

# Interfaces de transport public, processus de projet, plus-value territoriale

## Fiche pratique

Les interfaces multimodales sont des points de convergence de différents modes de transport. Elles facilitent le transfert vers un moyen de transport approprié. Voilà déjà plusieurs années que l'Office fédéral du développement territorial (ARE), en collaboration avec des partenaires issus de différents domaines et niveaux administratifs, s'occupe de cette thématique, notamment en publiant des rapports et en facilitant l'échange entre les acteurs impliqués. Cette fiche aborde en détail la question des processus de projet et de la valeur ajoutée régionale, et présente quelques bons exemples.

## Contenu

1.	Brève description	1
2.	Genève Eaux-Vives	3
3.	Fiesch (VS)	5
4.	Suhr (AG)	7
5.	Lichtensteig (SG)	9
6.	Mendrisio (TI)	11
7.	Glovelier (JU)	13
8.	Stadtbahn Zoug	14
9.	Conclusions	16
10.	Littérature	18

### Introduction, l'apport des projets d'agglomération

Dans le cadre du Programme en faveur du trafic d'agglomération, les agglomérations peuvent bénéficier d'un cofinancement fédéral pour développer des interfaces multimodales. De génération en génération, elles intègrent de mieux en mieux cette composante dans leurs planifications territoriales. Elles sont ensuite soumises à des délais pour l'exécution des travaux. Le lancement de processus de mise en œuvre de projets d'interfaces de transports est un défi en soi: intégrer les parties prenantes en amont, clarifier et répartir les différentes responsabilités, aboutir à un concept commun, harmoniser les temporalités et les intérêts, régler les modalités de partenariats, gérer la dimension économique et les questions foncières, et assurer la conduite du projet dans les délais.

## 1. Brève description

### Publics cibles

- Communes
  - Entreprises de transport public
  - Acteurs du secteur immobilier
- 
- Inspirer les collectivités qui sont confrontées à des difficultés de développement aux abords des gares.
  - Identifier des processus de conception urbaine, de planification ou de réalisation des périmètres élargis d'interfaces de transport.
  - Analyser les différentes étapes de conception urbaine, de planification et de réalisation de projets dans les périmètres élargis autour des interfaces de transport.

### Des territoires aux abords des gares

- Les abords des gares et des nœuds de transport constituent des lieux stratégiques de développement pour répondre au principe d'urbanisation vers l'intérieur. Ce principe répond à la politique d'aménagement du territoire inscrite dans la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT, art.1). Il se traduit par une mutation des abords des gares et un renforcement progressif de l'offre en transport collectif.
- Construire plus et mieux aux abords des gares signifie disposer d'opportunités foncières. Certaines activités qui nécessitaient la proximité du rail sont aujourd'hui en déclin, et ces sites se retrouvent alors laissés à l'abandon.
- Un autre cas de figure correspond à la valorisation d'une partie du domaine ferroviaire dont les besoins évoluent et peuvent être parfois réduits ou adaptés.
- Le déclencheur de la mutation est souvent lié à l'amélioration de l'offre ferroviaire. Le passage d'une desserte horaire

à une desserte à la demi-heure ou au quart d'heure rend un site particulièrement attractif pour les déplacements quotidiens.

- Ces mutations sont alors l'occasion de repenser le rôle de la gare ou d'un nœud d'échange avec le reste de la ville. La gare devient un point de convergence plutôt qu'une limite. En conséquence, quelle intensité urbaine et quelles affectations définir pour le futur? Disposer d'une place ou d'un parvis de chaque côté des voies ferrées devient nécessaire et évident. Les améliorations portent autant sur les qualités fonctionnelles que d'usage et d'ambiance. Les cheminements piétonniers et cyclables prennent de l'importance. Si possible, plusieurs passages (inférieurs ou supérieurs) sont à imaginer pour rendre les voies ferrées perméables aux besoins de relations de part et d'autre. Et finalement, le trafic de transit devient incongru sur le site et doit être éloigné de cette centralité qui se renforce.
- Les grandes zones commerciales peuvent également jouer le rôle de centre ou de centre de services dans le tissu urbain. Avec leurs commerces et autres utilisations commerciales, elles revêtent également une importance économique majeure.

### Principaux acteurs

Autour d'une interface de transport, c'est toujours la commune qui est au cœur du processus. C'est elle qui identifie le mieux le devenir souhaitable du site. Cependant, elle ne dispose souvent ni du foncier, ni des moyens humains ou financiers pour mener à bien la mutation. Malgré ces contraintes, elle est la plus à même de porter ce type de projet et de défendre une vision locale de développement.

Dans la plupart des cas, d'autres acteurs jouent toutefois un rôle essentiel dans la transformation d'une interface. Il s'agit des propriétaires des parcelles directement concernées, des entreprises de transport public comme les CFF (Immobilier, Infrastructure, Exploitation) ou d'autres exploitants en tant que détenteurs de l'infrastructure ferroviaire et des gares, ainsi que des collectivités publiques en tant que propriétaires de l'espace public autour de l'interface de transport. Leur implication est indispensable pour garantir la cohérence foncière, technique et opérationnelle du projet.

### Durée

La mutation des abords de gare est en principe un processus long, qui passe par une planification classique: image directrice, plan localisé de quartier (PLQ), plan directeur, évolution des droits à bâtir. Les projets doivent résoudre trois composantes:

- l'amélioration de l'offre de transports publics (TP) et de la qualité de l'interface de transport;
- l'augmentation des droits à bâtir et donc de l'intensité des générateurs de déplacement;
- l'aménagement des futurs espaces publics, de leurs qualités et des usages qui en découlent.

## 2. Genève Eaux-Vives

La gare de Genève Eaux-Vives est une des gares du Léman Express. Elle a été lauréate du prix Flux 2022 en raison de la grande diversité des qualités fonctionnelles et urbaines du projet. Cependant, l'enseignement essentiel de cette réalisation est lié au processus de projet et à la mise en commun du foncier.

### Description du cas

Le site occupe environ 5 ha en milieu urbain dense. La gare souterraine s'étend sur 400 m de long et comporte trois émergences. Le concours d'aménagement organisé en 2010 a permis d'articuler soigneusement les nouveaux espaces publics et les nouvelles constructions. En fait, c'est la conception des différents espaces publics du site qui a été le fil conducteur du projet d'ensemble et non pas les anciennes limites foncières. La première étape a été finalisée en 2020 et la deuxième sera achevée en 2026.

Les principales qualités de cette interface sont les suivantes:

- Une intermodalité évidente et généreuse entre le Léman Express et les deux lignes de tram (fréquence cumulée à 3 min), passant sur la route de Chêne, réaménagée localement en boulevard urbain. De plus, les lignes de bus transfrontalières, des cars et des taxis ont leur terminus sur l'avenue de la Gare, située perpendiculairement.
- Sur le périmètre de la gare, un développement urbain conséquent avec environ 400 logements, des bureaux, des commerces et une galerie marchande en mezzanine de la gare.
- La réalisation d'équipements publics majeurs idéalement accessibles en transports publics: le nouveau bâtiment de la Comédie de Genève (théâtre), d'importants espaces socio-sportifs (crèche, salles multisports, piscine olympique, mur de grimpe). Le Léman Express est en service de 5h00 à 00h30 en semaine et 24h/24 le week-end.
- Des espaces publics soigneusement conçus et faisant le lien avec les quartiers voisins. L'espace public comporte de nombreux lieux appropriables (place, esplanade, avenue, prome-

nade) qui sont tous d'échelle humaine, avec des ambiances et des animations ainsi que des fonctionnalités spécifiques.

- Cette richesse des espaces publics donne une grande urbanité au projet malgré les 400 m qui séparent les deux extrémités de la gare.
- Une très grande porosité du site qui permet quatre parcours piétonniers transversaux avec notamment des liens vers le quartier des Eaux-Vives, proche et densément habité. Ces parcours résolvent les différences de niveau entre les deux côtés de la gare, par le biais de la galerie marchande et par les espaces extérieurs.

### Acteurs

- Ville de Genève avec 57 % des droits à bâtir
- CFF Immobilier avec 25 %
- L'Etat de Genève avec 18 %

### La question foncière

- A l'origine, il fallait trouver des plus-values foncières pour contribuer à financer le projet CEVA (ligne ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, essentiellement en souterrain), d'où une convention concernant les plus-values foncières en 2002 et la création de trois sociétés de valorisation (une pour Lancy Pont-Rouge, l'autre pour les Eaux-Vives, la SOVAGEV, et la troisième pour Chêne-Bourg). Le montant de la valorisation a été calculé lors de la finalisation des PLQ par un expert externe (Wüst Partner) et estimé à un peu moins de 200 millions pour l'ensemble, dont environ 36 millions pour les Eaux-Vives.



Illustration 1: Vue de la gare des Eaux-Vives (Source: Prix Flux).

- Les plus-values ont été calculées pour la mutation entre la friche initiale et le plan d'affectation (PLQ) correspondant à la valorisation foncière prévue dans la convention de 2002 et non pas en relation avec la construction subséquente des immeubles.
- La densification ultérieure de périmètres proches n'a pas donné lieu à une autre source de financement pour le CEVA. Elle s'est réalisée selon le processus usuel de modification des droits à bâtir par le biais de PLQ. A ce jour, dans un périmètre à 300 m de la gare, plus de 10 immeubles de grande taille (R+6 à R+12) sont construits et les droits à bâtir sont acquis pour une dizaine d'autres.

### **Facteurs de réussite**

Il faut saluer la méthode utilisée pour réaliser ce projet complexe. En 2012, la création d'une société simple devenue le «Comité des maîtres d'ouvrage du quartier de la gare des Eaux-Vives» (COMOGEV) reprend les engagements et les droits à bâtir de la SOVAGEV. Cette nouvelle société visant à assurer la coordination des acteurs pendant la phase opérationnelle a permis la conception-réalisation du quartier dans des conditions optimales.

Cette société simple a mis en œuvre une gouvernance bienveillante, où l'intérêt collectif prime sur le reste. Elle a assuré les besoins de coordination, d'information et d'arbitrage du projet. Elle a aussi facilité les échanges avec des acteurs externes en ne représentant qu'une seule entité de dialogue.

Son efficacité était liée à un nombre réduit de personnes en capacité de décider et à un cahier des charges clair sur les différents périmètres d'intervention. Les caractéristiques essentielles de ce groupe de trois représentants (un pour la Ville, une pour l'Etat, un pour les CFF) étaient:

- Une implication sur la durée, paramètre essentiel pour consolider la confiance mutuelle, bénéficiaire de l'historique des décisions et des contraintes, éviter les multiples remises en question liées à un long processus.
- Une structure légère (trois personnes clefs), dotée d'une grande autonomie décisionnelle et responsable de la bonne utilisation de moyens financiers attribués en amont par les institutions respectives.
- Des personnes axées sur la recherche de solutions et dotées d'une vision globale, disposant de la capacité à faire le lien avec leurs institutions et à aller chercher des décisions lorsque le cloisonnement des services risquait de faire perdre la vue d'ensemble.

Finalement, faire primer les intérêts publics plutôt que l'addition des intérêts particuliers a été un facteur fondamental de succès, de rapidité et de qualité du projet.

### **Transférabilité**

La méthode utilisée, soit la constitution d'une société simple composée des différents acteurs est facilement transposable. Le défi consiste à imaginer une structure de projet qui permette, tout au long du processus, une co-construction et la priorité donnée à l'intérêt collectif. Si le choix des personnes qui

représentent, coordonnent et arbitrent les enjeux de chaque acteur est de qualité, le projet final a de grandes chances de satisfaire autant les intérêts privés que les intérêts publics.

### **Difficultés rencontrées**

Diverses difficultés techniques sont apparues en cours de projet (pollution des sols, parois moulées à renforcer, retards sur le projet de la Comédie, etc.). Cependant, l'approche solidaire des trois entités de la COMOGEV a grandement facilité la recherche de solutions, qu'elles soient techniques ou financières.

### 3. Fiesch (VS)

Malgré un contexte difficile (région périphérique, milieu alpin, flux touristiques, etc.), Fiesch a su saisir l'opportunité de déplacer sa gare pour en faire un excellent pôle multimodal et un lieu de centralité. Le dialogue a permis la convergence de plusieurs intérêts: un point de croisement ferroviaire plus adapté, le renouvellement d'une liaison de transport par câble vieillissante, une interface Car Postal-Rail plus fonctionnelle, et l'apport d'un investissement privé sur un bâtiment multifonctionnel.

#### Introduction et description du cas

L'interface de Fiesch a été lauréate du prix Flux 2020. La nouvelle gare a été déplacée de 400 mètres par rapport à l'ancienne. Elle a été habilement combinée avec une nouvelle télécabine et avec le terminal des cars postaux. Le tout constitue un nouveau nœud de transport très fonctionnel juste au nord du centre du village.

Initialement, la compagnie de chemin de fer Matterhorn-Gotthardbahn et les remontées mécaniques d'Aletsch devaient renouveler certaines installations. La question s'est posée de regrouper les équipements de transport en un lieu unique afin de faciliter les échanges. La commune de Fiesch a saisi cette opportunité pour imaginer une nouvelle dynamique. Elle a su tirer parti d'un meilleur réseau TP pour mieux connecter des services et des ressources locales/régionales (écoles, commerces).

Le montage du projet est atypique parce qu'il met en commun non seulement un financement des entreprises de transport et de la commune, mais également la participation financière d'un investisseur privé originaire de la vallée. Enfin, il faut souligner le temps très court entre l'idée initiale de déplacer la gare (2013) et la mise en service de la gare (permis de construire en septembre 2018, inauguration en décembre 2019).

#### Acteurs

- Commune
- Compagnie de chemin de fer Matterhorn-Gotthardbahn
- Remontées mécaniques d'Aletsch
- Investisseur privé

#### Description de l'interface

L'interface comporte trois niveaux:

- au rez-de-chaussée, la place, les cars postaux, le passage inférieur aux quais et la réception des marchandises;
- au premier étage, la gare (desserte à la demi-heure en direction de Brig), l'accueil, les services et les commerces;
- au dernier étage, le départ des télécabines.

L'interface de transport est facilement compréhensible, même pour un touriste occasionnel. Elle est compacte, fonctionnelle, agréable et économique. Les distances sont courtes pour passer d'un moyen de transport à l'autre. Le bâtiment est divisé en deux parties, ce qui facilite son intégration dans le village malgré sa volumétrie imposante. Le choix des matériaux (bois, béton, voile transparent ou baie vitrée) est en harmonie avec le site et facilite l'orientation intérieure.

Le niveau de référence du bâtiment est le niveau des voies ferrées et de l'information-vente des titres de transport au premier étage. Ce niveau comporte aussi un magasin de sport qui assure les locations de ski. Un café avec vue sur la place et le village complète l'animation. La proximité de ces services et des quais permet aux voyageurs de profiter jusqu'au dernier moment de cet espace avant le départ de leur train.

Le garage des cars postaux est au rez-de-chaussée et donne sur la place. Il sert de quai et d'abri pour les voyageurs. Cette solution économique optimise les liaisons internes de l'interface et l'exploitation des cars postaux.

La télécabine a une capacité de 1800 p/h grâce à des cabines de 10 places. En station, la vitesse des cabines peut être abaissée.



Illustration 2: Vue aérienne de l'IM de Fiesch (Source: swisstopo).

sée pour faciliter l'embarquement des personnes à mobilité réduite, le transport des bagages et des équipements de sport. De plus, l'installation est pensée pour le transport des marchandises: du déchargement des camions jusqu'à leur destination finale à Fiescheralp. L'espace public devant le bâtiment est minimaliste mais cela lui donne une polyvalence et une souplesse d'usage pour les besoins très variables d'une station touristique.

Dans le futur, le centre du village devrait se rapprocher de la nouvelle gare avec l'implantation d'un supermarché à proximité. Le projet prévoit aussi une liaison par câble vers Bellwald, ce qui renforcera encore le rôle de hub de mobilité régional de la gare.

### Facteurs de réussite

- Convergence d'intérêt de tous les acteurs-clefs: entreprise de remontées mécaniques, chemin de fer, commune, investisseur privé.
- Vision courageuse et entreprenante.
- Partenariat public-privé pragmatique.

### Transférabilité

- Nécessité d'identifier des acteurs privés sensibles à l'intérêt public.
- Temporalité parfaite: fin de vie de plusieurs infrastructures (reconfiguration de l'ancienne gare, liaison par câble à renouveler).

### Remarques sur le fonctionnement sur une période plus longue

Ce projet très volontaire et visionnaire illustre quel est l'avenir souhaité dans la vallée. L'effort de modernisation et la dynamique locale qui en découle encourage les jeunes à rester et à s'installer ici plutôt qu'en ville. Il met en place une stratégie d'aménagement du territoire sur le long terme.



Illustration 3: Vue de l'IM de Fiesch (Source: Prix Flux).

## 4. Suhr (AG)

Suhr a vu une croissance régulière de sa population et de ses emplois, tout en vivant une mutation importante de son tissu industriel. Anciennement, les abords de la gare avaient un caractère très peu urbain. Depuis, la commune a fait évoluer le site avec pragmatisme. En effet, il y a une dizaine d'années, par la construction d'un quartier d'habitation sur d'anciennes friches au nord de la gare (phase 1). Récemment, par l'aménagement de la place de la gare et de ses abords (phase 2). Dans le futur, avec la mutation de dépôts peu utilisés en un quartier d'habitations sur le côté sud de la gare (phase 3). Suhr illustre l'économie de moyens et la capacité à tirer parti du temps long.

### Introduction et description du cas

Depuis plus de 20 ans, Suhr vit une croissance démographique persistante. En parallèle, elle a également subi la mutation progressive de son industrie. Cela a conduit, ces dix dernières années, à la réalisation de plusieurs développements aux abords de la gare. Pourtant, ce n'est que récemment qu'elle a repensé l'aménagement de la place nord, dans le but de permettre la réappropriation de ce lieu et d'améliorer la mobilité durable.

À première vue, la gare de Suhr ne semble présenter aucun intérêt particulier. Quelques arbres épars émergent du bitume, des morceaux de bois et des cailloux subsistent çà et là, et la végétation sauvage rappelle celle des anciennes friches urbaines. Rien de spectaculaire en apparence. Toutefois, il s'agit d'une transformation progressive qui tire pleinement parti des spécificités du site, un exemple concret de reconversion urbaine, et une approche écologique impressionnante, réalisée avec des moyens limités, tout en respectant le contexte local.

### Acteurs

- Commune
- Entreprise de transport public local (Busbetrieb Aarau)
- CFF
- Coopérative de producteurs de laits du Mittelland (propriétaire foncier)

### Description de l'interface

Le projet a mis l'accent sur la dimension écologique avec, notamment, 1000 m<sup>2</sup> de bitume dégrappé et remplacé par des espaces plantés. Le défi était triple: trouver des emplacements adaptés malgré une partie des sous-sols occupés par des parkings souterrains, résoudre les contraintes d'irrigation et d'aération liées à une terre argileuse compacte peu favorable aux plantations et finalement, garantir les fonctionnalités nécessaires d'un pôle d'échange et des commerces riverains.

Là où le sol comporte des parkings souterrains, les plantations ont été réalisées en buttes ou dans des grandes jardinières d'un diamètre de 7,50 m. Ces dernières sont construites avec un rebord qui ne permet pas de s'asseoir. Car, comme elles sont situées sous les fenêtres de chambres à coucher, il fallait minimiser les nuisances nocturnes liées au bruit des conversations. Ces jardinières comportent un dispositif de stockage naturel de l'eau et une grande variété d'essences végétales locales. Au centre de la place, gravier et plantes pionnières accompagnent le pied des arbres. Pour garantir le développement des arbres malgré le sol argileux, les fosses bénéficient d'un arrosage manuel.



Illustration 4: Photographie aérienne de la gare de Suhr (Source: swisstopo).

### Facteurs de réussite

- Concertation
- Réemploi de toutes les infrastructures
- Agir au rythme de mutation possible par les acteurs concernés

### Transférabilité

Lorsqu'une commune ne possède pas de terrain, son rôle consiste souvent à imaginer le potentiel de développement, à partager sa vision et à anticiper l'avenir. Mobiliser les acteurs du site peut prendre de nombreuses années, mais parfois, une fois les conditions réunies, tout peut se concrétiser très rapidement.

### Remarques sur le fonctionnement sur une période plus longue

La commune se tient prête à entreprendre une mutation similaire pour le côté sud des voies ferrées. Pour l'instant, les entrepôts de ce secteur n'ont plus qu'une activité transitoire. Dès que les projets immobiliers seront mûrs, la commune pourra aménager une place sud, en miroir des aménagements de la place nord.



Illustration 5: La gare de Suhr  
(Source: Prix Flux).

## 5. Lichtensteig (SG)

L'exemple de Lichtensteig a été choisi car il illustre parfaitement comment les petites communes peuvent transformer leurs gares régionales en interfaces multimodales (IM) fonctionnelles et axées sur le service aux usagers, même avec des ressources limitées. Cet exemple allie planification stratégique – notamment les concepts «Vision & Stratégie 2050», «Mini.Stadt» ainsi qu'une révision du plan d'aménagement local – et laboratoires réels sur le terrain. Ainsi, il montre comment les offres de mobilité expérimentales, la qualité de séjour et une utilisation sociale pertinente renforcent le rôle des gares en tant que lieu quotidien de mobilité et de rencontre. La combinaison entre rigueur méthodologique et mise en œuvre concrète fait de Lichtensteig un exemple particulièrement instructif et transposable.

### Description du cas

- **Emplacement et fonction:** bien qu'elle dessert la commune de Lichtensteig, la gare se trouve sur le territoire communal de Wattwil. Elle sert de nœud de circulation régional entre la petite ville de Lichtensteig et le Toggenburg. La gare très fréquentée de Wattwil lui fait concurrence.
- **Utilisation hétérogène:** une enquête en ligne, des études de parcours clients et des accompagnements tandem montrent que l'utilisation de la gare est variée. Elle présente du potentiel auprès des pendulaires, des étudiants et pour les trajets quotidiens dans les environs.
- **Intégration stratégique:** les concepts «Vision & Stratégie 2050», «Mini.Stadt» et la révision du plan d'aménagement local définissent les abords de la gare comme un espace clé du développement vers l'intérieur et de la transformation urbaine.

### Acteurs

- **Commune de Lichtensteig (initiatrice):** la commune de Lichtensteig pilote le développement de la gare, coordonne les processus d'urbanisme et assume le rôle de «d'organisatrice».
- **Commune de Wattwil:** étant donné que la gare se trouve sur le territoire de la commune voisine de Wattwil, celle-ci joue également un rôle important et collabore étroitement avec la commune de Lichtensteig pour planifier l'aménagement des abords de la gare.
- **Partenaires mobilité et planification:** Südostbahn (SOB), Mobility, TIER, l'Office fédéral de l'énergie (via le Bureau de coordination pour la mobilité durable COMO) et le canton de Saint-Gall soutiennent la mise en œuvre, l'exploitation et les programmes d'encouragement.
- **Acteurs locaux et civils:** La fondation «zukunft.bahnhof» et l'accompagnement «RegioHub+» contribuent de manière significative à la conception et à la mise en place des offres en s'engageant pour le développement du site, l'utilisation temporaire et la recherche sur les utilisateurs.

### Facteurs de réussite

- **Approche centrée sur l'utilisateur:** des solutions sur mesure ont pu être élaborées en combinant les résultats obtenus à travers une enquête en ligne, des analyses de parcours clients, des accompagnements tandem et une typologie des utilisateurs en huit parties.

- **Des laboratoires réels aux effets tangibles:** les offres Mobility, les vélos et trottinettes électriques en libre-service, le garage à vélos, le banc de covoiturage et les offres communautaires ont amélioré la qualité du séjour et ont manifestement conduit à une fréquentation accrue de la gare.
- **Développement par étapes basé sur le dialogue:** une gouvernance claire du projet, une bonne communication entre les acteurs et les utilisateurs et une approche expérimentale des solutions ont permis de réduire les éventuels obstacles et d'améliorer l'offre de la gare de manière rapide et visible.
- **Des espaces fonctionnels plutôt que politiques:** étant donné que la gare est située sur le territoire communal de Wattwil et non sur celui de Lichtensteig, il est important de penser et d'agir non pas en termes d'espaces politiques, mais en termes d'espaces fonctionnels.

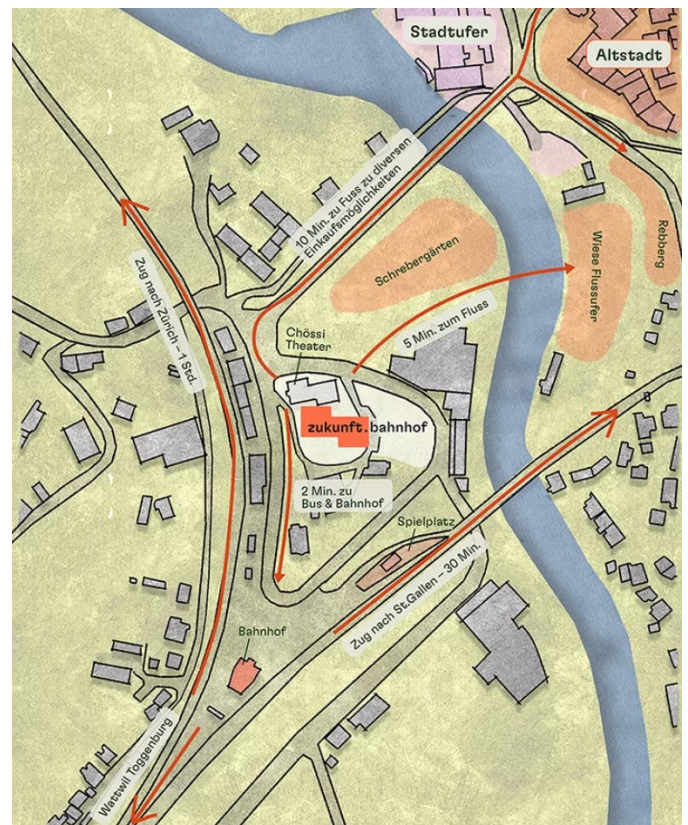


Illustration 6: Points essentiels de la vision stratégique (Source: Fondation Zukunft Bahnhof).

## Remarques concernant la transférabilité

- **Mise à l'échelle pour les petites communes:** l'exemple de Lichtensteig montre comment les agglomérations de petite ou moyenne taille, les centres urbains régionaux ou les communes disposant de sites adaptés peuvent développer des IM adaptées aux besoins des usagers, même sans ressources importantes ou de plateformes de mobilité existantes.
- **L'intégration dans la planification comme facteur de réussite:** l'intégration du projet dans les visions stratégiques, les plans directeurs et les processus d'aménagement locaux le rend plus stable, plus légitime et plus attractif pour les investissements, aussi dans des domaines autres que celui de la mobilité.
- **Les laboratoires réels comme approche efficace:** les essais pilotes, la définition fonctionnelle du périmètre et des offres facilement accessibles favorisent l'acceptation, la visibilité et l'utilisation effective de ces dernières. Il s'agit en outre d'une approche facilement transposable à d'autres cas.



Illustration 7: Plan de situation de la gare et de la ville de Lichtensteig (Source: «Vision und Strategie 2050», commune de Lichtensteig).

## 6. Mendrisio (TI)

Le pôle de la gare de Mendrisio devient, progressivement, une centralité forte. Les principales composantes d'une stratégie urbaine cohérente sont: le renforcement de l'offre de transport public régional, l'implantation d'un équipement public régional (Haute école spécialisée de la Suisse italienne SUPSI), l'aménagement d'une interface transport de qualité et le réaménagement des espaces publics.

### Description du cas

- Dès 2004, un des facteurs qui a mis en évidence la valeur du site a été le renforcement de l'offre ferroviaire régionale transfrontalière TILO, notamment la ligne Varese–Stabio–Mendrisio et la relation Chiasso–Mendrisio à la demi-heure. En 2025, l'offre ferroviaire régionale est très riche avec cinq lignes qui desservent Mendrisio. Trois lignes sont diamétrales (S40: Varese–Como, RE80: Locarno–Milano Centrale, S10: Biasca–Chiasso) et deux lignes sont en terminus (S90 Bellinzona–Mendrisio, S50 Mendrisio–Malpensa Aeroporto T2). L'offre est en constante et régulière amélioration.
- Un autre facteur-clef a été la décision de construire le campus de la SUPSI, qui accueille 950 étudiants, doctorants, enseignants ou collaborateurs, sans compter 700 participants à des formations continues. La proximité avec la gare était déterminante dans le choix de localiser la SUPSI à Mendrisio. Elle a été implantée sur une ancienne industrie et un ancien P+R à l'ouest des voies ferrées. Achevée en 2021, elle a été l'occasion de prolonger les deux passages inférieurs pour les rendre traversant et donner un accès direct aux quais ferroviaires pour le quartier ouest.
- En parallèle, la Commune a entrepris le réaménagement du pôle d'échange avec, notamment, le regroupement de tous les bus dans une gare routière à l'est des voies ferrées. Cette plateforme bus, à l'architecture affirmée, regroupe trois lignes urbaines et sept lignes régionales.
- La prochaine étape inscrite dans le projet d'agglomération 5 (PA5) consiste à mettre en place des mesures pour faire basculer le trafic qui transite devant la gare sur la voie de

contournement et à réaménager en zone de rencontre les espaces publics du périmètre de la gare. Quant au plan directeur communal, il prévoit de poursuivre le développement et la densification urbaine en particulier dans le quartier à l'ouest des voies ferrées. Le campus de la SUPSI prévoit aussi une extension sur une parcelle voisine.

### Acteurs

- Département de l'aménagement du territoire du canton du Tessin
- Commune de Mendrisio
- CFF (Infrastructure et Immobilier)
- Les entreprises de transport locales (CarPostal et Autolinea Mendrisiense)
- La Commission régionale des transports de Mendrisiotto et du bas Ceresio (CRTM)

### Facteurs de réussite

- Le succès du développement découle de la détermination des acteurs du projet qui ont su construire une vision pour ce site. Ils ont identifié depuis longtemps la valeur stratégique du site, puis ont su saisir les opportunités pour mettre en œuvre un renforcement par étapes. Cette politique coordonnée entre urbanisme et mobilité s'est consolidée avec le temps.
- Le choix d'implanter une HES participe au rayonnement régional du site et donc renforce la plus-value particulière des abords de la gare.



Illustration 8: Situation 2017  
(Source: swisstopo).

- La démarche s’inscrit sur la durée et les mesures mises en œuvre ont bénéficié du soutien des différentes générations de projets d’agglomération.

### **Transférabilité à d’autres communes**

- La dynamique foncière est proportionnelle à l’intensité de développement régional et à l’amélioration des conditions d’accessibilité.
- La fin de vie des bâtiments voisins (industries, entrepôts, etc.) offre l’opportunité d’implanter de nouveaux pôles locaux ou régionaux et de repenser la centralité à une autre échelle.
- L’exemple de Mendrisio illustre la synergie qui se développe entre amélioration de l’offre TP, développement urbain et réseau de mobilité douce continu.



Illustration 9: Situation 2025  
(Source: swisstopo).

## 7. Glovelier (JU)

Localisé hors d'une agglomération, dans un territoire de faible densité bâtie et avec une offre de transport public intermédiaire, Glovelier constitue un bon exemple des difficultés que rencontre une commune de petite taille aux moyens limités alors que des enjeux fonciers sont importants aux abords de la gare.

### Description du cas

Cette gare est une petite interface desservie à la fois par la ligne régionale CFF «Delémont-Porrentruy» (et au-delà) ainsi que par la ligne du Chemin de Fer du Jura (CJ) menant jusqu'à la Chaux-de-Fonds. A l'offre ferroviaire s'ajoutent trois lignes de bus régionales.

L'offre ferroviaire est progressivement améliorée au-delà de Porrentruy et un train express sera ajouté après 2032 entre Delémont et Porrentruy. A long terme, le projet de construction d'un troisième rail (Projet Arc-Express) permettra de relier la région des Franches-Montagnes à Delémont sans rupture de charge à la gare de Glovelier.

Un passage inférieur (PI) pour traverser les voies ferrées est souhaité depuis longtemps par la commune mais n'avait jamais pu être financé. La décision cantonale de réaliser une zone d'activité régionale mixte (ZAM) a introduit une nouvelle dynamique qui s'est d'abord concrétisée par un développement aux abords de la jonction autoroutière à la suite de la mise en service d'un tronçon d'autoroute en 1998.

Adopté en novembre 2020, un plan directeur régional localisé a fixé tous les principes souhaités pour un développement avec une utilisation mesurée du sol: exigence d'un indice d'utilisation du sol supérieur à 0,6 ou 0,8 selon le périmètre, développement par phase avec en priorité les terrains proches de la gare, réalisation d'un passage inférieur pour l'accès à la gare et au pôle d'échange, regroupement et mutualisation des parkings au centre du site, réalisation de cheminements piétonniers directs.

Aujourd'hui, les terrains aux abords de la gare sont en phase d'acquisition alors qu'un avant-projet et un chiffrage manquent pour le passage inférieur traversant et pour le parking centralisé. A terme la zone d'activité comptera environ 3000 emplois.

### Acteurs

- Commune de Haute-Sorne
- CFF (infrastructure, immobilier, patrimoine)
- CJ
- CarPostal
- Syndicat intercommunal de la ZAM
- Canton du Jura (service du développement territorial, délégué aux transports)

### Difficultés rencontrées

Tous les acteurs reconnaissent la nécessité d'un passage inférieur et d'un parking centralisé, mais la planification de ces infrastructures a été freinée par des ressources humaines limitées, ainsi que par un manque de moyens financiers et d'anticipation.

Pour l'instant, il est difficile de convaincre les entreprises de contribuer financièrement sans disposer d'une estimation

claire du coût des ouvrages communs. Elles ont également du mal à accepter de ne pas être maîtres d'ouvrage pour des infrastructures dont elles seront pourtant utilisatrices. À leur échelle, la durée globale du processus leur paraît déjà très – voire trop – longue.

Dans le cas présent, la taxe sur la plus-value foncière correspond à 30 % des 71 CHF/m<sup>2</sup> estimé par la section cantonale de l'aménagement du territoire. Toutefois, cette taxe alimente le fonds cantonal qui ne prévoit pas de participation à la réalisation d'ouvrages. En revanche, la loi cantonale prévoit la possibilité que les acteurs du site financent jusqu'à 80 % des infrastructures des équipements communs (LCAT du 19 mars 2025, art 113–115).

### Facteurs de réussite

La réalisation début 2025 d'un plan d'objectif de développement (POD) par les CFF a permis de réunir tous les acteurs. Cela a permis à chacun d'avoir une vision d'ensemble ainsi qu'une compréhension de l'articulation des enjeux et des étapes concernant l'ensemble des aménagements autour de la gare.

Il faut aussi souligner l'attitude volontaires des entreprises locales (par exemple l'organisation d'une table-ronde pour réduire les impacts CO<sub>2</sub> des employés frontaliers) et l'attitude constructive des acteurs (Commune, Canton, CFF, Syndicat de la ZAM, CJ).

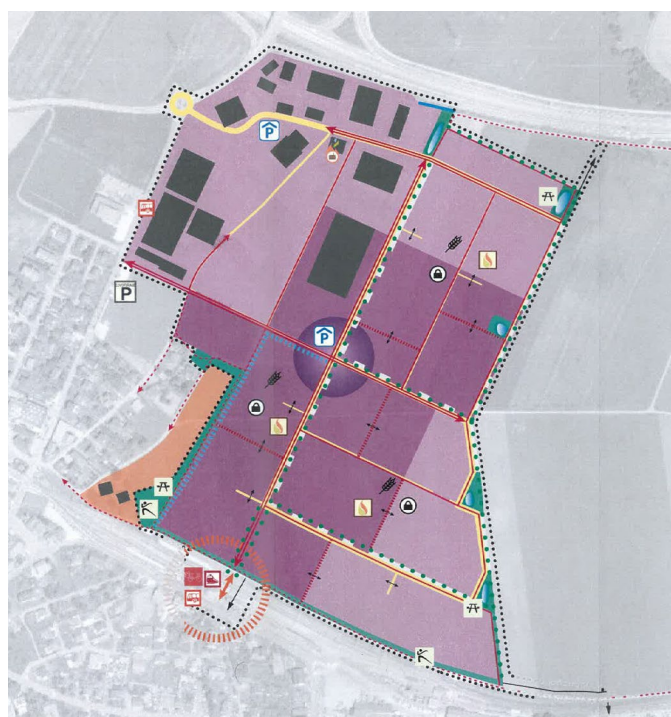


Illustration 10: Extrait du plan directeur régional localisé (PDRL) (Source: PDRL Glovelier).

## 8. Stadtbahn Zoug

Depuis de nombreuses années, Zoug est soumis à une pression foncière importante. Localisé à environ 30 minutes de Zurich et de Lucerne, le canton est suffisamment proche pour des déplacements pendulaires, ce qui rend très attractive la possibilité d'habiter aux abords d'une gare de l'agglomération tout en ayant un emploi dans les centres économiques voisins. Par ailleurs, confronté à l'exiguïté de son territoire, le canton a depuis très longtemps pris des mesures structurantes d'aménagement du territoire. Il s'agit par exemple des limites de zones constructibles fixées à long terme (20–30 ans) ou du maintien des activités commerciales en ville avec un seul grand centre commercial en périphérie (plan régional des centres commerciaux de 1974).

### Description du cas

Dans les années 2010, les CFF se sont rendu compte de la nécessité d'entreprendre des actions coordonnées aux abords des gares pour pouvoir en faire des hubs de mobilité. Cette coordination implique un périmètre assez large, donc la participation de plusieurs acteurs extérieurs aux CFF. Ce constat s'est traduit par la mise en place d'une démarche de plan d'objectif de développement (POD) animée par un consultant extérieur. Cette démarche se déroule en trois ateliers. Le premier est interne aux CFF. Il permet d'échanger des informations et l'état d'avancement des projets entre les services (infrastructure, exploitation, immobilier, location, patrimoine, etc.). Il permet aussi de clarifier les intentions et les besoins du point de vue des CFF. Le deuxième et le troisième atelier sont élargis aux autres acteurs du site: commune, canton, entreprises de transport locales, acteur foncier directement concerné, etc. Le deuxième atelier permet la prise de connaissance des acteurs et de leurs préoccupations ou de leurs projets. Il permet d'échanger sur une vision souhaitable à moyen terme du secteur de la gare et identifie quel serait le bon emplacement des différentes fonctions de l'interface (quais bus, P+R, K+R, parking vélo, accueil, accès, etc.). Le troisième atelier, environ un mois plus tard, confirme cette vision et vérifie si les surfaces disponibles sont suffisantes pour les différentes fonctions. La

démarche facilite la coopération entre les acteurs et la prise de conscience d'une vision globale. L'aboutissement d'un POD est matérialisé par un plan schématique qui n'a pas de force légale, mais constitue un plan-guide pour les CFF et une indication précieuse pour les autres acteurs du S-Bahn du canton de Zoug.

- La pierre angulaire de la stratégie territoriale est liée à la réalisation du S-Bahn en 2004 et 2009. De manière très pragmatique, ce projet a permis de tirer parti de l'infrastructure ferroviaire existante tout en y apportant une desserte fine (certaines nouvelles haltes ne sont qu'à 1 km les unes des autres), fréquente (desserte au quart d'heure ou à la demi-heure selon les secteurs) et, pour certaines haltes, directement en lien avec les agglomérations zurichoïse ou lucernoïse. Ce projet a été rendu possible grâce aux performances du matériel roulant qui permettait de glisser des trains avec de nombreux arrêts entre les sillons des trains grande ligne sans dégrader les vitesses sur le réseau.
- Le design des arrêts apporte une identité forte au réseau de S-Bahn. Cette qualité rend l'offre de transports en commun particulièrement lisible et convaincante. Les accès aux quais et les cheminements vers les haltes sont particulièrement bien traités et donnent un sentiment de proximité et de simplicité avec le rail.



Illustration 11: Arrêt de Schutzengel (Source: zuginderwelt.ch).

- Le plan directeur de 2012 a ensuite augmenté les droits à bâtir dans plusieurs périmètres centraux ou en lien avec les gares et les haltes ferroviaires dans le but de poursuivre un développement vers l'intérieur des espaces bâtis avec des densités pouvant aller jusqu'à un indice d'utilisation du sol de 3,5.
- La Stadtbahn est le pilier du développement urbain stratégique. Le système de transports publics du canton n'est pas centré uniquement sur la gare de Zoug, mais est aussi délibérément tangentiel et utilise les nombreuses stations pour soulager le nœud ferroviaire de la gare.
- Les moteurs du développement urbain à Zoug sont avant tout l'attractivité fiscale et la valeur foncière. L'accessibilité en transports publics et donc les gares canalisent la mobilité et lui donnent une orientation qualitative. D'autres améliorations concernant l'accessibilité de la gare de Zoug et l'attractivité des espaces publics adjacents devraient suivre, conformément à un projet cantonal en cours sur l'avenir de la Baarerstrasse, qui a été lancé après le rejet par la population d'un tunnel routier contournant le centre-ville.
- Les zones de densification cantonales sont situées dans la zone desservie par la Stadtbahn et garantissent une bonne accessibilité par les transports publics et un raccordement suffisant.

### Acteurs

- Principalement le canton de Zoug (aménagement du territoire et mobilité)
- Les CFF
- Les communes traversées

### Facteurs de réussite

- Approche pragmatique consistant à mieux utiliser les voies ferrées existantes pour y ajouter une desserte locale et régionale.
- Importance de l'offre ferroviaire (cadence à 15 min), de l'augmentation du nombre de gares et de haltes ferroviaires (desserte fine) et du sentiment de proximité lié à la configuration des cheminements vers les haltes ferroviaires (design urbain).
- Stratégie de développement qui stimule la synergie entre augmentation de l'offre TC et évolution du règlement de construction (affectation et densification).
- Situation géographique, à l'échelle du canton et grâce à la proximité avec Zurich et Lucerne.
- Opportunités foncières liées à la fin d'un cycle d'activité industrielle.



Illustration 12: Développement du territoire de Baar Lindenfeld (2005–2025) (Source: swisstopo).

## 9. Conclusions

### La notion de plus-value

Le terme de plus-value couvre deux significations:

- Cas 1: L'augmentation de valeur au sens large, en raison de l'augmentation d'attractivité d'un site, par exemple à la suite de l'amélioration de l'offre de transport et, consécutivement, aux flux de voyageurs qui en découlent.
- Cas 2: L'augmentation de la valeur économique d'une parcelle.

Dans le premier cas, la notion de plus-value est de portée générale. Elle inclut les usages vécus sur le site et le caractère de centralité urbaine alors que dans le deuxième cas elle est spécifiquement financière.

Les abords des gares constituent des sites stratégiques de développement en raison de leur qualité d'accessibilité. La dynamique qui en découle correspond à minima au cas 1. Cependant, les collectivités n'en tirent pas nécessairement un apport financier direct (cas 2) bien que la LAT ait imposé une taxe sur la plus-value foncière.

La question de la plus-value et de qui en est bénéficiaire dépend d'abord du contexte dans lequel se situe le pôle d'échange. Est-ce que la pression foncière est forte dans cette région ? Est-ce que l'offre de transport public est suffisante pour constituer une accessibilité remarquable sur un site donné ? L'analyse systématique de la qualité de desserte TP est calculée par l'ARE et disponible sous <https://map.geo.admin.ch>.

Vu les besoins d'investissement conséquents sur les pôles d'échange et l'ampleur des coûts d'exploitation du système de transport public, il est raisonnable qu'une partie de la plus-value foncière revienne aux collectivités qui investissent et modernisent l'offre TP plutôt qu'aux acteurs privés qui tirent parti d'une implantation avantageuse.

Depuis 2019, la LAT impose le prélèvement d'une taxe sur la plus-value foncière (art. 5) d'un taux minimum de 20 %. Cette exigence est déclinée par chaque canton en fonction de ses réalités propres. Cependant, dans la majorité des cantons, la taxe alimente un fonds destiné aux mesures de compensation (par exemple le déclassement d'un terrain à bâtir) plutôt qu'aux infrastructures. Un certain nombre de villes ou de cantons utilisent aussi ce principe pour contribuer à financer l'amélioration du cadre de vie (espaces publics, transports, contribution aux équipements, etc.). EspaceSuisse dresse une synthèse actualisée des mesures par canton.

Ces lois ou conventions définissent aussi sur quoi porte la plus-value, que ce soit sur les droits à bâtir (écart entre valeur initiale et valeur au stade d'un plan d'affectation) ou sur la réalisation et la vente des bâtiments.

### Le renforcement de centralités émergentes

L'amélioration de l'offre TP, est le premier facteur qui renforce la valeur d'une interface. Plus d'offre TP signifie une meilleure accessibilité pour un territoire plus étendu, donc plus de possibilités d'échanges pour plus d'utilisateurs potentiels ou pour plus de motifs de déplacements. Cette amélioration rend le

site plus attractif par rapport à d'autres. De plus, la bonne organisation fonctionnelle de l'interface simplifie les correspondances pour les usagers et réduit les coûts d'exploitation.

Un deuxième facteur est lié aux services, commerces et fonctions annexes qui complètent l'offre de transport. Ces éléments sont en synergie, car ils bénéficient des flux de l'interface et génèrent eux-mêmes des flux, donc stimulent les besoins d'amélioration progressive de l'offre de transport. A une accessibilité régionale correspondent des services ou des commerces d'intérêt régional, à une offre locale des services locaux.

Un troisième facteur est lié aux qualités d'usage et d'appropriation. Comment sont conçus les espaces publics, comment se vit le lieu, quelle ambiance s'en dégage ? Est-ce que l'aménagement satisfait les objectifs d'inclusion de tous les publics ? Les objectifs environnementaux et climatiques sont-ils satisfaits ?

Si les trois facteurs précédents sont bien combinés, l'interface devient un support d'une centralité qui se renforce.

Pour les sites localisés dans une région avec une forte dynamique, la gestion des flux et les fonctionnalités de transport risquent de primer sur les qualités d'usages et la qualité des espaces publics.

Pour les sites localisés dans une région périphérique ou avec une faible dynamique, l'amélioration et le regroupement des services est souvent essentiel. Si les flux sont faibles, les activités commerciales et les services peinent à se maintenir. Cependant, regrouper les rares services en un même lieu, soit autour d'une interface de transport, permet de gagner en visibilité et de stimuler toutes les opportunités.

### Deux démarches exemplaires

Dans les années 2000, la démarche mise en place dans le cadre des gares du CEVA à Genève constitue un exemple remarquable: plus-value calculée par un expert extérieur du marché immobilier, convention de droit à bâtir, puis processus de projet selon une logique de co-construction plutôt que selon le parcellaire initial. Le profil des trois personnes représentant les acteurs clefs a aussi joué un rôle essentiel. Elles ont su développer une vision d'ensemble cohérente et ont constamment cherché des solutions en faveur du bien commun. Elles disposaient aussi d'une grande autonomie décisionnelle et financière.

La démarche «Plan d'objectif de développement – POD» des CFF a donné de très bons résultats dans de nombreuses petites gares ou haltes ferroviaires (voir l'exemple de Glovelier). Cette démarche met en dialogue l'ensemble des acteurs d'une interface de gare. Elle se déroule en trois ateliers successifs: le premier pour clarifier les projets et enjeux au sein des CFF, le deuxième en échange d'information et de projet avec les autres acteurs, le troisième pour confirmer une vision fonctionnelle et d'aménagement élaborée conjointement. Ce type de démarche est très adaptée aux communes de toutes tailles, mais est surtout décisive pour les collectivités qui n'ont que peu de moyens techniques et financiers.

## De bons projets malgré des budgets limités

Les communes qui sont dans une situation périphérique ou de faible dynamique doivent plus que d'autres réfléchir en termes de stratégie territoriale. Dans quel ordre entreprendre quels investissements afin de mettre en mouvement les autres acteurs du territoire? Les mots clefs sont: prioriser avec soin, anticiper, s'appuyer sur le temps long (Suhr) mais aussi saisir des opportunités lorsqu'elles se présentent (Fiesch avec un entrepreneur local, Glovelier avec la zone d'activité en développement).

## Observations complémentaires

- Il est utile de localiser certains gros générateurs de flux aux abords des gares, compte tenu de la forte capacité de transport ferroviaire.
- Les gares ont une qualité d'accessibilité régionale. Les équipements publics de rayonnement régional y sont en général bienvenus. A titre d'exemple, de nombreuses villes ont choisi d'implanter des écoles supérieures ou des universités à distance de marche de leur gare: Aarau, Berne, Brugg-Windisch, Coire, Delémont, Mendrisio, Neuchâtel, Saint-Gall, Sierre, Sion etc.
- Les interfaces de transport sont des lieux hautement stratégiques de développement pour répondre aux exigences de la LAT (développement de la ville sur elle-même). Les meilleurs projets ont su intégrer simultanément urbanisme, mobilité et qualité des espaces publics.
- Un aspect parfois peu pris en compte concerne les infrastructures de stationnement. Dans de nombreuses villes, les instruments permettant d'adapter progressivement l'offre de stationnement à l'amélioration de l'offre de transports publics restent limités. Le maintien d'infrastructures de stationnement privées ou publiques dans les zones bien desservies peut influencer les comportements de mobilité et réduire le potentiel de transfert modal.

## Résumé / Les 5 points les plus importants

- **Les abords des gares comme espaces de développement stratégiques:** les zones situées autour des gares constituent des lieux clés pour le développement vers l'intérieur, la densification et la réalisation de villes/régions aux courtes distances. L'amélioration des offres de TP, des nouvelles affectations des espaces et un aménagement de qualité transforment ces zones autrefois périphériques ou laissées en friche en des centres d'activité facilement accessibles.
- **Gouvernance, gestion des sols et coopération comme facteurs de réussite:** les projets réussis, comme celui des Eaux-Vives à Genève, montrent qu'une politique commune de gestion des sols, une répartition claire des rôles, des organismes «légers» et une collaboration axée sur l'intérêt général sont des facteurs de réussite décisifs. Lorsque la ville, le canton, les chemins de fer, les acteurs privés et les autres parties prenantes concernés réfléchissent et prennent des décisions au sein d'une structure commune, les chances que le projet aboutisse ainsi que la rapidité et la qualité de la réalisation s'en trouvent accrues.

- **Des projets de qualité malgré une situation périphérique et des moyens limités:** Les exemples de Glovelier et de Lichtensteig montrent comment des communes périphériques ou de petite taille, qui disposent de ressources limitées, peuvent créer des IM fonctionnelles et axées sur le service aux usagers. Pour cela, un cadre stratégique clair, la saisie d'opportunités temporelles (fin du cycle de vie des infrastructures), des partenariats pragmatiques et un développement par étapes sont essentiels.
- **Des TP performants comme moteurs de nouveaux centres d'activité:** les exemples de Mendrisio ou du RER de Zoug montrent comment des cadences plus hautes, des arrêts supplémentaires et une bonne conception du réseau ferroviaire font de ce dernier l'épine dorsale du développement territorial. La combinaison entre bonne desserte par les TP, densification urbaine, un réseau piétonnier et cyclable de qualité et des offres variées permet de créer ou de renforcer des centres d'activité qui offrent une grande qualité de séjour et d'utilisation.
- **Exploiter de manière ciblée les plus-values et le financement:** une partie des plus-values (économiques, fonctionnelles, sociales, écologiques...) créées avec le développement de l'accessibilité devrait être utilisée pour cofinancer les nœuds de transport et leurs environs. Divers instruments, tels que les taxes sur la valeur ajoutée, la politique de gestion des sols, les fonds et les accords liés à des projets (CEVA, Glovelier p.ex.), rendent possibles les investissements dans les TP, les espaces publics et les infrastructures multimodales malgré des budgets limités.

# 10. Littérature

## Liens utiles

### Interfaces multimodales en général

- Office fédéral du développement territorial ARE: Les interfaces de transports: Bons exemples en Suisse et à l'étranger (ARE 2021)
- Office fédéral du développement territorial ARE: Interfaces multimodales: Conclusions de diverses études de base. Rapport de synthèse (ARE 2023)
- Office fédéral du développement territorial ARE: Maîtrise du trafic dans les agglomérations: Gestion de l'espace de stationnement (ARE 2021)
- Espace Suisse: Interfaces multimodales: cinq axes stratégiques pour les responsables de la planification | Espace-Suisse (2025)
- FSU: COLLAGE 2/25 Hubs de mobilité
- Canton de Lucerne (2025): Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern, Konzeptstudie
- Canton de Lucerne (2025): Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern, Handbuch
- Lajo AG: Verkehrsdrehscheiben Grundlagenstudien
- Quartiershubs: Arbeitshilfe Kanton Aargau
- Union des transports publics UTP: Interfaces de transports. Guide de planification pour les acteurs locaux (UTP 2023)
- Flux: Prix suisse de la mobilité, Pôle d'échanges d'or

### Circulation cycliste et interfaces multimodales

- Office fédéral des routes OFROU: Trafic cycliste
- Office fédéral des routes OFROU: Stationnement des vélos – Manuel
- Office fédéral des routes OFROU/Forum vélostations Suisse: Guide vélostations
- Office fédéral des routes OFROU/forum bikesharing: Systèmes de vélos en libre-service
- Canton de Zurich: Förderung Bike & Ride-Anlagen

### Accessibilité et plus-value foncière

- Office fédéral du développement territorial ARE: Desserte en Suisse
- Canton de Bâle-Ville: Mobilitätsfonds Kanton Basel-Stadt
- SVI: Gesamtverkehrliche Erschliessungsqualitäten
- Umweltbundesamt (2020): Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R
- Espace Suisse: Prélèvement de la plus-value foncière, comparaison des réglementations cantonales

## Principales sources pour les interfaces de transport public présentées

### Genève Eaux-Vives

- Canton de Genève, ville de Genève, SBB Immobilier (2021): Gare des Eaux-Vives: Retour d'expériences sur la transformation d'un quartier.
- État de Genève, département du territoire (DT) (2008): Gare des Eaux-Vives, Plan directeur de quartier.
- Ville de Genève, Service de l'aménagement, des constructions, du génie civil et de la mobilité: Aménagement de la gare des Eaux-Vives/1<sup>ère</sup> étape.
- Prix Flux (2022): Lauréat 2022, Genève-Eaux-Vives.

### Fiesch (VS)

- Prix Flux (2020): Lauréat 2020, Fiesch.

### Suhr (AG)

- Prix Flux (2025): Nominé 2025, Suhr AG.

### Lichtensteig (SG)

- Vision und Strategie Lichtensteig: Vision\_und\_Strategie\_2050
- Gemeinnützige Stiftung Zukunft.Bahnhof: zukunft.bahnhof | Kultur und Begegnungsort
- Reallabor: Lichtensteig – Reallabor Bahnhof Lichtensteig
- KOMO-Projekt RegioHub: HOME – regiohub.ch
- L'interview avec le président de la ville Mathias Müller a eu lieu le 14.11.2025.

### Mendrisio (TI)

- Prix Flux (2023): Nominé 2023, Mendrisio.

### Glovelier (JU)

- Canton du Jura: Plan directeur régional localisé de la zone d'activité de la microrégion Haute-Sorne (ZAM) à Glovelier
- Canton du Jura: LCAT

### Stadtbahn Zug

- 10:8 Architekten: Haltestellen Stadtbahn Zug 2001 – 2004
- Hochparterre (2008): «Zug – Ansichten und Aussichten einer Stadtlandschaft».
- Kanton Zug: Stadtbahn Zug
- Kanton Zug: Kantonale Richtplanung
- Stadtbahn Zug (Archivseite)
- Zug in der Welt (2024): Die Stadtbahn Zug