

Rapport du jury

FLUX – Pôle d'échanges d'or 2025

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 2025, le prix avait pour thème « Interfaces petites et moyennes ». Le prix FLUX récompense la commune coresponsable de la conception du pôle d'échanges.

2. Lauréats des années précédentes

2024	Bulle	Pôles d'échanges régionaux
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
 Jonas Schmid, Union des villes Suisses
 Philippe Gasser, Citec SA
 Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism
 Tinetta Maystre, Municipalité ville de Renens
 Remo Petri, Procap Suisse

4. Procédure de nomination

Cette année, trois gares ont été nominées :

- Möriken-Wildegg (AG)
- Suhr (AG)

- Arth-Goldau (SZ)

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 2025 : Möriken-Wildegg

Möriken-Wildegg : une commune qui prépare son avenir tout en célébrant ses racines

Une commune qui a pris son destin en main, voilà ce qui a convaincu le jury en plus des qualités fonctionnelles et d'aménagement du pôle d'échanges.

Décomposer pour réaliser plus vite

Le déclencheur du réaménagement de la gare a été la mise en conformité LHand (loi sur l'égalité pour les personnes handicapées) avec des études dès 2012. Tout au long du processus de projet, la commune a adopté une attitude entreprenante et tournée vers des perspectives d'avenir. Un de ces décisions a été de décomposer le site en trois secteurs pour gagner en souplesse de procédure et réaliser plus rapidement le secteur central, celui de la gare. La partie nord prévoit le réaménagement d'un terrain occupé par un ancien dépôt. Il fait l'objet d'un projet de développement d'un quartier d'habitations et de commerces pour préparer la valorisation future des abords de la gare (décision/perspective d'avenir no 2). Finalement, le troisième secteur, au sud, est occupé par un des rares points de chargement ferroviaire (Freiverlad) et son potentiel d'évolution est laissé pour plus tard.

Une gare bi-face

Le réaménagement du site a instauré une gare bi-face avec un passage inférieur équipé d'une rampe et d'escaliers de chaque côté. Les bus locaux accostent sur la place côté est (centre-ville), les lignes régionales sur le côté ouest des voies ferrées (côté Jura). Le stationnement vélo comprend 180 places à l'est et 120 à l'ouest. Des places P+R sont aussi réparties de chaque côté (32 et 25 places). Afin de disposer d'une réserve pour l'avenir, la commune a aménagé un quai de bus supplémentaire de chaque côté de la gare (décision/perspective no 3).

Quatrième décision forte : la gare est d'une catégorie trop faible selon la classification CFF pour disposer d'un couvert mais la commune tenait à protéger ses habitants et ses visiteurs qui attendent train ou bus. Elle donc souhaité un couvert généreux, en béton bien sûr, compte tenu de la présence depuis 1890 de la fabrique Jura-Ciment, puis de l'institut technique et recherche dans la construction en béton (TFB). Au final, les CFF participeront pour 1/3 aux coûts. Malgré sa taille, le couvert est élégant et aérien. Il a aussi été conçu pour préserver des vues sur le château de Wildegg, à l'est, et sur le Jura, à l'ouest.

Un attachement grandissant de la population

Cinquième décision: la commune a repensé les circulations de manière à prioriser les bus sur un périmètre élargi et ainsi, à fiabiliser les correspondances avec le train. Le résultat est au rendez-vous puisque, depuis le réaménagement de la gare, la fréquentation a augmenté de 15 % pour atteindre 1500 voy/j à la gare. Cette croissance sera renforcée avec la construction de la future école secondaire régionale dès 2028 dont une partie des élèves pourront utiliser le train.

Wildegg ne disposait pas d'une place de village, la commune prend donc une sixième décision-clef qui combine valeur patrimoniale et animation. Une belle petite place méditerranéenne avec des platanes taillés à l'horizontal est aménagée devant l'ancien bâtiment de la gare qui a été déplacé. Elle comporte une fontaine et un petit édicule qui abrite les toilettes et un local de service. Ce bâtiment est couvert d'une tôle dont les perforations illustrent des motifs floraux. Ces motifs font référence à l'histoire industrielle textile de Wildegg, puisqu'il y a environ 300 ans la commune était le principal centre d'impression et de teinture de textile dite indienne de Suisse alémanique.

En termes d'animation, ajoutons encore que l'ancien bâtiment de gare abrite aujourd'hui un commerce AVEC, que l'hiver la commune met en place une patinoire provisoire qui a du succès et que l'avenue de la gare a été mise en zone de rencontre.

6. Appréciation détaillée des autres sites

Suhr: l'interface low tech très pro

Inspiré des méthodes d'urbanisme de reconversion

Au premier coup d'œil, il n'y a rien de spécial à voir à la gare de Suhr. Quelques arbres çà et là au milieu du bitume, quelques restes de bois et de cailloux, de la végétation spontanée comme on en trouve dans d'anciennes friches urbaines. Ce n'est pas spectaculaire, pourtant c'est du grand art : une mutation lente qui exploite à fond les particularités du lieu, un exemple très concret d'urbanisme de reconversion, une dimension écologique très puissante avec des moyens limités et en tenant compte du contexte

Depuis plus de 20 ans, Suhr vit une croissance démographique persistante, et a simultanément subi la mutation progressive de son industrie. Ces 10 dernières années, elle a permis 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.

1000 m2 de bitume remplacé par de la végétation

Le projet a mis l'accent sur la dimension écologique avec, notamment, 1000 m2 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 problèmes d'irrigation et d'aération du sol lorsque la pleine terre était de l'argile compacte très défavorable aux plantations et, finalement, garantir les fonctionnalités nécessaires d'un pôle d'échange et des commerces riverains.

Pour s'assurer de la faisabilité des circulations, rien de plus simple et de plus concret que de prendre le bus articulé le plus contraignant et de vérifier sur place comment le faire rebrousser. Autre sujet technique, organiser l'espace pour permettre à des bus de se dépasser et de circuler indépendamment les uns des autres, y compris en cas de bus de remplacement lors de travaux ferroviaires. L'espace restant pouvait ensuite être dégrappé et végétalisé, oui mais comment ?

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 trouver une astuce pour éviter la présence et le bruit des conversations la nuit. Ces jardinières comportent un dispositif de stockage naturel de l'eau et une grande variété d'essences végétales locales. Plus 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.

Schéma de circulation et perspectives

Avec 22 000 vhc/j, la route la plus fréquentée de Suhr n'est qu'à 60 m de distance, parallèle à la place de la gare. Celle-ci, auparavant limitée à 50 km/h, a été mise en zone de rencontre. Le réaménagement n'a que modestement réduit l'offre de stationnement tout en mettant en valeur les rez-de chaussée qui sont d'ailleurs tournés vers la place.

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.

Arth-Goldau : tirer avantage d'un site étriqué

L'échéance de la mise en service de la NLFA

De manière tout à fait exceptionnelle, la planification et le réaménagement du site d'Arth-Goldau n'ont duré que 5 ans. L'échéance de mise en service de la NLFA (nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes), en décembre 2016 pour le tunnel du Gothard et 2020 pour le Monte Ceneri, y est certainement pour beaucoup. Cette date butoir a incité à trouver coûte que coûte une solution efficace et consensuelle sur un site complexe.

Le réaménagement a comme particularité d'être un des premiers nœuds d'échange de grande taille à intégrer toutes les prescriptions LHand (loi sur l'égalité pour les personnes handicapées). Il a aussi soigneusement assumé les contraintes du site et mis en valeur des éléments de patrimoine.

Le processus

Un premier mandat d'étude avait été confié dans les années 2010 pour concevoir la place, mais sans recueillir une approbation suffisante. En fait, il manquait une vision cohérente et globale. La solution est venue en 2016-2017, par le biais d'un processus d'ateliers, de concertations et de négociations qui a permis de réunir les fonctionnalités souhaitées sur le bon périmètre. Deux assemblées communales et des votations ont jalonné ce processus. Entretemps et dès 2014, le rehaussement d'une partie des quais ferroviaires avait commencé. En mai 2019, le crédit de construction de la place de la gare était validé. Les travaux ont commencé fin 2019 et se sont achevés mi 2021.

Une interface en V

Arth-Goldau a la particularité d'avoir construit sa gare dans une convergence de ligne ferroviaire. Cette configuration, en triangle ou en V, existe notamment à Zoug, Sargans ou Bülach. En général, les quais ferroviaires sont sur les deux «longs» côtés et la partie ouverte du V regroupe les fonctions complémentaires : arrêts de bus, parking, bâtiment voyageurs. Dans le cas d'Arth-Goldau, la situation est encore un peu plus complexe en raison de la topographie de la place et de l'existence de la ligne du Rigi qui est en terminus au-dessus d'une des voies.

Précédemment, la place de la gare était desservie par trois lignes de bus et occupée par un petit parking de surface. Le réaménagement a intégré 5 quais et augmenté le stationnement en le localisant sous la place (60 places, auparavant 40). La place est interdite au trafic et la topographie incite à s'engager dans le parking souterrain.

La mise au point de la géométrie de la gare routière a été particulièrement laborieuse pour respecter les contraintes de longueur et de giration des bus articulés, de largeur des quais et de pente pour les personnes à mobilité réduite. Il en résulte un espace de retournement des bus sur une partie de la place (zone rouge) qui fait encore débat. L'offre de stationnement vélo est limitée mais cela s'explique par la très faible proportion de cyclistes dans cette région très montagneuse. Un kiosque combiné à des WC ferme la place sur un côté et signale l'accès piéton au parking souterrain. Un ancien bâtiment lié au tram a été déplacé sur l'autre côté de la place et sert de salle d'attente pour les bus.

Bâtiments et passages

Si l'attention est naturellement attirée par la place de la gare, il faut souligner la qualité de réaménagement des couverts sur la partie sud des quais ferroviaires (la pointe du V). Le bâtiment qui fait la transition entre la gare routière et les quais ferroviaires comporte aussi plusieurs activités et services (médecin, supermarché Coop, etc.). Ce bâtiment est percé d'un passage qui améliore encore la lisibilité des échanges entre les quais. Au sud de ce bâtiment, un passage inférieur traverse toutes les voies ferrées et donne accès au zoo de Goldau.

En 2023, un bâtiment supplémentaire a été construit sur fonds privés sur la partie nord de la place. Il comporte un espace de jeu pour enfants, un restaurant et diverses autres activités

Une prochaine étape de développement est à l'étude. Elle consiste à reconverter le secteur d'entrepôts juste au sud de la gare.



Pôle d'échanges d'or
Prix suisse de la mobilité

