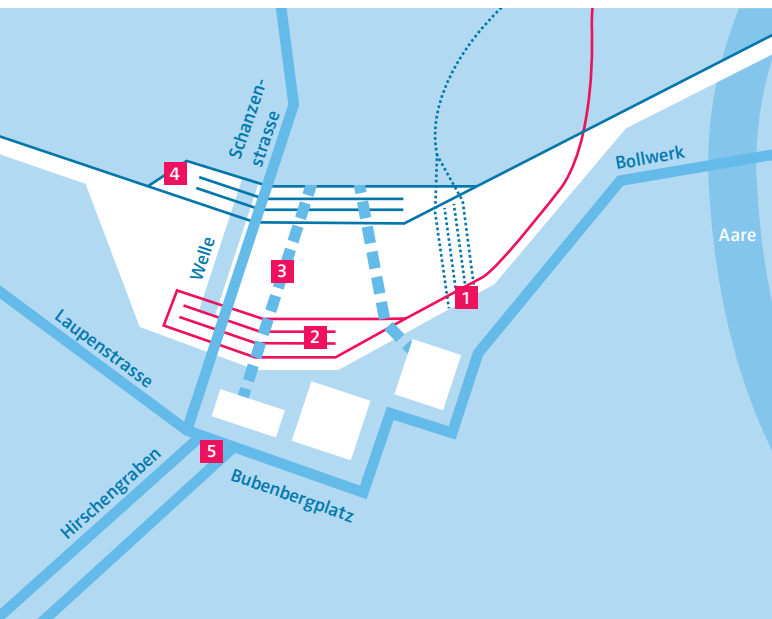
Cela peut être dû à un manque de capacité, des nuisances sonores ou des problèmes sociaux dans les lieux publics. Réaménager l'espace urbain peut permettre de découvrir le potentiel de développement d'une gare. Depuis la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et la densification intérieure qui en découle, les gares sont devenues un point de mire. Sises au centre des villes, elles possèdent souvent des terrains en friche inutilisés.

À quoi les communes doivent-elles faire attention ?

Il faut considérer la transformation d'une gare comme une opportunité. Les gares offrent des espaces exploitables dont le rayonnement atteint les zones d'habitation avoisinantes. Industries, logements, installations publiques ou restaurants : tous ont un intérêt à se trouver près d'une gare bien conçue. Les gares servent également de points de rencontre. Si une gare offre des services de qualité, l'ensemble du quartier s'en retrouve stimulé.

Quelle procédure faut-il privilégier ?

Procéder de manière impartiale est primordial. À cet effet, les concours d'idées et les études de faisabilité se prêtent bien. Les projets proposés sont définitivement retenus dans les plans d'affectation et directeur.



Transformation de la gare de Berne

- 1 Entrée actuelle de la gare RBS
- 2 Nouvelle gare RBS (jusqu'en 2025)
- 3 Nouveau passage ouest (jusqu'en 2025)
- 4 Extension latérale CFF (jusqu'en 2035)
- 5 Remaniement de la Bubenbergrasse avec nouvelle entrée de la gare dans le centre Bubenbergrasse

usagers doivent patienter. À l'avenir, la circulation routière ne pourra se faire qu'en ligne droite. L'espace à disposition des piétons s'en trouvera ainsi amélioré de plusieurs manières: le temps d'attente aux feux durera 25 secondes au maximum. En fermant des voies de circulation, il y aura suffisamment d'espace pour permettre aux piétons d'attendre sur le trottoir. En outre, la distance pour traverser la rue sera plus courte et plus rapide à parcourir. Cette modification du système de circulation permettra également de densifier les horaires de bus et d'ajouter une nouvelle ligne de tram. En effet, l'augmentation croissante des pendulaires nécessite non seulement un espace piéton plus grand, mais aussi des transports urbains de proximité capables de contenir plus de personnes.

La gare a la priorité

Quand le nombre de piétons en ville aura été multiplié par cinq, il faudra trouver des compromis. Pour la ville de Berne, la solution qui a été présentée publiquement en décembre 2013 consiste à réduire d'un tiers la circulation automobile sur la Bubenbergrasse. Elle sera en partie déviée vers d'autres quartiers pour lesquels les mesures à prendre sont encore en cours d'élaboration. Afin que les usagers puissent voyager rapidement et sûrement, la ville donne la priorité aux transports publics près de la gare. Une gare fonctionnelle est essentielle pour la capitale comme pour sa région.

Suite de la page 1 →

Plus de trafic: villes sous pression

Le principal facteur qui amène à analyser l'ensemble du système de transport que constitue une gare est la croissance constante du trafic ferroviaire. De nombreuses gares atteignent d'ores et déjà leurs limites de capacité – c'est notamment le cas de la capitale fédérale. A Berne, on prévoit d'ici 2030 une croissance de 45 % du nombre de voyageurs, qui s'élèvera à 375 000 par jour. Le grand projet «Zukunft Bahnhof Bern ZBB» vise à agrandir considérablement la gare. D'ici 2025, seront construits une nouvelle gare souterraine pour le RBS et un nouveau passage souterrain, le «passage ouest», sous les voies existantes, dont la largeur pourra atteindre 80 mètres. Le flux croissant de passagers a d'importantes répercussions sur l'espace urbain emprunté par les voyageurs se rendant en ville.

Repenser l'espace urbain

Les quais de la gare de Berne sont aujourd'hui accessibles via deux passages: le passage principal à l'une des extrémités des quais et le passage «Welle» à l'autre extrémité. Le nouveau passage prévu à l'ouest débouchera au milieu des quais et guidera les voyageurs vers la nouvelle entrée de la

gare Bubenbergrasse. À l'avenir, près de 40 % des voyageurs emprunteront quotidiennement le passage «ouest»: l'entrée Bubenbergrasse deviendra ainsi le deuxième accès principal de la gare de Berne. Cela représente 75 000 personnes, soit l'équivalent de la population de Saint-Gall. Telle qu'elle est aménagée actuellement, la Bubenbergrasse ne peut contenir un tel flux de personnes. D'ici l'ouverture du passage «ouest», elle devra être transformée tout en adaptant le système de circulation. Sur quatre variantes étudiées, une seule d'entre elles satisfait aux exigences.

Le pic décisif de dix minutes

Lorsqu'on réaménage un milieu urbain, l'un des facteurs décisifs est le pic de dix minutes. Celui-ci représente, en nombre de personnes, le moment de la journée où cet espace est le plus utilisé. Vers la nouvelle entrée de la gare, côté Bubenbergrasse, ce pic atteindra environ 7 200 personnes en 2030. Pour augmenter cette capacité, les temps d'attente aux feux devront être raccourcis. Cela implique une simplification du nœud de communication. En effet, plus il y a de voies de présélection, plus les phases de feu sont nombreuses et plus les

Interlocutrice

Ulrike Huwer
T 044 387 12 27
ulrike.huwer@baslerhofmann.ch

Mentions légales

Veuillez communiquer tout changement d'adresse à :
loredana.curcillo@baslerhofmann.ch

Editeur : Basler & Hofmann AG, www.baslerhofmann.ch
Rédaction : Dorothee Braun Création : Caroline Aebi
Traduction française : Julia Rippstein

Tirage : 1500