



Développement du secteur Gare Sud

Mandats d'étude parallèles

Rapport du collège d'experts

Septembre 2021

Exposition publique des projets à l'Hôtel de Ville

Vernissage le mercredi 15 septembre 2021

Rédaction du rapport du collège :

membres du collège et urbaplan

Sommaire

A. Programme et règlement des MEP	9
B. Degré 1	25
C. Recommandations pour le 2ème degré	61
D. Degré 2	63
E. Approbation du collège	93

Mot du président du collège

Pour relever le défi d'une mutation en profondeur du front sud de la gare de Delémont, l'autorité et ses services se sont attelés à en préparer les conditions les plus favorables. Portés par l'ambition de donner un élan positif et dynamique à ce lieu actuellement vécu comme un «arrière» de la ville, ils ont, d'une part, réuni divers acteurs susceptibles de devenir les moteurs d'une véritable vie sociale et économique. Plusieurs associations locales pleines d'initiatives, les CFF ou peut-être même l'Hôpital du Jura sont prêts à s'engager pour faire vivre ce lieu et y offrir de nouveaux emplois et services à la population. D'autre part, des acquisitions foncières et des accords entre propriétaires principaux permettent d'envisager avec une certaine sérénité la mise en œuvre concrète d'un tel projet d'envergure.

Le choix de mandats d'étude parallèles (MEP) confiés à sept équipes pluridisciplinaires ainsi que l'accompagnement des appréciations du collège d'experts par la consultation de groupes d'intérêts ont offert un riche dialogue entre une multitude d'acteurs et ont permis ainsi de forger collectivement une solide conviction sur les meilleures orientations pour le devenir de ce lieu. Certaines étaient déjà présentes dans le cahier des charges et ont pu être pleinement confirmées, d'autres se sont imposées au fil des réflexions, sur la base de propositions contrastées de la part des mandataires. Ainsi, notamment, des choix forts comme la préservation des terres fertiles des domaines agricoles ou la mutation progressive de la friche de la SAFED en pépinière économique, sociale et culturelle, préservée par le déplacement du site initialement retenu pour l'hôpital, sont des enseignements majeurs du processus choisi.

Il convient ici de saluer le fort engagement et la grande qualité du travail de toutes les équipes concurrentes, quand bien même leurs projets n'ont pas été retenus à l'issue du premier ou du second degré. C'est la diversité de leurs propositions, leurs prises de risque, la complémentarité de leurs analyses ou l'originalité de certaines options qui ont permis au collège de se convaincre de la meilleure piste à suivre et de choisir une équipe pour développer le projet lauréat vers sa mise au point et sa mise en œuvre. Ce dernier se distingue par la clarté et la générosité de la nouvelle structure d'espaces publics qu'il propose, fortement ancrée dans le paysage et conférant une nouvelle identité à la Porte Sud de la gare de Delémont. Ainsi, celle-ci pourra s'affirmer non seulement comme un nouveau pôle de vitalité pour la ville et sa région mais également comme un véritable trait d'union entre ses divers quartiers et la belle campagne qui s'offre à elle au sud.

Xavier Fischer
Président du collège d'experts



 Périètre des MEP





A. Programme et règlement des MEP



Le présent document constitue le rapport final du collège d'experts des mandats d'étude parallèles (MEP) pour l'élaboration d'un schéma directeur fixant les conditions-cadres des futurs développements du secteur Gare Sud à Delémont.

Les résultats n'ont fait l'objet d'aucune décision des Autorités communales. Le Conseil communal prendra connaissance du rapport, en particulier du projet lauréat et décidera de la suite à donner. Dans tous les cas, la démarche participative engagée depuis le début du processus sera poursuivie avec tous les milieux concernés, ainsi qu'avec les acteurs présents sur le site, entreprises et habitants notamment, dans le cadre du plan spécial en particulier.

1. Eléments de contexte

1.1. Contexte historique

Jusque dans les années 1870, la ville de Delémont est essentiellement constituée de son centre ancien et de quelques fermes isolées aux alentours, à l'instar de la ferme du Neuf-Cul, toujours présente aujourd'hui, et dont la question de la vocation future fait partie intégrante des réflexions sur le secteur Gare Sud.

À partir de l'ouverture de la voie ferrée Delémont-Bâle en 1875 et de la construction de la gare de Delémont, une rupture majeure s'opère dans le développement de la ville, qui va voir se développer l'urbanisation entre la nouvelle gare et la ville ancienne, dans ce qu'on appelle aujourd'hui le centre-ville. Jusqu'aux années 1930 et notamment soutenue par les emplois créés par la Fonderie Von Roll des Rondez, l'urbanisation se poursuit au nord des voies et commence à se développer au sud (actuel quartier Blanche-Pierre). L'Après-guerre se caractérise par un contexte économique particulièrement favorable, qui se traduit pour Delémont par une urbanisation plus diffuse, particulièrement dans les quartiers périphériques, provoquant un étalement urbain important. De nouvelles activités viennent s'implanter au sud des voies, profitant des terrains libres et de la topographie plane, notamment dans les secteurs de l'actuelle zone industrielle de la Communance et de la SAFED. Depuis les années 1970, l'étalement urbain se poursuit, principalement sous la forme d'habitats individuels, parallèlement à une restructuration du centre-ville. Plusieurs grands projets ont vu le jour au nord des voies, qui ont renforcé le rôle d'attracteur des quartiers proches de la gare; ceux-ci constituant désormais le nouveau centre de gravité de la ville. À l'heure actuelle, le secteur Gare Sud présente un caractère mixte, avec des activités à haute valeur ajoutée (Communance) ou nécessitant des surfaces conséquentes ainsi que des logements (majoritairement des maisons individuelles et quelques petits immeubles d'habitat collectif).

Ce secteur symbolise la rencontre de paysages aux attributs très différents: un paysage périurbain avec un habitat principalement pavillonnaire et des ensembles commerciaux, un paysage infrastructurel avec des voies

ferrées et des routes aux gabarits importants, et un paysage naturel avec les terres agricoles de la plaine, la colline et la forêt au sud.

1.2. Contexte urbain

Delémont, chef-lieu de la République et Canton du Jura, est une ville qui connaît une belle dynamique de croissance: elle a accueilli depuis 2009 environ 1 000 habitants supplémentaires et compte aujourd'hui un peu plus de 12 500 habitants (environ 28 000 habitants à l'échelle de l'agglomération).

L'agglomération de Delémont est au cœur d'un espace géographique situé dans les aires d'influence de la métropole bâloise, des pôles urbains du Plateau suisse (Bienne, Soleure, Neuchâtel) et de l'agglomération Belfort-Montbéliard. Elle est également située au carrefour de réseaux de communication performants: l'A16, le réseau ferroviaire suisse, le réseau à grande vitesse français et l'aéroport Bâle-Mulhouse. De par sa position et ses connexions, l'agglomération de Delémont constitue ainsi le point d'ancrage du canton au réseau des agglomérations et villes suisses et françaises.

Récompensée en 2006 par le Prix Wakker et en juin 2018 par le jury du prix Ville-Campagne pour la qualité de la vision de son développement urbain et de son outil des cahiers des charges novateur, la Ville vise à offrir un développement et une qualité de vie élevés.

Le quartier Gare Sud, d'une surface de plus de 100 000 m², est un lieu hautement stratégique pour la Ville de Delémont, pour l'agglomération et le Canton du Jura. La proximité directe avec la gare et le centre-ville, son accessibilité avec la route de distribution urbaine (RDU), ainsi que la disponibilité des principaux terrains libres ou à reconverter, qui sont sous maîtrise foncière de la Commune, en font un lieu de très grande importance pour le développement futur de la ville.

Situé au cœur du territoire de confluence de l'agglomération, Gare Sud est identifié dans les planifications supérieures (plan directeur cantonal, projet d'agglomé-

ration et plan directeur régional de l'agglomération de Delémont) et dans le plan d'aménagement local (PAL) « Delémont, cap sur 2030 » comme un site stratégique, destiné à jouer un rôle majeur par l'accueil d'activités et d'équipements d'intérêt régional et cantonal.

Fig. 1 : Vue aérienne de Delémont (Source : Swisstopo)



1.3. Contexte de l'urgence écologique et climatique

Constats

Les réflexions sur le développement de Gare Sud ne peuvent être déconnectées du fait que nos sociétés actuelles vivent bien au-dessus de leurs moyens, avec une utilisation des ressources bien supérieure à ce que la planète peut produire. Force est de constater que l'humanité épuise les ressources non renouvelables (énergie fossile et matières premières), altère les cycles naturels (émission de gaz à effet de serre [GES] et réchauffement climatique, imperméabilisation des sols, etc.) et le cycle de l'eau (eutrophisation, acidification, salinisation, etc.), et produit plus de déchets et d'impacts environnementaux que ce que la planète peut éliminer. Pour ne citer que les problèmes écologiques les plus marquants, la température mondiale annuelle a dépassé de 1,1 °C la moyenne enregistrée à l'époque préindustrielle et la trajectoire actuelle mène vers une augmentation de la température de 3 à 5 °C d'ici à 2100, ce qui aurait d'énormes conséquences sur les cycles et éléments naturels; au rythme actuel, les réserves de métaux stratégiques (Fe, Cu, Zc, etc.) seront épuisées dans moins de 40 ans; les combustibles fossiles d'ici une cinquantaine d'années; le drainage et l'imperméabilisation des sols ne permettent déjà plus la pénétration ou rétention de l'eau de pluie, provoquant ainsi des inondations en aval des bassins versants; l'appauvrissement, en quantité et qualité, des biotopes de haute valeur écologique et leur isolement provoquent une perte de biodiversité; les déchets produits et accumulés à ciel ouvert causent des problèmes sanitaires

et leur coût de gestion devient supérieur à l'extraction des matières premières. Ces constats et l'évaluation globale de notre empreinte écologique montrent que la population mondiale, en l'état actuel, aurait besoin d'1,7 planète pour subvenir de manière pérenne à ses besoins et à ceux des générations futures. Si l'ensemble des populations sur terre vivait au rythme de l'Europe, il faudrait environ 3 planètes pour subvenir à nos besoins.

Ces dernières années, la prise de conscience de l'urgence écologique et climatique s'est considérablement étendue. Et encore récemment, la crise sanitaire liée à la pandémie de COVID-19 a bouleversé nos sociétés et a pris le devant de la scène. De nombreuses voix se sont élevées pour souligner que les deux éléments ne sont pas sans liens et que l'un ne peut faire oublier l'autre. Les changements et les contraintes imposés dans nos habitudes de vie afin de ralentir la propagation du virus et les effets de cette crise sur l'économie, dont l'ampleur reste encore inconnue, montrent, d'une part, la fragilité de nos sociétés et, d'autre part, que des décisions fortes peuvent être prises (confinement de la population, fermetures des espaces publics, mise à l'arrêt du trafic aérien et d'une partie de l'économie...) par les autorités politiques nationales et appliquées par les grandes entreprises, les deux mêmes qui étaient accusées peu avant de ne pas agir avec suffisamment de conviction contre l'urgence écologique et climatique.

Rôle de l'aménagement du territoire

La planification des développements urbains doit être remise en cause, intégrer les enseignements de la crise du COVID-19 et faire de l'urgence écologique et climatique sa priorité. Le confinement de la population et les distanciations sociales imposés remettent en question les modes d'habiter, les inégalités en termes d'espaces privés et l'accessibilité aux espaces publics. En effet, « la bataille pour la planète se gagnera ou se perdra dans les villes ».

Une transition vers des villes zéro carbone et résilientes face au changement climatique est susceptible de contribuer à la prospérité économique nationale et d'améliorer la qualité de vie tout en s'attaquant à la crise écologique et climatique. Les études scientifiques nous indiquent que pour empêcher une augmentation des températures supérieure à 1,5 °C (selon accord de Paris, 2015), les villes doivent arriver à zéro émission nette d'ici le milieu du siècle. Des études réalisées pour les besoins du rapport « Urgence climatique/Opportunité urbaine » de la « Coalition for urban transitions » ont indiqué que les émissions de GES provenant des villes peuvent être réduites de près de 90 % d'ici à 2050 à l'aide de mesures d'atténuation techniquement réali-

sables et largement disponibles. Si ces mesures sont conçues et mises en place avec soin, elles peuvent également aider à faire face à des priorités politiques urgentes, dont la pollution de l'air, la congestion chronique due à la circulation et les pertes de productivité. L'ensemble des investissements générerait de manière collective un rendement économique estimé à US 23,9 milliards \$US. « Les pays leaders de demain seront ceux dont les villes parviendront à mener une transition équitable et durable vers une nouvelle économie urbaine ».

Gare Sud et la démarche One Planet Living® en lien avec le futur plan climat de Delémont

Le lancement de la présente démarche coïncide avec la décision de la Ville de Delémont d'élaborer un plan climat communal dont les études sont en cours. L'atténuation et l'adaptation au changement climatique constituent désormais un enjeu majeur et la Ville de Delémont envisage le développement de Gare Sud comme une opportunité pour expérimenter et innover sur ces thèmes. Elle souhaite le développement d'un écoquartier pour lequel elle nourrit des exigences élevées en matière de développement durable dans tous les domaines concernés. Le Conseil communal exige en effet que le futur quartier réponde aux critères du label « Site 2000 watts », conformément aux compétences qui lui sont attribuées par l'art. 77 du règlement communal sur les constructions.

La Ville de Delémont a fait le choix d'aller encore plus loin. Elle s'est rapprochée du programme One Planet Living® (OPL®), lancé par le WWF en 2004, qui est plus holistique et ambitieux. Il est porté par l'Association suisse pour des quartiers durables, dont elle est membre. Il a pour objectif d'encourager les particuliers, les entreprises et les autorités publiques à réduire leur empreinte écologique et de permettre des projets urbanistiques pour des quartiers durables. La première expérience pilote d'un quartier « neutre en carbone » est le quartier BedZED à Londres (Beddington Zero fossil Energy Development), développé par l'architecte Bill Dunster et dont la méthode OPL® du WWF a été mise en place et suivie par le bureau BioRegional. Plusieurs projets OPL sont aujourd'hui en cours de réalisation en Suisse (convention signée): Gruvatez-en-Lavegny à Orbe, Ancienne Papeterie à Marly, Green Village au Grand-Saconnex.

Le style de vie proposé par la démarche OPL® tente de limiter la surconsommation de notre société et rejoint le concept des 3R pour Réduire, Réutiliser et Recycler les déchets, les flux et la quantité de matière utilisée, en ne produisant qu'une quantité minimale d'impacts et d'émissions au sol, dans l'eau ou dans l'air.

Cette démarche à l'échelle de quartiers durables doit se traduire non seulement par un aménagement urbanistique, des équipements et services pour la communauté et des constructions exemplaires, mais aussi par la mise en place d'actions pour animer des modes de vie durables. Cela demande un suivi à long terme avec la mise en place au sein du quartier d'une association « Centre info OPL® » qui permet de sensibiliser les habitants, usagers et professionnels, et d'intervenir sur leurs comportements et leurs habitudes. Cette dynamique doit s'ancrer sur une charte de quartier qui reprend les principes OPL pour des quartiers durables (cette dernière ne sera élaborée qu'après les MEP).

2. De la vision au schéma directeur

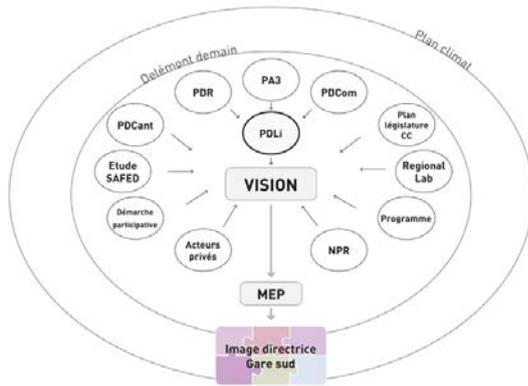
2.1. Introduction

La Ville de Delémont porte des ambitions très élevées pour le développement de ce secteur. Dans le plan de législature communal 2018-2022, ce projet est considéré comme une excellente opportunité de positionner Delémont dans le nord-ouest de la Suisse et, au-delà, comme un centre pour l'innovation, l'entrepreneuriat et les changements sociaux ayant un rayonnement supra-régional.

Le projet Gare Sud ne part pas d'une page blanche, il s'inscrit non seulement dans le contexte général de l'urgence écologique et climatique et du plan climat communal mais également dans le cadre de la vision de développement du territoire de Delémont portée par les autorités communales et inscrite dans les politiques publiques cantonales et régionales. Vision qui doit être concrétisée et formalisée au moyen d'un schéma directeur dans le cadre de la présente démarche.

Le schéma directeur a pour but de clarifier et de concrétiser la vision des autorités politiques. Il fixe les conditions-cadre du développement de Gare Sud dans la durée en articulant les problématiques urbanistiques, paysagères, environnementales, programmatiques et de mobilité; il assure une cohérence optimale des actions publiques et des projets privés à court, moyen et long terme. Ce document servira de base aux autorités communales pour l'élaboration d'un plan de quartier.

Fig. 2 : Cadre de la démarche



Gare Sud est un gros projet qui se décompose en plusieurs sous-projets potentiels. Ceux-ci ne seront pas tous réalisés en même temps, certains peut-être même à très long terme. La réalisation d'un schéma directeur pour Gare Sud consiste donc en quelque sorte à dessiner les pièces d'un futur puzzle. Celles-ci devront pouvoir s'imbriquer les unes dans les autres pour former une image d'ensemble cohérente. Cet effort d'anticipation est nécessaire pour que la réalisation d'un projet à court terme ne prétérite pas la réalisation d'un autre projet à moyen terme et pour que chaque pièce puisse exister à la fois seule et avec les autres.

2.2. Synthèse et enjeux pour Gare Sud

Les ateliers Regional Lab ont mis en évidence l'excellente opportunité que représente le développement de ce secteur pour positionner Delémont dans le nord-ouest de la Suisse et, au-delà, comme un centre pour l'innovation, l'entrepreneuriat et les changements sociaux. C'est un nouvel espace urbain majeur, au même titre que la Vieille Ville ou le Centre-gare, avec son identité propre, en complémentarité plutôt qu'en concurrence avec les autres quartiers de Delémont. De par la proximité de Bâle, il attire de nouveaux emplois et habitants.

L'ambition que la Ville porte sur le quartier est d'être exemplaire dans les solutions apportées à l'urgence écologique et climatique. Il se définit par quelques grands traits caractéristiques. C'est un quartier mixte aux fonctions diverses, dynamique et novateur, qui fait l'objet d'une très haute qualité architecturale et environnementale, accueillant des équipements publics d'intérêt local, régional et cantonal, des activités tertiaires à haute valeur ajoutée, des activités artisanales et associatives, des logements, des espaces verts et des espaces publics.

C'est un quartier très performant en termes de production et de consommation d'énergie, de réduction au minimum des impacts environnementaux, prônant la sobriété. Celle-ci peut par exemple s'incarner en main-

tenant, dans la mesure du possible, l'existant en termes de structures d'organisation du territoire et de certains bâtiments dans le secteur de la SAFED. Le quartier doit également permettre aux utilisateurs actuels du site de continuer à s'y développer, sans forcément rester dans les locaux actuels. Certaines de ces activités pourraient se regrouper dans un nouveau bâtiment.

C'est également un quartier « marchable » et cyclable, bénéficiant d'une très bonne accessibilité en transports publics. Le stationnement des voitures y est limité, géré, et la mutualisation des places y est favorisée. Il favorise les échanges et les synergies entre habitants, commerces et entreprises, faisant de la dimension sociale une dimension essentielle, notamment par une forte implication participative. C'est un quartier novateur quant aux nouvelles manières de travailler et d'habiter, aux espaces publics et à l'agriculture urbaine.

Les ateliers Regional Lab ont également permis de définir des points de cristallisation spécifiques au futur quartier qui relient à d'autres régions le potentiel économique et social existant. Quatre axes majeurs de réflexion représentent des projets qui peuvent être mis en œuvre concrètement, tenant par eux-mêmes, mais qui ne produisent tous leurs effets qu'en interaction avec les autres projets :

- **Economie, connaissance et travail** : potentiel lieu d'accueil d'activités innovantes et inscrites dans un réseau avec d'autres villes et sites, des universités et des instituts de recherche, de locaux pour des réunions (salles de conférence), de locaux pour du co-working, Fablab, etc ;
- **Habitat et santé** : opportunité de réfléchir aux formes d'habitat de demain, conçues de manière intégrative, durables socialement et modulables. Parmi les modèles possibles qui pourraient inspirer ce projet, « Kalkbreite » à Zurich ou encore Erlenmatt ou Lenzburg peuvent être mentionnés ;
- **Culture et loisirs** : site favorable à l'accueil de grands équipements publics de rayonnement régional et cantonal, mais également des surfaces aux loyers abordables destinées à promouvoir la créativité et l'expérimentation dans les domaines notamment de la musique, de la gastronomie, de l'artisanat ;
- **Formation** : la possibilité de créer des synergies, notamment avec le campus de formation tertiaire StrateJ, situé au nord des voies CFF.

Au cours des prochaines années, le site de Gare Sud doit devenir un point de cristallisation de l'innovation et de la durabilité tels que définis par la certification « One Planet Living ».

La vision pour ce site repose sur quatre piliers : favoriser l'implication des habitants dans la vie publique, simplifier et rendre plus sobres les modes de vie des habitants, optimiser la gestion des réseaux et gérer et valoriser les données du territoire.

Concrètement, l'ambition est de créer un quartier vivant, socialement mixte reposant sur un écosystème innovant et durable ; les entreprises et les acteurs économiques bénéficient de synergies croisées et y fonctionnent en réseau.

Le projet urbain doit permettre à cet écosystème de se constituer, de se développer par étapes et sur le long terme, de s'adapter enfin aux mutations économiques et sociales, bien difficiles à prévoir (telles que les conséquences du COVID, les besoins et structures futures des entreprises, l'évolution des modes de vies, etc...).

Le site de Gare Sud doit pouvoir stimuler l'innovation dans les différents secteurs de l'économie locale, en s'appuyant sur ses forces vives :

- les acteurs des domaines du développement économique et de la promotion de l'innovation, dont le SIP Baselaarea, Creapole et le Service de l'économie et de l'emploi du Canton du Jura (SEE) ;
- les entreprises et les organisations, en particulier les PME et les jeunes pousses ;
- les personnes qui, parmi la population, souhaitent mettre leurs idées et leurs projets en pratique, sous la forme de « laboratoires » de projets citoyens ;
- les artistes et les autres acteurs culturels ;
- les hautes écoles (notamment la HES-SO située sur le secteur StrateJ situé à proximité immédiate de la gare) et les instituts de recherche ;
- les autorités (en particulier la Ville de Delémont et le Canton du Jura).

Le but est de faire émerger et fonctionner ce nouvel écosystème en réseau avec les structures économiques et scientifiques ainsi que les instituts de formation existants (en particulier la HE-Arc, la zone Innodel, et le Parc suisse de l'innovation). Cet écosystème doit également rayonner et favoriser la coopération avec d'autres acteurs, en particulier les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne.

L'accès aux acteurs de l'écosystème innovant de Gare Sud, l'excellente desserte du site et la mise à disposition de surfaces abordables, propices à l'innovation, à l'expérimentation et au développement d'activités durables, ancrées dans leur territoire et fonctionnant en réseau, feront du site Gare Sud une référence nationale dans les années à venir.

2.3. Démarche participative

Au vu de l'importance des enjeux du développement du site pour Delémont, la Ville a souhaité inscrire la procédure de concours dans le cadre d'une démarche participative large et novatrice. Cette démarche doit permettre de favoriser le dialogue entre la grande diversité d'acteurs concernés (concepteurs professionnels, autorités et services techniques de Delémont, représentants des autorités cantonales et du monde de la recherche (impliqués dans le cadre des ateliers du Regional Lab Basel), les habitants, les associations, les milieux intéressés et les futurs utilisateurs du quartier. Et ce tout au long de la procédure. Ces différents acteurs sont représentés en partie au sein du Comité de pilotage technique de la procédure, du collège d'experts et du groupe d'accompagnement.

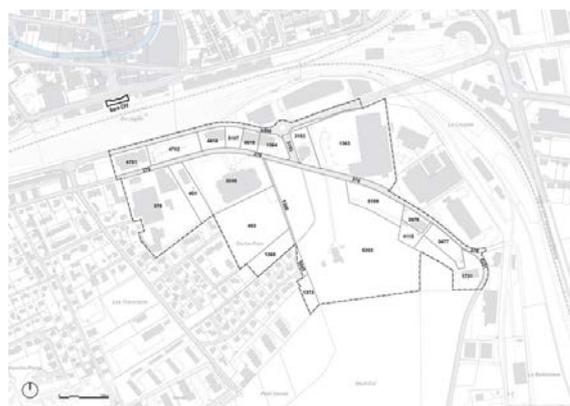
3. Programme des MEP

3.1. Périmètres

La procédure s'articule autour de deux périmètres :

- Le périmètre de projet, sur lequel portera à proprement parler le futur plan de quartier ;
- Le périmètre de réflexion élargi, l'agglomération de Delémont, qui vise à inscrire le plan de quartier dans son contexte urbain plus large.

Fig 3: Périmètre du projet



3.2. Programme

Comme évoqué plus haut, le programme envisagé à ce stade comporte une part d'incertitudes dans la mesure où certains projets ne seront pas réalisés et tous ne le seront pas au même moment. Il est attendu des équipes des propositions de positionnement des différents éléments du programme bâti compte tenu de ces incertitudes. Il n'est pas demandé aux équipes de travailler sur deux scénarios, avec ou sans l'hôpital par exemple,

l'objectif actuel étant de l'accueillir, mais plutôt de proposer quelques pistes au cas où l'hôpital ne se réalise pas. La proposition doit permettre cette flexibilité et doit être capable de s'adapter au développement de l'écosystème. La proposition doit aussi intégrer le phasage et permettre un développement du projet par étape. Les infrastructures doivent également être réalisées par étape, l'objectif étant que chaque phase de développement soit équilibrée.

La programmation présentée ci-dessous est volontairement ambitieuse, elle constitue un programme d'intention et comporte des éléments « prioritaires », dont la réalisation est prévue à court ou moyen terme, et des éléments « optionnels » dont la concrétisation est envisagée à plus long terme.

Eléments « prioritaires » du programme

- Futur hôpital de soins aigus :
 - construction modulaire évolutive ;
 - l'emprise au sol (env. 37'000 m²) est déterminée par les contingences du plateau technique à long terme (2 étapes) ;
 - les besoins en surface brute de plancher sont encore à clarifier, les paramètres déterminants étant caractérisés par une forte évolutivité (estimés à env. 30'000 m² à long terme (réalisation en 2 étapes). Optimisation de l'espace des différentes unités de soin/lits (développement vertical R+2 possible pour les unités de lits) ;
 - besoin de 350 places de stationnement, à optimiser dans le cadre des réflexions concernant la mutualisation des places de stationnement pour le secteur ;
 - définition en plan de secteurs d'exclusion pour l'implantation de l'hôpital (sud-est du périmètre). Les terrains dans le secteur SAFED (proches du sous-voies) constituent l'unique option pour l'implantation de l'hôpital en première étape. Une éventuelle extension future pourrait être réalisée sur le grand espace polyvalent (terrains occupés actuellement par le Comptoir).
- Hôtel de patients notamment en lien avec l'hôpital du Jura, avec appartements ou chambres pour patients ambulatoires : environ 60 chambres dont 1/3 réservées aux besoins de l'hôpital, les autres pour le tourisme d'affaires, offre wellness (environ 2'000 m²) et salles de séminaires pour 20 à 50 personnes (grandes salles modulables pour créer de plus petits espaces).
- Halle omnisports (halle triple) équipée notamment de vestiaires et de gradins pour l'accueil de diverses activités sportives de niveau national voire international et d'activités culturelles qui ne pourraient pas se dérouler au Théâtre du Jura notamment.
- Logements : création de 90 logements au minimum (selon le RCC pour la zone mixte MD_b) dont 10% de logements à loyer modéré, sous la forme d'un écoquartier aux exigences élevées en matière de développement durable. Dans une optique de mixité sociale et intergénérationnelle, deux catégories sont ciblées par la Ville d'une manière générale : population à la recherche de loyers modérés et population à la recherche d'habitat individuel. Ce programme doit être pensé comme une chance d'expérimenter un nouveau type de logement, se situant à l'intermédiaire entre la villa et le locatif sur plusieurs niveaux. Concernant la surface dédiée aux logements, elle n'est pas donnée a priori, il s'agit du solde disponible.
- Activités tertiaires à haute valeur ajoutée : en priorité des start-up et des entreprises innovantes de rayonnement cantonal et supra-cantonal à fort potentiel de créativité et d'emplois, mais aussi diverses entreprises et des surfaces pour activités artisanales non gênantes pour le voisinage et des locaux associatifs, accompagnés de surfaces pour du coworking ou un Fablab, notamment ;
- Espaces publics majeurs : création d'un réseau d'espaces publics majeurs constitutif de la qualité et de l'identité du nouvel espace urbain en devenir. La sortie sud du passage inférieur doit jouer le rôle hybride de parvis sud de la gare, distribuant les accès aux bâtiments qui doivent tous avoir leur façade principale sur le parvis. Assurant le lien avec l'ensemble du site, le parvis sud de la gare est le répondant du parvis nord et le point de connexion entre la gare et le secteur Gare Sud. Ce parvis doit être suffisamment flexible pour s'adapter à l'évolution du quartier ;
- Grand espace polyvalent libre de constructions pour l'accueil d'événements, d'une surface d'environ 10'000 m² à l'est des terrains SAFED (secteur occupé aujourd'hui par le Comptoir), pouvant servir à long terme à l'extension de l'hôpital de soins aigus. Ce secteur pourrait notamment accueillir des tentes et autres infrastructures provisoires pour des cirques, des manifestations commerciales de type foires, des événements culturels et sportifs « open air », etc... ;
- Parc public - secteur paysager fonctionnant exceptionnellement comme bassin de rétention, englobant le secteur en zone de danger moyen d'inondation au nord de la Ferme du Neuf-Cul, en lien avec cette dernière, dont le bâti doit être conservé et qui pourrait avoir une vocation socioculturelle et une structure de restauration pour le quartier.

Éléments « optionnels » du programme

- Stade de foot (en principe à long terme) pour 3'000 à 5'000 spectateurs, uniquement dans le cadre d'un partenariat public-privé avec une offre de commerces orientés bâti-brico-loisirs (mais pas de grand centre commercial comportant des magasins alimentaires de grande importance et des boutiques). Il est essentiel que les commerces à Gare Sud ne concurrencent pas la Vieille Ville et le quartier de la Gare. Les rez-de-chaussée doivent être planifiés de façon flexible, pour pouvoir accueillir tous types d'activités (commerces ou activités, voir mixtes ateliers/logements) ;
- Offre limitée de surfaces de bureaux (ordre de grandeur : 5% de l'ensemble des surfaces de plancher prévues à Gare Sud).

3.3. Les 10 principes pour des quartiers durables selon One Planet Living®

La vision OPL, devenue SEED entre temps, répond aux grands objectifs des Nations Unies et particulièrement aux objectifs de la Société à 2'000 Watts, ainsi qu'à certains principes fondamentaux du WWF international en termes de protection de l'environnement, des écosystèmes et des espèces vivantes qui créent de la richesse et de la biodiversité.

La vision OPL repose sur 10 principes fondamentaux et l'association suisse pour des quartiers durables garantit une certification qui décline 30 objectifs de performance et de qualité :

- Zéro carbone
- Zéro déchets
- Transports durables
- Matériaux locaux et durables
- Alimentation locale et durable
- Gestion durable de l'eau
- Habitats naturels et biodiversité
- Culture et patrimoine
- Équité et partenariats locaux
- Qualité de vie et bien-être

3.4. Synthèse des tables-rondes du Groupe d'accompagnement

Dans le cadre de la démarche participative, un atelier a été organisé le mercredi 19 août 2020 avec le Groupe d'accompagnement, au cours duquel les principaux objectifs du cahier des charges des MEP ont été présentés. Des tables-rondes ont été organisées afin d'enrichir le document, particulièrement sous l'angle de l'expertise

d'usages. Les participants étaient invités à réfléchir et à se projeter sur quatre thématiques importantes pour le futur quartier de Gare Sud. Pour chaque thématique, 3 objectifs majeurs ont été mis en avant. Certains de ces objectifs sont assez proches.

Table-ronde A – Sobriété des modes de vie

Il est attendu que le quartier favorise :

1. Le partage entre habitants de biens, de services, de compétences (valorisation des connaissances et des savoir-faire présents dans le quartier), de locaux et d'espaces collectifs (co-living, cf. The Collective Old Oak à Londres) mais également la mutualisation des tâches collectives, le compostage et la réutilisation du compost in situ, l'utilisation collective des eaux de pluie, l'animation d'ateliers de réparation pédagogiques, participatifs et solidaires, etc...

2. La modularité et l'évolutivité des bâtiments, des logements, des espaces collectifs pour répondre aux besoins de tous, à tous les âges de la vie. « Les bâtiments de demain seront à la fois intelligents, interconnectés à leur écosystème, à l'échelle du quartier, de la ville et des territoires; responsables, moins impactant pour l'environnement et sources de confort d'usage et de services accrus; flexibles, à la fois modulaires, évolutifs et mutualisés; participatifs, co-construits avec leurs usagers notamment » (Ella Étienne, directrice générale de Green Solu).

3. L'émulation à la sobriété, la sensibilisation par la communauté, par l'exemple, par l'effet d'entraînement au sein du groupe, l'utilisation d'outils de sensibilisation comme par exemple Smart Metering.

Le groupe a également formulé des mises en garde :

- Veiller à préserver un certain équilibre au sein de la population entre adeptes de la vie communautaire et ceux qui souhaitent préserver leur autonomie: ne pas stigmatiser les « mauvaises pratiques » et accepter l'habitat individuel mais en incitant à la participation, à la vie sociale, au partage.

Table-ronde B – Services rendus par le quartier et contributions positives

Il est attendu que le quartier offre :

1. Un lieu de rencontre, une « place du village » avec des commerces et des services de première nécessité « sur place ». L'architecture modulaire des bâtiments assure une grande souplesse, permettant différents usages, notamment l'accueil d'un petit commerce ali-

mentaire, d'un café, d'un restaurant et de services de proximité. Les grands commerces de détail et alimentaires et les boutiques seront interdits afin de les maintenir au centre-ville.

2. Un emplacement multifonctionnel/polyvalent pour différents types d'événements, manifestations, fêtes locales (réutilisation de bâtiments industriels) dans un premier temps. Cette infrastructure ne doit pas concurrencer l'offre existante (Théâtre du Jura, Forum St-Georges, auditoire StrateJ, Forum de l'Arc à Moutier qui peut officier comme centre de congrès, etc...). Elle pourrait donc s'ériger temporairement, comme lors de la Foire du Jura, sur le grand espace libre de construction prévu. Par exemple, une construction de dimension restreinte pourrait voir le jour dans le cadre du projet Biotop.

3. Des îlots de fraîcheur et de biodiversité (certains étant accessibles au public, d'autres pas afin de les préserver) au bénéfice des habitants et usagers de Gare Sud (et de la ville de Delémont) et des connexions/promenades vers la forêt du Montchaibeux (continuité verte, mise en réseau des espaces naturels).

Table-ronde C – Vie(s) quotidienne(s) dans le quartier

Il est attendu un quartier dans lequel :

1. Les déplacements se font principalement en mobilité douce (liaisons est-ouest et nord-sud). Une liaison mobilité douce d'ouest en est performante est réalisée, pour les déplacements entre la Commune et le mini-golf notamment mais également pour les habitants des villages voisins, Courroux et au-delà, Rossemaison et Courtételle. Le réseau de mobilité douce et d'espaces publics est accessible et adapté à tous les besoins : personnes âgées, enfants, personnes à mobilité réduite ; des trottinettes et des vélos en libre-service sont mis à disposition.

2. Les qualités spécifiques du quartier sont préservées et renforcées : le calme (bonne cohabitation entre les différents programmes et populations, programmes diurnes), le sentiment de sécurité, la mobilité douce, l'absence autant que possible de trafic de transit.

3. Il est possible d'exercer une grande diversité d'activités sportives amateur et d'activités douces (jardins communautaires, bacs familiaux à louer,...). Le tout fonctionne en synergie, des échanges sont mis en place entre les différentes activités implantées, notamment avec le domaine des soins avec l'Hôpital.

Le groupe a également formulé d'autres propositions :

- un arrêt CFF à la Commune avec P+R et station VLS (note du maître de l'ouvrage : cet arrêt est déjà planifié) ;
- Auberge de jeunesse (note du maître de l'ouvrage : un hébergement de ce type existe déjà à Delémont), et/ou maison des associations (possiblement dans la Ferme du Neuf-Cul).

Table-ronde D – Innovation(s)

Il est attendu un quartier dans lequel :

1. Des formes d'économie participative / « Green Economy » (montage de projets hybrides, partage des outils de production,...) se développent.

2. De nouveaux modes de vie y compris durant les heures de travail et lors des pauses (dont heures de midi) voient le jour : mixité sociale, services complets, mutualisation, loyers abordables, émulation.

3. De nouvelles manières d'habiter apparaissent : coopératives, bâtiments modulaires et évolutifs, répondant aux besoins de tous et pour toutes les étapes de la vie (cf. Kalkbreite à Zurich), partage de valeurs et de services entre habitants et entreprises. La notion même de propriété évolue, donner la possibilité d'acheter une « solution d'habitat » plutôt que sa propre maison !

4. Clauses administratives

4.1. Adjudicateur, maître de l'ouvrage et organisateur

La Commune de Delémont organise ces mandats d'étude parallèles en tant que maître de l'ouvrage.

Adjudicateur et maître de l'ouvrage : Commune de Delémont

Commune de Delémont, M. Hubert Jaquier, chef de service UETP

- tél. +41 (0)32 421 92 92
- e-mail : hubert.jaquier@delemont.ch

Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics (UETP), Route de Bâle 1, 2800 Delémont

Pour l'assister dans l'organisation, la Commune de Delémont a mandaté urbaplan en tant que bureau d'assistance à maîtrise d'ouvrage (BAMO).

Organisateur : urbaplan

urbaplan, M. Pierre-Alain Pavillon, M. Bruno Maréchal

- tél. +41 (0)21 619 90 90
- e-mails: pa.pavillon@urbaplan.ch; b.marechal@urbaplan.ch

Avenue de Montchoisi 21, CP 1494, CH-1001 Lausanne

4.2. Genre de mandats d'étude parallèles et type de procédure

La présente procédure porte sur des mandats d'étude parallèles de projets en procédure sélective à deux degrés, tels que définis par les articles 3, 5 et 7 du règlement SIA 143 (édition 2009). Selon l'article 17.1 a), il s'agit de mandats d'étude parallèles avec poursuite de mandat.

Le choix des mandats d'étude parallèles à deux degrés résulte de la volonté du Conseil de Ville et du Conseil communal de prolonger les réflexions entamées depuis plusieurs années concernant le développement du secteur Gare Sud dans le cadre d'une démarche participative. Cette procédure est appliquée par la Ville de Delémont sur les projets qui ont une portée territoriale et qui nécessitent une forte adhésion politique. Elle a été retenue par l'autorité politique, du fait de sa capacité à autoriser le collège d'experts, qui rassemble des représentants du Conseil communal, des services de l'administration, ainsi que des professionnels actifs dans les domaines de l'urbanisme, de l'architecture et du paysage de dialoguer avec les équipes pluridisciplinaires sélectionnées et le groupe d'accompagnement, dans le but d'orienter et de préciser les réflexions et projets.

Les mandats d'étude parallèles sont particulièrement adaptés aux enjeux posés par le site de Gare Sud, si l'on se réfère à ses dimensions (10 hectares), à la mixité du programme à y développer, à la mise en œuvre par étapes, à la mobilité et aux aménagements des espaces publics et paysagers.

Le but des mandats d'étude parallèles est d'obtenir plusieurs propositions portant sur la structure urbaine, l'aménagement paysager, la programmation urbaine et économique, les réseaux de mobilité du futur quartier, ceci afin de définir une image directrice de son développement.

Précédée d'une étape de sélection visant à identifier 7

équipes participantes (composées au minimum d'un urbaniste, d'un architecte et d'un architecte-paysagiste), la procédure se divise ensuite en deux degrés.

Le premier degré s'attache à établir une réflexion globale portant sur la totalité du secteur afin de disposer d'une vision d'ensemble et poser les bases du schéma directeur pour le développement de Gare Sud. **Le deuxième degré** a pour objectif de préciser le concept issu du premier degré et de le développer dans un schéma directeur, dans le but de poser les bases du futur plan de quartier.

À l'issue de ce travail, le collège d'experts désigne l'équipe lauréate des mandats d'étude à laquelle le maître d'ouvrage souhaite confier la réalisation du plan de quartier du secteur Gare Sud.

4.3. Mandats attribués à la suite de la procédure

Le maître de l'ouvrage entend confier au groupement lauréat l'élaboration du plan spécial du secteur Gare sud, sous réserve de la votation des crédits correspondants par le Conseil de Ville.

4.4. Bases juridiques

La procédure est soumise à l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP), à la Loi fédérale sur le marché intérieur (LMI) et à la Loi sur les marchés publics (LMP-VD, RSV 761.01, du 24 juin 2006) et son règlement d'application (RLMP-VD, RSV 761.01.1, du 7 juillet 2004). La procédure est soumise aux traités internationaux sur les marchés publics.

4.5. Déroulement des MEP

Principales étapes

À l'issue de l'étape de sélection, les MEP se composent de deux degrés à l'organisation similaire :

- envoi du cahier des charges aux équipes sélectionnées ;
- séance de démarrage ;
- travail des équipes participantes (8 semaines env.) ;
- rendu des propositions des équipes participantes ;
- préanalyse des propositions par les spécialistes-conseils ;
- présentation des propositions et dialogue lors d'une séance avec le collège d'experts ;
- présentation synthétique par le collège d'experts aux membres du groupe d'accompagnement qui établissent par la suite un rapport à destination du collège d'experts ;
- deuxième séance du collège d'experts, en l'absence

des équipes, pour validation des décisions et des recommandations.

À la fin de la procédure, les projets et le rapport du collège seront présentés à la population lors d'une séance de présentation et d'une exposition dans la commune.

4.6. Démarche participative

Au vu des enjeux du développement du site à l'échelle de la ville, les autorités communales ont fait le choix de mettre en place, en amont et pendant toute la démarche, un processus participatif. Celui-ci a débuté avec des ateliers de travail organisés par le Regional Lab Basel (directement lié à la Fachhochschule Nordwestschweiz), soutenu par Innosuisse, qui ont aidé à la définition de la vision de développement du site. Cette collaboration a permis également de créer un lien important avec l'agglomération de Bâle et Basilea et d'esquisser des pistes de valorisation des avantages de la proximité avec Bâle.

Afin d'élargir le processus de participation, il a été décidé d'impliquer plus largement les citoyens. Une soirée d'information publique a ainsi été organisée le 4 mars 2020 afin de présenter la démarche et constituer un Groupe d'accompagnement. Il se compose de représentants des milieux concernés du monde politique et associatif et de personnes directement intéressées par le développement du secteur. Il est intervenu lors de l'élaboration du cahier des charges puis interviendra dans un rôle assimilable à celui de « spécialiste-conseil » lors des MEP proprement dits.

À la suite de la séance d'information, une seconde soirée avec le Groupe d'accompagnement a été organisée le 19 août 2020. Cette séance a permis de présenter l'avancement du cahier des charges des MEP et travailler en différents sous-groupes thématiques afin de définir des objectifs venant compléter le cahier des charges.

Dans le cadre des MEP, le Groupe d'accompagnement interviendra lors des dialogues intermédiaire et final. Les propositions des équipes seront d'abord présentées aux membres du collège d'experts puis dans un second temps par le collège au Groupe d'accompagnement. Son rôle consistera à prendre connaissance et à émettre des avis sur ces propositions sous l'angle d'une expertise des usages, en relayant les avis et attentes des citoyens et des différents milieux et en émettant des remarques au collège d'experts, sans toutefois se substituer à ce dernier. Le Groupe d'accompagnement n'a donc aucun pouvoir de juger et de sélectionner les projets présentés. Les séances auront un caractère confi-

dentiel, elles se dérouleront en l'absence des médias, et les personnes présentes devront signer une charte de confidentialité et de non-divulgence des informations. Le Conseil communal de Delémont tient en effet à ce que le processus des MEP reste sous la maîtrise totale du collège d'experts, qui doit garder une indépendance dans l'analyse des dossiers, l'élaboration des recommandations et le choix du projet lauréat.

4.7. Les acteurs et leur rôle

4.7.1. Collège d'experts

Président

- M. Xavier Fischer, architecte EPFL urbaniste FSU, Fischer Montavon + Associés

Membres non professionnels

- M. Ernest Borruat, conseiller communal — Département de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics (UETP)
- M. Jude Schindelholz, membre de la commission UETP et du législatif communal, représentant du groupe d'accompagnement
- M. Félicien Girardin, Service de l'économie et de l'emploi
- M. Gilles Desthieux, expert en planification, professeur à HEPIA

Membres professionnels liés au maître de l'ouvrage

- M. Hubert Jaquier, urbaniste communal FSU/SIA, chef de service UETP

Membres professionnels indépendants du maître de l'ouvrage

- Mme Marie-Hélène Giraud, architecte-paysagiste FSAP architecte EAUG, Triporteur
- M. Andreas Nütten, architecte Universität Karlsruhe, Regional Lab et Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW, yellow z urbanism architecture
- Pierre-Alain Pavillon, urbaniste FSU, urbaplan

Membres suppléants

- Mme Line Frossard, architecte communale adjointe, Ville de Delémont
- Mme Valérie Hoffmeyer, architecte-paysagiste HES FSAP, Pleine terre

Secrétariat

- M. Bruno Maréchal, urbaniste, urbaplan (bureau AMO)

Le collège d'experts s'adjoit les compétences de spécialistes-conseils pour des thématiques spécifiques. Il s'agit des personnes suivantes :

- M. Stéphane Buthey, Contour gestion de projets, mandataire H-JU
- Mme Tina Haisch, architecte Regional Lab et Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW, architecture et urbanisme
- M. Frans Rammaert, Rammaert GmbH, programmation
- M. Julien Lovey, géographe, Citec Ingénieurs Conseils, mobilité
- M. Eric Demierre, intégrateur OPL, Edifiscience

L'analyse préalable des projets rendus sera effectuée par le secrétariat du collège et les spécialistes-conseils.

4.7.2. COPIL technique

Le COPIL technique a pour but d'accompagner le maître de l'ouvrage et le bureau AMO dans l'élaboration du programme des MEP. Il se compose des personnes suivantes :

- M. Hubert Jaquier, urbaniste communal, chef de service UETP
- M. Pierre-Alain Pavillon, urbaniste, urbaplan (bureau AMO)
- M. Bruno Maréchal, urbaniste, urbaplan (bureau AMO)
- M. Félicien Girardin, Service de l'économie et de l'emploi
- M. Stéphane Buthey, Contour gestion de projets, mandataire H-JU
- M. Dominique Beuchat, SAFED
- Mme Tina Haisch, architecte Regional Lab et Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW
- Mme Sonia Domingo Ramos, CFF

4.7.3. Groupe d'accompagnement

Le Groupe d'accompagnement se compose de représentants des milieux concernés du monde politique et associatif et de personnes directement intéressées par le développement du secteur. Son rôle est double, il consiste d'une part à faire le relais avec la population et les groupes d'intérêts et, d'autre part, intervient en tant que spécialiste-conseils sur les questions d'expertises d'usages.

4.7.4. Equipes participantes

Les équipes suivantes ont été sélectionnées pour participer à la présente procédure :

- Raum 404 - Comamala Ismail Architectes - Studio Vulkan Landschaftsarchitektur - mrs partners - Basler&Hofmann, Herbartstrasse 3, 8004 Zürich

- farra zouboulakis & associés architectes urbanistes - L'Atelier du Paysage – Ecoscan - Christe & Gygax, Avenue de l'Avant-poste 5, 1005 Lausanne
- Espace Libre - Mayor + Beusch - Burri & Partenaires Sàrl - Hüsler & Associés SA - géographe Sàrl - GVH-BP Jura SA - Planair SA, Rue de la Rochette 9, 2900 Porrentruy
- Atelier Kempe Thill Architekten und Stadtplaner GmbH – GRAU - LORENZ EUGSTER Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH - CSD Ingénieurs SA, Scheideggstrasse 73, 8038 Zürich
- CCHE Lausanne SA - Verzone Woods Architectes, Rue du Grand-Pré 2B, 1007 Lausanne
- DREIER-FRENZEL architecture + communication – projet Base Sàrl - Clément Crevoisier, Avenue du Rond-Point 18, 1006 Lausanne
- urbanité(s) - actéon - meier + associés architectes - Philippe Convercey paysagiste – Roland Ribl & Associés - focus-E – CERA - 36 boulevard de St-Georges 1205 Genève

4.8. Contenu et forme du rendu

Premier degré : vision d'ensemble du secteur Gare Sud

2 planches A0 verticales (84,1 cm x 118,9 cm)

1. Plan d'ensemble (1/5'000) montrant l'insertion territoriale du projet;
2. Plan de projet urbain (1/1'000) dans les domaines de l'urbanisation, de la mobilité, de l'environnement, du paysage, des espaces publics et des espaces naturels;
3. Récit illustré (textes, images et schémas) du projet, présentant notamment les impacts positifs du quartier;
4. Principes de phasage;
5. Coupes longitudinales et transversales sur des lignes bâties (1/1'000) (épannelage du site);
6. Zooms présentant des illustrations de traitement d'espaces publics en particulier sur les espaces structurants;
7. Maquette (1/1'000);
8. Support de présentation pour le collège d'experts.

Deuxième degré : Schéma directeur du secteur Gare Sud

3 planches A0 verticales (84,1 cm x 118,9 cm)

Le contenu précis pour le 2ème degré sera précisé à l'issue du 1er degré.

1. Mise à jour des livrables du 1er degré selon recommandations du collège d'experts;
2. Perspectives illustratives du secteur — visualisations 3D;
3. Plan d'actions (phasage, conditions de réalisations et interdépendances des projets).

4.9. Critères d'appréciation du schéma directeur

L'appréciation des propositions se basera exclusivement sur les indications fournies par les participants et sur les informations demandées par l'organisateur. Le collège d'experts appréciera les propositions sur la base des exigences et enjeux du cahier des charges. Il appuiera notamment son appréciation sur les rapports des spécialistes-conseils, dont celui émanant du Groupe d'accompagnement consacré à l'expertise des usages, ainsi que sur les critères suivants, sans ordre hiérarchique d'importance :

- Qualité de la proposition de structuration urbaine et des espaces publics ;
- Cohérence entre les principes d'aménagement et les principes de mobilité ;

- Qualité de l'intégration du projet dans le contexte environnant ;
- Prise en compte des questions liées aux changements climatiques, respect des critères OPL et contribution du projet aux objectifs ;
- Flexibilité de la stratégie opérationnelle (phasage, logiques de développement) ;
- Faisabilité économique ;
- Caractère innovant des propositions ;
- Clarté des documents produits.



B. Degré 1

Le 16 mars 2021, le collège d'experts s'est réuni pour prendre connaissance des projets rendus. Chaque équipe participante a pu présenter son projet et répondre aux questions posées par le collège. Le 18 mars 2021, les projets ont été présentés au Groupe d'accompagnement, dont les membres ont pu faire un retour critique.

Le 25 mars 2021, une synthèse des discussions du Groupe d'accompagnement a été présentée aux membres du collège d'experts. Après une analyse attentive et approfondie de chacune des propositions, le collège d'experts propose au maître de l'ouvrage de retenir au deuxième degré les projets suivants :

- Regards croisés (Espace libre)
- Et au milieu coule une rivière
- Place Sud, porte du Montchaibeux
- Soleil vert

Les autres projets ne sont pas retenus pour le second degré.

Atelier Kempe Thill Architekten und Stadtplaner GmbH
GRAU
LORENZ EUGSTER Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
CSD Ingénieurs SA



Photo : Pierre Montavon

Le projet repose sur une lecture du site comme une interface entre la ville et le paysage. Dans cette optique, il propose une bande construite orthogonale, matérialisation d'une approche strictement binaire, tourné d'une part vers la ville et d'autre part vers le paysage. Ces deux mondes fonctionnent par contraste l'un envers l'autre, mais veulent s'inscrire ensemble comme une complémentarité à la ville au nord des voies. Un quai matérialise la transition entre ces deux mondes.

Il en résulte un projet urbain maîtrisé et affirmé, proposant un double adressage pour la majorité des éléments du programme, visant à renforcer les porosités nord-sud et les connexions est-ouest. Le projet a le mérite de jouer son rôle d'apporter de la clarté dans un site de l'entre-deux actuel.

Le collège d'experts apprécie la présence de deux éléments forts activant le site. Le maintien du site SAFED, dans sa structure et ses activités, comme noyau de l'écosystème, active le nouveau quartier en lui donnant une porte d'entrée depuis la gare et une identité. L'activation de la ferme du Neuf-Cul lui permet de devenir un lieu productif.

La proposition faite est également intéressante en termes d'accessibilité facilitée au site, mais le caractère très routier de la rue Emile-Boéchat semble trop marqué. Avec un double giratoire, elle vient former une sorte de doublement de la RDU, dont la question de l'utilité peut se poser, en plus de rajouter une coupure physique nord-sud.

La proposition est présentée comme autant une méthode de travail qu'un projet physique : un plan guide évolutif à co-construire avec les habitants et les acteurs concernés. Cette dernière se traduit par la proposition de règles claires et une structure dans lesquels doivent ensuite entrer les acteurs et actions spécifiques pour faire vivre le quartier. Mais l'imaginaire semble presque trop rigide, avec cette volonté de rendre « trop » urbain.

Si ces principes fonctionnent bien à l'échelle de la ville, même si la continuité des espaces publics-rues est plus théorique que réel avec la césure des voies, cette bande construite crée un monde à part de « derrière de gare », qui certes discute avec les nouvelles opérations au nord des voies, mais peine à intégrer le tissu pavillonnaire au sud, même si trois bâtiments en limite tentent de faire l'articulation. Le geste volontariste, de prolonger la

trame vers l'est, montre ici ses limites, dans la rencontre des deux trames, l'une est-ouest à 90°, sans équivalent ailleurs dans la ville, et l'autre oblique, très présente à l'échelle de l'agglomération. Cette rencontre, ou plutôt cette confrontation des trames, crée des espaces résiduels triangulaires peu intéressants. Cette trame, par sa longueur, perd tout l'intérêt qu'elle a sur le site de la SAFED au fur et à mesure que l'on s'éloigne vers l'est.

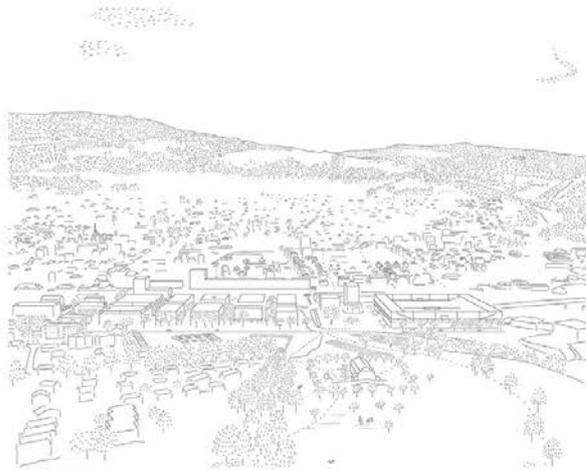
Dans son expression, la bande construite apparaît très minérale, avec des plantations en mails distincts et de faible ampleur, de 8 à 10 arbres. Des pocket parcs tentent de briser la minéralité, mais ceux-ci ne suffisent pas dans l'optique d'une interpénétration de la ville et du paysage, ou même d'un rafraîchissement du quartier. De plus, elle interrompt le ruisseau qu'elle relègue ponctuellement en sous-sol. La proposition peine à dissimuler l'image d'une trame urbaine imposée, sans réel fondement, et ne semblant vouloir assurer aucune continuité paysagère, ni avec le végétal, ni avec l'eau. Avec ses articulations compliquées et ses rapports frontaux, le projet a du mal à faire quartier pour lui-même et en lien avec le contexte existant.

Le programme, bien articulé dans la trame proposée se compose de six écosystèmes. Mais ceux-ci dialoguent-ils vraiment ensemble ? L'espace du paysage qui s'annonce « maximisé » apparaît en réalité comme fractionné en sous-espaces qui manquent de liens et de lisibilité. La ferme du Neuf Cul, identifiée comme un écosystème majeur du projet en tant qu'espace agricole productif, est noyée dans un enclos végétal qui la coupe de son environnement. Un geste incompréhensible pour une ferme ainsi coupée de « ses » terres.

Les logements apparaissent de manière un peu artificielle dans leur localisation en périphérie. Ils ne favorisent pas ainsi l'émergence d'une vie de quartier. Les activités tertiaires sont éparpillées, leur disposition n'est pas propice à la création de synergies entre elles et avec les autres éléments du programme.

En termes de mise en œuvre, la proposition semble difficile en termes de faisabilité économique. Cela impose de l'activer strictement d'ouest en est, soit de financer l'ensemble des infrastructures au départ. Le fait d'imposer un ordre d'activation fragilise le projet.

Le collège d'experts décide de ne pas retenir ce projet au 2ème degré.



TEMPS 1 - LA FERME ET LE BORDOP

Le projet se situe principalement le premier étage du quartier avec une nouvelle ambition programmatique.

- Ferme du Sud: 700 m² actuels sur 1000 m²
- Bordop: 1 000 m² sur 4 000 m² annuel
- Phase 1 Quai Sud: 1 300 m²
- Démolition: 3 100 m²

TEMPS 2 - FRANCOIS

En temps 2, le programme comprend la grande structure avec la construction le long du for et de l'avenue René Robitaille au Sud d'après le plan de 3 unités de logement à l'ouest.

- FC Place Gare Sud: 1 000 m²
- FC Terrain: 6 000 m²
- FC Activités: 2 500 m²

TEMPS 3 - INFRASTRUCTURE

Une infrastructure routière et de mobilité fluviale est mise en œuvre et servira de structure support pour l'ensemble des grands programmes à venir.

- FI PI: 12 500 m² pour 400 places
- FI Halle: 2 500 m²
- FI Quai: 15 300 m²
- Phase 2 Quai Sud: 4 100 m²
- Démolition: 6 300 m²

TEMPS 4 - HÔPITAL GARE SUD

L'hôpital « virtuel » à proximité de la gare et du quartier avec le projet Gare Sud. Le terrain dédié au projet est de 2 500 m². L'hôpital d'ici 2030 aura une surface totale de 10 000 m² sur le site de la gare.

- H1 Phase 1 Hôpital: 54 800 m²
- Espace temporaire Sud pour extension de l'hôpital: 2 500 m²
- H2 Hôpital de jour: 6 000 m²
- Démolition: 6 200 m²

TEMPS 5 - LE STADE - JARRET

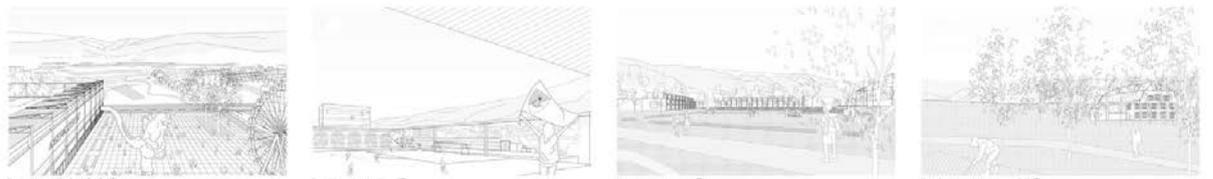
Le stade, structure grande pour les programmes à venir et superposition avec le développement de la gare, profusion ultérieure du paysage de la ville.

- J1 Terrain: 7 800 m²
- J2 Stade: 200 m²
- J3 Stade: 200 m²
- J4 Stade: 200 m²
- J5 Stade: 200 m²
- J6 Stade: 200 m²
- J7 Stade: 200 m²
- J8 Stade: 200 m²
- J9 Stade: 200 m²
- J10 Stade: 200 m²
- J11 Stade: 200 m²
- J12 Stade: 200 m²
- J13 Stade: 200 m²
- J14 Stade: 200 m²
- J15 Stade: 200 m²
- J16 Stade: 200 m²
- J17 Stade: 200 m²
- J18 Stade: 200 m²
- J19 Stade: 200 m²
- J20 Stade: 200 m²
- J21 Stade: 200 m²
- J22 Stade: 200 m²
- J23 Stade: 200 m²
- J24 Stade: 200 m²
- J25 Stade: 200 m²
- J26 Stade: 200 m²
- J27 Stade: 200 m²
- J28 Stade: 200 m²
- J29 Stade: 200 m²
- J30 Stade: 200 m²
- J31 Stade: 200 m²
- J32 Stade: 200 m²
- J33 Stade: 200 m²
- J34 Stade: 200 m²
- J35 Stade: 200 m²
- J36 Stade: 200 m²
- J37 Stade: 200 m²
- J38 Stade: 200 m²
- J39 Stade: 200 m²
- J40 Stade: 200 m²
- J41 Stade: 200 m²
- J42 Stade: 200 m²
- J43 Stade: 200 m²
- J44 Stade: 200 m²
- J45 Stade: 200 m²
- J46 Stade: 200 m²
- J47 Stade: 200 m²
- J48 Stade: 200 m²
- J49 Stade: 200 m²
- J50 Stade: 200 m²

TEMPS 6 - DEVELOPPEMENT

A partir d'une structure de plan, une extension sur les sites adjacents permettra compléter le quartier.

- M1 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M2 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M3 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M4 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M5 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M6 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M7 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M8 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M9 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M10 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M11 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M12 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M13 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M14 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M15 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M16 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M17 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M18 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M19 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M20 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M21 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M22 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M23 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M24 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M25 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M26 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M27 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M28 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M29 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M30 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M31 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M32 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M33 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M34 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M35 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M36 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M37 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M38 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M39 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M40 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M41 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M42 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M43 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M44 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M45 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M46 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M47 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M48 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M49 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²
- M50 Extension de l'hôpital de jour: 7 500 m²



Ecotone delémontain

CCHE Lausanne
Verzone Woods Architectes



Photo : Pierre Montavon

Un écotone est un lieu de rencontres fertiles de deux mondes, ici celui de la ville et celui de la campagne. Côté ville, le projet adopte un langage de boulevard, en arc de cercle suivant le tracé actuel de la rue Emile-Boéchat, avec une reprise complète du front bâti en pignon au nord protégeant le quartier du trafic ferroviaire, avec une galette quasi continue en rez. La place de la gare sud est de dimensions sensiblement proches de celle de la gare nord, ce qui pose les bases d'un dialogue entre les deux. Une très grande place du Comptoir, minérale, s'étend à l'est du bloc hospitalier dont elle est possiblement le lieu de l'extension. Un écoquartier s'inscrit au sud dans le tissu pavillonnaire existant. Il est bordé au sud par la Promenade verte, qui est lié au boulevard par un espace de rétention des eaux assez vaste. Le projet répond sur plusieurs points aux enjeux écologique et climatique : pleine terre, gestion des eaux et des remblais-déblais, transitions ville-nature, agriculture urbaine, boulevard de mobilité douce.

Le collège apprécie l'activation du nouveau quartier à faible coût et rapidement grâce au site de la SAFED. Mais dès que l'hôpital arrive, les efforts d'activation du départ et l'identité du nouveau quartier sont mis à mal lorsque les activités déménagent.

Quatre pôles symbiotiques sont proposés : santé, socio-culturel, environnement et innovation. Le collège d'experts émet des doutes quant à la nécessité de les distinguer formellement. Malgré leur isolement les uns des autres, peuvent-ils s'harmoniser et faire synergie ? Et arriveront-ils à se développer selon le schéma proposé ?

La programmation intéressante de la partie est permet une densification suffisante avec deux fronts bâtis alternés. Cette disposition permet d'apporter une mixité d'usage et une vraie qualité avec des bâtiments ouverts sur le paysage. Mais un tel isolement vers l'est est-il réaliste pour son bon fonctionnement ? Est-il pertinent de créer une centralité à cet endroit-là ? A l'instar de la Place des ateliers, qui est intéressante car elle offre un espace d'expérimentation (up-cycling), de co-working, un Fab-Lab, mais est située trop en périphérie pour réellement créer des synergies.

L'hôpital, qui prend position à la sortie du sous-voies, impose par sa présence et son caractère massif et peu perméable une identité au quartier. De plus, l'extension potentielle de l'hôpital sacrifie, ou en tout cas réduit de manière conséquente, la place du Comptoir.

Le collège d'expert regrette que le projet ne prenne pas assez en compte l'existant et fasse trop table rase de l'existant : à l'instar du site SAFED laissant la place à l'hôpital, la reprise complète du front bâti le long des voies ferrées, les modifications du relief. Il souligne également le surdimensionnement des espaces publics proposés.

Le développement du site de Gare Sud requiert un pragmatisme et une adaptabilité constante que le projet ne semble pas favoriser de façon optimale.

Le collège d'experts décide de ne pas retenir ce projet au 2ème degré.

Ecotone delémontain

Écotone delémontain.

Site : Zone de transition et de contact entre deux environnements urbains. Cette zone est généralement très riche en biodiversité, une fois évacués des espèces propres à ce milieu de transition, mais aussi des espèces appartenant à chacun des deux milieux de fondement.

MEP - Gare Sud
L'écotone delémontain, entre ville et campagne.

Une identité renouvelée.

L'écotone delémontain se caractérise par une identité affirmée et un développement qui se situe dans une zone de contact entre deux environnements urbains. Cette zone est généralement très riche en biodiversité, une fois évacués des espèces propres à ce milieu de transition, mais aussi des espèces appartenant à chacun des deux milieux de fondement.

Une programmation innovante.

Gare Sud se caractérise de grands équipements, bien structurés et à l'échelle humaine. Cette zone est généralement très riche en biodiversité, une fois évacués des espèces propres à ce milieu de transition, mais aussi des espèces appartenant à chacun des deux milieux de fondement.

Une stratégie spatiale qui paramètre l'impeccabilité et l'ancrage aux contextes.

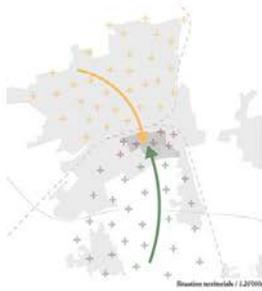
L'urbanisme définit un cadre pour une zone de contact entre deux environnements urbains. Cette zone est généralement très riche en biodiversité, une fois évacués des espèces propres à ce milieu de transition, mais aussi des espèces appartenant à chacun des deux milieux de fondement.

Un moyen de nous réconcilier avec les formes du vivant.

Il s'agit de réconcilier les milieux urbains avec la nature et les formes du vivant. Cette zone est généralement très riche en biodiversité, une fois évacués des espèces propres à ce milieu de transition, mais aussi des espèces appartenant à chacun des deux milieux de fondement.

Un quartier durable.

Un quartier durable se caractérise par une programmation innovante et une identité affirmée. Cette zone est généralement très riche en biodiversité, une fois évacués des espèces propres à ce milieu de transition, mais aussi des espèces appartenant à chacun des deux milieux de fondement.



Situation territoriale.

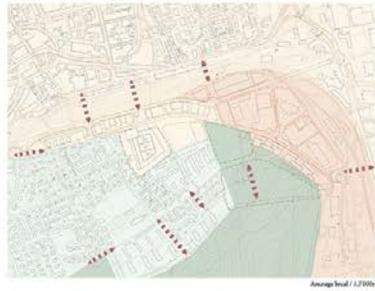
Entre ville et campagne

Le développement urbain de la gare sud s'inscrit dans une zone de contact entre deux environnements urbains. Cette zone est généralement très riche en biodiversité, une fois évacués des espèces propres à ce milieu de transition, mais aussi des espèces appartenant à chacun des deux milieux de fondement.

Ancrage local.

Un quartier quadré orienté

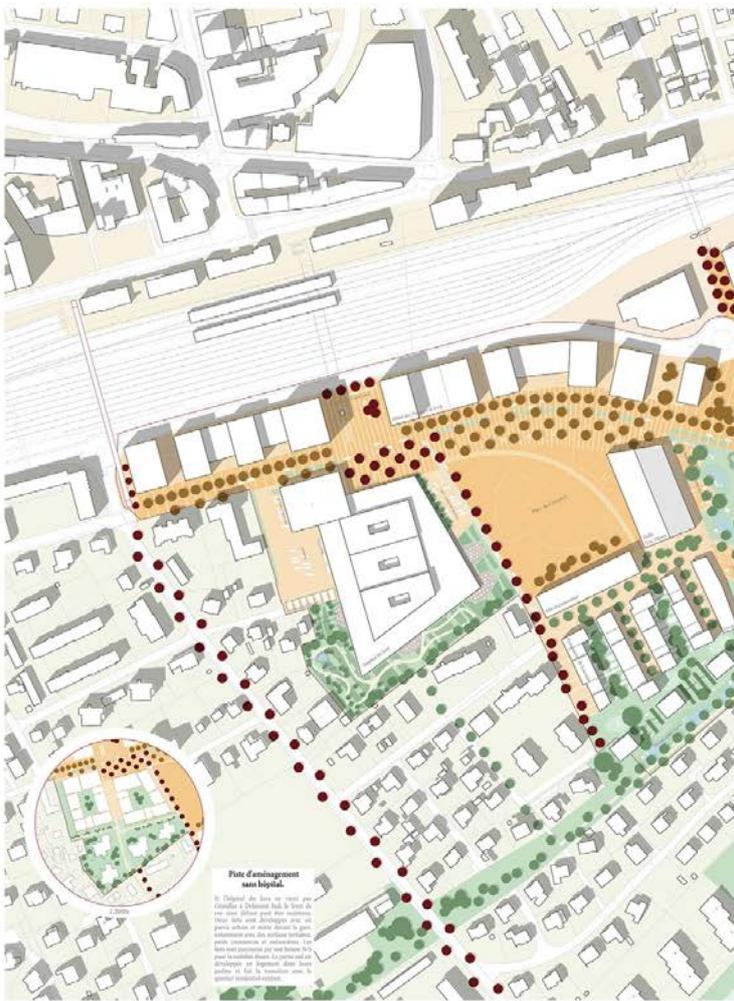
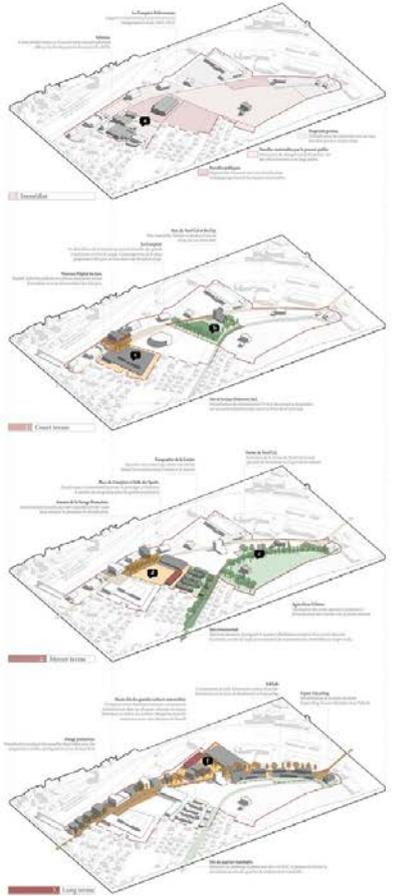
Le projet vise à réconcilier l'urbanisme avec la nature et les formes du vivant. Cette zone est généralement très riche en biodiversité, une fois évacués des espèces propres à ce milieu de transition, mais aussi des espèces appartenant à chacun des deux milieux de fondement.



Stratégie et Programmation d'une transformation progressive.

- 0. Immédiat**
Régénération des espaces disponibles.
- 1. Court terme**
Activation des espaces majeurs.
- 2. Moyen terme**
Consolidation des axes principaux.
- 3. Long terme**
Restaurations de la frange urbaine.

- Les outils de développement.**
 - Anticiper de l'habitat par un usage des places publiques.
 - Mettre en valeur de la biodiversité par une programmation innovante.
- Les impulsions clés/indicateurs.**
 - Créer un habitat par la participation des citoyens.
 - Créer des espaces publics par une offre publique et privée.
 - Intégrer l'usage de bus et un espace public comme grand espace.
 - Revaloriser la place de Compost et en faire un grand espace public.
 - Intégrer l'agriculture urbaine comme activité sociale et éducative.
 - Renforcer et valoriser le rôle des grands vertiers.



Fuse d'aménagement aux bords.

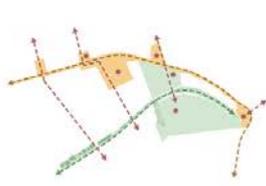
Si l'objectif de la zone est de créer un habitat par la participation des citoyens, il est important de créer des espaces publics par une offre publique et privée. Intégrer l'usage de bus et un espace public comme grand espace. Revaloriser la place de Compost et en faire un grand espace public. Intégrer l'agriculture urbaine comme activité sociale et éducative. Renforcer et valoriser le rôle des grands vertiers.



Écotone delémontain.

en zone de transition et de contact entre deux écosystèmes voisins. Cette zone est généralement très riche en biodiversité, car elle abrite des espèces propres à ce milieu de transition mais aussi des espèces appartenant à chacun des écosystèmes le bordant.

MEP - Gare Sud



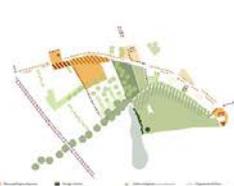
Deux axes structurants. Et quatre traversées rythmées par des intérêts urbains.

À l'échelle des aménagements architecturaux, le site s'organise autour de deux axes structurants. Le boulevard central (axe Est-Ouest) et le boulevard latéral (axe Nord-Sud) de part et d'autre du boulevard principal. Le boulevard principal est rythmé par des intérêts urbains. Les traversées sont rythmées par des intérêts urbains. Les traversées sont rythmées par des intérêts urbains.



Quatre polarités symboliques. Une mixité choisie par poche urbaine.

Les contenus du quartier proposent de juxtaposer des poches urbaines qui se succèdent au sein d'un même quartier. L'articulation des espaces est possible par une mixité choisie par poche urbaine. Les contenus du quartier proposent de juxtaposer des poches urbaines qui se succèdent au sein d'un même quartier.



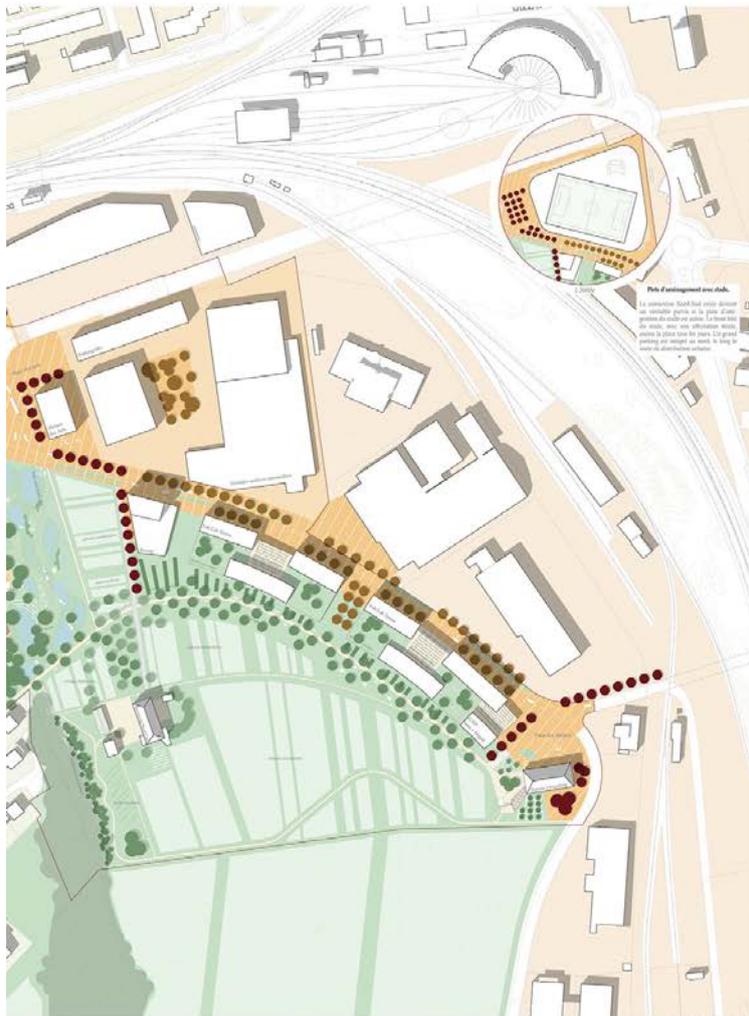
Des structures paysagères identitaires. Des écosystèmes qui se rencontrent.

Les espaces publics favorisent une séquence d'habitat progressif, articulée avec leur contenu paysagériste. L'articulation des espaces est possible par une mixité choisie par poche urbaine. Les contenus du quartier proposent de juxtaposer des poches urbaines qui se succèdent au sein d'un même quartier.



Un quartier connecté. Des mobilités multiples et une hiérarchie des flux.

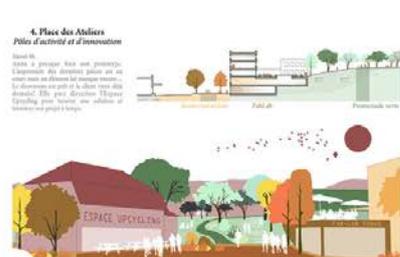
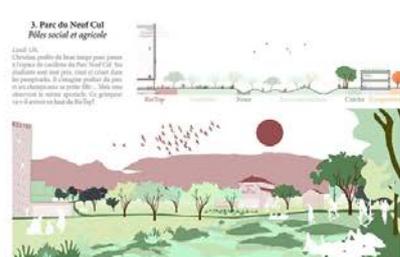
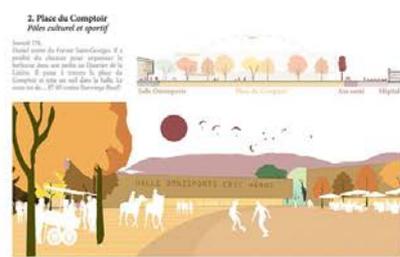
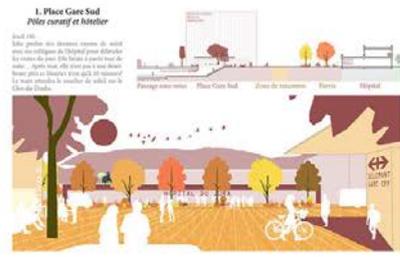
Il s'agit de créer le maillage des pôles, les axes sans ambigüité, les liaisons - végétation, circulation et appropriation. Le MEP est conçu sur un principe de séquence des maillages. Les axes de la Région d'Alsace sont articulés par le MEP pour définir le Boulevard central. Le Parc Est-Ouest est une séquence de maillages et de la rue de la Gare au Parc Est-Ouest. Le Parc de la Gare est une séquence de maillages et de la rue de la Gare au Parc Est-Ouest.



Pôle d'aménagement avec club.
La construction d'un club est destinée à un véritable pôle de la gare d'Alsace. Le club est destiné à un véritable pôle de la gare d'Alsace. Le club est destiné à un véritable pôle de la gare d'Alsace.

Récit illustré à travers les espaces structurants.

Un parcours de la Gare Sud. Une gare de contact et de transition, avec une fonction et un usage. La gare de contact et de transition, avec une fonction et un usage. La gare de contact et de transition, avec une fonction et un usage.



Régénération

urbanité(s)
actéon
meier + associés architectes
Philippe Convercey paysagiste
Roland Ribí & Associés
focus-E
CERA

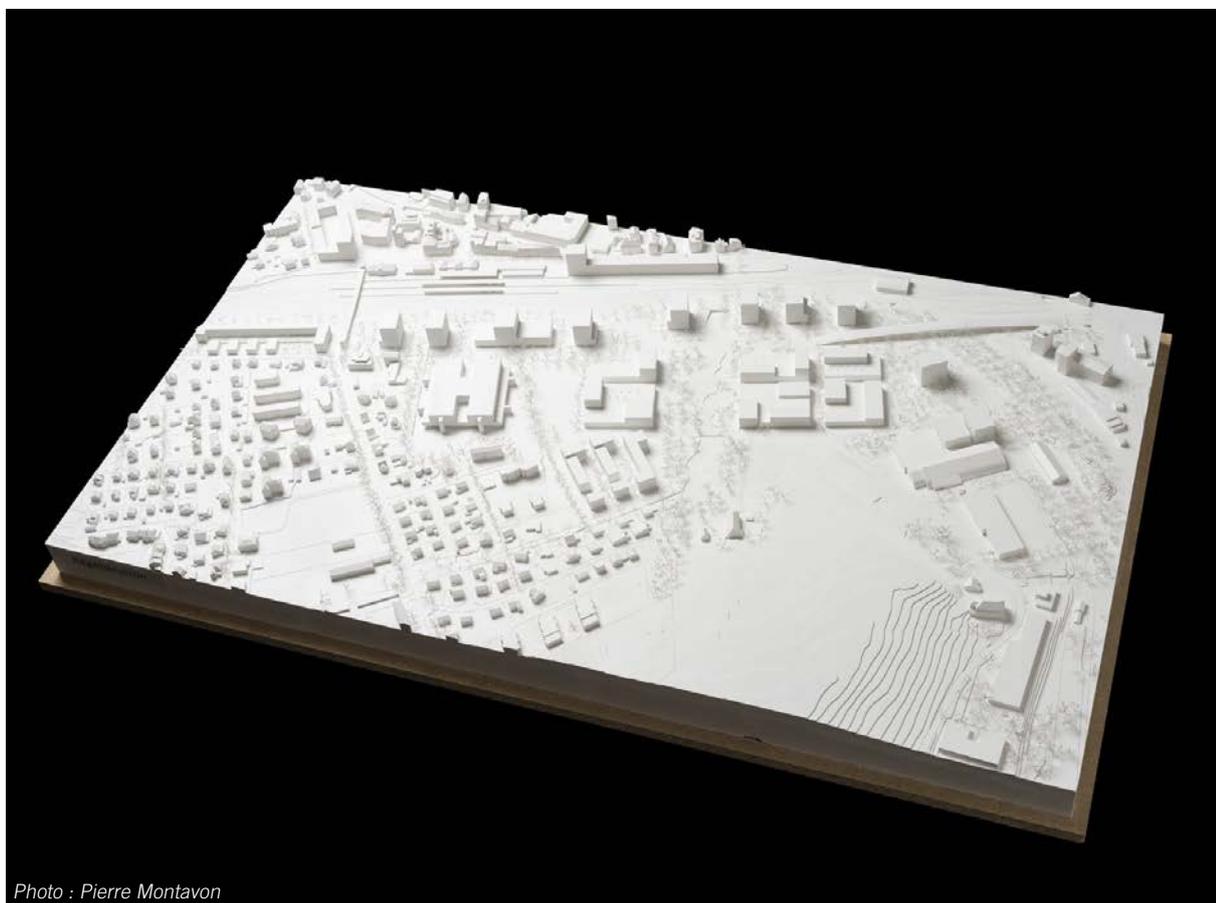


Photo : Pierre Montavon

Le projet propose de reconnecter le secteur de Gare Sud à la ville de Delémont et au grand paysage qui l'entoure. Une grande promenade des parcs est créée, reliant les espaces verts existants et futurs, liée sur un parc central au quartier qui devient la polarité et qui est le point d'attraction pour tous les habitants (au nord et au sud des voies). Le projet propose une continuité d'espaces publics intégralement dédiés aux piétons. Un grand geste de plantation d'arbres perpendiculaires à l'axe des voies ferrées vise à refertiliser et desimpermeabiliser. Quelques réponses intéressantes au réchauffement climatique sont apportées.

Le projet propose une vision large, à l'échelle de la vallée de la Sorne et de la présence de l'eau. Il prévoit d'accompagner son cours de plantations en rideaux perpendiculaires au fil d'eau qui entre dans la ville. Ce système est décliné dans le périmètre de Gare Sud, le long du ruisseau, le long des voies, le long des rues. Certaines implantations bâties, notamment le long des voies, reprennent cette organisation, qui est reprise en deuxième front avec les bâtiments hospitaliers et commerciaux.

Ce système, s'il est séduisant à grande échelle, montre clairement ses limites à plus petite échelle, lorsqu'il se confronte au bâti, il perd sa force et sa capacité structurante et disparaît lorsque la situation devient plus « dure », démontrant par là même son caractère inopérant. C'est notamment le cas lors de la rencontre entre la nouvelle pièce urbaine de Gare Sud, orthogonale, et la trame oblique de la zone pavillonnaire, qui crée des espaces triangulaires peu heureux que le maillage d'arbres n'amortit pas. La démarche semble être un exercice de style déguisé en urgence de planter.

En termes de mobilité, le projet est très convaincant, avec une très bonne prise en compte des directives du cahier des charges et avec déjà des détails assez précis. Néanmoins, la déviation de la rue Emile-Boéchat, si elle est intéressante pour permettre l'aménagement d'un vrai cœur de quartier piéton et une meilleure accessibilité, risque d'apporter du trafic de transit sur les rues Voirnet et des Pinsons.

Le projet fait tabula rasa de l'existant, des bâtiments de la SAFED, des bâtiments entre Emile-Boéchat et la RDU qui sont des bâtiments protégeant le reste du quartier des nuisances générées par la RDU. Dans ce contexte, la proposition va difficilement créer des synergies. A

terme, le projet vise une mixité des usages mais avec une surreprésentation du logement, ce qui paraît peu réaliste au vu du marché delémontain et de son développement.

Le collège d'experts regrette le côté trop théorique de la proposition qui génère des investissements lourds, un phasage problématique et qui n'apparaît pas d'une grande flexibilité dans sa mise en œuvre.

Le collège d'experts décide de ne pas retenir ce projet au 2ème degré.

Régénération

Chantier(s) - action - maître - associés architectes - IC Commerce Paradis - BBVA - CREA - Pavesi B

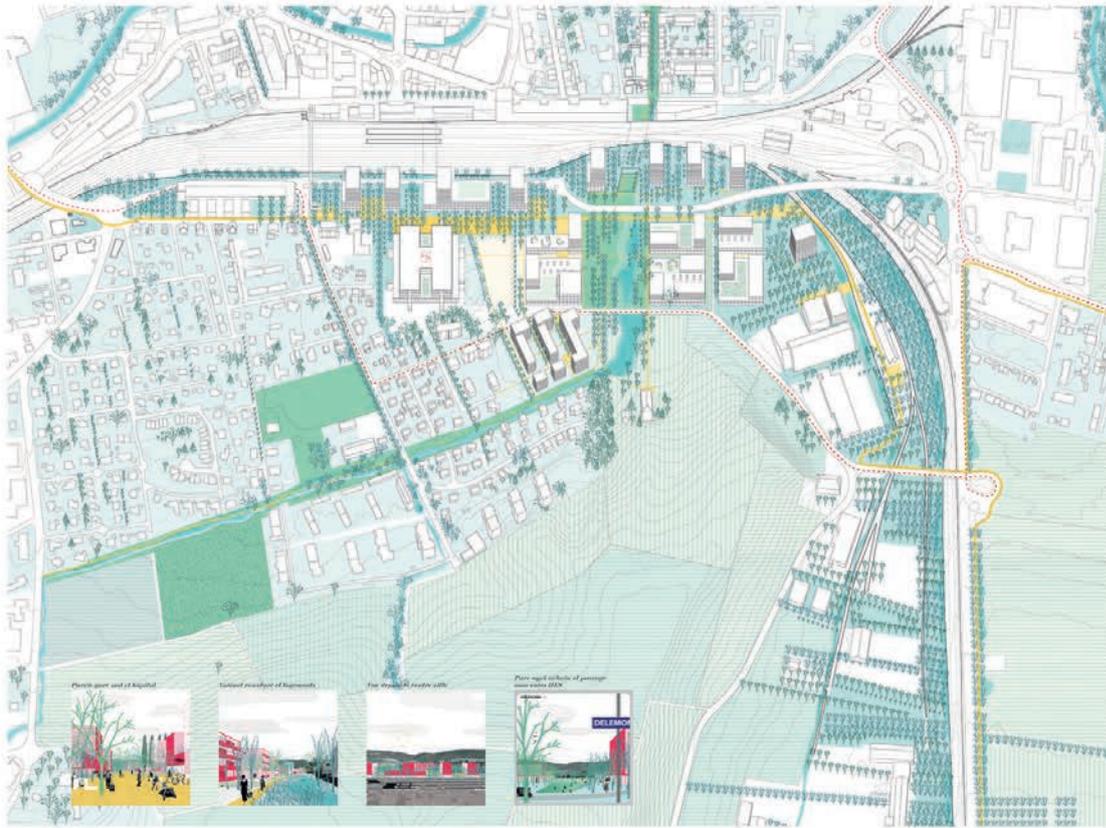
MEP - Gare Sud **Régénération**



Changement universel sur passage sans voie HBN - 1:1000



Changement universel sur passage sans voie gère - 1:1000

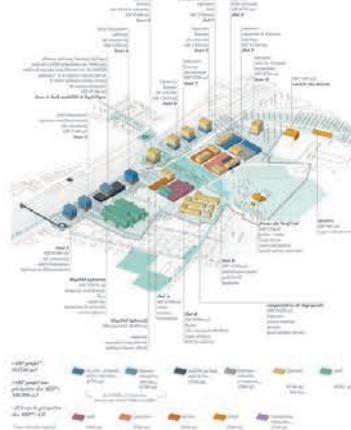


Vision 2030 - Plan 1:2000

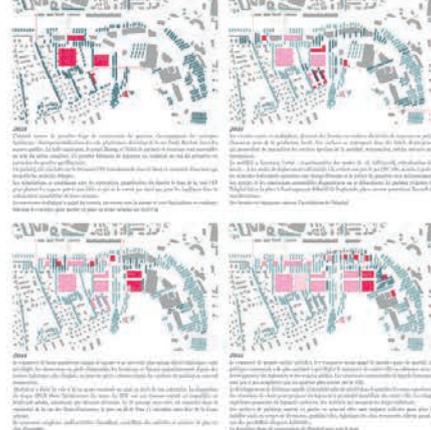
Plan de zone sans voie de HBN - Plan 1:1000

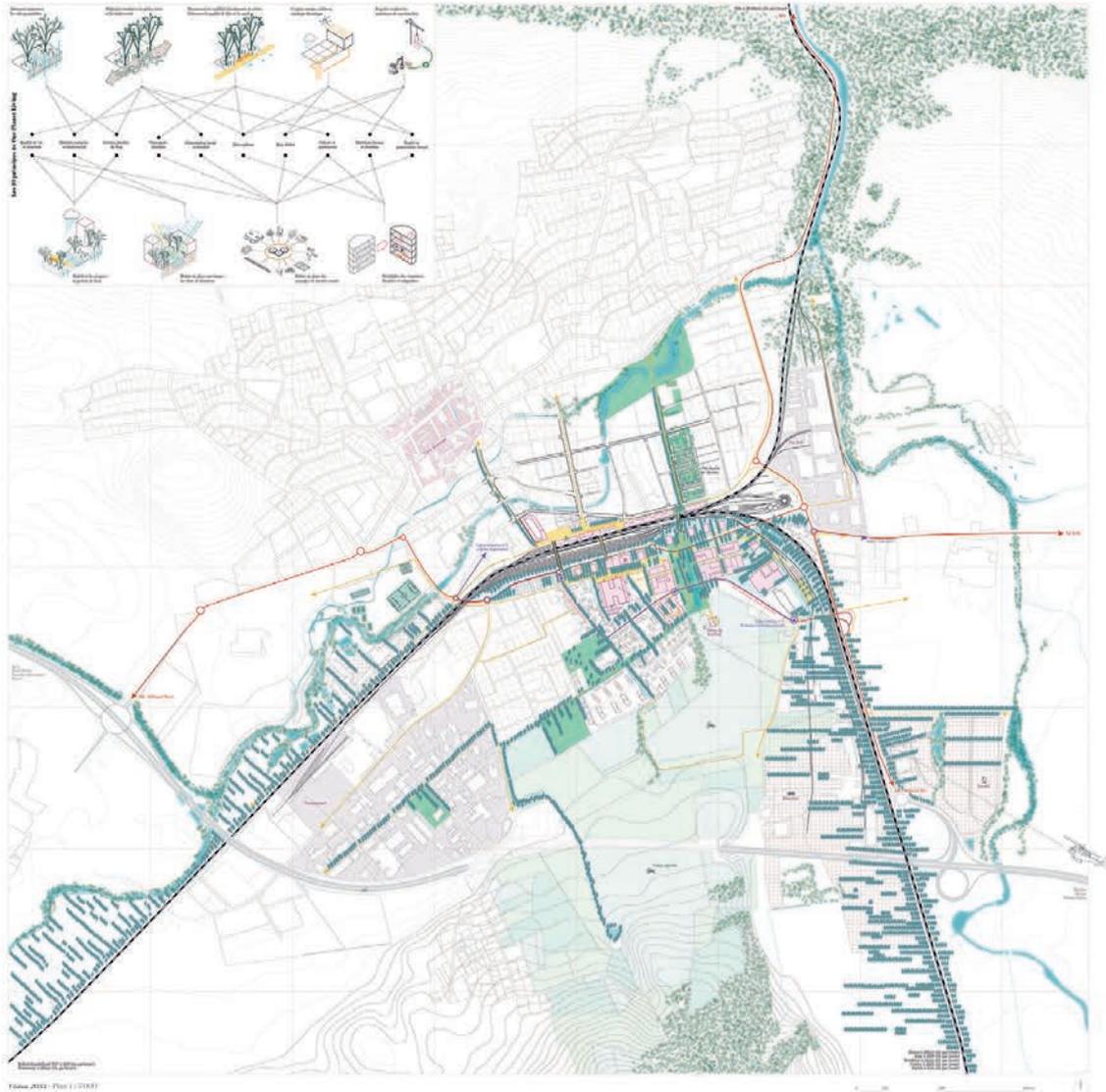


Administration programmatoire

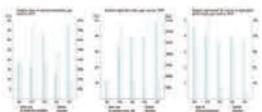
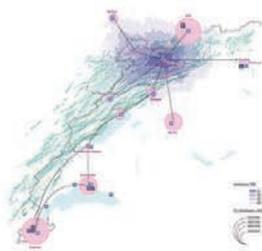


Principes de planification - Plan 1:1000





En l'attente de la gare



Adaptation des éléments existants à partir de l'offre patrimoniale pour répondre aux besoins



Le projet de gare de la Gare Sud est un projet de gare qui vise à répondre aux besoins de la population de la région de la Gare Sud. Le projet est basé sur l'offre patrimoniale existante et vise à adapter ces éléments à partir de l'offre patrimoniale pour répondre aux besoins de la population de la région de la Gare Sud.

Reconversion et mise à jour



Le projet de gare de la Gare Sud est un projet de gare qui vise à répondre aux besoins de la population de la région de la Gare Sud. Le projet est basé sur l'offre patrimoniale existante et vise à adapter ces éléments à partir de l'offre patrimoniale pour répondre aux besoins de la population de la région de la Gare Sud.

Prévoir une nouvelle offre de services



Le projet de gare de la Gare Sud est un projet de gare qui vise à répondre aux besoins de la population de la région de la Gare Sud. Le projet est basé sur l'offre patrimoniale existante et vise à adapter ces éléments à partir de l'offre patrimoniale pour répondre aux besoins de la population de la région de la Gare Sud.

Regards croisés

Espace Libre
Mayor + Beusch
Burri & Partenaires Sàrl
Hüsler & Associés SA
géographe Sàrl
GVH-BP Jura SA
Planair SA

Analyse et recommandations :

Le collège d'expert apprécie :

- La simplicité et le pragmatisme de la proposition, qui s'appuie en grande partie sur la structure urbaine et paysagère actuelle. Les éléments du programme se répartissent et trouvent leur place sur le site avec un minimum d'intervention sur les infrastructures, les voiries, le bâti existant.
- La possibilité d'une nouvelle centralité urbaine à l'échelle de Delémont, dont la position au sortir du passage sous-voies valorise la proximité de la gare. La mixité de fonctions et d'usages permet d'entrevoir l'émergence d'une vie de quartier, d'une nouvelle adresse affirmée et originale autour du parvis sud, point de connexion entre la gare et les programmes de Gare Sud, incitant les habitants et les visiteurs à traverser les voies.
- Le développement de cette centralité sur le site de la SAFED, qui préserve une partie du bâti porteur d'identité et permet d'amortir la charge foncière.
- La localisation de l'hôpital plus à l'est, relié à la gare par le parvis, avec une réserve foncière au sud.
- Un espace public en forme de peigne, qui valorise la trame existante et la complète pour assurer la perméabilité du quartier, les connexions avec la ville au nord et les grands espaces ouverts au sud.
- La proposition de nouvelles connexions est-ouest avec une voie verte, connectant la Croisée des loisirs à la gare et se prolongeant à l'ouest en direction de la zone d'activités de la Communance et la traverse pour relier les activités sociales, culturelles et artisanales.
- La localisation possible d'un stade de football sur les terrains de la Migros associé à des programmes commerciaux pour permettre son financement. Une localisation judicieuse dans la mesure où le site est déjà construit, imperméabilisé et dont la mutabilité constitue une opportunité de renouvellement urbain de ce secteur.
- Les premières intentions concernant la valorisation des toitures (végétalisation, panneaux solaires), une

approche bioclimatique (orientation des bâtiments par rapport aux vents dominants), l'utilisation du bois pour les bâtiments, la qualité de séjour sur le parvis sud.

Le collège d'experts demande à l'équipe de :

- Dépasser le caractère d'évidence de la proposition et son interprétation plutôt littérale du cahier des charges. A ce stade, le projet n'est pas suffisamment convaincant dans sa capacité à positionner Gare Sud comme une référence avec une identité forte en matière d'expérimentation et d'innovation sociale, écologique et économique avec une force d'entraînement à l'échelle de l'Arc jurassien.
- Développer un concept paysager fédérateur, y compris avec le grand paysage au-delà du site de manière à donner une nouvelle cohérence, au sens identitaire, à l'échelle de l'ensemble du site, avec un fort ancrage dans le territoire. La proposition donne encore l'impression d'une juxtaposition, d'une mosaïque, de fragments de projets et la voie verte seule ne suffit pas à lier et articuler les lieux, les fonctions et les échelles.
- Mieux définir et hiérarchiser les espaces publics de la partie urbanisée, afin d'en faire de véritables lieux identifiables et complémentaires, dans un ensemble cohérent, tant du point de vue des spatialités, des ambiances et des parcours.
- Clarifier le dispositif imaginé pour favoriser les synergies fertiles entre les différents éléments du programme et entre les différents acteurs économiques, culturels et intégrer des espaces d'expérimentation dans le processus de planification urbaine, laissant plus de place à l'imprévisible, à de nouvelles manières de transformer et d'habiter (au sens large) ce territoire.
- Accorder une plus grande attention au statut et à l'usage de l'espace polyvalent destiné à une éventuelle extension de l'hôpital. Dans la mesure où cet espace ne peut être réellement investi, car potentiellement constructible, le collège d'expert estime qu'il y a un risque que ce secteur reste une friche à l'image de l'actuel parking de la halle des expositions.

- Se positionner plus explicitement sur le rôle du grand espace agricole préservé comme élément structurant du projet, sur les possibilités d'interpénétration de la ville et de la nature, y compris agricole. Quelle est sa place dans la vie quotidienne du quartier ? Quels sont les usages pour cet espace ? Quelles sont les possibilités d'appropriation par les habitants ? Il s'agirait également de questionner le maintien du labyrinthe.

Mobilité - Analyse et recommandations spécifiques

Points positifs :

- L'implantation d'une « agence de quartier » faisant notamment office de centrale de mobilité (centrale micro-logistique, location de vélos-cargos) ;
- L'implantation de commerces, services et loisirs de proximité qui permet la concrétisation de la ville des courtes distances ;
- le regroupement du stationnement dans 3 poches de stationnement (770 places au total), dont un grand parking en silo (transformable grâce à une hauteur sous-plafond suffisante), bien positionnés (captent bien en amont le trafic généré par le quartier) ; utilisation assez judicieuse des potentiels de mutualisation ;
- Réseau de mobilité douce bien maillé et bien pensé, s'articulant sur les 3 franchissements des voies CFF et sur la proposition d'une voie verte de qualité le long de la rue Emile-Boéchat (bonne connexion avec les quartiers avoisinants) ;
- Proposition d'une zone de rencontre sur la partie centrale de la rue Emile-Boéchat, qui fait écho à celle de la Place de la Gare ;
- La proposition d'une contre-route au droit du P+R le long de la RDU qui permet de minimiser les perturbations sur la RDU et donc d'y maintenir une circulation fluide

Points d'attention :

- L'accès au parking « P+R » depuis la RDU : il faut prévoir l'espace pour une présélection de tourne-à-gauche sur la RDU ;
- Le dimensionnement et la localisation du stationnement visiteurs / patients de l'hôpital dans le parking silo à l'est : attention au risque de pression sur le parking « P+R », qui est plus proche (pourquoi ne

pas privilégier le stationnement visiteurs / patients de l'hôpital dans le P+R, ce qui serait intéressant en termes de potentiel de mutualisation puisque les synergies sont importantes entre usages P+R – en journée la semaine – et usages visiteurs de l'hôpital – plutôt le soir et week-end ?) ;

- Absence d'offre stationnement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) à proximité immédiate de l'hôpital ;
- Accessibilité aux solutions de mobilité évoquées (vélos en libre-service, carsharing, vélos cargos, etc.) pour les logements : si ces solutions sont essentiellement localisées du côté du parking P+R, cela peut faire un peu loin (à 250 à 300m des logements).

Points à éclaircir :

- Insertion des arrêts de bus sur le plan du projet urbain (arrêts sur chaussée ?) ;
- Gestion des accès motorisés aux parkings ;
- Sous quelle forme est prévu le parking pour les logements ? parking souterrain ou également en silo ?
- Est-il prévu du stationnement pour les visiteurs des logements ? Si oui, où ?
- Localisation exacte de la centrale de mobilité ?
- Accès des véhicules d'urgence à l'hôpital ?
- Gestion de la logistique urbaine à l'échelle du quartier ?

Et au milieu coule une rivière

farra zouboulakis & associés architectes urbanistes

L'Atelier du Paysage

Ecoscan

Christe & Gygax

Analyse et recommandations :

Le projet s'appuie sur une lecture fine, géographique de la ville, qui met en avant l'eau comme élément identitaire et structurant et qui compose avec la topographie du Montchaibeux. Il développe une idée de pré-paysagement qui rayonne à partir du ruisseau en un réseau de canaux (en réalité des noues) accompagnés de cheminements et plus ou moins arborisés, qui organisent le futur quartier. Dans les pièces urbaines ainsi créées, des principes de densification dessinent par le vide une morphologie adaptée à chaque programme des MEP : l'hôpital fait face à la sortie sud de la gare en lieu et place du site de la SAFED ; un quartier mixte logements-activités marque la transition avec le grand parc constitué au bas de la colline, lui-même cadré par une série de bâtiments formant un ensemble avec la ferme du Neuf-Cul.

Sur cette base, le projet à la fois s'ancre dans sa géographie et décline une série de nouveaux motifs paysagers dictés par les ambitions de la commune en matière de transition écologique : la promenade climatique transforme radicalement l'atmosphère de la rue Emile Boéchat et s'articule avec le nouveau parc, tandis qu'une promenade urbaine constitue l'espace public central du nouveau quartier mixte entièrement piéton. Le parc inondable est quant à lui l'infrastructure paysagère majeure de gestion des eaux. D'une manière générale, une arborisation généreuse pénètre l'ensemble du périmètre.

Le collège d'experts salue la finesse de l'approche culturelle et géographique qui sous-tend la proposition. Il apprécie notamment le parti d'une structuration des développements autour d'une charpente paysagère forte qui contribue tant à les inscrire dans un continuum qu'à rendre l'environnement urbain véritablement habitable. Il a bien saisi que le dessin proposé évoque davantage des emprises et gabarits qu'une volumétrie précise du bâti. Pour autant, il émet des doutes sur un certain nombre d'éléments qu'il invite à préciser dans le cadre du deuxième degré :

- Les volumes d'eau, qui en réalité sont très ponctuels et limités, parfois uniquement quelques jours par année, alimentant les canaux et le parc sont à vérifier pour préciser l'ampleur, la valeur environnementale autant que les ambiances du dispositif paysager qui doit pouvoir s'intégrer dans un cadre opérationnel de

développement du quartier.

- La promenade climatique offre une dilatation généreuse de l'espace public de la rue Emile-Boéchat en faveur des mobilités douces et un confort de déplacement accru. Le collège d'experts considère qu'elle souffre encore d'une cohabitation hésitante entre route et parc et s'interroge sur son rapport avec la zone de rencontre proposée à la sortie de la gare, qui assure des fonctionnalités similaires.
- Le positionnement très frontal de l'hôpital à la sortie sud de la gare détermine fortement l'identité du quartier. Cette articulation mériterait d'être affinée en termes spatial, d'usages et d'ambiance (se référer aux recommandations générales).
- Au-delà de la liaison piétonne est-ouest à travers l'hôpital, la qualité de l'interface avec les tissus environnants mérite globalement d'être précisée, de même que la capacité du site choisi à accueillir confortablement une extension de l'équipement.
- Le tracé et le dimensionnement de la promenade urbaine semblent dictés par des contingences propres et manquent d'accroches au contexte comme de cohérence dans la continuité des parcours et l'enchaînement des principaux espaces publics. Le collège d'experts s'interroge sur son identité, sa valeur d'usage et sa qualité de séjour, et également sur la desserte véhicules de ce nouveau quartier, qui transite par des poches d'habitat voisines.
- Les programmes qui prennent place au sud-est du site (Biotop et bâtiment mixte proche de la ferme) peinent à former un ensemble cohérent et tendent à fermer tant l'espace que les vues vers le Montchaibeux pourtant reconnu comme un élément emblématique du paysage local. Leur réalisation en première étape, qui sera rendue difficile d'un point de vue financier, les fragilise par leur manque de lien avec les centralités urbaines et les quartiers.
- Globalement, l'identité du quartier, pertinemment définie par le projet paysager, mais qui souffre d'un déficit d'une place publique majeure pour le quartier Gare Sud, mériterait d'être renforcée par un meilleur apparentement des propositions bâties et mieux exploiter l'existant dans les différentes phases de mise en œuvre.
- Les concepts de mobilité sont pertinents mais l'absence d'explication (texte, éléments chiffrés notamment au niveau du stationnement) complique la compréhension du projet. Plus de détails sont attendus, notamment le traitement des accès aux grands parkings en silos.

Mobilité - Analyse et recommandations spécifiques

Points positifs :

- Distribution intelligente et réaliste de l'offre en stationnement voiture dans 5 poches de stationnement centralisées (manque par contre l'information de l'offre en stationnement offerte au total), dont 2 grands parkings silos au nord directement connectés à la RDU (parking gare + parking nord-ouest) ;
- Distribution d'une offre en stationnement vélo sur l'ensemble du site ;
- Réseau de mobilité douce bien maillé et bien pensé, s'appuyant efficacement sur les 3 franchissements des voies CFF et un axe est-ouest le long de la rue Emile-Boéchat (« promenade climatique ») ;
- Proposition d'une zone de rencontre sur la rue Emile-Boéchat, qui fait écho à celle de la Place de la Gare ;
- Hiérarchie du réseau routier claire et accessibilité TIM en poche adéquate ;
- Positionnement de l'hôpital, en accès direct au sous-voie de la gare, et le fait qu'il soit perméable (sur les axes nord-sud et est-ouest).

Points d'attention :

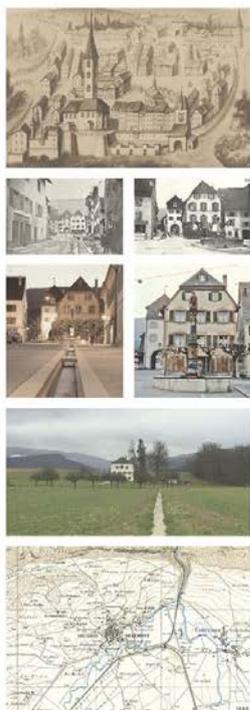
- Gestion de l'accès au parking silo situé au nord-est du site : l'accroche depuis la rue Emile-Boéchat est pertinente, mais génère une importante circulation en surface le long de la place polyvalente étant donné le positionnement du silo au nord de la parcelle ;
- Les offres en stationnement « dédiées » simplifient leur gestion mais limitent les potentiels de mutualisation ;
- Les nuisances sur la partie nord de la rue du Voirnet en lien avec l'accès au parking de l'hôpital ;
- L'accès au parking centralisé du quartier mixte via les rues du Voirnet et des Pinsons (circulation à l'intérieur d'une poche d'habitat) qui n'est pas réaliste : pourquoi n'avoir pas privilégié un accès direct depuis la rue Emile-Boéchat, à l'extrémité est de la zone de rencontre ?
- Risque un peu de « doublon » entre la promenade climatique et la zone de rencontre sur la rue Emile-Boéchat : y aura-t-il suffisamment « d'activation » de la zone de rencontre par des piétons si ceux-ci déambulent en parallèle de la chaussée ?

Points à éclaircir :

- Dimensionnement du stationnement (capacité des parkings) et gestion des accès aux deux parkings en silo (a priori via des tourne-à-gauche indirects via les giratoires, mais à confirmer) ;
- Positionnement des arrêts de bus : mentionner leur insertion sur le plan au 1/1000e (notamment l'arrêt gare sud, qui semble être dispatché entre la RDU et la rue Emile-Boéchat) ;
- Traitement de l'axe central nord-sud au centre du quartier mixte (promenade urbaine) : zone piétonne avec accès livraisons ? dimensions semblent très (trop) généreuses...
- Accès véhicules d'urgence à l'hôpital ?

Et au milieu coule une rivière

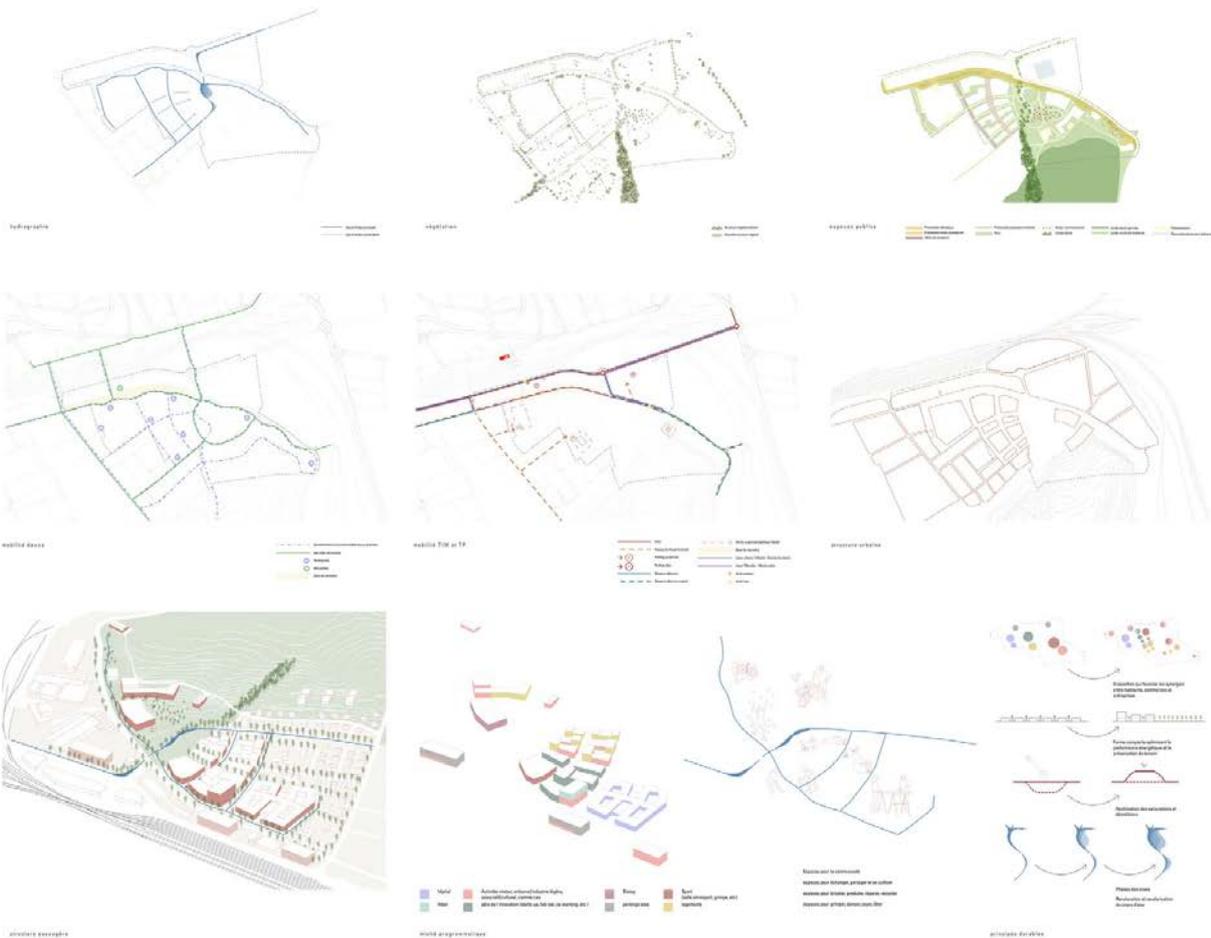
DELEMONT



MEP - GARE SUD



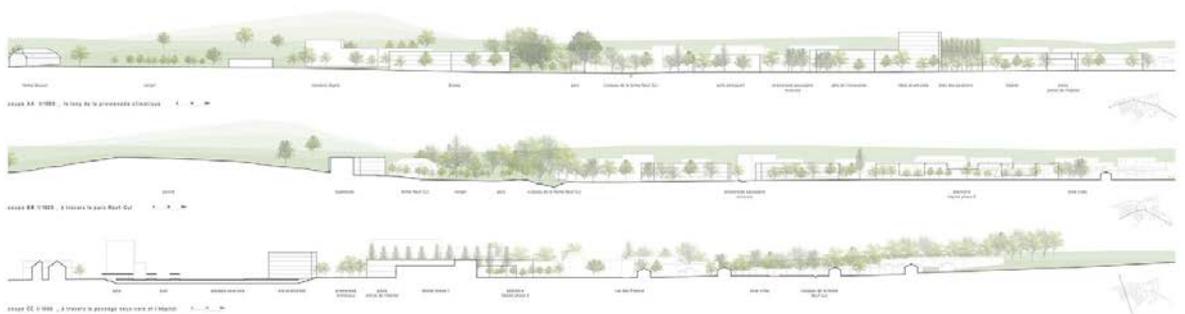
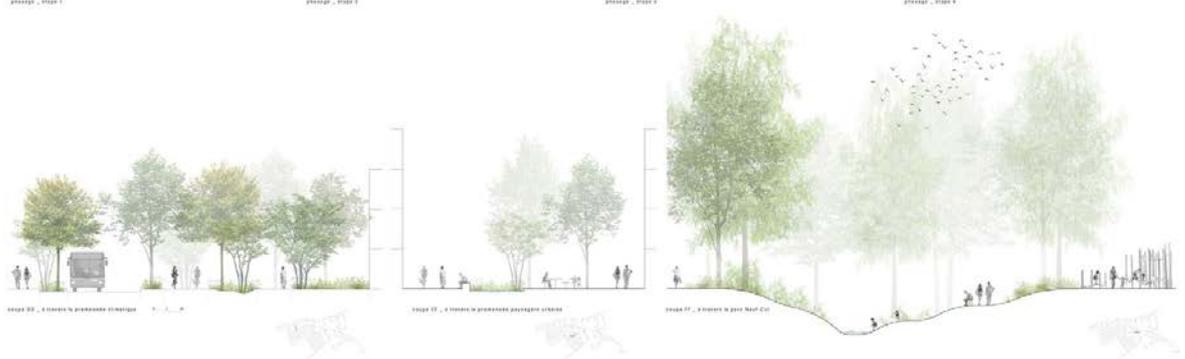
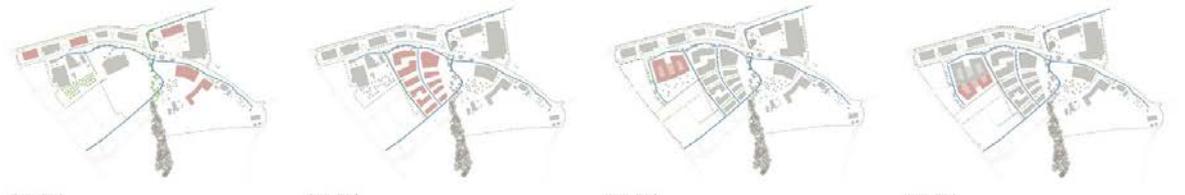
ET AU MILIEU COULE UNE RIVIERE ■



farra zouboulakis & associés urbanistes SA, l'Atelier du Paysage Sàrl, Ecoscan SA, Christe & Gyax Ingénieurs Conseils SA



PLAN DE DROIT UTILE 1/1000



farra zouboulakis & associés urbanistes SA, l'Atelier du Paysage Sàrl, Ecoscan SA, Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA

Place sud, porte du Montchaibeux

Raum 404
Comamala Ismail Architectes
Studio Vulkan Landschaftsarchitektur
mrs partners
Basler & Hofmann

Analyse et recommandations

Le projet crée un quartier écotope convaincant d'une grande diversité de programmes, de constructions et d'espaces ouverts. La grande diversité programmatique et l'ouverture des structures sont à saluer particulièrement. Le projet met en œuvre un grand nombre des objectifs formulés dans la démarche SEED. Le maintien de la structure du site SAFED et la création de nouveaux espaces ouverts entre les bâtiments existants et les nouveaux permettent des interactions entre les différents acteurs et créent un milieu favorable à l'innovation. Le principe d'une structure spatiale ouverte intègre également d'autres espaces et opportunités d'utilisation le long de l'allée nouvellement créée. De même, l'hôpital, attendant immédiatement à l'est du site SAFED est, par sa structure, bien imbriqué dans l'espace ; avec son passage ouvert au public qui crée une vraie place pour Gare Sud, il est partie prenante de cette restructuration de l'espace fondamentalement fluide.

En développant son idée urbanistique, le projet se réfère aux grandes structures paysagères prédominantes telles que le Montchaibeux au sud de Delémont. Le quartier est envisagé comme une porte ouverte sur ce vaste paysage par une liaison nord-sud affirmée entre ville et campagne.

A l'échelle du quartier, il est proposé une allée oblique le long de la rue Emile Boéchat telle une colonne vertébrale orientée est-ouest. Elle relie différents espaces de places et de parcs, des installations publiques et des programmes destinés aux activités de sport et de loisirs. Sa traduction est néanmoins caricaturale, en l'état, et s'exprime trop comme une césure dans cette portion de territoire. Des deux côtés du Voirnet s'articulent des rangées d'arbres perpendiculaires à l'allée et font partie d'un maillage urbain souligné par les arbres. Les structures arborées bien identifiées permettent d'atténuer la texture hétérogène et l'absence d'une façade construite à l'intérieur du quartier. La mise en relation effective avec les structures dominantes du vaste paysage n'aboutit pas au niveau du projet.

Recommandations pour le 2ème degré :

- La structure de hameau comme forme d'habitat est une idée intéressante. Toutefois, la taille des hameaux devrait être considérablement réduite et leur emplacement, leur accès et les matériaux utili-

sés devraient faire l'objet d'un examen critique. Des constructions supplémentaires sur la zone agricole, qui pourraient être contestées fortement, se doivent d'être bien argumentées et se relier de façon réfléchie et mesurée tant avec les quartiers qu'avec les structures paysagères et architecturales existantes.

- Le logement ne devrait pas se limiter aux hameaux, mais devenir un élément naturel du quartier sur le site SAFED, augmentant ainsi la mixité et les potentiels d'échanges et d'innovation, également par le biais de nouvelles formes d'habitat.
- La construction d'un silo au sud de la rue Emile Boéchat constitue un obstacle considérable au paysage et devrait être réexaminé dans ses dimensions et son positionnement.
- Les grands gestes paysagers visualisés dans la phase de conception comme continuités paysagères sont à reformuler de façon convaincante dans leur spatialisat ion. Où commencent les allées et les axes proposés, où se terminent-ils ? Existe-t-il de possibles extensions dans d'autres espaces de la ville, y compris du côté nord ?
- À cette fin, la grande diversité programmatique des espaces ouverts doit être réduite au profit d'une perception plus concise et affirmée du grand paysage.
- La continuité du paysage et de l'espace d'habitat doit être habilement conciliée avec le caractère propre du quartier en tant que «projet de biotope» et laboratoire d'innovation. Tout en gardant son identité propre, le nouveau quartier se doit d'être partie intégrante de la ville de Delémont et tisser des liens forts avec la ville médiévale et celle du XXe siècle.

Mobilité - Analyse et recommandations spécifiques

Points positifs :

- Concept d'accessibilité multimodal (TIM, TP, MD) bien réfléchi à large échelle (agglomération), moins clair au niveau local (hiérarchie rue Emile-Boéchat ? positionnement des arrêts de bus autres que celui de la gare sud ? nota-bene : des indications ont été fournies dans la présentation du 16.03 mais semblent absentes des 2 planches de rendu) ;
- Réseau de mobilité douce bien maillé et bien pensé, s'appuyant sur les 3 franchissements des voies CFF et sur la proposition d'une voie verte de qualité le long de la rue Emile-Boéchat (bonne connexion avec les quartiers adjacents) ;

- Positionnement de l'arrêt de bus au droit de la place de quartier Gare sud qui permet une bonne connectivité avec le train (par contre, pourquoi ne pas mettre les arrêts en vis-à-vis direct, afin de réduire les longueurs de quais difficilement franchissables pour les PMR ?).

Points d'attention :

- Offre en stationnement totale semble un peu sous-évaluée (590 places identifiées sur les plans au total), notamment l'absence de stationnement (habitants et visiteurs) dédié aux logements semble être un peu utopique (particulièrement pour les 70 logements du hameau des Fermes – un peu excentré) ;
- Pas / peu de propositions concrètes en matière de solutions en mobilité alternatives à la voiture (carsharing, offre en stationnement vélo, vélos en libre-service, etc.) ;
- Absence d'offre stationnement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) à proximité immédiate de l'hôpital ;
- L'accès direct au parking « P+R » depuis la RDU : il faut éviter de créer des perturbations sur la route au droit de l'accroche.

Points à éclaircir :

- Dimensionnement et localisation de l'offre en stationnement pour l'hôpital, qui semble prévue dans le parking en silo (situé trop loin) ?
- Matérialisation (en surface, en souterrain, en silo ?) du P+R et gestion de ses accès ?
- Y a-t-il du stationnement prévu en surface ? Si oui, où ? quel dimensionnement ?
- Gestion de la logistique urbaine à l'échelle du quartier ?

Soleil vert

DREIER FRENZEL architecture + communication
projet Base Sàrl
Clément Crevoisier

Analyse et recommandations

S'appuyant sur un large inventaire des ressources, abordant les réseaux, le bâti, la géographie, les milieux, l'histoire, le foncier, les acteurs et même les ambitions de la Ville dans ce projet, les auteurs fondent leur propositions sur la dynamique des processus et l'économie des moyens. Le dessein prime sur le dessin. Il se construit sur les synergies à activer en hybridant ces ressources et en fédérant les acteurs.

Dans cette posture, la préservation du vide agricole non bâti s'affirme comme un incontournable du projet, valorisant le sol fertile et construisant «la ville sur la ville». Par là-même, elle capitalise la force du paysage, en désignant le Montchaibeux comme le soleil vert capable d'irriguer le périmètre de Gare Sud de son aura. Cela se traduit par un très généreux verger riche de promesses sociales, économiques et environnementales, un large cordon boisé rejoignant le Voirnet, une grande place à l'eau et à la végétation également dans le quartier. A partir de ces valeurs, le projet propose des hybridations qui permettent notamment de redistribuer les cartes des affectations, de questionner des projets qui semblent déjà engagés, d'en initier d'autres qui semblent plus justes dans ce territoire. Il est question de résilience et de réversibilité, qui se traduisent par le maintien et la transformation de certains bâtiments, lieux ou tracés. Un urbanisme qui laisse une place à l'incertitude plutôt que de la planification, de l'accompagnement plutôt que d'une forme imposée. L'hypothèse est que l'aménagement d'un paysage fort permet de garantir la qualité de l'aménagement et de mobiliser la collectivité. Il s'agit moins ici de valider une implantation et des gabarits, ni même une fonctionnalité, mais d'évaluer la pertinence d'un processus, guidé par l'économie de moyens, la réversibilité et la « confiance dans le paysage» ainsi que dans les ressources.

Si le collège d'expert est séduit tant par les fondements de la posture projectuelle que par l'esprit dans lequel les auteurs abordent la planification, il s'interroge fortement sur la composition urbanistique présentée à ce stade. Les pièces bâties proposées procèdent par trop d'une juxtaposition de grosses entités peu contextualisées et qui ne traduisent que faiblement les notions de mixité, d'innovation économique et sociale, d'hybridation et de réversibilité. De surcroît, les espaces publics qui les articulent ont certes une grande force paysagère mais manquent de hiérarchie et de caractérisation pour

créer des lieux d'intensité urbaine en lien avec les activités qui les bordent. Cela est particulièrement regrettable sur le parvis de la gare et son enchaînement avec le dégagement devant la halle d'exposition reconvertie. Enfin, la perception et la mise en valeur du «soleil vert» depuis les quartiers comme depuis la ville, par les traversées des voies ferrées, ne sont pas à la hauteur de l'ambition du projet.

Au-delà des remarques qui précèdent et des recommandations générales qui pourront inspirer la réorientation du projet, le collège d'expert demande aux auteurs de porter une attention particulière aux points ci-dessous.

L'image proposée répond à ces attentes en termes de paysage, le bloc hospitalier et l'importance des parkings en sous-sol notamment la contrarient fortement.

- Revoir le tissu bâti, leurs figurations architecturales peu convaincantes et leurs interactions avec l'usage et l'identité des espaces publics.
- Définir une stratégie et des localisations pour les activités stimulant l'innovation économique, culturelle et sociale en regard des ambitions de la Ville et de la région.
- Évaluer la pertinence de l'emplacement de l'hôpital en lien avec la dynamisation sociale et économique des espaces publics tout comme avec la réaffectation possible de la ressource «bâti existant et historique».
- Questionner l'important parking souterrain en regard de la pleine terre, la réversibilité, les ressources, etc.
- Développer les potentiels d'habitabilité du verger et des scénarios pour sa gestion (un verger = de l'entretien)
- Préciser la capacité d'infusion du paysage sanctuarisé dans le tissu bâti et à travers des espaces publics structurant la composition urbaine (rues, boulevards, places...).

Mobilité - Analyse et recommandations spécifiques

Points positifs :

- Concept d'accessibilité TIM bien pensé ;
- Geste fort de la coupure au trafic TIM d'un tronçon de la rue Emile-Boéchat, qui permet de dégager un espace de qualité pour le parvis de la gare sud ;

- Accroche du grand parking du parvis de la gare (600 places) par le biais d'un nouveau giratoire sur la RDU ;
- Un certain soin apporté aux « détails » fonctionnels de mobilité (accès aux parkings, localisation des arrêts de bus) ;
- Le positionnement de l'hôpital à proximité immédiate de la gare et sa perméabilité piétonne nord-sud et est-ouest.

Points d'attention :

- Offre en stationnement globale beaucoup trop généreuse (près de 1'700 places au total, soit 3 fois plus que l'offre dimensionnée par les autres équipes !) et majoritairement localisée en souterrain (peu de marge de manœuvre pour éventuelle réduction de l'offre à l'avenir -> au contraire, ces parkings souterrains, qui ne seront que très difficilement finançables, devront être rentabilisés sur les 40-50 prochaines années) ;
- 120 places de parc pour 110 logements : dimensionnement classique, peu compatible avec les objectifs de labellisation SEED ;
- Les services de mobilité permettant d'accompagner/encourager une mobilité plus durable (car-sharing, vélos en libre-service, etc.) semblent être absents de la proposition ;
- Les opportunités offertes par les nouveaux franchissements des voies (à l'est et à l'ouest) ne sont pas véritablement exploitées (le lien vers ces passages MD stratégiques sont peu lisibles) ;
- Positionnement de l'arrêt de bus « Gare sud » trop éloigné de l'accès au sous-voie.

Points à éclaircir :

- Pourquoi 900 places de parc du côté du stade ? Sur quelle base le dimensionnement a été fait ? (quelles normes VSS et quel facteur de réduction ?) ;
- Quel traitement des différentes séquences de la rue Emile-Boéchat ? Il serait intéressant d'avoir des images du parvis du Carré, mais également des tronçons qui ne sont pas traités en zone piétonne (quelle place pour les modes doux ?).

UNE VILLE DES RESSOURCES

01 SOLEIL VERT
MEP Gare Sud
DELMONT, FRANCE
M&C, Orléans

Revenir vers le passé. Le développement continue sous une autre apparence, celle du projet. C'est élargir le champ de la planification et de l'urbanisme vers une ville qui n'est pas seulement un espace construit, mais un espace de vie. C'est aussi tout d'abord de la planification de ses ressources, de ses lieux, de ses formes, de ses couleurs, de ses textures, de ses sons.

Soleil vert, fin d'anticipation de 1973 d'une ville verte actuelle, comme un quartier et comme un espace de vie. Si nous ne parvenons pas à son stade de développement, de ses ressources humaines et matérielles, nous perdons tout espoir.

En parallèle des planifications et de leur mise en œuvre, il faut aussi penser à la ville elle-même, à la ville qui est le résultat de ces planifications. C'est en penser son développement, son évolution, son avenir.

C'est en penser son développement, son évolution, son avenir. C'est en penser son développement, son évolution, son avenir.



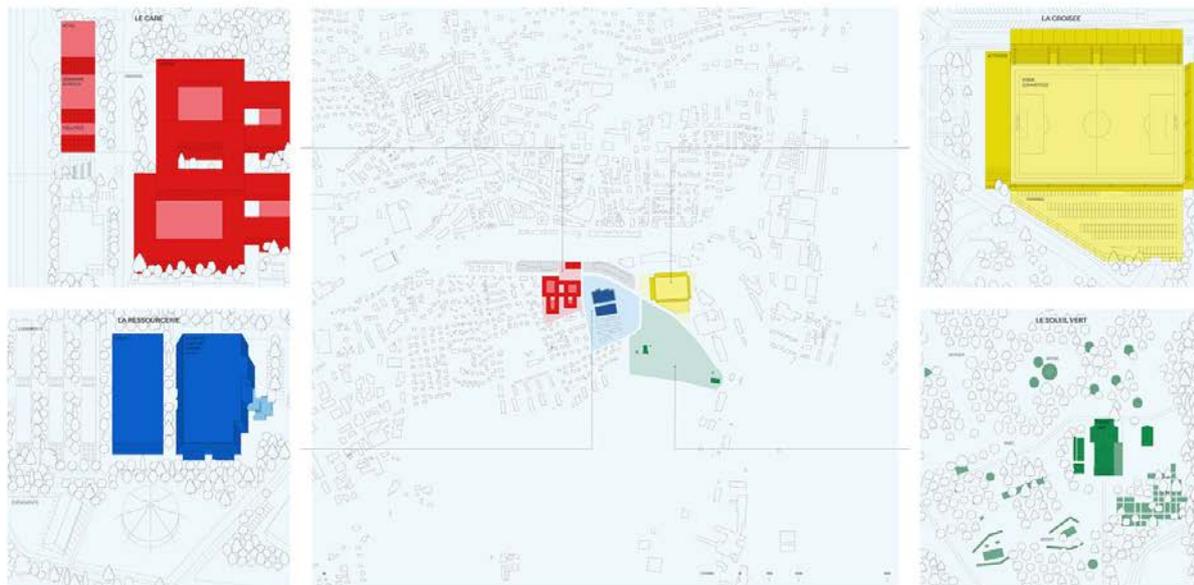
UNE VILLE DES HYBRIDES

La ville hybride – toujours présente et en constante évolution – permet de concevoir des formes urbaines et des espaces qui ne sont pas seulement des formes, mais des formes de vie. C'est aussi tout d'abord de la planification de ses ressources, de ses lieux, de ses formes, de ses couleurs, de ses textures, de ses sons.

Les formes hybrides des stations hybrides sont des formes hybrides, des formes hybrides. C'est en penser son développement, son évolution, son avenir.

La ville hybride est une ville hybride, une ville hybride. C'est en penser son développement, son évolution, son avenir.

La ville hybride est une ville hybride, une ville hybride. C'est en penser son développement, son évolution, son avenir.



UNE VILLE DES TRANSITIONS

À la faveur des terres agricoles, à la limite du territoire urbain, le secteur Gare Sud est la zone de développement et de mutation de nouveaux habitats et d'équipements.

Parler des enjeux écologiques, urbains et sociaux est une priorité. Les enjeux de mobilité sont également en présence et un enjeu de résilience sociale et territoriale.

Par la préservation des sols naturels et la réhabilitation des sols existants, les enjeux de mobilité sont au cœur du projet. Les enjeux de mobilité sont également en présence et un enjeu de résilience sociale et territoriale.

À travers une transformation progressive des espaces, les transitions assurent une logique de planification à long terme basée sur une structuration ouverte et flexible, se concentrant sur la qualité d'usage et l'opportunité de vivre.

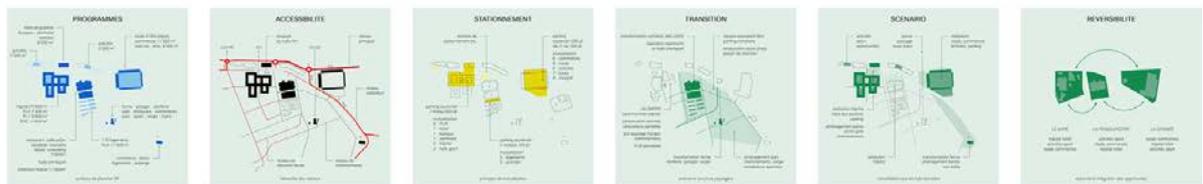
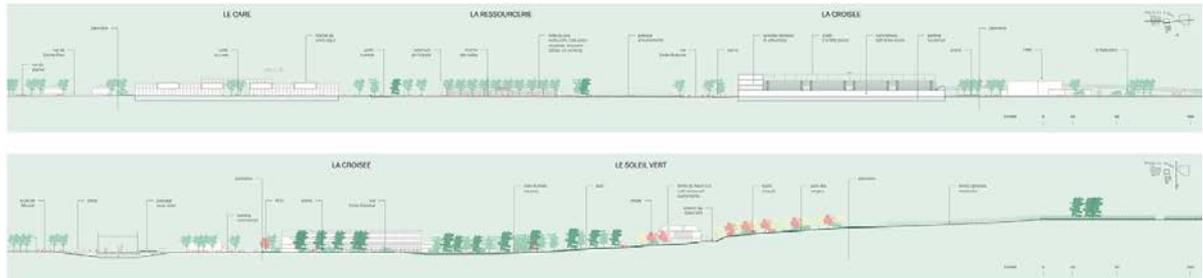




Photo : Pierre Montavon



C. Recom- mandations pour le 2ème degré

A la suite du 1er degré des mandats d'étude parallèles, les membres du collège d'experts ont proposé au maître de l'ouvrage de retenir quatre équipes pour le second degré de la procédure.

Ces quatre équipes ont reçu un document synthétisant les recommandations générales et particulières pour le second degré.

1. Recommandations générales aux équipes

Le collège d'experts relève la grande qualité des propositions qui ont été rendues lors du 1er degré et remercie les équipes pour leur travail. Le 2ème degré est l'occasion d'approfondir les partis pris initiaux en fonction des points développés ci-dessous et de préciser la stratégie de mise en œuvre, tant par les outils de planification que par des processus mobilisant les acteurs. Le présent chapitre présente les recommandations générales adressées à toutes les équipes. Chaque équipe ayant également reçu des recommandations personnalisées.

1.1. Urgence écologique et climatique

Le lancement du 2ème degré des MEP Gare Sud présente l'occasion au collège d'experts de rappeler aux équipes retenues les ambitions du programme du processus vis-à-vis de l'urgence écologique et climatique formulées dans le cahier des charges initial. En tant que points forts et incontournables, les équipes se doivent d'articuler leur projet autour des nécessaires préservations des ressources, résilience du territoire et responsabilité sociale et solidaire. Tous les projets doivent traduire cette ambition élevée, en apportant notamment des éléments de réponses aux critères mis en avant par la certification SEED (anciennement OPL).

1.2. Processus

Les incertitudes liées aux contextes économique et social, d'une part, et au programme, d'autre part (construction de l'hôpital et/ou du stade), nécessitent d'avoir un concept qui prévoit des affectations interchangeables et des programmes de substitution. Il est rappelé que le projet de stade est optionnel contrairement à celui de l'hôpital.

Il est attendu des équipes qu'elles présentent une stratégie pour la mise en œuvre du projet, non seulement en mesures d'affectation mais également, voire surtout, à travers un processus de transformation, d'activation et de gestion de tout ce secteur à court et moyen terme.

1.3. Innovation

La diversité des réponses apportées par les projets a soulevé la question de la nature de l'innovation attendue pour le secteur Gare Sud. Le contexte du projet incite à innover plus par la méthode, la préservation des ressources (économie circulaire, préservation des ressources naturelles et du bâti) que par une démarche « high tech ». Il ne s'agit vraisemblablement pas ici de proposer un ou plusieurs bâtiments emblématiques pour incarner cette innovation mais de favoriser l'émergence d'un écosystème socio-culturel et économique ancré dans le local et ouvert au global. Cette dimension expérimentale du processus, de l'identité du lieu et des espaces proposés peuvent être un vecteur central d'innovation, à prendre en compte lors du développement des projets. Les synergies que le projet est capable de générer sont aussi à développer, notamment avec les lieux d'enseignement et des espaces pour la recherche et le développement, y compris avec Innodel et le SIP Basalarea.

1.4. Valeurs naturelle et paysagère

Un des enseignements majeurs du 1er degré est la reconnaissance des valeurs naturelles et paysagère fortes du site. Un des enjeux du projet est la préservation au maximum des espaces actuellement non urbanisés, tant pour leur valeur-ressource de sol fertile que pour leur force paysagère. La proposition du maintien d'un environnement naturel à proximité de la gare représente un fort potentiel de différenciation et d'innovation : travailler et vivre dans un cadre préservé bénéficiant d'une excellente connectivité.

La force paysagère de ces espaces doit être vue pour le secteur Gare Sud en lui-même, mais aussi en connexion avec les grandes entités naturelles environnantes. Le collège d'experts relève à ce propos que l'utilisation et la juxtaposition des outils du paysagiste par certaines propositions ne suffit pas à créer un réel projet paysager à l'échelle du quartier et de son contexte. Le projet paysager, le geste fort de la pénétrante du paysage

dans la ville et ses connexions avec le nord de la ville constituent le support indispensable pour atteindre les objectifs ambitieux de ces MEP.

Les projets devront démontrer comment les terres fertiles et l'arborisation existantes sont préservées à long terme. Quelles sont les fonctions et les identités spécifiques des espaces libres ? Et comment donnent-ils sens à la rencontre de la ville avec les terres agricoles et les espaces naturels ?

1.5. Programme

1.5.1. Le site SAFED comme creuset d'activation

Si toutes les activités actuelles ne sont pas à maintenir, certaines ont un fort potentiel d'activation urbaine du futur quartier (brasserie, salle d'escalade, école Tremplin, salle de fitness...). Ainsi, le site de la SAFED peut être vu comme une ressource à vivifier ayant potentiellement des impacts positifs sur le quartier en devenir en termes d'activation, d'expérimentation et d'identité, mais également au niveau financier. De manière générale, le fait de limiter les travaux d'infrastructure en première phase du développement du site permet de répondre à l'enjeu majeur qui est d'activer rapidement la zone pour lui donner vitalité et identité, créer une adresse qui va se renforcer avec le temps. Il apparaît indispensable de s'appuyer sur les activités déjà présentes et les projets émergents qui sont porteurs de l'identité future. En déménageant toutes les activités lors d'une étape ultérieure dans un bâtiment neuf, il y a le risque de perdre cette identité construite avec le temps et liée au bâti existant. D'une manière générale, le maintien du site SAFED, du moins en partie et à moyen terme, permet d'éviter que les incertitudes de certains gros projets bloquent d'autres acteurs et activités. Cela permet au quartier de vivre malgré les incertitudes, et aussi à moindre coût d'investissement. C'est également une offre de lieux où il est possible de tester, expérimenter, innover, avec des loyers non dissuasifs. Une certaine densité sur le terrain de la SAFED s'impose pour permettre de rentabiliser la charge foncière, créer une intensité d'utilisation et inciter à traverser les voies.

Dans cet esprit, plusieurs équipes ont conservé tout ou partie des infrastructures de la SAFED et en ont révélé le grand potentiel au collège d'experts. Une telle option n'est pas requise pour le développement de tous les projets mais les opportunités qu'elle illustre pourront être traduites par chaque groupe de mandataires de la manière qui lui semble la plus pertinente.

1.5.2. L'Hôpital du Jura

Si le programme des MEP évoque "les terrains dans le secteur SAFED (proches du sous-voies) comme unique option pour l'implantation de l'hôpital en première étape", la comparaison des différentes propositions du 1er degré a mis en évidence certains points essentiels :

- la valeur du site de la SAFED, de ses bâtiments existants, de sa structure urbaine et des activités qu'il héberge ;
- l'importance de la connotation qui va être donnée au sud des voies en fonction du programme qui se trouvera au débouché direct du sous-voies ;
- l'échelle de l'hôpital peut engendrer une rupture des fluidités dans le quartier.

A l'aune de ces éléments et des observations relatives au site de la SAFED, un décalage de la localisation de l'hôpital vers l'est, (par exemple en lieu et place du Comptoir), est déclaré envisageable et mérite d'être exploré. Cette localisation reste intéressante pour l'accès piéton direct et son accessibilité globale.

La surface nécessaire à ce stade de la planification s'élève à au moins 12'000 m² au sol pour la première étape et à environ 10'000 m² au sol pour les extensions futures. La géométrie idéale est carrée à rectangulaire, dans une proportion de 80/100. L'extension de l'hôpital en phase 2 ne doit pas se faire au détriment d'un espace public important pour le quartier.

Au vu de l'emprise du programme et de ses effets inévitables sur la porosité du quartier, il est demandé aux équipes de réfléchir particulièrement aux transitions et continuités des fluidités et des interactions autour de l'hôpital, aux relations qu'il va entretenir avec l'hôtel des patients, les espaces publics et parcs environnants et les solutions de stationnement (en termes de proximité et qualité du cheminement).

Si un hôpital perméable aux flux de mobilités douces externes est difficile à optimiser, il ne s'agit pas pour autant de créer un ghetto sanitaire. L'hôpital de demain se veut ouvert sur la ville et aux échanges avec le public, les chercheurs, les entrepreneurs innovants, les services, etc. Des synergies avec le quartier et plus largement avec la ville et la région sont à favoriser. L'ambulatoire va certainement prendre plus d'importance que les lits, ce qui accentuera les flux et les activités combinées des patients, des visiteurs et du personnel, un peu à l'image d'une interface de gare ou d'aéroport. Ainsi, des imbrications programmatiques ne sont pas à exclure et la structure hospitalière pourrait héberger des fonctions telles que restaurant, boutiques, crèche,

bureaux, salles de formation, espaces d'exposition, etc. La proximité de l'hôpital avec des espaces publics généraux, générateurs d'une certaine intensité ou d'activités nocturnes ne représente pas un point critique. Les nuisances sonores peuvent être gérées par la conception et l'enveloppe du bâtiment.

1.5.3. Stade de football et secteur nord-est

La réponse apportée par plusieurs équipes de réserver le terrain de la Migros pour l'éventuel nouveau stade de football dans le cadre d'un partenariat public privé (avec mutualisation des programmes) semble être la plus adéquate et est jugée suffisante et satisfaisante pour l'heure. Le fait de réserver une possibilité sans bloquer les autres projets convainc le collège.

Il est par contre demandé aux équipes d'illustrer le devenir de cette partie du périmètre de projet sans la réalisation d'un nouveau stade, avec le souci d'assurer les liens avec les autres espaces du périmètre. Il s'agit donc de développer une vision globale du secteur est qui inclut non seulement la Migros, mais aussi les autres commerces, le cinéma et la Croisée des loisirs, le bâtiment GEFCO et la ferme située en face. Il faut éviter que ces espaces périphériques ne soient traités, ou le soient de manière trop légère, car il est important d'en préciser l'identité et les vocations futures avec une vision à long terme. Sans faire partie directement du périmètre de projet des présents MEP, les équipes sont donc invitées à faire une proposition de mutation potentielle à moyen-long terme du secteur est (au nord de la rue Emile-Boéchat : parcelles 1730, 5307, 3357, 2532 et 5029) qui soutiendrait la cohérence de leurs visions.

1.5.4. L'habitat

Même si la part de logements visée semble faible a priori, vu le nombre important de logements en construction qui devraient répondre au besoin des 8-10 prochaines années, il est essentiel de bien positionner les logements prévus, sans les mettre en périphérie du site, en visant une mixité sociale et intergénérationnelle. Comme le demande le programme, il s'agit moins de penser à des grands ensembles de locatifs, mais plutôt de réfléchir à une forme d'habitat intermédiaire entre la villa individuelle qui n'est pas visée ici et le locatif traditionnel. L'innovation visée par le projet Gare Sud doit aussi trouver une concrétisation dans des formes d'habitat modulaires, adaptables à l'échelle de la vie des personnes qui, au fil du temps, devraient pouvoir continuer de vivre sur le site avec une typologie adaptable. La présence de structures pour des personnes âgées est aussi à envisager dans ce sens.

1.5.5. Mobilité

L'analyse des projets montre que le nouvel accès TIM à l'est (chap. 4.3 p. 37 du programme initial) n'est pas forcément indispensable, à condition que le TIM baisse de manière globale, afin d'éviter la saturation à moyen terme des giratoires "Landi" et «McDonald's". Le cheminement pour les mobilités douces reste quant à lui indispensable.

Le collège d'experts invite les équipes à développer leurs propositions selon les principes généraux suivants :

- un minimum de places de parc pour un maximum de mutualisation. La priorité absolue doit être donnée aux transports publics (gare CFF et bus) et aux mobilités douces. Cela doit se traduire par l'application des facteurs de réduction du stationnement maximum (tout en laissant un peu plus de marge pour l'hôpital). Les projets doivent préciser quels sont les ratios de dimensionnement du stationnement retenus ;
- dans un souci de polyvalence de réversibilité, ne pas prévoir de stationnement en souterrain et privilégier des solutions de stationnement en silos et au maximum mutualisées ;
- une très bonne accessibilité de l'hôpital : liaison avec la gare, avec les solutions de stationnement ;
- un nouveau parvis intermodal de la gare au sud des voies : quelle organisation et quelles fonctionnalités ?

Des recommandations spécifiques sont faites à chaque équipe sur le thème de la mobilité.

D. Degré 2

Le mardi 29 juin 2021, le collège d'experts s'est réuni pour prendre connaissance des quatre projets rendus. Les équipes ont pu présenter leur projet et répondre aux questions posées par le collège. Le jeudi 1er juillet 2021, les projets ont été présentés au Groupe d'accompagnement, dont les membres ont pu faire un retour critique.

Lors de la séance du mardi 6 juillet 2021, après une analyse attentive et approfondie des quatre propositions, le collège d'experts a proposé au maître de l'ouvrage de retenir pour la poursuite des études le projet :

- Et au milieu coule une rivière

Regards croisés

Espace Libre
Mayor + Beusch
Burri & Partenaires Sàrl
Hüsler & Associés SA
géographe Sàrl
GVH-BP Jura SA
Planair SA



Photo : Pierre Montavon

Le projet valorise la trame urbaine et paysagère de Gare Sud en prenant appui sur les liaisons de mobilité douce nord-sud, connectant le centre-ville aux grands espaces ouverts agricoles et naturels, et en aménageant une voie verte le long de la rue Emile-Boéchat, nouvelle liaison connectant la Croisée des loisirs à la gare et se prolongeant à l'ouest en direction de la zone d'activités de la Communance.

Au débouché du passage sous-voies se dessine une croisée d'espaces publics (le parvis Gare Sud et le site SAFED), formée par la rencontre entre les alignements de la rue Emile-Boéchat et ceux d'un nouvel espace public longitudinal à l'intérieur du site SAFED. C'est là le cœur de la centralité Gare Sud, constituée d'un nouveau quartier mixte et du futur complexe hospitalier.

L'espace vert du Neuf-Cul se mue en parc, associant des fonctions de loisirs et de détente à des fonctions paysagères et de production. Il s'étend au nord-est vers la Croisée des commerces, le long du ruisseau du Voirnet renaturé. La ferme du Neuf-Cul vient compléter le programme en apportant la dimension agriculture urbaine au projet et en participant ainsi au positionnement et à l'identité de l'ensemble.

Une réflexion sur les usages guide les grands principes d'aménagement qui devront contribuer à la dynamique urbaine et l'animation diurne et nocturne du quartier.

Le collège d'experts salue en particulier la simplicité et le pragmatisme de la proposition, qui s'appuie en grande partie sur la structure urbaine et paysagère actuelle. Le projet peut se développer avec un minimum d'intervention sur les infrastructures, les voiries et le bâti existant. La mixité de fonctions et d'usages au sein de la nouvelle centralité urbaine, dont la position au sortir du passage sous-voies valorise la proximité de la gare, permet d'entrevoir l'émergence d'une nouvelle adresse affirmée entre la gare et les programmes de Gare Sud, incitant les habitants et les visiteurs à traverser les voies. L'hôpital est bien localisé et relié à la gare et aux activités de la nouvelle centralité par le parvis Gare Sud.

Le développement de cette centralité sur le site SAFED, qui préserve une partie du bâti porteur d'identité, tisse des liens entre les activités présentes et futures, favori-

sant l'émergence d'une nouvelle identité, renforcée par la création d'une maison des associations.

La proposition d'une nouvelle connexion est-ouest jusqu'à la Communance, reliant les activités sociales, culturelles et artisanales complète judicieusement le réseau de mobilité douce.

D'une manière générale, le traitement de la mobilité est très cohérent et répond globalement bien aux enjeux.

Le collège d'experts estime en revanche que le projet n'a pas suffisamment évolué entre le premier et le second degré au regard des points d'attention majeurs formulés dans son rapport à l'issue du dialogue intermédiaire.

La conception du « cœur du nouveau quartier » (parvis Gare Sud et Cours SAFED) ne parvient pas à convaincre sur sa capacité à fournir l'intensité nécessaire aux échanges et à l'innovation et à positionner Gare Sud comme une référence, avec une identité forte en matière d'expérimentation et d'innovation sociale, écologique et économique et avec une force d'entraînement à l'échelle de l'Arc jurassien et de la région bâloise en particulier. Le dispositif imaginé pour favoriser les synergies fertiles entre les différents éléments du programme et entre les différents acteurs économiques et culturels n'apparaît pas clairement. Si la diversité des activités et des usages possibles dans le nouveau quartier est bien mise en avant, les potentiels d'interactions et d'hybridation entre ces activités sont moins évidents. La nouvelle centralité qui peut se développer au sud des voies présente un certain intérêt à sa propre échelle mais elle peine à rayonner dans l'ensemble du périmètre. Le développement d'une intensité et d'une adresse autour du parvis de la gare a notamment comme pendant une très faible densité de la frange est du projet.

Le collège d'experts déplore en particulier l'absence d'un véritable concept paysager organisateur à l'échelle de l'agglomération. Bien que le plan soit très vert dans son graphisme, il ne propose pas la trame paysagère forte attendue : on continue à lire la ville à l'ouest du Voirnet, et la campagne à l'est. S'il fait preuve d'un certain réalisme, le projet de paysage laisse craindre qu'il ne résiste pas à un aménagement par phases succes-

sives, étalées dans le temps. Les autres espaces non bâtis semblent ainsi fonctionner indépendamment les uns des autres, qu'il s'agisse du parc agricole, des abords du Voirnet, des plantations accompagnant les cours des nouveaux immeubles dans une logique d'aménagements extérieurs intervenant après la construction des différents programmes. Et la voie verte seule ne suffit pas à lier et articuler les lieux, les fonctions et les échelles. De plus, le projet n'est pas suffisamment explicite sur le rôle du grand espace agricole préservé comme élément structurant du projet, sa place dans la vie quotidienne du quartier et les possibilités d'appropriation par les habitants et les usagers de Gare Sud. A ce titre, le concept de la ferme du Neuf Cul aurait pu être développé plus en détail, notamment son rôle pour la production alimentaire.

Enfin si le phasage semble pragmatique et réaliste (la préservation des sheds permet par exemple d'activer rapidement la zone et de capitaliser sur les activités déjà présentes sur le site SAFED), il est jugé trop séquentiel, ne permettant pas d'activer en parallèle les différents pôles du projet. Par exemple, la ferme du Neuf-Cul pourrait être activée déjà dans la phase 1 afin de donner la double orientation urbaine et agricole du quartier.

Le collège d'experts décide de ne pas retenir ce projet.

REGARDS CROISÉS

Développement du secteur Gare Sud, Mandats d'étude parallèles, deuxième tour
 Équipe Itrix SA, Mayor + Bissler, Hüsler & Associés SA, Burti et Pernetain SA, Geografe SA, GVO-BP, Jura SA, Planar SA



Schéma directeur

Gare Sud 1, un nouveau secteur stratégique

Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...
 La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...
 Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...
 La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...

La planification au service de la mutation urbaine

La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...
 Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...
 La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...

Une identité visuelle par l'usage des couleurs

Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...
 La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...
 Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...

Le rôle de la planification de l'urbanisme

Le rôle de la planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...
 Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...
 La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...

Le rôle de la planification de l'urbanisme

Le rôle de la planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...
 Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...
 La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...

Le rôle de la planification de l'urbanisme

Le rôle de la planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...
 Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...
 La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...

Le rôle de la planification de l'urbanisme

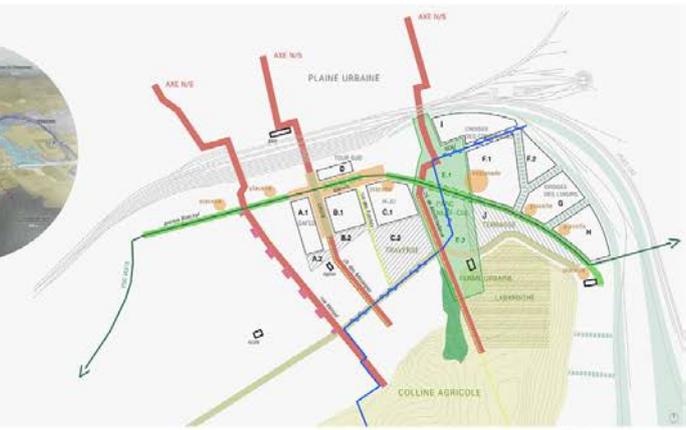
Le rôle de la planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...
 Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...
 La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...

Le rôle de la planification de l'urbanisme

Le rôle de la planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...
 Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...
 La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...

Le rôle de la planification de l'urbanisme

Le rôle de la planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...
 Le secteur Gare Sud est un nouveau secteur stratégique...
 La planification de l'urbanisme de la Gare Sud est un processus complexe...



Arrière-pensées évolutives	Règles nouvelles	Vies	Nouveaux matériaux / usages	Préférences constructives
<ul style="list-style-type: none"> Axe NUS, axe de la gare de Dessau Axe CE, axe vers les plaines Axe CE, axe vers les plaines 	<ul style="list-style-type: none"> Zone de haute densité Zone de moyenne densité Zone de faible densité Zone de très faible densité 	<ul style="list-style-type: none"> Axe de la gare de Dessau Axe de la gare de Dessau Axe de la gare de Dessau 	<ul style="list-style-type: none"> Zone de haute densité Zone de moyenne densité Zone de faible densité Zone de très faible densité 	<ul style="list-style-type: none"> A1: Sol A2: Sol A3: Sol A4: Sol A5: Sol A6: Sol A7: Sol A8: Sol A9: Sol A10: Sol

Masterplan 1:1000



Soleil Vert

DREIER FRENZEL architecture + communication
projet Base Sàrl
Clément Crevoisier
bcph
Resolution
François Kuonen



Photo : Pierre Montavon

Les mandataires restent empreints d'une généreuse ambition et d'enthousiasme pour développer un projet en processus plus qu'en planification déterministe. L'activation des ressources et l'hybridation des programmes restent au cœur de leur démarche pour activer des leviers de transition urbaine, sociale et environnementale.

Néanmoins, les contradictions relevées au premier degré entre la proclamation d'un changement de paradigme (préserver les terres, considérer le non bâti comme une valeur et non un coût, activer les ressources renouvelables ou recyclables, mutualiser les moyens, etc.) et le dessin du projet (impact et positionnement de l'hôpital, importance des parkings en sous-sol, faible interaction entre les espaces ouverts et le bâti, etc.) se sont renforcées au second degré par des interventions lourdes et fort peu contextualisées, tant dans les traductions spatiales que dans certaines propositions de démarches peu réalistes, basées par exemple sur des expropriations pratiquement impossibles. Ainsi, le déplacement de la rue Emile-Boéchat pour contribuer au dessin d'un axe rectiligne est-ouest relève d'un formalisme un peu gratuit et contredit le discours sur l'économie de moyens. De même, les emprises fortes et caricaturales du bâti, en particulier du nouvel hôpital et du bâtiment de la confluence, fractionnent le site et en perturbent l'échelle, peinent à convaincre en matière d'hybridation et de souplesse, en contradiction avec les principes du projet paysager et avec les recommandations du collège pour le second degré. Ces principes, très porteurs et convaincants lors du premier rendu, où ils ont largement contribué à « remon-

ter » le paysage comme un préalable au projet et non un décor intervenant après les opérations immobilières, ont perdu leur statut de fondement de l'évolution et de l'identité des lieux. Encore plus qu'au premier degré, projet urbain et projet paysager semblent se côtoyer et évoluer sans dialoguer ni se nourrir mutuellement. La perception du projet final par le collège est aussi ambivalente que le discours tenu par les auteurs : d'une part, le paysage est considéré comme une valeur avec laquelle composer, impliquant une attitude empathique, résiliente et même réversible ; d'autre part, le projet bâti, brutal et invasif, est porté par un discours stipulant la prise de pouvoir et la contrainte, plutôt que le dialogue et la co-construction avec les acteurs en place.

Le collège regrette que les fondements historiques, sociaux et biologiques du territoire qui sont sollicités par les mandataires pour inspirer le projet paysager dans ses multiples composantes n'aient pas pu trouver une traduction aussi sensible, fertile et nuancée dans le volet urbain. Les promesses d'hybridation, de gestion de l'incertitude et d'activation des ressources locales, qui l'ont fortement séduit lors du premier rendu, n'ont hélas pas trouvé une traduction convaincante à l'issue de la démarche.

Le collège d'experts décide de ne pas retenir ce projet.

UNE VILLE DES HYBRIDES

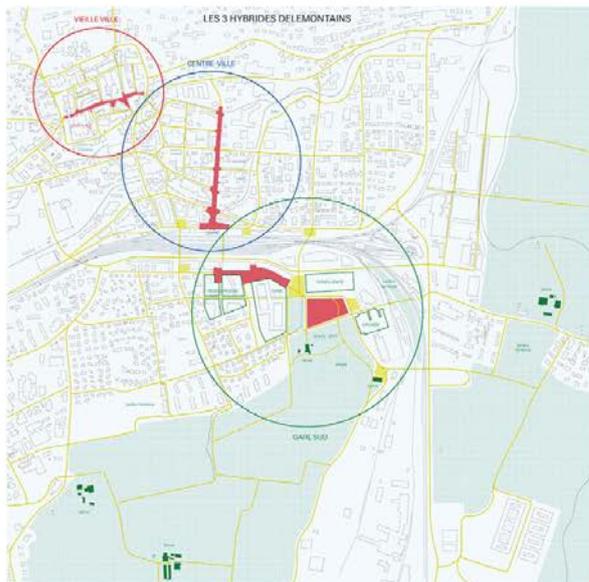
Créer les hybrides
La ville de Delémont se reconstruit entièrement sur les sites de l'ancienne gare de Delémont et de Gare Sud. L'objectif est de créer une ville hybride, c'est-à-dire une ville qui combine les avantages de la ville traditionnelle et de la ville nouvelle.

Des hybrides entre et avec la ville
Le projet hybride vise à créer une ville qui combine les avantages de la ville traditionnelle et de la ville nouvelle. Les hybrides sont créés entre et avec la ville existante.

Des hybrides sociaux
Le projet hybride vise à créer une ville qui combine les avantages de la ville traditionnelle et de la ville nouvelle. Les hybrides sociaux sont créés entre et avec la ville existante.

Créer les fonctions de la ville
Le projet hybride vise à créer une ville qui combine les avantages de la ville traditionnelle et de la ville nouvelle. Les fonctions de la ville sont créées entre et avec la ville existante.

Aligner les aménagements de la ville
Le projet hybride vise à créer une ville qui combine les avantages de la ville traditionnelle et de la ville nouvelle. Les aménagements de la ville sont alignés entre et avec la ville existante.



Place Sud - Porte du Montchaibeux

Raum 404
Comamala Ismail Architectes
Studio Vulkan Landschaftsarchitektur
mrs partners
Dieter Bauer Beratung



Photo : Pierre Montavon

Le projet poursuit l'idée de mettre en valeur les potentiels du site en termes d'écologie, d'économie et de lieux de sociabilité qui seront propices à créer de l'identité. La diversité existante, tant au niveau des programmes que de la liberté d'action est conservée et complétée intelligemment par de nouvelles unités bâties et des activités. Ce faisant, le projet fait le pari d'une croissance écologique, qui, pas à pas, englobera les atouts locaux et la liberté d'agir spécifiques et qui pourra aussi réagir de manière souple à des modifications de programme. Grâce à ce projet est créé un « écotope » convaincant, doté d'une grande diversité de programmes, de bâtiments et de libres initiatives, aussi bien dans un sens écologique que dans le sens de voisinages économiques au sein d'un « Village Créatif » à milieu innovant. La sincérité des structures et le processus d'évolution sont développés et décrits de manière pertinente.

Avec la place Sud est posé un premier élément convaincant qui peut être immédiatement mis en œuvre, qui renforce le caractère informel de l'espace à transformer et réévalue d'emblée cet espace.

La transformation architecturale qui est proposée de l'espace SAFED rend possible une bonne mixité de bâtiments existants, de nouvelles constructions innovantes et la création d'un environnement collaboratif propice à l'innovation. Elle est très diversifiée, d'appropriation aisée et facilitera l'interaction entre différents acteurs. Le collègue salue particulièrement le fait que de nouvelles formes diversifiées d'habitat fassent aussi partie du voisinage sur l'espace SAFED.

L'hôpital qui jouxte à l'est le terrain SAFED est, dans sa structure, bien inséré dans cet espace. Grâce à son passage accessible au public, il est partie intégrante d'une restructuration de l'espace, fondamentalement fluide. L'espace polyvalent situé à l'arrière de l'hôpital paraît par contre problématique. La très grande surface stabilisée est d'accès difficile depuis la rue Emile-Boéchat. Cela crée un vide important en regard du secteur bâti voisin, ce qui rendra difficile une future appropriation de cet espace. Il aurait été préférable à cet endroit de réfléchir à un espace plus en lien avec le voisinage. L'espace polyvalent pourrait être prévu à un emplacement plus proche de la rue Emile-Boéchat.

En termes d'espace et de programme ce projet est, dans son ensemble, très bien intégré dans les qualités existantes du site, mais aussi dans le contexte plus large de la

ville et de la région de Delémont. Il se réfère aux grandes structures paysagères dominantes, comme le Montchaibeux au sud de Delémont et établit une liaison forte du cœur médiéval et de la ville du XX^e siècle autour de la gare avec le paysage. Cette partie de la ville est prévue comme porte ouverte sur ce vaste paysage grâce à plusieurs liaisons de direction nord-sud entre la ville et la campagne.

L'axe ville-campagne situé à l'est qui est décrit en détail, constitue un complément précieux à l'axe qui traverse la place Sud comme une seconde séquence d'espaces verts de nature et d'atmosphère complètement différentes qui débouche dans le grand paysage. Les structures arborées contribuent au repérage dans ce paysage et créent des lieux diversifiés et spécifiques.

La précision des détails, la diversité du programme et les propositions faites au-delà du périmètre sont largement saluées. Le projet se distingue aussi par le fait qu'avec la place Sud et l'Agora productif ce sont non seulement un, mais deux pôles urbains très différents dans leur programmation et leur localisation qui sont proposés. L'Agora productif offre à cet égard, un lieu particulier dédié à la production et à la vente de produits agricoles, ce qui correspond à la mise en valeur immédiate de potentialités locales.

Le réseau de mobilité douce bien connecté et bien conçu repose sur les trois intersections avec les voies des CFF et sur de bonnes liaisons avec les unités d'habitations voisines. Néanmoins, le collègue remet en question le nombre élevé de cinq parkings ou garages couverts, ce qui pourrait avoir comme tendance de favoriser trop le trafic individuel motorisé. L'accès des voitures au garage de l'hôpital en passant sous la rue paraît dispendieux.

Au final, les axes de liaison avec la ville sont clairement définis : à l'ouest, par des espaces dédiés aux places (place Sud) et à l'est par des séquences d'espaces verts intégrés à la campagne cultivée.

Malgré les grandes qualités du projet, le collègue d'experts estime que, dans son ensemble, la proposition ne réussit pas à créer suffisamment de liens entre l'est et l'ouest du site, manquant par là l'émergence d'une forte et nouvelle identité de ce morceau de ville. Il en résulte différents quartiers séquencés qui ne semblent pas suffisamment connectés entre eux.

Le collègue décide de ne pas retenir ce projet.

Et au milieu coule une rivière

farra zouboulakis & associés architectes urbanistes
L'Atelier du Paysage
Ecoscan
Christe & Gygax

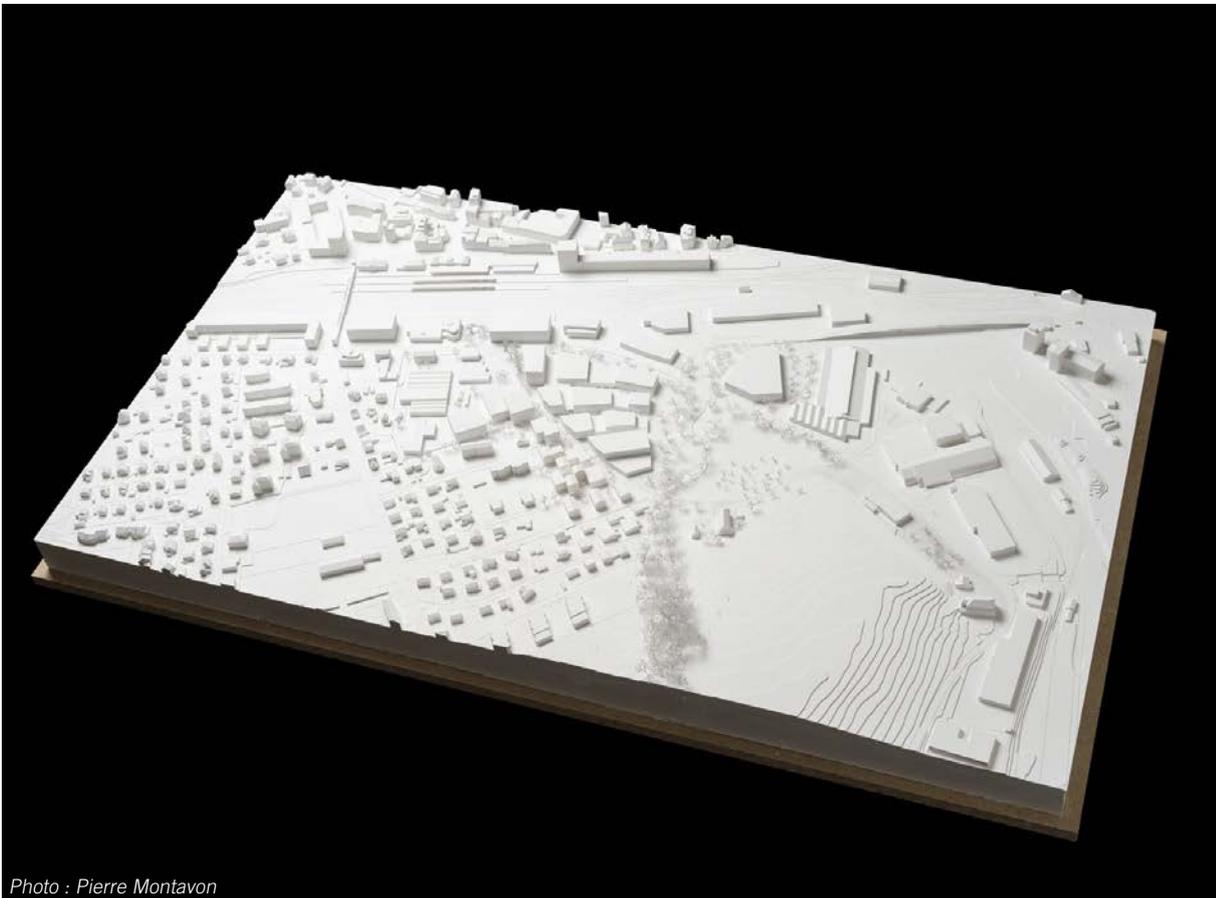


Photo : Pierre Montavon

Le projet s'appuie sur une lecture fine, géographique du territoire de Delémont, qui met en avant l'eau comme élément identitaire et structurant et qui compose avec la topographie du Montchaibeux. Il déploie l'idée d'un morceau de ville dont le développement et la forme s'inscrirait dans un rapport intime au paysage, autour de trois actes fondateurs :

- les espaces ouverts forment l'armature du quartier sud de la gare. Ils définissent en creux les espaces possiblement construits et ménagent les vides nécessaires à l'équilibre entre ville et paysage ;
- la gestion de l'eau, pensée en lien avec le ruisseau du Voirnet renaturé et l'intégration d'espaces pour la gestion des eaux de ruissellement en cas de crues, exprime l'ancrage physique du projet dans son sol et plus largement dans son environnement ;
- les richesses bâties du site sont exploitées comme des pièces à partir desquelles tisser la ville de demain.

La combinaison de ces éléments produit un projet dont la ligne de force principale s'incarne dans la création d'un espace public emblématique : d'abord la place de la Gare sud sous la forme d'un parvis qui est le répondant de la place nord, puis la promenade urbaine et enfin la promenade paysagère, cette colonne vertébrale accroche successivement les activités du site de la SAFED, le futur hôpital, la salle omnisports, des quartiers résidentiels, un parc ouvert sur le grand paysage et les fermes réhabilitées. Sa configuration en courbe, loin des mises en scènes ostentatoires des compositions axiales, propose un chapelet d'espaces à échelle humaine, offre des points de vue changeants qui aiguissent la curiosité, et souligne la topographie du site. Le réaménagement de la rue Emile-Boéchat en voie favorable à la mobilité douce et abondamment plantée permet de revenir sur ses pas et de distribuer les autres parties du quartier.

L'infrastructure paysagère se décline, d'une part, en la création d'un parc en partie inondable entre la rue Emile-Boéchat et la ferme du Neuf-Cul, qui fait pénétrer le grand paysage à l'intérieur de la ville. Le Voirnet y divague librement dans un écrin arboré densifié et la ferme accueille des activités socio-culturelles. D'autre part, la continuité paysagère avec le parc est assurée en peigne à l'intérieur du futur quartier, où la mise en place de dispositifs de gestion de l'eau à ciel ouvert est généralisée. Une arbori-

sation généreuse pénètre l'ensemble du périmètre et accompagne les parcours de mobilité douce.

Le bâti s'articule ainsi dans un rapport quasi organique au site et aux espaces ouverts. Son organisation est conçue de manière à conférer à chacun des quartiers une identité propre, renforcée par une tentative de nomenclature inspirée de la nature environnante : le secteur de la SAFED continue d'accueillir des activités innovantes dans un processus de renouvellement urbain au long cours ; l'hôpital, situé proche de la gare, constitue la pièce urbaine majeure d'un quartier essentiellement dédié au soin et au sport, et bénéficie d'un rapport privilégié avec la place de la gare et le grand parc ; un ensemble de logements opère une transition douce avec les quartiers résidentiels existants ; les activités de logistiques et mobilités sont concentrées au nord de la rue Emile-Boéchat. La morphologie de chaque quartier (gabarits, orientations, alignements) répond à une logique propre, dont il ressort une impression de ville à échelle humaine, qui tient bien compte des quartiers voisins existants, où chacun se repère facilement, la solidité de l'armature d'espaces publics faisant office de cohésion.

Le collège d'experts salue la finesse de l'approche culturelle et géographique qui sous-tend la proposition dont l'ancrage territorial constitue la grande force. La mise en relation concrète de la gare avec la ferme du Neuf-Cul par une grande promenade constitue un geste à la fois cohérent et novateur. En effet, il donne à voir cette partie de la ville d'une manière totalement inédite et crée des liens, bien au-delà du périmètre, entre la ville au nord des voies CFF et le grand paysage du Montchaibeux. Le collège d'experts estime que cette structure permet d'y accrocher progressivement et avec une grande souplesse les programmes à venir. Elle devrait ainsi garantir à long terme la cohérence des interventions. A ce titre, l'étape 0 du passage proposé inaugure, avec un dispositif très simple, une autre pratique de ce lieu par la création d'une promenade préfigurant elle-même l'espace public majeur.

Le collège d'experts salue également la proposition de formes urbaines contextualisées et diversifiées, capables d'accompagner l'évolution de la programmation et de s'adapter à la construction progressive du quartier par des opérateurs différents, et enfin promesse d'ambiances riches et variées. Les orientations préconisées pour le

quartier de l'hôpital sont par ailleurs particulièrement favorables en termes de confort climatique (vents dominants, ombre portée des bâtiments sur l'espace public,...).

Recommandations au maître de l'ouvrage :

Le collège d'experts recommande au maître de l'ouvrage de retenir le projet «Et au milieu coule une rivière» pour la réalisation du plan spécial du secteur Gare Sud. Il lui recommande également de confier à l'équipe lauréate un mandat de maîtrise d'œuvre urbaine sur plusieurs années en vue de la réalisation progressive des principaux espaces publics structurants et de la coordination des divers projets dans le périmètre.

Il tient à souligner la remarquable maturation du projet entre les deux degrés des MEP ce qui laisse augurer un travail constructif pour la suite.

Ce travail devra accorder une attention particulière aux points suivants :

- réfléchir à la stratégie à adopter pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un processus d'activation impliquant fortement les acteurs en place (habitants, propriétaires, entreprises, associations), en particulier pour le site de la SAFED, le futur grand parc, la réhabilitation des deux fermes et le secteur E (tel que défini par l'équipe lauréate) ;
- poursuivre le projet de parc agricole dans une logique de processus de transformation et de co-construction avec les ressources locales, l'image classique proposée étant jugée peu adéquate avec l'avenir du quartier ;
- donner une impulsion forte pour modifier les comportements de mobilité (offres servicielles, stationnement,...) ;
- affiner le concept d'accessibilité, qu'il s'agisse des parkings (capacité, localisation, temporalité, gestion, par exemple étudier la possibilité de mutualiser le stationnement sur deux parkings au maximum) ou de la desserte du quartier de logements (secteur B) ;
- travailler la façade du quartier donnant sur le parc en termes d'affectations, de gabarits et d'alignement ;
- intégrer dans le phasage des espaces publics la promenade diagonale comme un élément fondateur et «premier».

Le collège d'experts recommande par ailleurs au maître d'ouvrage d'engager en parallèle de la planification réglementaire un processus de projet visant à préfigurer rapidement sur ses terrains les évolutions du site par des actions d'aménagement transitoires, voire définitives comme sur la rue Emile-Boéchat.

Et au milieu coule une rivière

DELEMONT

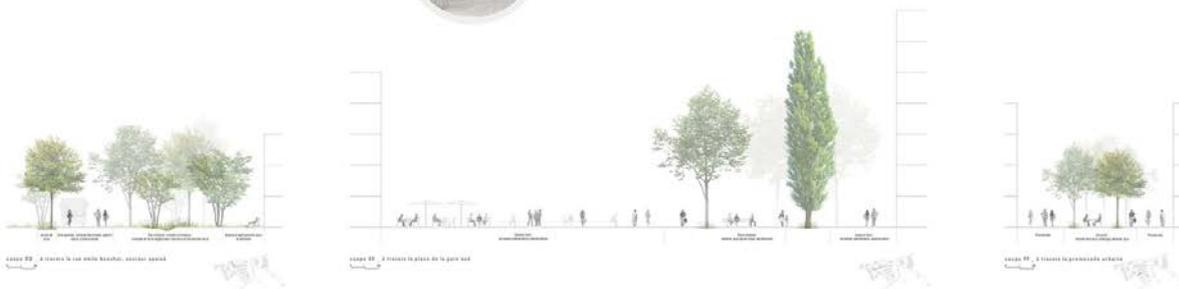
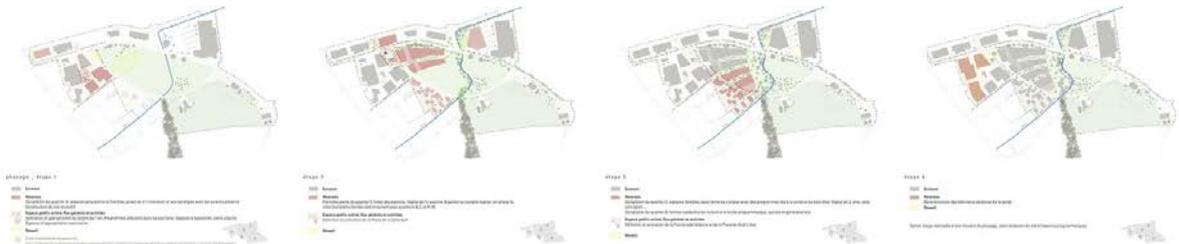
MEP - GARE SUD - 2E DEGRE

ET AU MILIEU COULE UNE RIVIERE



Plan de projet 1/2000

1-2-3



farra zouboulakis & associés architectes urbanistes , l'Atelier du Paysage , Ecoscan , Christe & Gyax Ingénieurs Conseils



E. Approbation du collège



Approbation du collège d'experts

Le présent rapport est approuvé par l'ensemble des membres du collège d'experts.

M. Xavier Fischer



M. Ernest Borruat



M. Jude Schindelholz



M. Félicien Girardin



M. Gilles Desthieux



M. Hubert Jaquier



Mme Marie-Hélène Giraud



M. Andreas Nütten



M. Pierre-Alain Pavillon



Mme Valérie Hoffmeyer



Delémont, le 6 septembre 2021

