

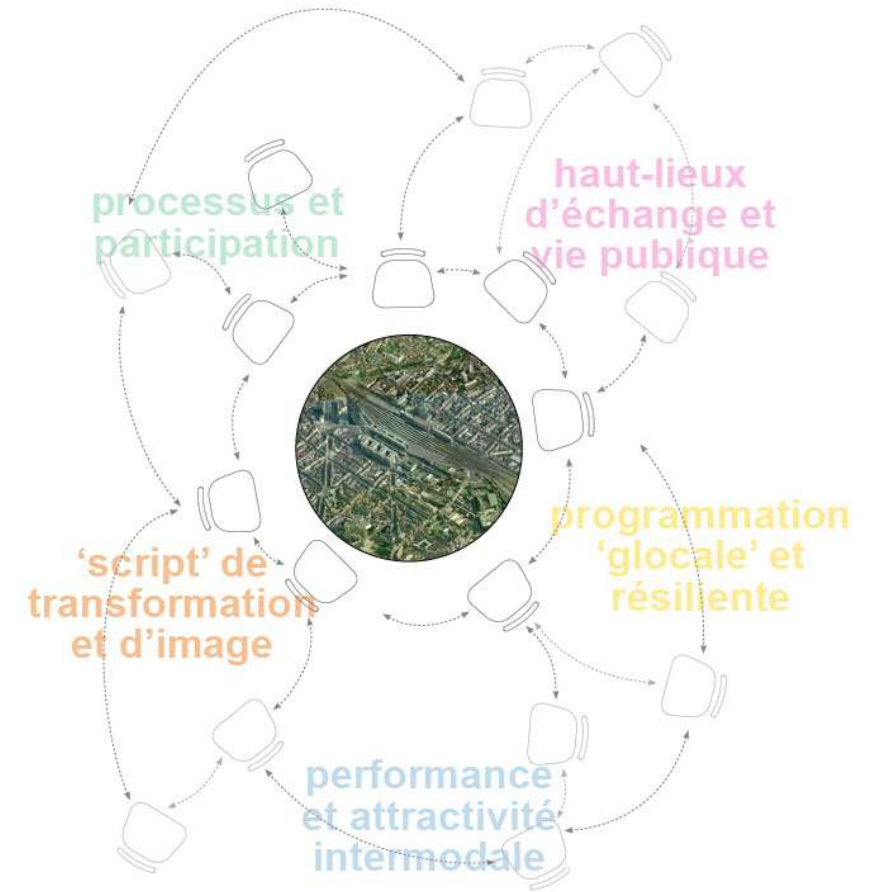
FORUM 2: BETEILIGTE UND ERFOLGSREZEPTE - DER BLICKWINKEL DER BÜROS UND BERATENDEN

Acteur·trice·s et recettes du succès – le point de vue des bureaux et
du conseil

15:20 – 16:45 h

Philippe Gasser, Ingénieur transport et urbaniste
CITEC Genève

Michael Güller, Architekt und Stadtplaner
Güller Güller architecture urbanism

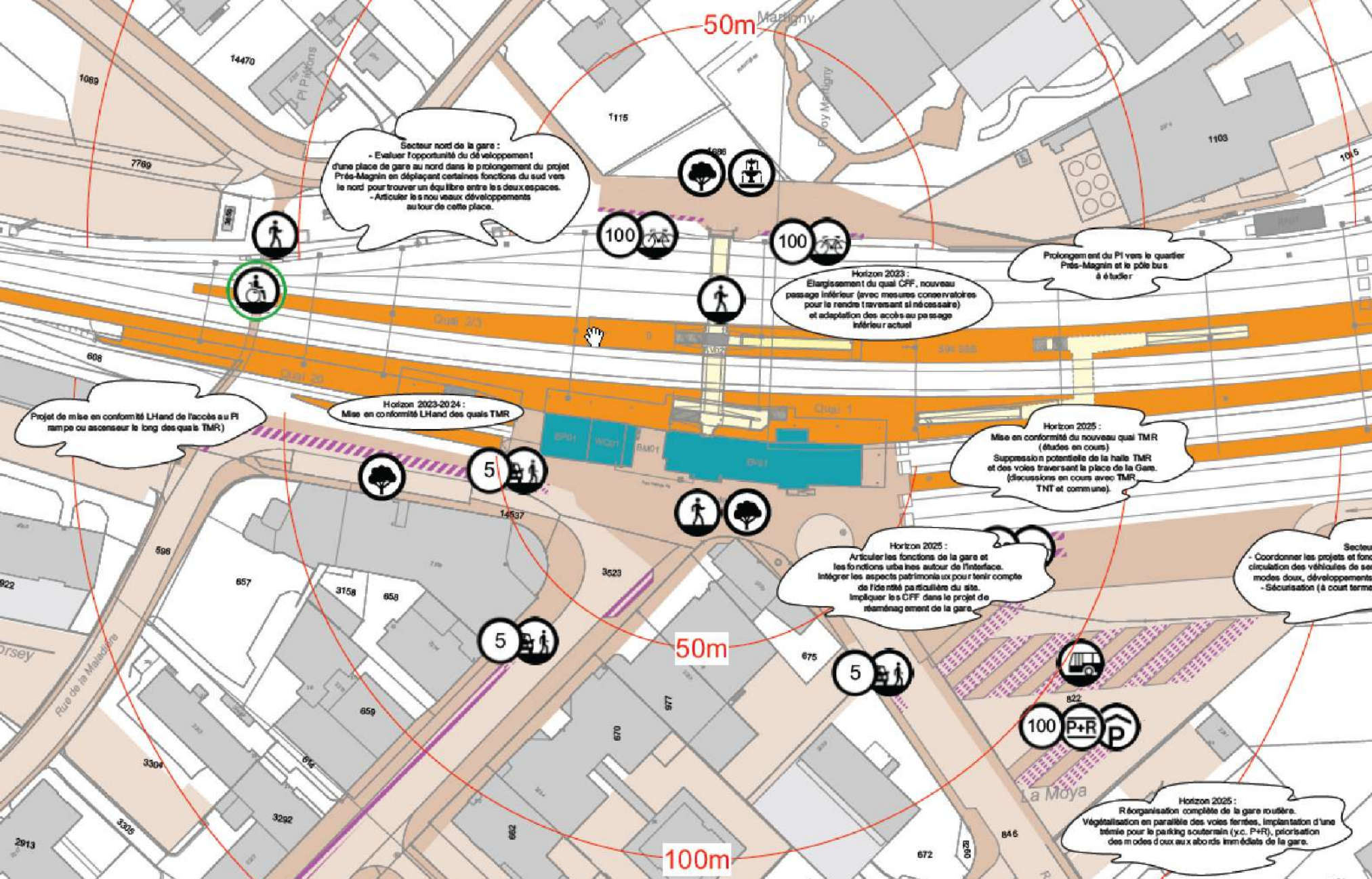


Die nachfolgende Präsentation wurde an der 1. Fachtagung Netzwerk Verkehrsdrehscheiben gehalten. Eine Weitergabe an Dritte ist nur mit Genehmigung des Netzwerks Verkehrsdrehscheiben gestattet.

QUESTIONS-CLEFS POUR UNE BONNE INTERMODALITÉ

- Quel est le point essentiel pour réussir un bon pôle d'échange ?
- Qui doit porter le projet, qui est au cœur du dispositif ?
- Faut-il penser projet ou stratégie ?
- Quels sont les principaux obstacles ou risques à une bonne intermodalité ?

QUEL EST LE POINT ESSENTIEL POUR RÉUSSIR UN BON PÔLE D'ÉCHANGE ?



Construire une vision partagée

Martigny

Démarche POD
(plan d'objectif de développement)
des CFF

EZP
(Entwicklungs-
zonenplan)

Méthode qui
facilite la co-
construction

... VERS UNE APPROCHE PARTAGÉE POUR DES AMBITIONS DIVERGENTES ET PARFOIS CONTRADICTOIRES – MARSEILLE



SNCF-R : organisation chantier

+



Acteurs divers :
programmation urbaine

+



Patrimoine : imaginaire

+



Exploitant gare : émergence signal

+



Population : opportunités au quotidien

+



Métropole : réorganisation
de l'offre TP urbains

=



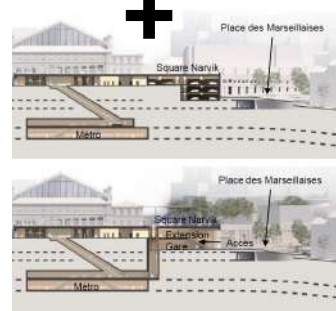
Schéma directeur MSC à 360°

+



SNCF-R : infrastructure ferroviaire

+



Métropole : ouverture de la gare

+



SNCF-immo : développement du foncier

QUI DOIT PORTER LE PROJET, QUI EST AU CŒUR DU DISPOSITIF ?



La Commune est le vrai porteur de projet

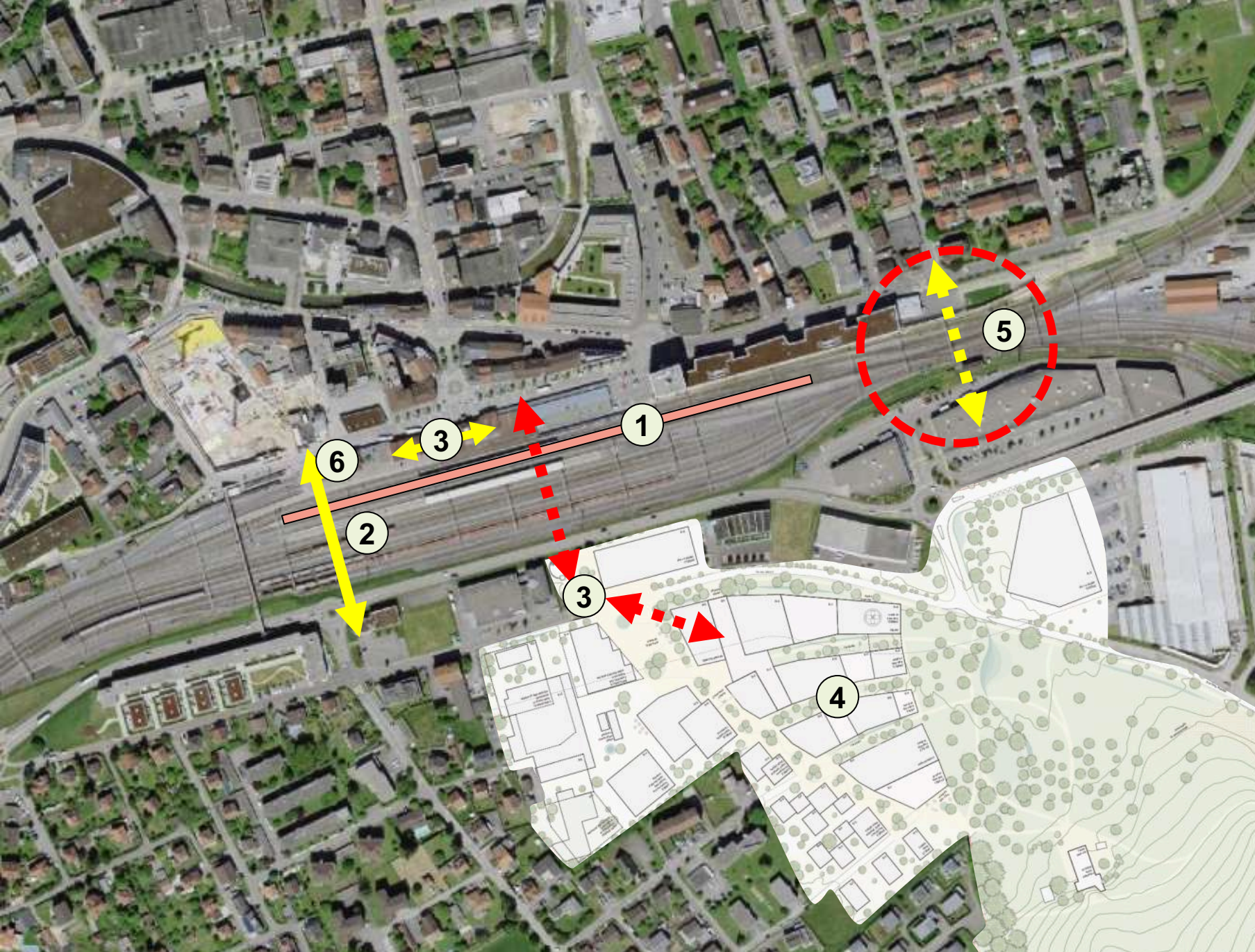
A Delémont, le porteur de projet sur la durée
= urbaniste Communal

→ 15 ans d'actions au nord :

Trafic devant la gare,
puis, modération du trafic

Puis, gare routière,
HES (Haute Ecole Spécialisée)

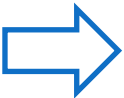
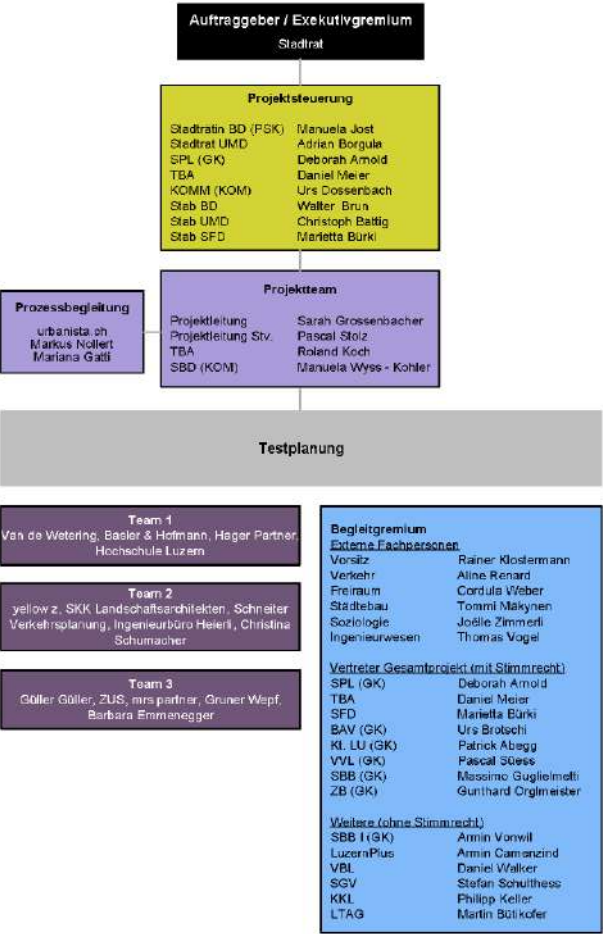
Enfin, rue sans trafic



Delémont, POD 2022
(plan d'objectif de développement),
→ Dans le futur,
améliorer les liens vers le
sud et le développer

- (1) Elargir et prolonger le quai 2/3
- (2) Construire les accès aux quais depuis la passerelle est
- (3) Résoudre besoin rampe et ascenseur au nord et au sud (PI en lien avec l'hôpital)
- (4) Mise en service de l'hôpital et premières réalisations concrètes du quartier
- (5) Réaliser la tête est du réseau ferré et y intégrer le futur passage inférieur vélo à l'est
- (6) Prévoir l'installation d'un transformateur électrique pour les besoins des bus

MÂITRE ET GARANT DES INTERFACES : LA COLLECTIVITÉ - LUCERNE

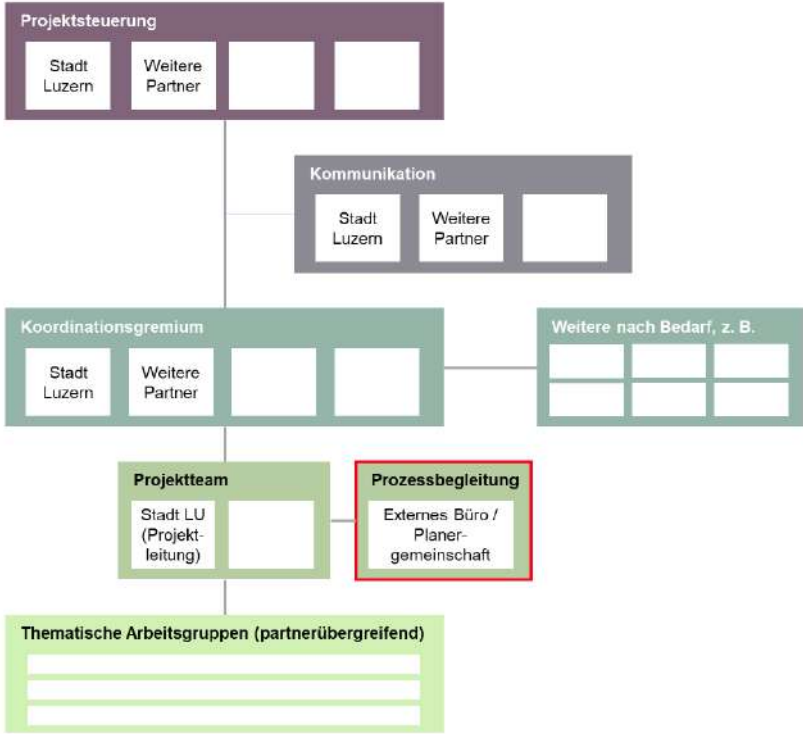
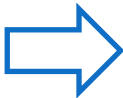


SBB: Vorprojekt DBL (2024)

Kanton LU: Gesamtverkehrsstudie (2024)

Stadt Luzern: Vertiefung PU (2021)

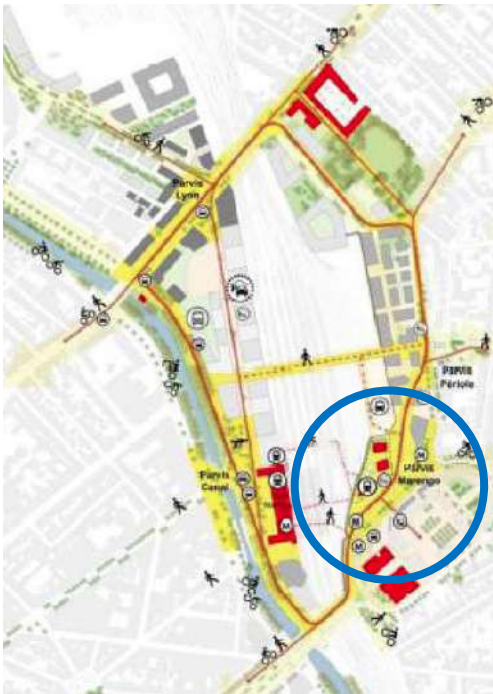
...



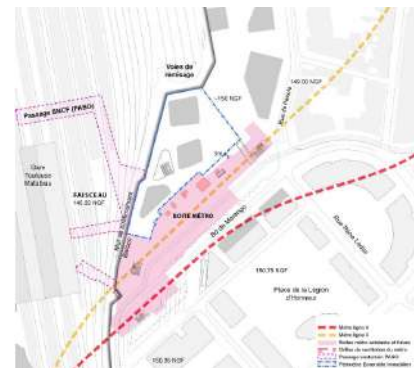
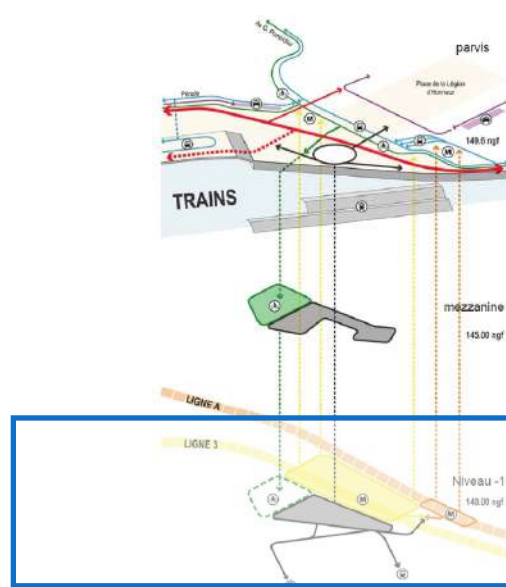
Stadt Luzern:
Testplanung Bahnhofsbereich Luzern (2020)

Stadt Luzern:
Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern (2024-2027)

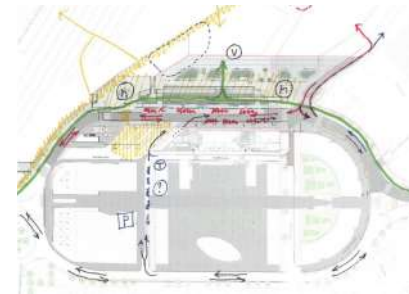
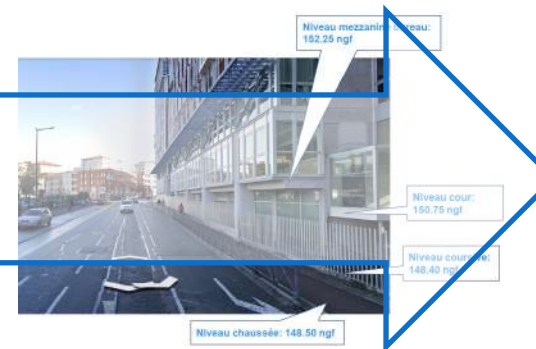
MÂÎTRE ET GARANT DES INTERFACES : LA COLLECTIVITÉ - TOULOUSE



**Ceci n'est pas un arrière !
(vision du lieu : maîtrise collectivité)**



... intégrer des invariants ...



... optimiser les interfaces ...



L'espace public (maîtrise collectivité) : lieu de rendez-vous des contraintes et désirs

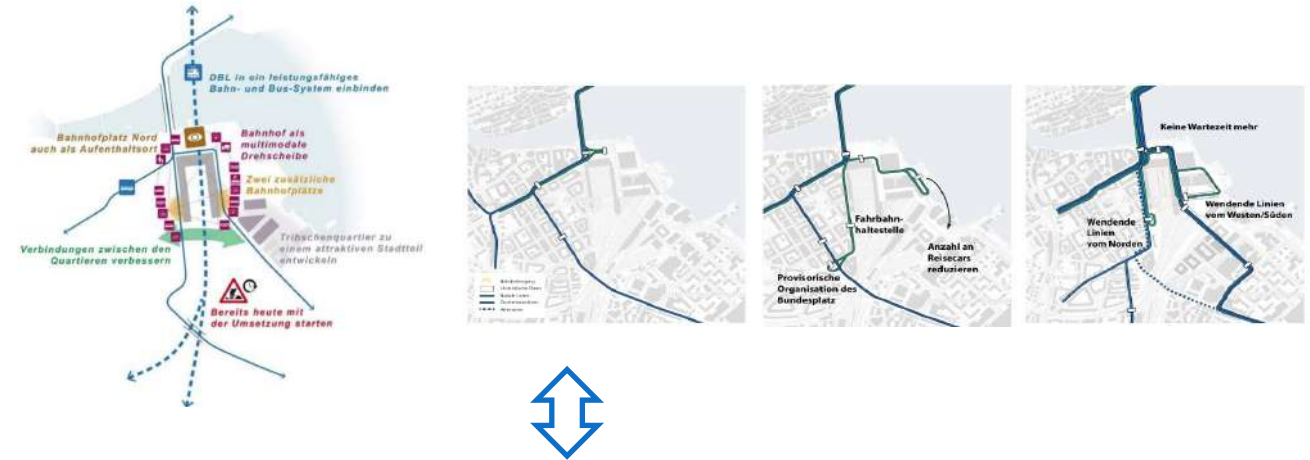
FAUT-IL PENSER PROJET OU STRATÉGIE ?

ÉVOLUTION D'UNE GRANDE INFRASTRUCTURE : PROJET **ET** STRATÉGIE

du concret, tangible, précis, communiquant



de la souplesse, force coordinatrice, proactivité, maîtrise des options



Le projet infrastructurel n'est pas figé avant sa mise en service !
Ex. désaturation du nœud ferroviaire Marseillais :

Gare hors-sol
ou gare en ville?

Position/orienta-
tion de la gare
souterraine?

Ajustements liés
aux fonctionnalités
et à l'organisation
du chantier?

Ajustements liés
aux modes constructifs
des entreprises?

2012

2017

2022

2027

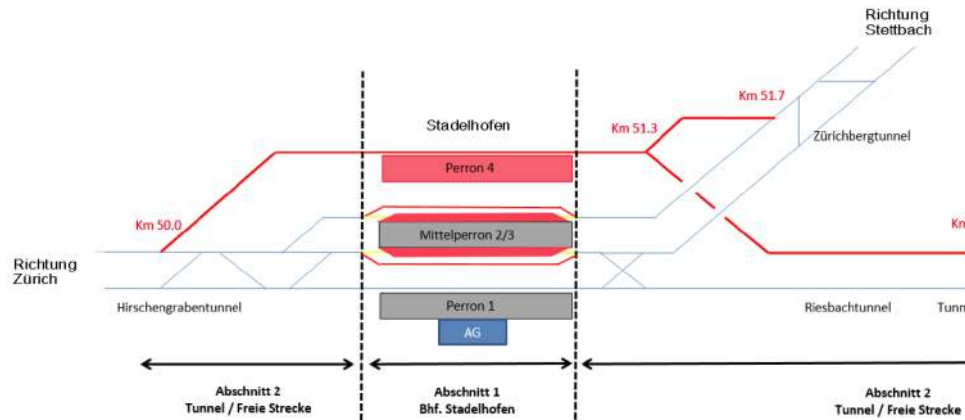


Lyon, la Part-Dieu

Entre 2009 et 2022, 4 versions du plan-guide, un document de planification ouverte, à chaque itération des objectifs adaptés

**QUELS SONT LES PRINCIPAUX OBSTACLES OU RISQUES À UNE
BONNE INTERMODALITÉ ?**

SOUS-DIMENSIONNEMENT PAR PEUR DU TRÈS LONG TERME



4^{ème} voie dans la gare Stadelhofen du S-Bahn (Zurich)

- Coûts économisés en 1990 : 50 millions
- Coûts estimés en 2018 : 800 millions !

(réalisation avec maintien de l'exploitation)



Largeur du nouvel épicerie de la gare de Marseille Saint-Charles?

- Métropole, depuis 2019 : épicerie gare d'avenir + liaison urbaine
→ 20m minimum
- SNCF / Arep 2020 : accès secondaire quais aériens
→ 8m (max. 12m)
- SNCF, DUP 2022 : accès secondaire quais aériens + liaison urbaine
→ 12 à 16m
- SNCF, AVP gare d'avenir 2024+ : épicerie gare d'avenir + liaison urbaine
→ tests largeur à venir



**Le trafic de transit
empêche le bon
fonctionnement d'un
pôle d'échanges**

Bellinzona

**Repenser le schéma
de circulation**

**Un espace apaisé et
appropriable par les
piétons devant la gare**

**Privilégier les autres
modes de
déplacement**



Genève, gare des Eaux-Vives

Repenser les
espaces publics

Repenser les espaces publics

Genève, gare des Eaux-Vives

Concevoir les bâtiments en fonction des espaces publics et non pas en fonction du foncier préexistant



AUTRES OBSTACLES ET RISQUES

- Absence de certains acteurs du processus
- Difficulté à gérer et coordonner les calendriers des partenaires
- L'attente du long-terme écrase l'action urgente d'aujourd'hui

Forum 2

ACTEUR-TRICE-S ET RECETTES DU SUCCÈS – LE POINT DE VUE DES BUREAUX ET DU CONSEIL

Entrée en la matière:

- Quel est le point essentiel pour réussir un bon pôle d'échange ?
- Qui doit porter le projet, qui est au cœur du dispositif ?
- Faut-il penser projet ou stratégie ?
- Quels sont les principaux obstacles ou risques à une bonne intermodalité ?

Conclusions:

- La commune / collectivité est le leader
- Importance d'un processus ouvert (plan-guide)
- Combiner projet et stratégie

