



# Dossier: Gare de Frauenfeld, Frauenfeld TG

## Infobox

### Fonction:

Plaque tournante régionale des TP  
Lieu de transbordement régional TIM/TP

### Modes de transport:

Trains (trafic régional et interurbain)  
RER (Turbo)  
Chemin de fer Frauenfeld-Wil  
Bus municipaux/cars postaux/  
PubliCar/bus de nuit  
Taxis

### Fréquence de transbordement:

Env. 6,5 millions/an

### Offres combinées:

342 places Park+Ride (3 emplacements)  
12 places Kiss+Ride  
5 véhicules Mobility

### Avancement du projet:

2000, gare et séparation du trafic TP/TI  
2008, études: urbanisme/P+R et signalétique  
2009, études: Rheinstrasse/carrefour  
2009, nouvelles constructions, y c. P+R, B+R

### Investissements jusqu'en 2009:

CHF 6,5 millions, gare  
CHF 120 millions, place de la Gare (séparation des courants de trafic)

### Investissements dès 2010:

CHF 12 à 15 millions, fonds publics

### Parties prenantes:

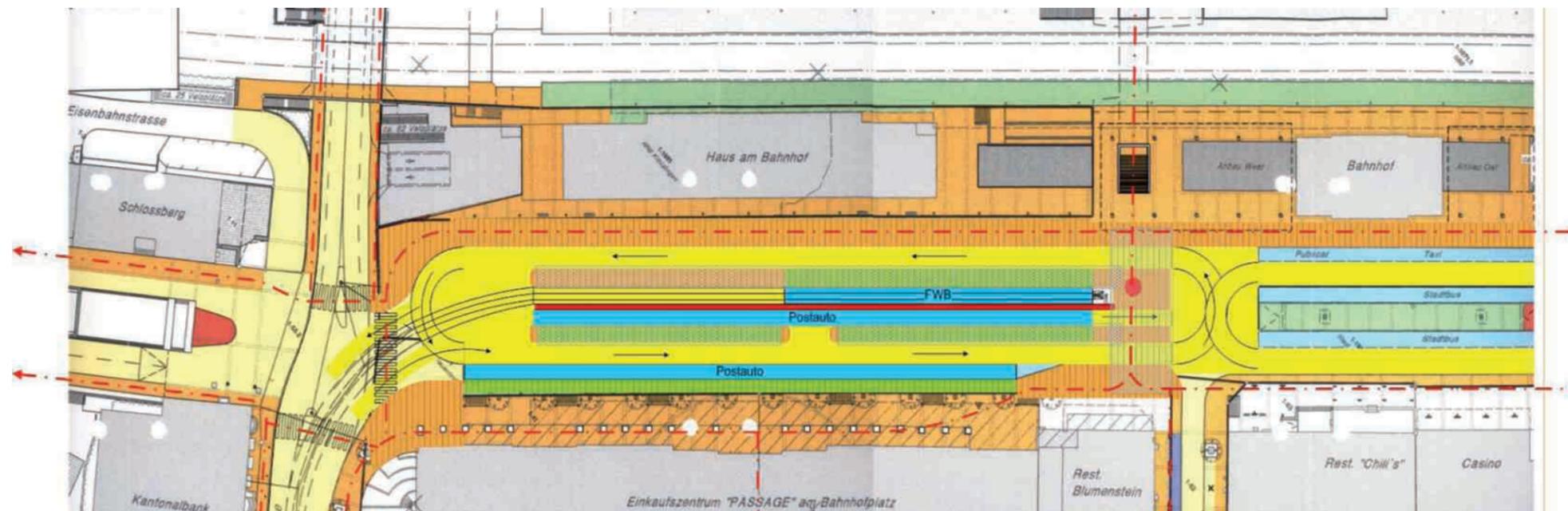
Ville de Frauenfeld  
Canton de Thurgovie  
Confédération (programme d'agglomération)  
CFF SA  
Chemin de fer Frauenfeld-Wil  
CarPostal  
Privés

## Description du projet

Plaque tournante des transports publics de toute la région, la gare de Frauenfeld joue également un rôle charnière entre le trafic individuel motorisé et les transports publics, ce qui n'a pas toujours été le cas. La configuration actuelle est le fruit des efforts consentis depuis des années par la Ville de Frauenfeld afin de garantir un développement urbain durable et de qualité. Certes, le secteur de la gare et la mobilité combinée ont toujours joué un rôle central. En 1991/92, un concours d'idées en deux étapes avait été lancé pour le secteur de la gare de Frauenfeld. Il avait été remporté par Jean-Pierre Dürig. Une perspective globale de développement avait été élaborée sur la base du projet vainqueur et d'un concept de trafic axé sur les besoins futurs. Elle a fait l'objet d'un plan directeur d'aménagement («Bahnhof 2000») définissant le cadre du développement. La construction de la nouvelle gare de Frauenfeld ainsi que la séparation des trafics de transit (rue de la Gare située en contrebas, avec le premier giratoire souterrain) et du trafic lié à l'activité qui se déploie à la gare ont jeté les bases d'un projet prometteur de plaque tournante régionale des transports publics.

L'immense succès des mesures appliquées ainsi que l'étoffement continu de l'offre nécessitent de poursuivre le développement de la place de la Gare. Un nouveau concept de signalétique dans le secteur de la gare et ses environs est prévu afin de faciliter les passages d'un mode de transport à un autre et de mieux les abriter des intempéries. En outre, un nouvel InfoPoint devrait permettre de mieux renseigner le public. La réalisation d'éléments supplémentaires du projet global (immeubles d'habitation, installations P+R et B+R) est par ailleurs envisagée. Grâce aux mesures mises en œuvre, la gare multimodale et l'offre proposée gagneront encore en qualité ainsi qu'en attrait; l'ensemble du quartier de la gare sera ainsi revalorisé.

## Plan de situation



Plan de situation actuel de la place de la Gare (source: Ville de Frauenfeld)



### Mobilité combinée

Les différents modes de transports publics se côtoient: l'arrêt des bus municipaux, d'où partent toutes les lignes de la ville, et celui du chemin de fer Frauenfeld-Wil se situent sur la place de la Gare. Les arrêts des cars postaux, du PubliCar et des bus de nuit se trouvent de part et d'autre de la place. Plusieurs passages à travers le bâtiment de la gare permettent d'accéder de manière aisée au quai 1 depuis la place de la Gare (raccourcissement de la distance à parcourir à pied). L'accès au quai 2 et à la sortie nord de la gare est assuré par un passage sous-voies central, tandis qu'un passage sous-voies secondaire permet lui aussi de rejoindre le quai 2.

Le système actuel d'information des voyageurs est clair et bien situé. Dans le cadre du réaménagement de la place de la Gare, la signalétique dans le secteur de la gare et ses alentours sera remaniée et améliorée. Il s'agira en outre de faciliter les passages d'un mode de transport à un autre et de mieux les abriter des intempéries. Par ailleurs, un nouvel InfoPoint fournira aux visiteurs et aux clients les renseignements dont ils ont besoin. Les cyclistes et adeptes du trafic motorisé individuel disposent aujourd'hui déjà d'environ 1000 places de stationnement B+R ainsi que de 342 places de stationnement P+R. Quelque 300 places de stationnement ainsi que des places Kiss + Ride sont également disponibles à proximité. Les taxis peuvent quant à eux stationner devant la gare. En raison des travaux prévus au nord des voies, un certain nombre de places de stationnement devront être supprimées. Pour combler ce manque, 280 nouvelles places de stationnement seront aménagées dans le nouveau bâtiment P+R, qui sera construit à la sortie est de la place de la Gare. Dans ce même bâtiment, 500 places de stationnement pour vélos seront en outre créées.

Au point nodal, une large palette de services et de produits (en lien avec la mobilité) sont proposés aux pendulaires, aux voyageurs et aux passants. Ainsi, le bâtiment «Haus am Bahnhof», idéalement situé, abrite des commerces très diversifiés au rez-de-chaussée, ainsi que des appartements et des bureaux dans les étages.

Des informations régulières sur les prestations en matière de mobilité sont communiquées dans la presse et à la gare. En outre, des conseils sont prodigués par l'organisation «RailFair» (parrainage de gares) et des renseignements concernant l'éventail des prestations touristiques peuvent être obtenus dans le bâtiment de la gare pendant les heures de bureau.

### Trafic motorisé

La Ville de Frauenfeld jouit d'une bonne situation sur le plan routier puisqu'elle est reliée à l'autoroute A1 par la jonction de Matzingen d'une part, et à l'autoroute A7 par Frauenfeld Ouest et Est, d'autre part. C'est en 1991 déjà qu'avait été introduit, par le biais d'un plan directeur des transports, le principe de gestion du trafic tel qu'il prévaut actuellement à la gare de Frauenfeld. Le concept de raccordement de la gare repose sur une répartition «visionnaire» du trafic de transit et du trafic lié à l'activité qui se déploie à la gare au travers de la mise en galerie souterraine – en 2000 – de la rue de la Gare et de la construction du premier giratoire souterrain au monde.

Quatre installations P+R, avec au total 342 places de stationnement, permettent de se garer avant d'emprunter les transports publics. L'offre sera étoffée dans le cadre des constructions prévues dans la zone située au nord des voies et de la nouvelle installation P+R en face de la caserne municipale. Quelque 318 places de stationnement ont été aménagées dans les parkings couverts de la «Haus am Bahnhof» et du centre commercial «Passage». Douze places de stationnement de courte durée sont à disposition des usagers près du P+R nord, et deux places de stationnement pour véhicules Mobility sont situées près du P+R Mätteli.

### Transports publics

La gare multimodale de Frauenfeld constitue la plaque tournante régionale des transports publics. De nombreux trains directs (IC et IR) s'arrêtent à Frauenfeld et offrent des liaisons interrégionales en direction de Winterthur-Zurich et du Lac de Constance à la cadence semi-horaire au moins. Ces liaisons sont complétées toutes les trente minutes par un RER à destination de Winterthur-Zurich et de Weinfelden.

La desserte par les transports publics est assurée sur le plan local par des bus municipaux (trois lignes diamétrales et deux lignes radiales à une cadence d'un quart d'heure généralement), lesquels relient les différents quartiers de la ville au centre-ville et à la gare. Sur le plan régional, les bus régionaux (dix cars postaux à une cadence minimale d'une heure) ainsi que le chemin de fer Frauenfeld-Wil (cadence à la demi-heure) prennent le relais. Un PubliCar (cours sur demande, de porte à porte) vient encore étoffer l'offre.

L'augmentation constante du trafic sur les voies réservées aux bus perturbe le bon fonctionnement des transports publics. Consciente de cette problématique, la Ville de Frauenfeld étudie des mesures à court et à moyen terme (couloirs d'autobus, arrêts sur chaussée, régulation du trafic, etc.) afin de garantir le respect des horaires.

### Trafic lent

Le plan directeur des transports de 1991 ainsi que les lignes directrices Habitat et Transport 2008 reconnaissent l'importance du trafic lent dans l'optique d'une gestion économique et durable des besoins en mobilité. Partant, une importance non négligeable a été accordée à la mise en place et à la promotion de liaisons directes, attrayantes et sûres. Les mesures mises en œuvre en 2000 (notamment séparation du trafic individuel motorisé et du trafic lent) ont entraîné des améliorations substantielles. Le réaménagement de la place de la Gare tel que prévu ainsi que la restructuration des zones avoisinantes doivent tenir compte de l'augmentation sensible des prestations de transport au point nodal et des nouveaux besoins des utilisateurs.

Le concept «Bahnhof 2000» a quelque peu amélioré la situation au niveau du stationnement des deux-roues. On trouve actuellement environ 1000 places de stationnement pour vélos et vélomoteurs. Globalement, la situation demeure toutefois insatisfaisante. Il n'est en effet pas rare que le chaos règne sur les différents parkings. Le besoin en places de stationnement sécurisées est manifeste. Le nouveau parking P+R prévu à l'extrémité est de la place de la Gare abritera 500 nouvelles places de stationnement pour vélos, dont 100 sous clés.

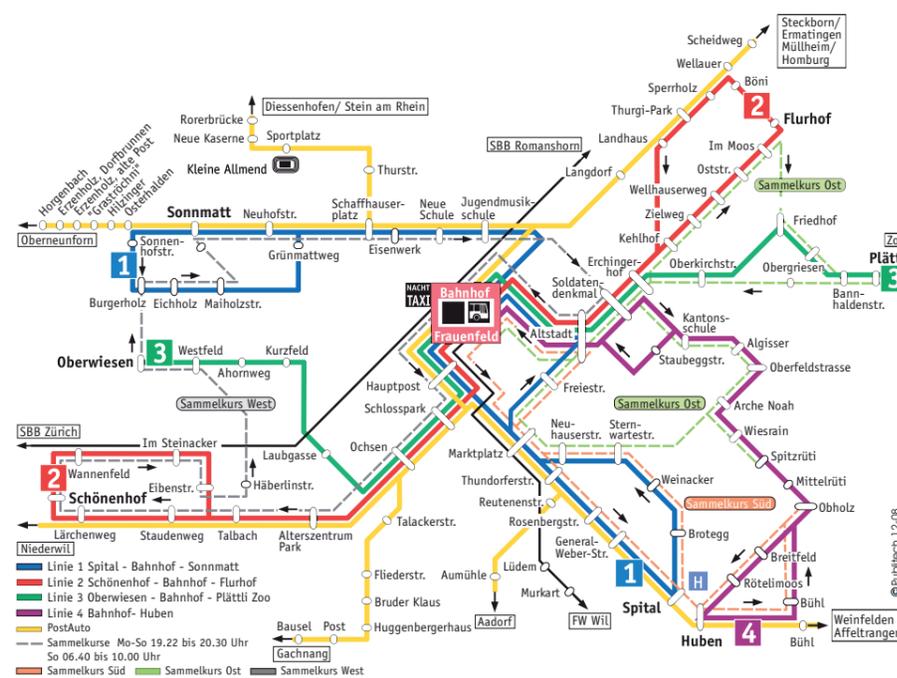
### Quels sont les principaux avantages pour la clientèle?

En 2000, le projet «Bahnhof 2000» a jeté les bases d'un développement des transports publics axé sur le développement durable. Dans un environnement agréable, tant la population que les voyageurs tirent profit de l'offre aussi diversifiée que vaste de prestations en matière de mobilité. En plus de la hausse du nombre de passagers, un transfert accru du trafic d'apport vers le vélo a été constaté ces dernières années.

L'énorme succès des mesures mises en œuvre ainsi que l'étoffement continu de l'offre impliquent de poursuivre le développement et le réaménagement de la gare. Pour la clientèle, le projet de place de la Gare en cours de planification sera intéressant à plus d'un titre:

- accès aux arrêts des cars postaux et du chemin de fer Frauenfeld-Wil améliorés et abrités
- distinction plus claire entre les différents modes et prestataires de transport locaux et régionaux
- séparation plus nette entre les piétons et les bus
- circulation des piétons améliorée
- sentiment de sécurité accru sur la place de la Gare pour tous les usagers
- davantage d'espace avec l'élargissement du trottoir devant la «Haus am Bahnhof»
- augmentation des places de stationnement pour vélos (en partie couvertes) bonne offre P+R avec accès direct à la gare.

### Plan de réseau des bus municipaux



Plan de réseau des bus municipaux (source: Ville de Frauenfeld)



### Développement local ou urbain

Chef-lieu du canton et centre régional, la Ville de Frauenfeld occupe une place prépondérante dans le canton de Thurgovie en termes de commerces, de services et de mobilité. Consciente de ce rôle particulier, elle œuvre depuis des années à un développement urbain durable et de qualité. Le secteur de la gare et la mobilité combinée y jouent un rôle porteur, comme en témoignent les lignes directrices Habitat et Transport 2008.

Différents problèmes rencontrés dans le secteur de la gare ont été abordés et en grande partie résolus dans le cadre du projet «Bahnhof 2000»: gare vétuste et non fonctionnelle dénuée de quais, fermeture des barrières perturbant quotidiennement le trafic, conditions de circulation intolérables pour les bus municipaux, les cars postaux et les piétons. L'aménagement de la gare et de ses environs s'est traduit par une augmentation de l'offre des transports publics. Grâce aux mesures mises en œuvre, la gare de Frauenfeld est devenue une plaque tournante des transports publics pour toute la région. Elle assume parallèlement une fonction charnière entre le trafic individuel motorisé et les transports publics. La ville en a largement tiré profit pour séduire de nouveaux citoyens et de nouvelles entreprises.

Le nouveau projet de réaménagement de la place de la Gare et de la zone attenante s'inscrit dans la logique des objectifs de longue date en matière de développement intérieur et de mobilité combinée.

### Urbanisme et architecture

Un concours d'idées en deux étapes portant sur le secteur de la gare a été lancé en 1991/92. Il a été remporté par Jean-Pierre Dürig. L'objectif du concours était de développer, sur la base d'un concept de circulation, une solution urbanistique réunissant bâtiments, génie civil et transports publics dans une perspective de développement globale. Celle-ci a été reprise dans le plan directeur «Bahnhof 2000» de 1995, dans lequel divers secteurs de construction ont été éliminés et les conditions-cadre pour le développement futur, déterminées. Pour la ville, cette idée de développement est tout à fait réaliste. La «Haus am Bahnhof», adjacente au bâtiment historique, ouvre la rue de la Gare sur la place de la Gare. Cette dernière crée un lieu d'accueil et de rencontre agréable. L'espace doit encore être «fermé». Il le sera avec le futur bâtiment P+R. En complément à cette vie urbaine, l'on entend renforcer la zone verte du côté de la Murg. Les aménagements doivent y être perméables. Le concept s'y rapportant a été approfondi depuis dans le cadre de mandats d'études / d'études de faisabilité et les travaux devraient débuter prochainement. En plus des immeubles d'habitation, un complexe de cinéma comprenant deux salles verra le jour près du passage sous-voies central.

L'architecture des installations planifiées dans le cadre du réaménagement de la place de la Gare doit être légère, transparente et bien intégrée.

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

Le regain d'attractivité de la ville est manifeste: le nombre de pendulaires qui la rejoignent – notamment en provenance de l'ouest – est supérieur aux pendulaires qui la quittent. Nombre d'entreprises implantées à l'ouest ont en effet transféré leur siège à Frauenfeld. En outre, la ville attire également de nouveaux citoyens. Selon l'administration communale, le raccordement aux transports public n'y est pas étranger.

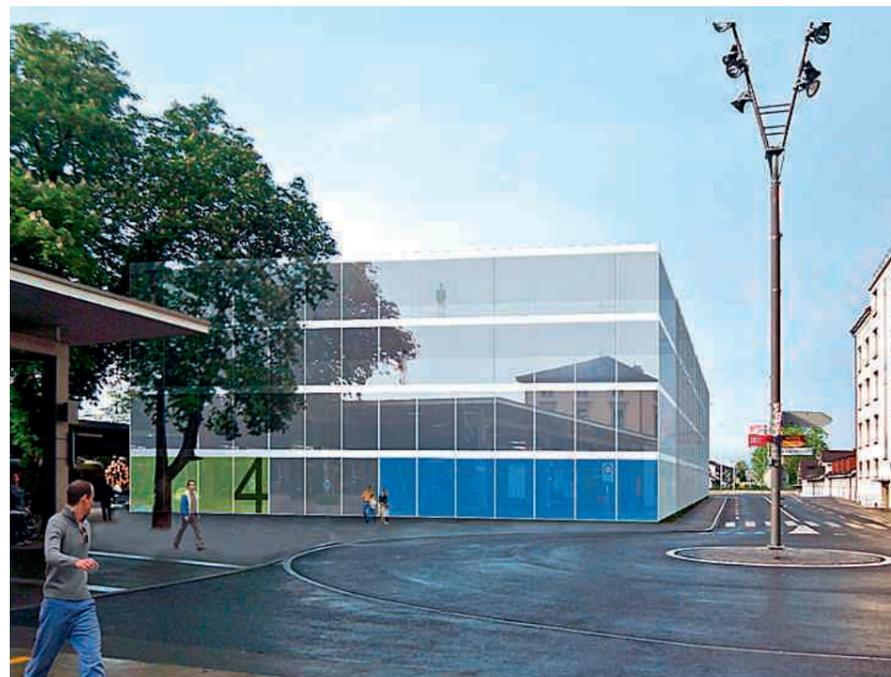
L'un des objectifs prioritaires en termes d'aménagement urbain, à savoir la densification intérieure dans les endroits bien desservis par les transports publics, est encore en cours de réalisation au centre de Frauenfeld. Conséquence: le secteur gagne encore en attractivité et le nombre d'utilisateurs des transports publics augmente. Les transports publics sortent de dix années pénibles. Sur le réseau local en particulier (bus municipaux, cars postaux), il a fallu faire face aux perturbations engendrées par l'augmentation du trafic motorisé individuel. De nombreuses mesures, parfois coûteuses, ont dû être intégrées dans la planification à moyen terme afin de garantir le respect des horaires.

### Gare et place de la Gare



Gare et place de la Gare (source: Ville de Frauenfeld)

### Visualisation du nouveau bâtiment P+R



Visualisation du nouveau parking P+R (source: Ville de Frauenfeld)

### «Haus am Bahnhof»



«Haus am Bahnhof» (source: propre image)



## Processus et assurance qualité

Une fois la faisabilité fondamentale du concept de transport clarifiée, un concours d'idées en deux étapes a été lancé en 1991/92. Le projet vainqueur de l'architecte Jean-Pierre Dürig a été inscrit dans le plan directeur «Bahnhof 2000». Il sert de cadre au développement à long terme du secteur de la gare. Différentes procédures d'assurance qualité (mises à l'enquête, mandats d'études, études de faisabilité) peuvent être ou ont été appliquées afin de définir les différents éléments et secteurs de construction du plan directeur.

De nouveaux besoins sont apparus à la gare de Frauenfeld en raison de l'augmentation constante du trafic et de l'étoffement continu de l'offre. La place de la Gare, aménagée en 2000, n'y répond plus totalement. A la suite de démarches tant privées qu'officielles, un rapport sur ce thème a été commandé. D'intenses discussions avec des représentants des transports publics, les propriétaires des immeubles sis aux alentours de la place de la Gare ainsi qu'avec les planificateurs ont débouché sur l'élaboration d'un réseau de processus neutre – le projet Origo (transformation de la place de la Gare), lequel couvre les secteurs «zone de mouvements» et «zone de communication» (y compris shopping) ainsi que le cadre organisationnel. La grille de planification est actuellement en consultation auprès des pouvoirs exécutif et législatif, des prestataires de transport et des riverains. D'entente avec les parties prenantes au projet, il en ressortira un mandat de planification en vue de la réalisation, sur lequel le peuple se prononcera par les urnes, vraisemblablement dans les 18 prochains mois.

## Participants

Entre 1995 et 2000, la Ville de Frauenfeld et le Canton de Thurgovie ont réalisé ensemble la mise en galerie souterraine de la rue de la Gare et la construction du giratoire, ouvrant ainsi la voie au réaménagement de la place de la Gare et à la restructuration de tout le secteur. Les CFF (construction de la gare) ainsi que toutes les autres entreprises de transport ont également participé à ces projets.

Pour les travaux à venir, la répartition des tâches entre les participants est la suivante:

- Ville: étage du parking pour les places de stationnement pour vélos; éven. extension du parking P+R par la construction d'un étage supplémentaire;
- Confédération/ canton: cofinancement par le biais du programme d'agglomération / transports publics.
- CFF SA: construction du nouveau parking P+R; réfection de l'installation P+R actuelle.
- Privés: construction de l'immeuble d'habitation Gare nord; création d'un complexe de cinéma.

## En quoi ce projet est-il novateur?

L'audacieux concept «Bahnhof 2000», qui comprenait l'aménagement du premier giratoire souterrain au monde, a permis de résoudre divers problèmes dans le secteur de la gare. Avec le concours des principaux partenaires, il a en outre ouvert la voie au développement durable ainsi qu'au renforcement du quartier de la gare et des transports publics. L'approche globale du projet et les améliorations prévues pour tous les acteurs du trafic dans le secteur de la gare et ses environs ont pesé dans son succès.

Les problèmes qui se sont accentués au fil des ans en raison de la densification de l'offre et de son utilisation accrue pourront être résolus dans le cadre du réaménagement de la place de la Gare. L'actuelle infrastructure de fond ainsi que le maintien et le développement du concept existant (processus neutre) le permettent. Preuve donc de la stabilité et de la capacité d'adaptation de ce concept.

## Rue de la Gare côté est



Accès au giratoire souterrain (source: propre photo)

## Station des bus municipaux



Station des bus municipaux (source: propre photo)

## Structures d'accueil



Réaménagement de la place de la Gare (source: Ville de Frauenfeld)



Nouvel InfoPoint (source: Ville de Frauenfeld)



Installation B+R nord (source: propre photo)



Système d'information des voyageurs (source: Ville de Frauenfeld)