

CONSTRUCTION & BÂTIMENT

PROJETS ET CHANTIERS
DES PROFESSIONNELS DU BÂTIMENT

Les gares se réinventent
Le nouvel essor de
l'architecture du paysage
RUBIX, symbole
d'une nouvelle densité
industrielle

Energie solaire : entre
ambitions et obstacles

Un éco-chai entre
vignes et volumes

UNE ÉDITION

ESPACES

CONTEMPORAINS

ESPACESCONTEMPORAINS.CH
CHF 8.-



En Suisse romande, les gares se réinventent à l'aune des mutations urbaines, des exigences de mobilité durable et des contraintes techniques ferroviaires. Plus que de simples infrastructures de transports, elles deviennent des catalyseurs de transformation urbaine, articulant flux régionaux et dynamiques locales. À Renens, Fribourg ou Montreux, les récents projets de réaménagement des gares interrogent les rapports entre ville, espace public, architecture, ingénierie, patrimoine, mobilité et densification. Ils révèlent la complexité d'intervenir sur des nœuds stratégiques en fonctionnement, tout en anticipant les besoins futurs en matière d'accessibilité, de multimodalité et d'expérience voyageurs. La fluidité des parcours, ainsi que la fonctionnalité et la lisibilité des espaces, pour le confort des usagers, y apparaissent cruciales. Au fond, l'humain est remis au centre. Les gares, ce ne sont plus des espaces qu'on traverse uniquement, mais ce sont des lieux de rencontre, qui requièrent un soin particulier aux espaces publics, fortement liés à la ville et au territoire.

Marielle Savoyat

GARES À RÉINVENTER





ENTRE HISTOIRE ET DÉVELOPPEMENTS

Dans le cadre de la requalification globale de la gare de Fribourg, les nouvelles marquises conçues par Boegli Kramp Architekten s'inscrivent dans un vaste processus de transformation des infrastructures ferroviaires et urbaines. Le projet requalifiant les quais, piloté par CFF Infrastructures, avec la collaboration des ingénieurs civils Gruner et de l'entreprise générale Sottas, repose sur une articulation fine entre lecture sensible du contexte patrimonial, technicité et économie de moyens.

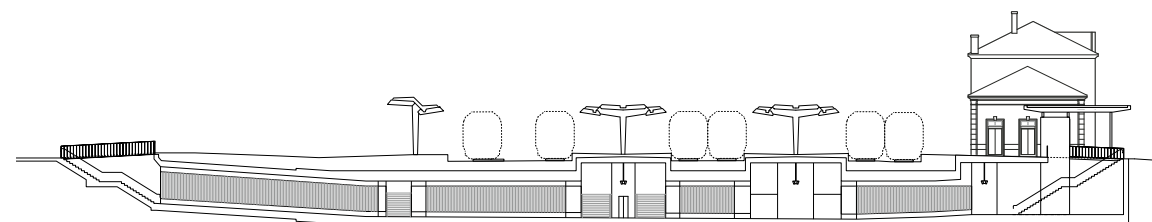
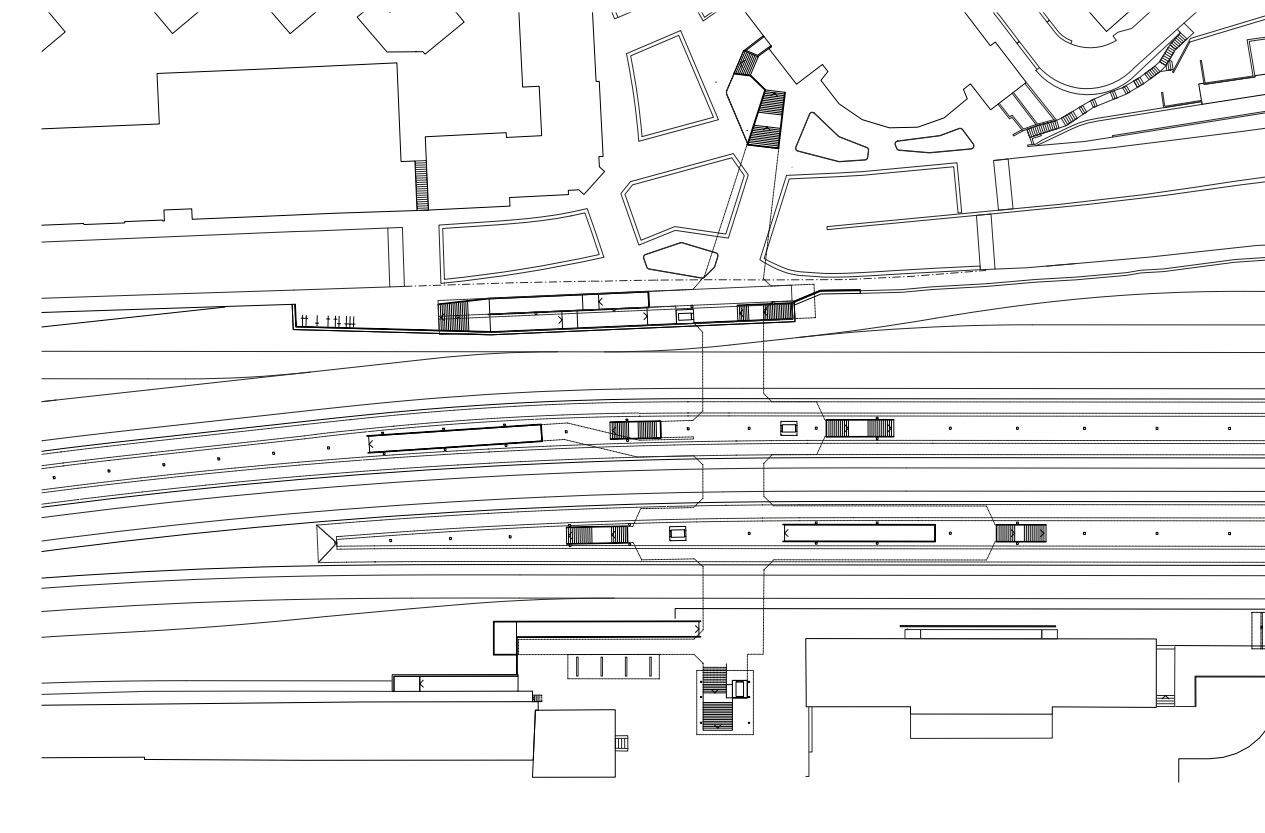
Les anciennes marquises, obsolètes en termes de confort et de sécurité en raison des rehaussements successifs des quais, ont été entièrement remplacées, à l'exception de celle du quai 1, conservée partiellement pour des raisons patrimoniales. La recherche de simplicité maximale dans un contexte ferroviaire complexe sous-tend la nouvelle forme. Cette dernière s'adapte légèrement selon la situation sous le couvert : un quai, une rampe ou un escalier. Des éléments structurels métalliques élancés, en forme de T, portent en leur centre une couverture articulée, rythmée par des parties pleines et une bande transparente en polycarbonate de chaque côté, laissant passer la lumière naturelle. Les éléments techniques sont regroupés dans une bande dédiée, libérant la sous-face pour une lisibilité accrue de la

structure. L'ensemble se distingue par sa cohérence constructive, sa colorimétrie mesurée et son aptitude à accompagner les flux tout en apaisant visuellement l'environnement ferroviaire.

Un deuxième passage inférieur traverse désormais la gare de part en part, créant une liaison urbaine nord-sud. Les travaux du passage commercial existant débiteront à l'automne 2025. Parallèlement, les arcades historiques côté Berne seront rénovées, tandis qu'à l'est, un projet de vélostation verra le jour. La transformation du bâtiment central, confiée à Boegli Kramp, comprendra la mise en valeur du hall principal, l'intégration de logements, de bureaux, de commerces et d'espaces techniques. La place de la Gare (projet en phase de développement et piloté par la Ville) sera elle aussi réaménagée. L'ensemble de ces interventions mêle infrastructures techniques, mise en valeur patrimoniale et articulation urbaine.

Les nouvelles marquises, qui posent un premier jalon d'un long processus plus global, incarnent une forme ingénieuse, pouvant se décliner et s'adapter à différentes situations, qui tend vers une simplicité remarquable. Ces infrastructures ouvrent un dialogue harmonieux entre histoire et futurs développements, entre architecture et mobilité, entre esthétique et fonctionnalité.





BOEGLI KRAMP ARCHITEKTEN

Fondé en 2001 à Fribourg, le bureau Boegli Kramp Architekten cultive une approche qualitative, durable et ouverte à la diversité des programmes, de l'infrastructure à l'habitat. Il se distingue par l'attention qu'il porte au contexte dans lequel s'insère un projet, considérant l'architecture comme un acte culturel et social, l'architecte jouant un rôle de médiation fine entre les acteurs du projet, les usages et le site. Adrian Kramp et Mattias Boegli s'engagent dès la création de leur agence au sein de jurys de concours, de l'enseignement à la HEIA-FR et de commissions d'architecture et d'urbanisme.



RÉGÉNÉRER LES PARCOURS ET LES SPATIALITÉS

Réalisée en 1903 par Eugène Jost, la gare CFF de Montreux, classée à l'inventaire depuis 1991, a subi plusieurs transformations.

La dernière, achevée en 2023 par le bureau d'architectes Tempesta Tramparulo, adopte une posture à la fois sobre et dynamique, conciliant patrimoine et usages contemporains. Initialement limité au déplacement des guichets, le mandat s'est élargi après une analyse globale proposée par les architectes, sur les circulations, les fonctions et la valeur historique du lieu. L'étude a révélé une déficience des circulations, l'inaccessibilité des étages, et une segmentation des usages, avec, notamment, un grand hall et un escalier monumental qui avaient été fermés pour cause de déprédations. Lauréats du concours lancé à la suite de cette étude, les mêmes architectes ont amorcé un processus de transformation, pour redonner fluidité et cohérence aux lieux. Chaque étage retrouve des fonctions clarifiées : hall commercial au rez-de-chaussée inférieur (au niveau de la rue des Alpes) ; hall supérieur au niveau des quais où l'on trouve guichets, espace médical et fleuriste ; étages supérieurs accueillant tertiaire, médical et logements existants ; combles (originellement utilisés comme galetas et surtout comme appareil pour la composition de la façade) destinés à des activités administratives ; surcombles

réservés aux locaux techniques, pour éviter que les superstructures actuelles se retrouvent sur le toit de façon aléatoire.

Le geste principal – la création d'une nouvelle circulation verticale – traverse l'édifice sur 25 mètres de hauteur. L'escalier, en béton préfabriqué, habillé de pierres d'Arvel, relie tous les niveaux, rétablissant l'unité de l'édifice. Les combles, autrefois condamnés, retrouvent leur volume d'origine. La charpente est conservée dans un climat non chauffé, et des lucarnes contemporaines aux arêtes tranchées guident la lumière sans artifice. Au niveau de la rue, le hall, longtemps obstrué par une paroi vitrée, est libéré. Toutes les portes de façade sont réouvertes, alors que ce n'était plus le cas auparavant, les menuiseries historiques (réalisées à l'époque par la célèbre menuiserie Held) sont revalorisées.

La transformation de la gare de Montreux incarne une démarche discrète, sensible, mais affirmée : un projet où la technique s'efface derrière la cohérence de l'existant, où l'esthétique naît du respect de la matière historique, et où l'acte contemporain s'exprime dans la clarification des espaces plus que dans leur spectacularisation. Les architectes démontrent qu'une intervention minutieuse sur les usages, les matériaux, les circulations et les volumes peut redonner sens à un lieu né pour être traversé.





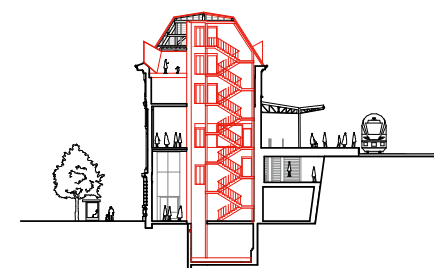
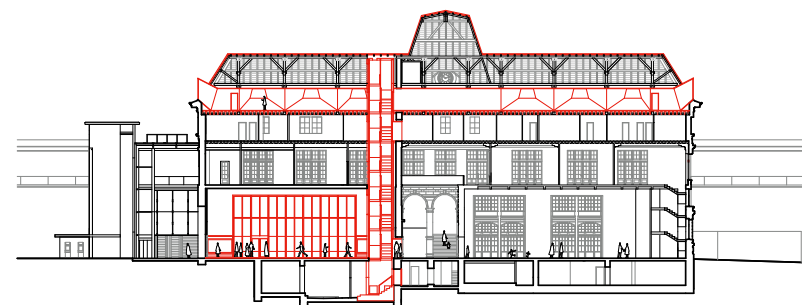
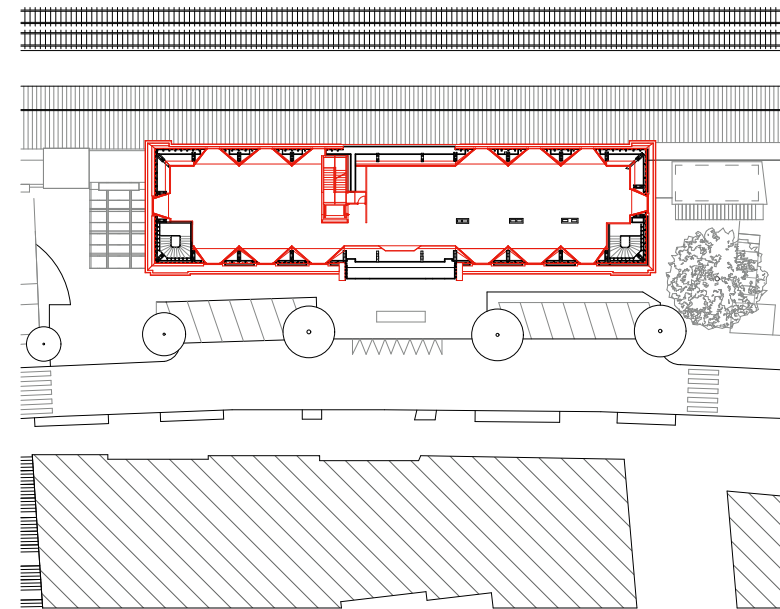
© Stéphane Millet



© Miro Keller



© Miro Keller



TEMPESTA TRAMPARULO ARCHITECTES

Fondé à Lausanne par Maurizio Tempesta et Antonino Tramparulo, le bureau Tempesta Tramparulo conçoit l'architecture comme un dialogue exigeant entre l'existant, les usages et les ressources disponibles. Sensibles aux processus de transformation, ils défendent une approche attentive aux matériaux, à l'énergie grise et à l'économie des moyens. Leurs projets, comme ceux des gares de Vevey et Montreux, allient rigueur constructive, finesse conceptuelle et sensibilité patrimoniale.



D'UNE PETITE GARE A UNE GRANDE

En voie de devenir un pôle ferroviaire majeur en Suisse romande, la gare CFF de Renens s'est engagée il y a une quinzaine d'années dans une transformation d'envergure.

Conçue dès 2011 par farra zouboulakis & associés avec le groupement SNPR (Schopfer & Niggli SA, Perret-Gentil + Rey & Associés SA), l'intervention réunit patrimoine, exigences techniques contemporaines et vision urbanistique. Elle comprend la recomposition des quais, la réalisation de nouvelles marquises, d'un nouveau passage inférieur, de salles d'attente et de mobilier. La passerelle Rayon Vert et les places nord et sud attenantes réalisées en parallèle par le groupement Rayon Vert (comprenant le même bureau d'architectes et urbanistes, avec Ingeni, l'Atelier du paysage et Tekhne) relèvent d'un autre mandat, mais s'inscrivent dans une même stratégie de réaménagement, visant une nouvelle identité et une fluidité capable de canaliser un nombre croissant de voyageurs.

L'infrastructure centenaire, en fin de cycle, a été repensée pour répondre aux normes actuelles en matière de sécurité, d'accessibilité et de capacité. Les quais ont été élargis et couverts de nouvelles marquises. Les travaux liés aux quais, aux marquises et au passage souterrain se sont achevés fin 2020 pour la gare et 2023 pour le quai 1, tandis que le quai 4 – lié au futur tramway – sera finalisé courant 2025.

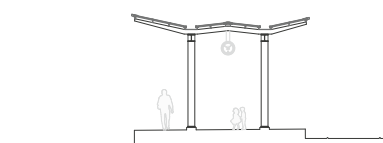
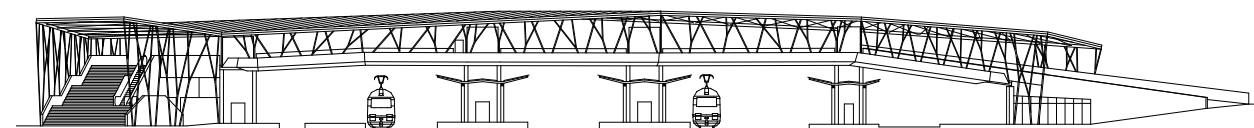
Les marquises, dont l'ossature repose sur des piliers et des sommiers longitudinaux en acier, sont couvertes de plaques en polycarbonate translucide bleuté. Ce matériau, également utilisé pour la passerelle Rayon Vert, confère une lumière douce et assure une cohérence architecturale à l'ensemble. La marquise historique du quai 1 a été restaurée dans le même esprit : sa couverture bois a été déposée, remplacée par les mêmes panneaux translucides, établissant un dialogue sensible entre mémoire bâtie et intervention contemporaine.

Le nouveau passage inférieur, large de 9,5 m et long de 60 m, offre une traversée généreuse. Au même titre que la passerelle Rayon Vert, il est traité comme un espace public – souterrain cette fois, animé par des panneaux lumineux muraux.

Les motifs de ces panneaux rétroéclairés sont inspirés du dessin de la passerelle et offrent des éléments de repérage en donnant à lire le paysage jurassien (côté Genève) et les cimes du Chablais (côté Lausanne). Nés d'une contrainte technique, ils renforcent l'identité visuelle du projet et son intégration architecturale.

Ce projet illustre la force de l'architecture à transcender la technique pour tisser du lien, révéler une urbanité, et accompagner un développement et une transformation avec clarté, cohérence et sens.





**FARRA ZOUMBOULAKIS &
ASSOCIÉS ARCHITECTES URBANISTES**

Le bureau farra zouboulakis & associés, fondé en 2000 à Lausanne par Bassel Farra et Christina Zouboulakis — associés à Emmanuel Colomb depuis 2016 — est reconnu pour son approche contextuelle, durable et collaborative de l'architecture et de l'urbanisme. Son travail, illustré par des projets tels que la passerelle Rayon Vert à Renens, l'écoquartier du Stand à Nyon et le quartier de Lausanne-Provence à Lausanne, traverse les thématiques de milieu, lien, lieu, qui ont d'ailleurs formé le titre d'un livre publié aux éditions Infolio en 2023.