

Rapport du jury FLUX – Pôle d'échanges d'or 2026

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. Le prix FLUX récompense la commune coresponsable de la conception du pôle d'échanges.

2. Lauréats des années précédentes

2025	Möriken-Wildegg	Interfaces petites et moyennes
2024	Bulle	Pôles d'échanges régionaux
2023	Bellinzzone	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 attrayants

3. Membres du jury d'experts

Florence Brenzikofer, Présidente du jury, Conseillère nationale
 Ueli Stüchelberger, Union des transports publics (UTP)
 Luzi Weber, CarPostal SA
 Stéphanie Penher, ATE Association Transports et Environnement
 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 :

- Liestal (BS)
- Sursee (LU)

- Prilly Malley (VD)

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 2026 : Prilly Malley

Prilly Malley : « Faire ville » autour des transports en commun

Un large périmètre d'intermodalité

Le secteur de Prilly-Malley ouvre un nouveau chapitre de la combinaison entre transport public et urbanité qui a séduit le jury.

Contrairement à la majorité des pôles d'échanges, ici l'intermodalité ne consiste pas à faire converger bus, tram et train en un point unique mais plutôt à tirer parti du relatif éloignement entre métro, train et tram pour vivifier et desservir un large périmètre. A ces transports structurants s'ajoutent plusieurs lignes de bus. Ainsi, la distance d'interconnexion entre tous ces modes de transport devient un facteur d'animation et de mutation du quartier. Ce point est d'autant plus important que Prilly-Malley n'est qu'une simple halte ferroviaire. Les différents services et commerces que l'on espère dans un pôle d'échange se situent dans le quartier plutôt que dans la gare elle-même.

Une nouvelle centralité intercommunale

Le développement qui entoure Prilly-Malley correspond parfaitement au principe de développement de la ville sur elle-même. Sur d'anciennes friches (usine à gaz, abattoirs), la halte ferroviaire est le moteur de développement d'une nouvelle centralité urbaine. Ce site accueillera à terme env. 10'000 habitants et emplois supplémentaires en un quartier mixte, très peu motorisé, parsemé de placettes et d'espaces publics animés ou intimistes.

Une halte ferroviaire, un métro, un tram

La halte ferroviaire, conçue par l'architecte Rodolphe Luscher et inaugurée en 2012, se distingue par un grand toit aux lignes épurées. L'inclinaison des surfaces métalliques offre de très beaux effets de lumière. Elle est desservie par le RER vaudois (4 trains par heure et par sens).

Les trains sont au niveau +1. En 2026, la façade sud a été ouverte pour créer un lien visuel par le passage inférieur (PI) entre les deux côtés de la gare. Côté nord, le PI donnait sur une station-service. Depuis, et c'est tout un symbole, elle a été remplacée par un petit parc ombragé très agréable. Fin 2026, un espace vert supplémentaire au pied de la tour Tilia fera le lien jusqu'au viaduc historique et le nouveau tram Lausanne-Renens, situé à 200 m de la gare.

A 250 m au sud se trouve le métro M1, en service depuis 1991, pour desservir les Hautes Ecoles. Ainsi, tram, train et métro constituent trois transports publics structurants plus ou moins parallèles, auxquels se superposent des lignes de bus et un futur BHNS selon des tracés perpendiculaires ou diagonaux.

En 2020, un deuxième passage inférieur a été inauguré, côté Renens, pour les piétons et les cyclistes. Il permet l'accès aux quais ferroviaires, le franchissement des voies ferrées et il fait le lien avec une voie verte en direction de Renens. Une très belle hélicoïdale résout la différence de niveau avec le côté nord des voies. L'ouvrage, intitulé « Trait d'union » a reçu le prix d'infrastructure vélo en 2020. L'ensemble du site comprend environ 600 places de stationnement vélo, extensibles si le besoin se confirme.

Des équipements et des tours

Plusieurs équipements d'agglomération occupent le site, notamment le Théâtre Kleber Meleau (TKM, 1979), le complexe cinéma Malley-Lumière (2009), la Vaudoise Arena (2022), soit une piscine olympique et une patinoire avec 9'000 places.

Aux abords de la gare, quatre tours de 25 à 30 étages, dont deux avec armature en bois viennent d'être érigées. Elles accueillent environ 1'500 habitants et/ou emplois. L'architecture des bâtiments

a été voulue différente pour éviter la monotonie du quartier. Commerces et services occupent les rez-de-chaussée. Ils sont surmontés de quelques niveaux d'activité et de bureaux, puis, aux étages supérieurs de logements de diverses catégories. Les prochains bâtiments comprendront surtout des coopératives de logements et seront disponibles dès 2030.

Avoir réalisé la gare avant le quartier a été un atout pour permettre une offre de stationnement la plus réduite possible (0,5 puis 0,3 places par 100 m² de surface brute de plancher).

Réinterpréter l'existant et avoir su dépasser les limites administratives

Porté par la vision d'un quartier du 21^{ème} siècle les projets ne s'additionnent pas les uns aux autres mais interagissent. Cette mutation de l'existant est par exemple visible avec la transformation en vitrines du soubassement de Malley-Lumière, avec l'ouverture de la façade sud de la gare, avec l'adaptation du 2^{ème} PI pour disposer d'un accès direct au quai 4 et prochainement au quai 1, etc. Ces interventions et bien d'autres ajoutent du sens et de la qualité à l'existant.

Un dernier facteur clef de la réussite du quartier est d'avoir su faire beaucoup mieux qu'une étroite coordination entre communes. Dans le cas présent, une équipe technique déléguée des deux communes, « la fabrique de Malley », met au point le projet, assure la cohérence des espaces publics et des développements. Elle bénéficie du pouvoir de décision de deux élus délégués par chacune des deux communes pour conduire les opérations. Au final, une parfaite entente et une grande réactivité : impossible d'identifier sur le site où passent les limites communales ou foncières.

6. Appréciation détaillée des autres sites

Liestal : Une prouesse d'infrastructure compte tenu de la complexité du site

Liestal vient d'achever une transformation majeure du secteur de la gare. De 2019 à 2025, l'imbrication des opérations et des acteurs concernés était d'une rare complexité et il faut saluer le fait d'avoir su mener à bien ce projet tout en maintenant les transports en service.

Le projet a d'abord été nécessaire pour corriger la configuration du réseau ferroviaire, qui comportait de fortes contraintes de croisement, d'où une faible capacité et une instabilité horaire. Pour résoudre le problème il fallait construire une 4^{ème} voie et repenser complètement le faisceau de voies alors que la ville entoure la gare et que la topographie du secteur est très accidentée.

Une grande fonctionnalité

Dorénavant, l'usager bénéficie de nombreuses améliorations. Deux passages inférieurs (PI) munis de rampes et d'escaliers donnent accès aux quais et relient dans de bonnes conditions les quartiers de part et d'autre de la gare. Sur le côté ouest, les débouchés de ces deux PI constituent de beaux ouvrages bien équipés : escaliers, rampes, marquise, abris pour vélo, etc. Réalisée simultanément à l'élargissement du faisceau ferroviaire, un nouveau parcours horizontal pour piétons et vélos longe les voies et franchit les obstacles, rivière ou tunnel routier.

Le réaménagement des quais ferroviaires a été l'opportunité de créer une vélostation souterraine accessible aussi depuis le tunnel routier et en lien direct avec le passage inférieur nord. La vélostation payante compte 500 places et 540 places supplémentaires gratuites sont disponibles aux débouchés des PI. A l'ouest des voies ferrées, le projet comporte encore un nouveau P+R bien localisé de 85 places sur deux étages.

La place de la gare a été repensée et en grande partie réservée à la circulation des bus. Elle accueille 7 lignes de bus urbaines et 2 lignes de cars postaux avec des quais en dents de scie. Cet emplacement permet de minimiser la distance entre quais ferroviaires et quais bus. Par ailleurs, le tram régional de la vallée de Waldenburg dispose d'une voie et d'un quai comme les trains.

Un programme urbain aux espaces publics en demi-teinte

Le projet a aussi été l'occasion d'un substantiel développement immobilier, d'abord avec des bâtiments polygonaux entre la place de la gare et la ville, puis avec des bâtiments longilignes collés aux voies ferrées. Ces bâtiments comprennent divers commerces, activités et logements.

Une rivière, l'Orisbach, passe sous la gare. Les réaménagements ont permis d'y inclure un parcours piétonnier, créant une relation supplémentaire entre l'est et l'ouest des voies ferrées. A 150 m au sud de la rivière, une passerelle ajoute un quatrième franchissement piétonnier des voies, au point le plus élevé du secteur.

Les prochains développements portent sur la transformation du bâtiment de la Poste et de celui du Tribunal Cantonal dans la partie sud-est du site. Ces projets seront l'opportunité de créer un meilleur lien avec la ville historique.

Même si la complexité du site a été une contrainte très forte, le jury a regretté que l'aménagement de la place de la gare n'ait pas permis de disposer d'un espace plus convivial et plus végétalisé. La prochaine étape permettra peut-être de mieux intégrer les équipements existants (bibliothèque cantonale, maison de la culture Palazzo, Poste, Tribunal Cantonal) et de rendre certains espaces ouverts plus appropriables par les piétons. Cela serait aussi l'occasion d'augmenter le nombre de bancs ou de places assises pour les voyageurs qui attendent. Le jury considère également que l'absence d'ascenseurs dans l'accès aux quais et au passage souterrain constitue une occasion manquée dans le cadre d'une rénovation d'une telle envergure.

Sursee : Une commune qui améliore magnifiquement les conditions d'intermodalité bus et vélo avec sa gare

Le projet de réaménagement des abords de la gare de Sursee s'appuie sur deux équipements remarquables : une très belle gare routière dans la moitié sud et un immense parking souterrain gratuit pour les vélos dans la moitié nord. Concrétisation du schéma directeur de 2015, le projet a été mis à l'enquête en 2020 et un crédit de 24 millions approuvé en votation populaire en 2022.

Sursee n'est qu'à 20 minutes de Lucerne et d'Olten. Actuellement 14 lignes régionales de bus desservent la gare ce qui représente environ 500 arrivées ou départs par jour et environ 5'500 voyageurs avec les bus régionaux. La localité compte environ 11'000 habitants et 14'000 emplois et l'essentiel de la localité est à moins de 1,5 km de la gare, ce qui rend le vélo particulièrement intéressant pour le rabattement sur la gare.

Une gare routière emblématique inaugurée en 2024

Compte tenu des espaces disponibles, la meilleure solution a consisté à aménager la gare routière parallèlement aux voies ferrées en une longue plateforme couverte d'une magnifique marquise translucide. Les bus circulent à l'anglaise autour de la plateforme longue de 110 m, ainsi les voyageurs attendent ou débarquent sur l'îlot central large de 6 m, à l'abri des intempéries. La plateforme permet l'accostage, aux conditions PMR, de deux paires de bus sur chaque côté (8 quais en tout). Entre les deux paires de bus la plateforme est abaissée et les voyageurs peuvent traverser la voie de circulation ou le faire aux extrémités de la plateforme. Une des extrémités n'est qu'à 10 m du passage inférieur central de la gare.

L'aménagement est le fruit d'un concours. L'innovation porte sur la conception de la marquise (120 m x 10,80 m). Elle ressemble à une immense lentille diffusant une lumière jaune. Une structure métallique très élégante et légère soutient, par l'intérieur, cet immense ovale. La lentille elle-même est composée de deux films de plastique, gonflés avec une très légère surpression d'air pour lui donner un volume élégant en forme d'amande.

Une vélostation de tous les superlatifs en 2026

L'autre équipement majeur est la réalisation, sous la longue place de la gare, d'un parking souterrain gratuit pour les vélos. Long de 170 m, il comporte environ 1'100 places, est accessible par une rampe au nord et une autre au centre. En stationnant son vélo, il est ensuite possible de rejoindre directement les deux passages inférieurs d'accès aux quais ferroviaires. L'ampleur de l'ouvrage et sa gratuité démontrent la détermination des partenaires à promouvoir les alternatives à la voiture individuelle. Pour lutter contre le risque de déprédation le parking comporte 14 caméras. L'ouvrage a coûté 10 millions dont un peu plus de 4 financés par la commune. Plusieurs

communes voisines, conscientes de l'importance du vélo, ont aussi participé au financement ce qui est à souligner

En plus de la vélostation, 500 places sont aménagées à l'air libre entre les voies ferrées et la gare routière et quelques places sur le côté ouest de la gare.

Des aménagements en surface simple

En surface, la place de la gare est pour moitié en zone 30 et pour moitié réservée au trafic des bus. La circulation de transit n'y est plus possible.

Six places de stationnement sont prévues pour le P+R, 7 pour le stationnement courte durée et 4 pour les taxis. Le réaménagement comprend encore 2 emplacements complémentaires de bus, immédiatement à côté de l'entrée du passage inférieur central CFF. Ces quais bus sont surtout utiles pour déposer des voyageurs et faciliter la correspondance avec le train lorsqu'un bus est en retard.

A l'extrême sud, le site comprend encore un P+R de 50 places.

Devant la gare, l'ensemble de l'aménagement est malheureusement minéral. Il était impossible de planter des arbres compte tenu de la vélostation. Cette critique a compté dans l'évaluation de l'interface par le jury et cela malgré les espaces plantés plus au sud, de part et d'autre de la gare routière.

Une compatibilité de développement ultérieur

La commune a agi avec beaucoup de pragmatisme, intervenant sur les parties dont elle avait la maîtrise. Les aménagements ont été pensés pour que les mutations du bâtiment de la gare et des quartiers voisins puissent se réaliser ultérieurement selon le principe de compatibilité ascendante. Ces évolutions possibles portent autant sur la démolition puis densification d'îlots proches que sur des compléments d'aménagement de la place de la gare, sur une future 4ème voie ferrée, sur l'abaissement du niveau du passage inférieur existant au sud du bâtiment de la gare ou, encore, sur un troisième passage inférieur pour relier le sud de l'interface bus et l'extrémité des quais ferroviaires.