

Rapport du jury

FLUX – Pôle d'échanges d'or 2024

1. Objectifs et axes thématiques

« FLUX – Pôle d'échanges d'or » est un prix national décerné chaque année. Il souligne le rôle des transports publics dans le cadre d'une mobilité durable tout comme l'importance des correspondances entre les différents moyens de transport. Chaque année, l'attention est portée sur un thème spécifique, ce qui permet de traiter toutes les facettes d'un pôle multimodal, tout en contribuant à mettre en lumière la conception et le fonctionnement de solutions modernes. En 2024, le prix avait pour thème « **Les pôles d'échanges régionaux** ». Le prix FLUX récompense la commune coresponsable de la conception du pôle d'échanges.

2. Lauréats des années précédentes

2023	Bellinzone	Gares du Tessin
2022	Genève-Eaux-Vives	Les nouvelles interfaces du Léman Express
2021	Jona	Augmentation de la répartition modale des TP
2020	Fiesch	Échanges régionaux
2019	St.-Gall	Pôle d'échange avec plan d'urbanisme global
2018	Papiermühle, Ittigen	Pôle d'échanges à voie métrique avec accent sur les pendulaires
2017	Château-d'Oex	Pôle d'échanges touristique à voie métrique
2016	Delémont	Pôle d'échange de taille moyenne
2015	Wallisellen	Pôle d'échanges dans les agglomérations
2014	Scuol	Le meilleur système de TP dans un site touristique de montagne
2013	Interlaken-Est	Sites portuaires
2012	Aéroport de Zurich	Information de la clientèle
2011	Renens et Will	Mobilité douce
2010	Horgen	La nuit
2009	Frauenfeld	Intermodalité, multimodalité et mobilité combinée
2008	Baden	Potentiel de développement économique
2007	Viège	Qualité et innovation pour des transports publics attractifs

3. Membres du jury d'experts

Florence Brenzikofer, Présidente du jury, Conseillère nationale
 Ueli Stückelberger, Union des transports publics (UTP)
 Luzi Weber, CarPostal SA
 Stéphanie Penher, Association Transports et Environnement (ATE)
 Michael Bützer, LITRA, Service d'information pour les transports publics
 Nathanaël Bruchez, Union des villes Suisses
 Philippe Gasser, Citec SA
 Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism
 Rahel Marti, Hochparterre
 Tinetta Maystre, Municipalité ville de Renens
 Remo Petri, Procap Suisse

4. Procédure de nomination

Cette année, deux gares ont été nominées :

- Altdorf (UR)
- Bulle (FR)

Le jury d'experts a visité les sites nominés avant de procéder à une évaluation sur la base d'une liste de critères détaillée.

5. Lauréat 2024 : Bulle (en construction à partir de 2019 et inaugurée en 2023)

Bulle : déplacer la gare et le centre-ville

Longtemps identifiée comme une localité ayant bénéficié d'une très grande dynamique liée à l'autoroute A12, Bulle a, maintenant, fait le pari du rail et s'en est donné les moyens. La gare a été déplacée de 300 m vers le nord ce qui a permis de repenser complètement les conditions d'intermodalité et le développement futur du centre-ville. L'offre ferroviaire a aussi été revue. Dorénavant, une liaison sans transbordement est assurée chaque demi-heure entre Broc-chocolaterie/Bulle/Romont/Fribourg/Berne. Elle est adaptée aussi bien aux besoins pendulaires que touristiques. En plus des très grandes qualités d'aménagement du site, notamment les marquises en bois et le sol en granit, le jury a été séduit par la vision volontaire et généreuse des autorités et des TPF (Transports Publics Fribourgeois) ainsi que par la détermination à faire évoluer les choix de mobilité.

Pourquoi avoir déplacé la gare ?

Depuis 30 ans Bulle vit une croissance régulière et forte. De 12'000 habitants en 1990, elle compte actuellement 27'000 habitants, d'où une croissance moyenne de 470 habitants/an avec une projection de 800 habitants/an pour les prochaines années. Dans ce contexte, plusieurs raisons ont poussé à trouver un nouvel emplacement pour la gare : l'exiguïté du site et donc la difficulté à développer l'offre, l'extrême difficulté à mettre l'ancienne gare aux normes LHand, le souci de mieux connecter Bulle au réseau ferroviaire national, une interface-bus qui a vieilli.

La chance a été de disposer de terrains disponibles et d'une zone d'anciens entrepôts à 300 m au nord, juste en bordure du centre-ville. Dessiner le futur s'est fait en trois étapes. Un mandat d'étude parallèle a posé le principe du déplacement de la gare en juillet 2013. Un plan d'aménagement de détail a été élaboré entre 2014 et 2018. Finalement, la conception des espaces publics a été mise au point entre 2018 et 2020 avec une approbation des plans en décembre 2020.

Construire une nouvelle gare a aussi été une manière de rendre possibles ces grands travaux tout en maintenant l'exploitation de l'ancienne gare. Il aura suffi de 2 ans de chantier pour que la nouvelle gare soit mise en service en décembre 2022. Elle comprend 7 voies ferrées et 6 quais. Simultanément la voie ferrée métrique jusqu'à Broc (5,5 km) a été remplacée par une voie normale. Le tronçon commun avec la ligne vers Châtel-St-Denis/Palézieux est équipé d'un troisième rail pour satisfaire les deux types d'écartement. De plus, de nombreux ouvrages en faveur des cyclistes ont été construits dans le corridor de la voie, en anticipation des prochains développements urbains.

Une nouvelle image de la mobilité et de la ville

Une forte identité se dégage de la nouvelle gare. Sa taille est généreuse et son organisation très lisible. Le voyageur est tout de suite frappé par les très belles marquises sur les quais, en lames de mélèze. Le jeu d'ombre de celles-ci donne du volume et de la texture à la très grande couverture des quais. Ensuite, le voyageur emprunte un passage inférieur très confortable (hauteur 3.45 m, largeur 12.30 m, longueur 62.00 m) qui s'ouvre sur une place de gare qui deviendra progressivement le point d'animation majeur du site. De l'autre côté, le passage inférieur se transforme en escalier magistral qui fera le lien avec les futurs quartiers et un espace culturel dans le dépôt historique, « la remise ».

Lorsque le voyageur débouche sur la place, il trouve sur sa droite le nouveau bâtiment de gare qui comprend aussi des activités, du logement, un hôtel 4 étoiles et un centre commercial. Devant lui à 60 m, il voit les 4 quais des bus urbains et sur sa gauche prendront place, en décembre 2025, les quais des bus régionaux. Le sol du passage inférieur et celui de la place sont en granit tessinois ce qui renforce la qualité et l'unité du lieu.

Le nouvel îlot résidentiel Lécheretta, l'îlot TPF (bâtiment de la gare) et la place de la gare confortent la rue Albert Rieter comme lien naturel vers le centre-ville. Cette rue ainsi que l'interface des bus urbains sont en zone 20 alors que la rue qui passe au-delà, le chemin des Crêts, est en zone 30.

Un itinéraire cyclable en site propre (voie verte) a été réalisé sur le côté nord des voies ferrées, sur une longueur de 2 km. Son équivalent côté sud des voies ferrées sera construit ultérieurement. Une rampe avec séparation piéton-vélo fait le lien entre la voie verte (ou le quai 1) et la place. Une vélostation comportant 260 places occupe le dessous de cette voie verte. Les abords de la gare comptent encore 200 places de stationnement vélo.

Tous les aménagements sont bien sûr adaptés aux personnes à mobilité réduite. A souligner : les guichets TPF comportent une partie basse conçue pour les clients en chaise roulante. Remarquable aussi : l'accès aux quais est double pour les personnes à mobilité réduite, d'une part avec une rampe à 10%, et d'autre part, avec des ascenseurs intégrés de manière exemplaire dans l'architecture des escaliers. Finalement, les 90 places P+R actuelles sont maintenues au-dessus de l'ancienne gare routière régionale, à 100 m du débouché du passage inférieur.

Une stratégie globale de changement modal

Le projet s'inscrit dans une volonté de faire évoluer les parts modales. Le plan d'aménagement avait fixé 0,5 place de stationnement par logement pour le secteur de la gare. Actuellement toutes les places ne sont pas utilisées.

Les milliers d'emplois prévus par Rolex se feront avec un ratio de 0,3 places par emploi. Cependant, le défi consiste à diminuer l'usage de la voiture et à réduire l'offre de stationnement des entreprises déjà existantes.

La prochaine étape sera l'aménagement de la gare routière des lignes régionales à l'ouest de la place (les travaux ont été retardés en raison de dépollution du sol). A plus long terme, un bâtiment sera construit au-dessus de la gare routière régionale et délimitera la place de la gare.

Même si le projet a été conçu et construit en seulement 10 ans, aujourd'hui on réaliserait probablement un parking uniquement sous les bâtiments et une place de gare avec des arbres en pleine terre au lieu d'un îlot végétalisé autour des gaines de ventilation du parking.

Last but not least : tous les acteurs (TPF, Commune, Canton, privés) se sont fortement impliqués dans ce projet et l'ont soutenu avec conviction depuis des années. Une telle détermination collective aboutit logiquement à un résultat exceptionnel.

6. Appréciation détaillée de l'autre site

Altdorf: pragmatisme avant tout

Le pôle d'échange d'Altdorf découle de la volonté de faire de cette halte ferroviaire un nœud d'interconnexion d'importance cantonale sur l'axe de transit alpin du Gothard. Le projet a fait preuve de beaucoup de pragmatisme et d'un long processus de planification. Aujourd'hui, un bâtiment multifonctionnel remarquable occupe l'ancien emplacement de la gare. Les correspondances avec les bus tiennent sur les anciennes emprises malgré un doublement du nombre de bus. Le passage inférieur a été prolongé pour desservir les deux côtés des voies ferrées. Et le développement urbain aux abords de la gare a commencé.

Le jury a souligné l'approche très pragmatique et la démarche étape par étape de la mutation.

Une lente maturation de la transformation du site

Pour des raisons géographiques et historiques la gare du chef-lieu du canton d'Uri était toujours secondaire. En effet, les trains s'arrêtaient principalement à Flüelen (interconnexion avec les bateaux) et à Erstfeld (ajouter une locomotive pour franchir le Gothard). Faire de la gare d'Altdorf une gare

cantonale était un souhait de longue date et avait été discuté dans le programme cantonal 2004-2008. C'est la planification test de 2006 et le concept d'aménagement du territoire de la basse vallée de la Reuss (REUR) qui ont posé les bases d'un développement. Il aura encore fallu la révision du plan d'affectation, l'élaboration d'un concept général de mobilité et une planification test du secteur de la gare pour définir les principes de transformation de la gare. Les premiers plans de quartiers ont été élaborés en 2014 mais c'est surtout le concours du bâtiment de la gare en 2016-2017 qui a été un tournant. En effet, les CFF n'avaient pas un intérêt particulier à réaliser une nouvelle gare. Il a fallu que la banque cantonale uranaise porte cette ambition, finance le bâtiment et le fasse construire pour enclencher une vraie transformation du site.

Aujourd'hui, l'arrêt des S-Bahn mais aussi des IC et des EC met en évidence la proximité géographique d'Altdorf pour des pendulaires en direction de Lucerne, Zoug ou Zurich mais aussi avec Bellinzona (35 min) ou Locarno (50 min). Cette adaptation a nécessité de prolonger les quais ferroviaires de 220 à 450 m.

Un bâtiment primé et une gare devenue bi-face

En 2022, le bâtiment de la gare a été lauréat du prix d'architecture Swiss Arc Award. Haut de 6 étages, son architecture est très élégante et épurée. Il dispose de 8'900 m² de surface utile pour environ 400 places de travail et 96 places de stationnement. Le rez-de-chaussée est occupé par un espace gastronomique et les étages par diverses activités et entreprises, dont la banque cantonale.

L'ancien passage inférieur a été prolongé à l'ouest pour disposer d'un accès au rail sur le côté « plaine ». Sur le côté est, l'escalier et une rampe hélicoïdale débouchent à l'abri du bâtiment de la gare. Le passage inférieur large de 4.00 m et haut de 2.50 m a été maintenu et prolongé à 49.00 m. Ce choix pragmatique (et suffisant du point de vue des flux) est un peu en décalage avec la générosité du nouveau bâtiment de la gare. Les rampes aux deux extrémités du passage inférieur ont 10-12% de pente. Côté « ville » la rampe en spirale permet de gagner de l'espace au profit des surfaces commerciales du rez-de-chaussée mais les cheminements piétons à l'articulation avec la place manquent un peu de lisibilité.

Côté « ville » la place de la gare est essentiellement occupée par les lignes de bus locales et régionales. Un quai bus rectiligne borde le pied du bâtiment. Les autres bus accostent autour d'un îlot trapézoïdal, au centre de la place. Cette configuration permet d'accueillir 6 bus (anciennement 3) et de permettre les départs dans n'importe quel ordre. La liaison bus rapide avec Lucerne a été aménagée sur le côté « plaine » de la gare, mieux accessible également depuis l'autoroute. Il était en effet impossible de regrouper tous les bus du même côté de la gare, faute d'espace suffisant.

Des abris vélos en quantité et quelques places P+R complètent les aménagements de part et d'autre.

On peut s'étonner d'avoir relocalisé les guichets CFF dans l'ancien bâtiment annexe à la gare, à côté de la Coop, plutôt que dans le nouveau bâtiment construit par la banque cantonale.

Enjeu de modération du trafic

L'image générale du site est très minérale mais cohérente. La route principale passe devant la gare et les abords sont aménagés en modération du trafic (zone 30). Même si toutes les précautions sont prises pour intégrer les piétons, les cyclistes et les bus, l'image générale reste assez routière. Cela est dû notamment aux emprises des bus qui font pour la plupart une giration sur la place de la gare. La difficulté de concilier du trafic de transit avec les abords d'une gare a déjà été maintes fois identifiée sur d'autres sites.

Enjeu de développement

Une des forces du projet a été de marquer le lieu avec un bâtiment « haut ». Ce signe dans le paysage constitue un point d'ancrage. Plusieurs immeubles résidentiels de 5 à 6 étages viennent d'être construits, d'autres mutations sont prévisibles surtout sur le côté « plaine » mais le développement va probablement prendre des années.