

concours AMÉNAGEMENT

place du 1^{er} Août
esplanade de la Gare

VILLE DU LOCLE

République et Canton de Neuchâtel

rapport du jury

septembre 2015 – urbaplan



projet "tout pile" 1^{er} prix

sommaire

1. PRÉAMBULE	5	4.2.5 Examen et analyse des projets	18
		4.2.6 Expertise technique	18
		4.2.7 Premier tour d'élimination	18
		4.2.8 Deuxième tour d'élimination	19
		4.2.9 Tour de confirmation	19
		4.3 Classement et prix	19
		4.3.1 Remarque	19
2. INFORMATIONS GÉNÉRALES	9	5. CONCLUSION, RECOMMANDATIONS, COMMUNICATION ET APPROBATION DU JURY	21
2.1 Adjudicateur, Maître de l'ouvrage et organisateur	10	5.1 Conclusion	22
2.2 Genre de concours et procédure	10	5.2 Recommandations	22
2.3 Conditions du concours	10	5.3 Propriété des projets	22
2.4 Conditions de participation	10	5.4 Communication des résultats	22
2.5 Calendrier	10	5.5 Approbation du jury	23
2.6 Jury	11	6. LEVÉE DE L'ANONYMAT	25
3. OBJET	13	6.1 Projets classés et primés	26
3.1 Objectifs du concours	14	6.2 Projets non classés, éliminés au deuxième tour	27
3.2 Programme	14	6.3 Projets non classés, éliminés au premier tour	28
3.3 Périmètre de projet	14	7. PRÉSENTATION DES PROJETS PRIMÉS	31
3.4 Critères de jugement	14	8. PRÉSENTATION DES PROJETS NON CLASSÉS	49
4. JUGEMENT	17		
4.1 Projets remis	18		
4.2 Jugement	18		
4.2.1 Délibérations	18		
4.2.2 Examen préalable	18		
4.2.3 Recevabilité au jugement	18		
4.2.4 Recevabilité à la répartition des prix	18		



Reconnue avec La Chaux-de-Fonds au Patrimoine mondial de l'Unesco pour son urbanisme horloger, la Ville du Locle a lancé un concours relatif à l'aménagement de la place du 1^{er} Août et de l'esplanade de la Gare.

Validé par le parlement loclois et dans la continuité du "Remontoir", ce concours s'inscrit pleinement dans la requalification du centre-ville de la Mère commune des Montagnes neuchâteloises. En offrant un système de mobilité multimodal, favorisant les transports publics, et une réappropriation de l'espace public, le centre-ville est tourné vers l'avenir. Fonctionnalité, respect du patrimoine, convivialité et dynamisme sont les mots d'ordre indispensables pour le développement harmonieux du périmètre historique du Locle.

Dans ce cadre, la Ville est fière d'avoir pu bénéficier d'une trentaine de projets, venus de différents horizons de notre territoire fédéral, dont notamment Zurich, Genève ou Lausanne. Les projets de qualité ont montré non seulement l'intérêt des participants pour la Mère commune des Montagnes, mais aussi la créativité et le professionnalisme de l'ensemble des bureaux d'étude.

Les autorités remercient le président et les membres du jury pour leur expertise, analyse et enthousiasme. Il remercie également l'ensemble des participants de leur travail et des dossiers déposés. Enfin, les autorités sont particulièrement reconnaissantes des projets primés et du lauréat "tout pile".

La Ville peut désormais s'appuyer sur un projet structurant susceptible de permettre un développement optimal et convivial de son centre historique.

Cédric Dupraz
Conseiller communal



2.

informations générales

2.1 ADJUDICATEUR, MAÎTRE DE L'OUVRAGE ET ORGANISATEUR

Adjudicateur et maître de l'ouvrage :
Ville du Locle, Service de l'urbanisme
Hôtel-de-Ville 1
CP 656
2400 Le Locle

Organisateur : Urbaplan
Rue du Seyon 10
CP 3211
2001 Neuchâtel
t 032 729 89 89
f 032 729 89 80

2.2 GENRE DE CONCOURS ET PROCÉDURE

Concours de projets d'aménagement des espaces publics à un degré, en procédure ouverte, tel que défini par le règlement SIA 142 édition 2009 portant sur les concours d'architecture et d'ingénierie.

Le concours est reconnu d'intérêt public et soumis à la législation sur les marchés publics.

2.3 CONDITIONS DU CONCOURS

La participation au concours implique pour l'organisateur, le jury et les concurrents, l'acceptation des clauses du programme, des réponses aux questions, ainsi que des dispositions du règlement SIA 142 édition 2009, de l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) et de la loi cantonale sur les marchés publics (LCMP).

Le règlement SIA fait foi pour tous les points non réglés par le présent programme. Les concurrents qui rendent un projet s'engagent à respecter les lois et règlements susmentionnés.

2.4 CONDITIONS DE PARTICIPATION

Le concours est ouvert aux architectes ou architectes paysagistes (ou à un groupement d'architectes et/ou d'architectes paysagistes) établis en Suisse.

Les architectes doivent répondre à l'une des deux conditions nécessaires, mais suffisantes suivantes :

- être titulaire du diplôme d'architecte délivré soit par l'Ecole polytechnique fédérale (EPFZ, EPFL ou EPUL), soit par l'Institut d'architecture de l'Université de Genève (EAUG ou IAUG), soit par l'Académie d'architecture de Mendrisio, soit par l'une des Hautes écoles spécialisées suisses (HES ou ETS) ou être titulaire d'un diplôme étranger reconnu équivalent ;
- être inscrit aux Registres suisses des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement (REG) en tant qu'architecte au niveau A ou B.

Les architectes paysagistes doivent répondre à l'une des deux conditions nécessaires, mais suffisantes suivantes :

- être titulaire du diplôme d'architecte paysagiste délivré par l'une des Hautes écoles spécialisées suisses (HES ou ETS) ou être titulaire d'un diplôme étranger reconnu équivalent ;
- être inscrit aux Registres suisses des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement (REG) en tant qu'architecte paysagiste au niveau A ou B.

2.5 CALENDRIER

Publication et ouverture des inscriptions	2 avril 2015
Questions en possession du secrétariat	24 avril 2015
Réponses aux questions	5 mai 2015
Rendu des projets	15 juillet 2015
Vernissage de l'exposition	28 septembre 2015 à 17h30



2.6 JURY

Président et membre professionnel
M. Xavier Fischer
Architecte EPFL SIA

Membres professionnels
Mme Emmanuelle Bonnemaïson
Architecte paysagiste FSAP

M. Denis Clerc
Architecte EPFL SIA, Ville de La Chaux-de-Fonds

M. Jean-Marie Cramatte
Architecte HES, Ville du Locle

M. Roger Diener
Architecte EPFZ SIA

Mme Béatrice Manzoni
Architecte EAUG paysagiste FSAP

Membres non professionnels
M. Laurent Amez-Droz
CFF Immobilier, Chef Gérance Ouest

M. Patrice Dubois
Représentant des commerçants

M. Jean-Marc Dupasquier
Ingénieur civil EPFL SIA

M. Cédric Dupraz
Conseiller communal du Locle

M. Norbert Jouval
Ingénieur rural EPFL SIA

Membres suppléants
M. Marc Arlettaz
Ingénieur civil EPFL SIA, Service des ponts et chaussées

M. Miguel Perez
Conseiller communal du Locle

Mme Stéphanie Perrochet
Architecte paysagiste TU FSAP

Spécialistes conseils
M. Yvan Baumgartner
Infrastructure CFF

M. Christian Boss
Ingénieur rural EPFL SIA, spécialiste circulation

M. Peter Brunner
Architecte ETS, économie de la construction

M. David Robert
Directeur Production TransN

M. Gabriel Schneider
Responsable Production TransN



3.

objet

3.1 OBJECTIFS DU CONCOURS

La Ville du Locle, inscrite depuis 2009 au patrimoine mondial de l'UNESCO, souhaite revaloriser les espaces publics des secteurs de la gare et de la place du 1^{er} Août en qualité de porte d'entrée dans la ville. Le Remontoir, inauguré en septembre 2014, fait le lien entre la gare et la place du 1^{er} Août, séparés par 25m de dénivelé.

La place du 1^{er} Août doit accueillir une interface de transports publics en relation avec la gare CFF. Ces projets de mobilité sont l'opportunité de désenclaver la gare et de redéfinir sa relation avec la ville. Le réaménagement doit permettre également de donner une unité et une identité aux secteurs de l'esplanade de la Gare et de la place du 1^{er} Août.

L'entrée dans la ville depuis la gare se fait dans une succession de lieux :

- l'esplanade de la Gare, par sa position dominante en belvédère, surplombe les toits, elle donne une lecture globale de la ville et du paysage environnant ;
- le parc boisé du coteau est un lieu de transition obligé, il se parcourt à pied ou avec le Remontoir ;
- la place du 1^{er} Août est la porte de la ville, elle jouit d'une position centrale par rapport à l'ancienne localité, aux bâtiments et lieux publics. Elle s'intègre dans un réseau de places situées à proximité : la place du Marché, le jardin de l'Hôtel de Ville, le jardin du Casino et l'esplanade du Temple.

La réflexion doit permettre de faire de l'esplanade de la Gare et de la place du 1^{er} Août des lieux conviviaux d'accueil et de rencontre où cohabitent différentes fonctions et usages. Les projets doivent répondre aux objectifs suivants :

- dessiner l'espace public en tant que porte d'entrée de la ville ;

- renforcer la liaison entre la gare et la ville ;
- assurer la perméabilité de l'interface avec son environnement et son rôle dans la ville ;
- assurer une cohérence d'expression et d'échelle avec le tissu bâti de l'ancienne localité ;
- mettre en relation et intégrer à un système de places existantes ;
- permettre une lecture d'unité des lieux et des aménagements ;
- créer un lieu de vie et de liaison, attractif et identitaire ;
- favoriser l'orientation des usagers ;
- rendre lisible, de façon diurne et nocturne, la spatialité et le fonctionnement de l'interface ;
- sécuriser le fonctionnement des différents modes de déplacement, des utilisateurs et des liaisons.

3.2 PROGRAMME

L'esplanade de la Gare et la place du 1^{er} Août constituent l'interface de mobilité entre la gare et les réseaux urbains multimodaux. Les fonctions de mobilité sont réorganisées pour être réparties entre ces deux espaces.

L'esplanade de la Gare est dévolue aux piétons, des propositions d'aménagement et de mobilier urbain doivent être faites pour cet espace public de passage, d'attente et de détente. Diverses fonctions sont prévues dans ses abords : des places taxis, des places dépose-minute, des places vélos couvertes et une place livraison CFF. Un nouveau passage inférieur d'accès aux quais CFF est prévu à l'Ouest de la gare, vis-à-vis de la station supérieure du funiculaire.

La place du 1^{er} Août est dévolue aux piétons et à l'interface des transports publics pour les bus urbains, subur-

bains et les cars postaux. Le réseau des lignes de bus est réorganisé afin de centraliser les arrêts sur la place. Un modèle d'organisation et de géométrie d'implantation des quais de bus est donné dans le programme, mais il est également possible de proposer une autre disposition d'implantation des quais de bus. D'autres fonctions sont prévues sur la place ou ses abords : des places vélos couvertes, des places de livraison et d'accès.

Le coteau boisé et le parc Sidmouth font le lien entre les deux places en duplex ; ils accueillent les liaisons du Remontoir, du cheminement piéton et peuvent être valorisés comme espaces de détente et d'agrément.

3.3 PÉRIMÈTRE DE PROJET

Le périmètre de projet comprend les espaces publics de la place du 1^{er} Août, de l'esplanade de la Gare et du parc arborisé qui les relie.

3.4 CRITÈRES DE JUGEMENT

Les projets sont évalués sur la base des critères d'appréciation ci-après, dont l'ordre ne correspond pas à une pondération.

Qualités urbanistiques et spatiales

- valorisation du site, tissu urbain existant, patrimoine bâti et éléments paysagers ;
- identification du projet à la Ville du Locle ;
- qualité des rapports du projet avec les espaces publics environnants ;
- capacité de la proposition à favoriser une appropriation de l'espace par ses usagers ;
- qualités spatiales et paysagères des aménagements (matériaux, mobilier, éclairage, végétation, topographie, etc.).

Valeur technique du projet

- respect des exigences et contraintes particulières du maître de l'ouvrage ;
- fonctionnalité et coexistence des différents modes de déplacement.

Economie générale du projet

- économie de moyens ;
- durabilité et entretien des matériaux et des aménagements.



4.

jugement

4.1 PROJETS REMIS

Au total, l’organisateur a reçu 30 projets sur les 38 inscriptions enregistrées. Les 30 projets arrivés dans les délais ont été numérotés et accrochés pour le jugement. Ils portent les devises suivantes :

Projet n° 01	16 o'cLocle
" n° 02	ALTITUDE
" n° 03	Assortiment
" n° 04	Cent modes d'emploi
" n° 05	central park
" n° 06	CIRCONSTRANS
" n° 07	ClockLe
" n° 08	DOLMEN
" n° 09	EN HAUT ET EN BAS
" n° 10	EspAce GAres
" n° 11	Hello Dolly !
" n° 12	HIPPODAMOS
" n° 13	IIIOUOUP
" n° 14	ISOS HYSPOS
" n° 15	LE TEMPS SUSPENDU
" n° 16	mille-feuille
" n° 17	NOUVELLE – HEURE
" n° 18	PAYSAGE HORLOGER
" n° 19	PETRICHOR
" n° 20	PREMIER DE CORDEE
" n° 21	Rendez-vous
" n° 22	RETROUVAILLES
" n° 23	SIX DISTRICTS
" n° 24	STRATIGRAPHIE
" n° 25	Tissage d'étages
" n° 26	tout pile
" n° 27	TRANSHUMANCES
" n° 28	TROIS FOIS TROIS
" n° 29	Ville orthogonale - coteau pittoresque
" n° 30	WATCH

4.2 JUGEMENT

4.2.1 Délibérations

Le jury siège les 24 et 25 août 2015, à la salle de l’Oratoire, rue des Envers 34 au Locle, pour examiner, juger et classer les projets reçus.

Le jury définit d’emblée la procédure du déroulement de ses travaux, qui est mentionnée en tête des chapitres du présent rapport. Il s’engage à respecter l’aspect confidentiel des débats.

4.2.2 Examen préalable

L’examen préalable visant à contrôler le respect du règlement et programme selon l’art. 15.1 du Règlement SIA 142 édition 2009 a été effectué par le bureau Urbaplan. Le dossier technique d'examen préalable est remis au jury. Il en ressort les conclusions suivantes :

- tous les projets ont satisfait aux conditions de remise dans les délais requis (15 juillet 2015);
- tous les documents remis ont respecté le principe de l'anonymat;
- tous les projets ont répondu de façon suffisante aux exigences principales du programme, seul le projet n° 04 a répondu de façon lacunaire;
- tous les projets ont respecté le périmètre d'intervention, à l'exception des projets nos 04, 06 et 30 qui ont disposé des arrêts de bus hors périmètre.

4.2.3 Recevabilité au jugement

Conformément à l’art. 19.1a du Règlement SIA 142, le jury admet à l’unanimité les 30 projets au jugement.

4.2.4 Recevabilité à la répartition des prix

Sur la base de l’examen préalable et conformément à l’art. 19.1b du Règlement SIA 142, le jury, à l’unanimité, exclut de la répartition des prix les 3 projets suivants, qui ne respectent pas le périmètre d'intervention pour l'interface bus :

Projet n° 04	Cent modes d'emploi
" n° 06	CIRCONSTRANS
" n° 30	WATCH

A l’unanimité, le jury admet à la répartition des prix les 27 projets restants, bien qu'une partie d’entre eux a pris des libertés dans l’interprétation du cahier des charges; ces écarts ne confèrent cependant pas d’avantages particuliers et sont considérés comme admissibles.

4.2.5 Examen et analyse des projets

Le jury prend connaissance individuellement des 30 projets admis au jugement sur la base des considérations de l’examen préalable. Il effectuera ensuite en plénum une analyse détaillée des projets en fonction des critères de jugement.

4.2.6 Expertise technique

Un dossier technique est remis aux membres du jury. Il contient notamment les expertises techniques des spécialistes conseils de l'entreprise des transN, de l'ingénieur circulation et de l'entreprise des CFF. Les spécialistes conseils présentent au jury, avant jugement, les critères et résultats d'évaluation de l'expertise technique.

4.2.7 Premier tour d’élimination

Suite à l'examen général de tous les projets, le jury effectue un premier tour d’élimination. En passant devant chacun d’eux, il a écarté à l'unanimité ceux qui lui ont semblé clairement inadéquats soit du point de vue de l'efficacité des transports publics, soit de leurs qualités urbanistiques générales, en particulier du point de

vue de l'identité des lieux et de la cohérence intrinsèque de la proposition.

A l'issue de ce premier tour, les projets suivants sont éliminés :

Projet n° 01	16 o'cLocle
" n° 04	Cent modes d'emploi
" n° 05	central park
" n° 06	CIRCONSTRANS
" n° 07	ClockLe
" n° 10	EspAce GAres
" n° 13	IIIOUOUP
" n° 15	LE TEMPS SUSPENDU
" n° 17	NOUVELLE – HEURE
" n° 19	PETRICHOR
" n° 20	PREMIER DE CORDEE
" n° 23	SIX DISTRICTS
" n° 27	TRANSHUMANCES
" n° 30	WATCH

4.2.8 Deuxième tour d’élimination

Le jury, au complet, a ensuite examiné plus en détail chacun des projets restants en mettant en évidence ses qualités et ses faiblesses.

L'évaluation s'est faite en appliquant l'ensemble des critères de jugement, le jury se forgeant au fur et à mesure des délibérations des convictions générales sur la nature des aménagements pertinents pour ce site spécifique, classé au patrimoine mondial par l'UNESCO. Conformément aux recommandations du programme, il a accordé une grande importance à la simplicité et à la sobriété des aménagements, ainsi qu'à une juste prise en compte de la trame urbaine et des particularités paysagères associées à la topographie.

A l'issue de ce deuxième tour, les projets suivants sont éliminés à l'unanimité :

Projet n° 08	DOLMEN
" n° 09	EN HAUT ET EN BAS
" n° 11	Hello Dolly !
" n° 12	HIPPODAMOS
" n° 14	ISOS HYSPOS
" n° 18	PAYSAGE HORLOGER
" n° 21	Rendez-vous
" n° 22	RETROUVAILLES
" n° 24	STRATIGRAPHIE
" n° 25	Tissage d'étages
" n° 28	TROIS FOIS TROIS
" n° 29	Ville orthogonale - coteau pittoresque

4.2.9 Tour de confirmation

Conformément à l'article 21.2 du règlement SIA 142, avant de procéder au classement définitif, le jury passe en revue tous les projets admis au jugement.

Le jury à l'unanimité a décidé de déclasser du deuxième au premier tour d’élimination le projet suivant :

Projet n° 25	Tissage d'étages
--------------	------------------

Le jury à l'unanimité a décidé de remonter du premier au deuxième tour d’élimination les 3 projets suivants :

Projet n° 01	16 o'cLocle
" n° 05	central park
" n° 30	WATCH

4.3 CLASSEMENT ET PRIX

Avant de procéder au classement des projets primés, le jury effectue une visite locale et consulte les spécialistes conseils en transports, circulation et économie de la construction sur les 4 projets retenus. Il procède également à un examen plus poussé des projets dans les divers domaines correspondant aux critères d’appréciation.

A l'issue des délibérations, le jury, à l'unanimité, sélectionne le projet n° 26 "tout pile" au 1^{er} rang et le projet n° 16 "mille-feuille" au 4^e rang. A la quasi unanimité, il attribue le 2^e rang au projet n° 03 "Assortiment" et le 3^e rang au projet n° 02 "ALTITUDE".

A l'unanimité, le jury décide ensuite de l’attribution des prix suivants :

1 ^{er} rang / 1 ^{er} prix	CHF HT 30'000.-
Projet n° 26	tout pile

2 ^e rang / 2 ^e prix	CHF HT 28'000.-
Projet n° 03	Assortiment

3 ^e rang / 3 ^e prix	CHF HT 12'000.-
Projet n° 02	ALTITUDE

4 ^e rang / 4 ^e prix	CHF HT10'000.-
Projet n° 16	mille-feuille

Enfin, le jury délibère sur la critique des projets primés et arrête ses recommandations au maître de l'ouvrage.

4.3.1 Remarque

A la levée de l'anonymat, il est porté à la connaissance du jury que les notices explicatives facultatives (format A4) des projets nos 28 et 30 étaient contenues dans les enveloppes fermées avec la fiche d'identification. Ces notices n'ont pas été prises en compte dans le jugement des projets. Le jury considère toutefois que ces éléments n'auraient pas eu d'incidence sur le résultat de ses délibérations.

5.

conclusion, recom-
mandations, communication
et approbation du jury



5.1 CONCLUSION

A l’issue du jugement du concours, le jury remercie les participants de leur réflexion et de leur travail. Les projets ont été établis en parts égales par des architectes, des architectes paysagistes et des groupements d’architectes et d’architectes paysagistes.

La qualité et l’intensité des débats ont confirmé l’intérêt de l’ouverture d’un concours pour l’aménagement des espaces publics de l’esplanade de la Gare et de la place du 1^{er} Août de la Ville du Locle.

5.2 RECOMMANDATIONS

Le jury recommande au maître de l’ouvrage de confier la poursuite de l’étude à l’auteur du projet n° 26 tout pile, classé au premier rang, en vue de sa réalisation.

Dans la poursuite des études, il recommande également que les points suivants soient pris en compte :

- 1. Adapter la géométrie des arrêts de bus à celle de la trame urbaine caractéristique du centre du Locle, en s’inspirant de solutions présentées par divers projets et qui ont été jugées adéquates par les membres du jury comme par les spécialistes conseil.
- 2. Intégrer la mise au point du projet dans un concept global d’amélioration des liaisons de mobilité douce, notamment piétonnes, entre la gare et les principales polarités de la localité.
- 3. Préciser l’aménagement de la place du 1^{er} Août en coordination avec l’organisation logistique de la fête des promotions et d’autres possibilités d’animation de cet espace.

5.3 PROPRIÉTÉ DES PROJETS

Les droits d’auteurs sur les projets restent propriété des participants. Les documents relatifs aux projets primés ou recevant une mention deviennent propriété du maître de l’ouvrage. Les autres projets peuvent être repris par leurs auteurs dans le courant du mois de novembre 2015 au Service d’urbanisme, Hôtel-de-Ville 1, Le Locle, et aux heures d’ouverture des bureaux. Au-delà de cette date, les documents non récupérés deviendront la propriété du maître de l’ouvrage.

5.4 COMMUNICATION DES RÉSULTATS

Les concurrents ont été informés par écrit des résultats du concours. Ceux-ci seront publiés dans la presse.

L’ensemble des projets admis au jugement fera l’objet d’une exposition publique du 29 septembre au 10 octobre 2015, à la salle multiusage, au rez-de-chaussée Nord-Est de l’Ancienne Poste, rue Marie-Anne Calame 5, Le Locle. L’exposition est ouverte de 14h30 à 19h00 en semaine et de 9h30 à 17h30 le samedi.

Le vernissage de l’exposition aura lieu le 28 septembre 2015, à 17h30. Les noms des auteurs de tous les projets admis au jugement seront portés à la connaissance du public.

Le rapport du jury sera remis à tous les concurrents.

5.5 APPROBATION DU JURY

Le jury adopte le présent rapport à l’unanimité. Le Locle, le 18 septembre 2015

Le président

M. Xavier Fischer

Les membres

Mme Emmanuelle Bonnemaïson

M. Denis Clerc

M. Jean-Marie Cramatte

M. Roger Diener

Mme Béatrice Manzoni

M. Laurent Amez-Droz

M. Patrice Dubois

M. Jean-Marc Dupasquier

M. Cédric Dupraz

M. Norbert Jouval

Les membres suppléants

M. Marc Arlettaz

M. Miguel Perez

Mme Stéphanie Perrochet

6.

levée de l'anonymat

6.1 PROJETS CLASSÉS ET PRIMÉS



CHF HT 30'000.–
Projet n° 26: "tout pile"
Bureau: Evéquoz Ferreira architectes, Sion

Responsables: Isabelle Evéquoz, architecte EPFL et Nuno Ferreira, architecte HES

Collaborateurs: Magnolia Jacquier, Alexandre Crettenand, Francine Gurtner, Alice Gras, Raphaël Udriot



CHF HT 28'000.–
Projet n° 03: "Assortiment"
Bureau: Pascal Heyraud Sàrl, Neuchâtel

Responsable: Pascal Heyraud, architecte paysagiste ETS

Collaborateurs: Valentine Lambert, Morgane Siffert, Giulia Vanni

Spécialiste: RRA – Roland Ribi & Associés, Ingénieurs-conseils en mobilité et urbanisme, Genève

Collaborateur: Pedro de Aragao



CHF HT 12'000.–
Projet n° 02: "ALTITUDE"
Bureau: Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten, Berne

Responsable: Maurus Schifferli, architecte paysagiste HTL

Collaborateurs: Felix Hug, Aurélie Barral, Sandra Kieschnik, Valérie Rossel

Spécialiste: Ingenta AG Bern, Ingénieur mobilité

Collaborateur: Julien Bauer



CHF HT 10'000.–
Projet n° 16: "mille-feuille"
Bureau: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Zurich

Responsable: André Schmid, architecte paysagiste HTL

Collaborateurs: Ramon Subirà, Claudia Frassinelli

Spécialiste: Rombo, Spazi Mobilità Futuro, Lugano

Collaborateurs: Jordi Riegg et Enea Corubolo

6.2 PROJETS NON CLASSÉS, ÉLIMINÉS AU DEUXIÈME TOUR

Projet n° 01: "16 o'cLocle"
Groupement: GEA Vallotton et Chanard SA associé à Belandscape Sàrl, Lausanne

Responsable: Thierry Chanard, architecte EPFL

Collaborateurs de GEA: Yu Wang, Romaine Martinella, Anne Koymans, David Richard

Collaborateurs de Belandscape: Laurent Essig, patrick Berno

Spécialiste: Christe & Gyga Ingénieurs Conseils SA

Collaborateur: Pascal Christe, ingénieur mobilité EPFL

Spécialiste: piKs design

Collaborateur: Pierrick Taillard, designer

Projet n° 05: "central park"
Bureau: Favre – Pereiro – Troyon, groupement d'architectes, Lausanne

Responsable: Miguel Pereiro, architecte EPFL

Collaborateurs: Sacha Favre, Dan Troyon

Projet n° 08: "DOLMEN"
Bureau: LVPH ARCHITECTES, Fribourg

Responsable: Paul Humbert, architecte EPFL

Collaborateurs: Kasia Malkowska

Projet n° 09: "EN HAUT ET EN BAS"
Bureau: bbz bern gmbh, Berne

Responsable: Tino Buchs, architecte paysagiste

Collaborateurs: Maura Caturano, Johanna Hofbauer

Projet n° 11: "Hello Dolly!"
Groupement: Andrea Calanchini Architectes associé à Maren Kühn architecte paysagiste, Genève

Responsables: Andrea Calanchini, architecte EPFL et Maren Kühn, architecte paysagiste HES

Collaborateurs: Nuria Greub

Projet n° 12: "HIPPODAMOS"
Bureau: INTERVAL Paysage Sàrl, Lausanne

Responsable: Samuel Enjolras, architecte paysagiste HES-SO

Collaborateurs: Agathe Caviale

Projet n° 14: "ISOS HYPPOS"
Bureau: GOLDRAND Landschaftsarchitektur & Szenographie, Zurich

Responsable: Adrian Ulrich, architecte paysagiste FH

Projet n° 18: "PAYSAGE HORLOGER"
Bureau: KLIMA, Zurich

Responsable: Ludivine Gracy, architecte paysagiste

Collaboratrice: Céline Baumann

Spécialiste: DEVspace

Collaborateur: Philippe De Clerck, Pierre Escobar, Yannick Vanhaelen

Projet n° 21: "Rendez-vous"
Groupement: Hüsler & Associés Sàrl associés à AL30 Architectes, Lausanne

Responsable: Christoph Hüsler, architecte paysagiste ETS

Collaborateurs de Hüsler & Associés: Jonathan Musy, Aline Meylan

Collaborateurs de AL30: Andrs Goetz, Samantha Oswald

Spécialiste: Team +, Bulle

Collaborateur: Christian Jaeger, ingénieur mobilité

6.3 PROJETS NON CLASSÉS,
ÉLIMINÉS AU PREMIER TOUR

Projet n° 04: "Cent modes d'emploi "
Bureau: Bureau d'architecture Jean Kleiber,
La Neuveville

Responsable: Jean Kleiber, architecte

Projet n° 06: "CIRCONSTRANS "
Bureau: mcbd architectes, Genève

Responsable: Bernard Delacoste, architecte EPFL

Collaborateurs: Marcel Croubalian, Sara Dell'osa

Projet n° 07: "ClockLe "
Bureau: LINK ARCHITECTES SA, La Tour-de-Peilz

Responsable: Stéphane Link, architecte EPFL

Collaborateurs: Jean-Pierre Dind, Steve Gubex,
Pierre-Julien Loubet

Projet n° 22: "RETROUVAILLES "
Bureau: Monnier Architecture du paysage, Lausanne

Responsable: Maxime Monnier,
architecte paysagiste HES-SO

Collaborateurs: Samuel Badoux, Thimothée Grandjean

Spécialiste: B-plan Engineering sàrl

Collaborateur: Jean-Christophe Birchler

Projet n° 24: "STRATIGRAPHIE "
Bureau: Verzone Woods Architectes Sàrl, Vevey

Responsable: Cristina Woods, architecte

Collaborateurs: Craig Verzone, Roberto Franceschini,
Simon Schmid

Projet n° 28: "TROIS FOIS TROIS "
Groupement: CCHE Architecture et Design SA associé à
Hors Champs Sàrl, Lausanne

Responsable: Franziska Lakomski,
Architecte urbaniste EPFL/FSU

Collaborateurs de CCHE: Bart Daniels,
Chiara de Salvo, Songhua Frey

Collaborateurs de Hors Champs: Julie Imholz

Projet n° 29: "Ville orthogonale - coteau pittoresque "
Groupement: planikum GmbH associé à
BUILD_Inc. GmbH Architekten, Zurich

Responsable: Florian Glowatz, architecte paysagiste
SIA/BSLA/SVU

Collaborateurs de planikum: Larissa Binger, Andres
Echeverry-Rodriguez, Florian Glowatz-Frei, Daniela
Hitzler, Gerlinde Hlatky, Simona Schaftroth

Collaborateurs de BUILD: Ozgür Keles, Eleanor Mir

Spécialiste: gleis2, illustration, Lindenberg (D)

Projet n° 30: "WATCH "
Groupement: paysage n'co architectes-paysagistes
associé à Charlotte Thietart architecte epfl, Vernier

Responsable: Laurent Salin, architecte paysagiste ETS

Collaborateurs de paysage n'co: Arnaud Gil,
Valérie Hoffmeyer

Collaborateurs de Charlotte Thietart: Charlotte Thietart

Spécialiste: stadt raum verkehr, Birchler+Wicki,
ingénieurs mobilité

Collaborateur: Markus Birchler, Dipl. Siedlungsplaner
HTL/FSU, Verkehrsplaner et Stefan Graf,
BSc Raumplaner FH

Projet n° 10: "EspAce GAres "
Groupement: ATB SA Ingénieurs-conseils associé à
Pierre Gianoli Architectes, Tramelan

Responsable: Marcel Baerfuss,
architecte paysagiste ETS

Collaborateurs: Pierre Gianoli, David Lapaire,
Maik Zuercher, Julien hausmann

Spécialiste: Atelier Vert Pomme

Collaborateur: Samira Kaskass

Projet n° 13: "IIIOUOUP "
Bureau: RAUM404, Zurich

Responsable: Léonard Gurtner, architecte EPFL

Collaborateurs: Andrea Ferles, Johannes Heine

Spécialiste: IBV – HÜSLER AG

Collaborateur: Luca Urbani

Projet n° 15: "LE TEMPS SUSPENDU "
Bureau: ATELIER MARCH SA, Genève

Responsable: Juan Madrinan, architecte

Collaborateurs: Victor Diaz Ortega

Projet n° 17: "NOUVELLE – HEURE "
Bureau: Officina del Paesaggio, Lugano

Responsable: Sophie Agata Ambroise,
architecte paysagiste FSAP

Collaborateurs: Claudio Canello

Projet n° 19: "PETRICHOR "
Bureau: KUNIK DE MORSIER ARCHITECTES,
Lausanne

Responsable: Guillaume de Morsier, architecte EPFL

Collaborateurs: Valentin Kunik

Spécialiste: Gianluca Paglia

Projet n° 20: "PREMIER DE CORDEE "
Groupement: Cadrage Landschaftarchitekten
associé à Studio Wet architectes (Séville), Zurich

Responsable: Emmanuel Tsolakis,
architecte paysagiste ETH

Collaborateurs de Studio Wet: C. Soles

Projet n° 23: "SIX DISTRICTS "
Bureau: ESPACE BLANC SA, Marin Epagnier

Responsable: Sergio Javier Nunez, architecte EPFL

Collaborateurs: Trini Carrete, Charlotte Douceron

Projet n° 25: "Tissage d'étages "
Groupement: MIDarchitecture Sàrl associé à
Territoires Landscape architects, Genève

Responsable: Muriel Zimmermann, architecte EPFL

Collaborateurs de MIDarchitecture:
Mical Mercier Oulevey, Ana Baldaia,
Natalia Sevillano Bravo

Collaborateurs de Territoires Landscape architects:
Philippe Convercey, Etienne Voirot, Delphine Dubreuil

Projet n° 27: "TRANSHUMANCES "
Groupement: Marion Festal associé à
Julia Magnin, Chêne Bougeries

Responsable: Marion Festal, architecte paysagiste

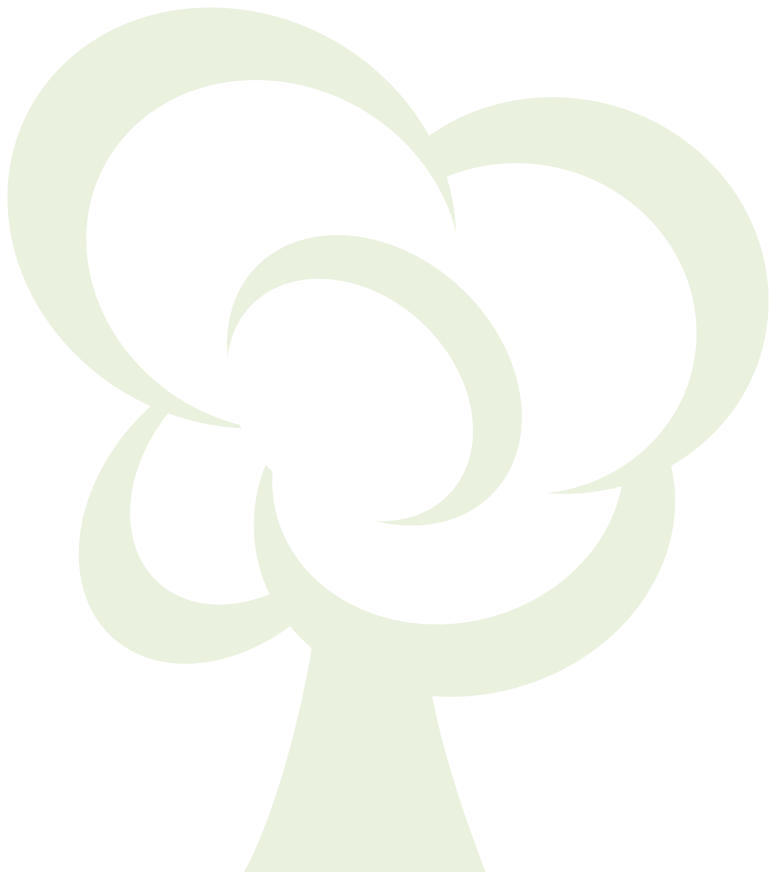
Collaborateurs: Julia Magnin, architecte EPFL

Spécialiste: RGR Ingénieurs conseils

Collaborateur: Thomas Muzi



présentation des projets primés



CHF HT 30'000.–
Projet n° 26: "tout pile"
Bureau: Evéquoz Ferreira architectes, Sion

Responsables: Isabelle Evéquoz, architecte EPFL
et Nuno Ferreira, architecte HES

Collaborateurs: Magnolia Jacquier,
Alexandre Crettenand, Francine Gurtner,
Alice Gras, Raphaël Udriot

tout pile
Le projet résout avec peu de moyens la question posée
du réaménagement de l'esplanade de la Gare, de la
place du 1^{er} Août et de leur mise en relation.

Les aménagements proposés pour la place du 1^{er} Août se
résumant en 4 points:

- Un arbre unique, entouré d'un banc, parfaitement positionné sur la place, point d'orgue de l'espace public, marquant habilement la rencontre entre la rue de la Gare, la rue de la Côte et la rue de la Banque.
- Une marquise longitudinale placée le long des quais dans l'alignement de la Grande-Rue, suffisamment détachée du front des façades au Nord de la place pour ne pas en altérer l'élégante perspective. Le jury relève la précision et la pertinence de l'implantation subtile de cet ouvrage, inscrit dans la géométrie de la ville industrielle et dialoguant avec celle de la ville vernaculaire, dans un jeu d'obliques qui se traduit également dans sa double fonction d'abri-bus et d'assises ombragées pour la place. La structure de cette marquise, légère et haute, assume parfaitement la transparence nécessaire pour ne pas prêter à tort le front bâti existant. Elle est de plus utilisable comme "support" pour tendre des protections en toile permettant de couvrir partiellement l'espace public lors de manifestations.

- Une transformation de l'édicule situé en Est de la place. Sa fonctionnalité de kiosque et de WC public est conservée et il est complété d'une zone "salle d'attente" largement ouverte sur la place. L'ensemble est recouvert par une nouvelle toiture plate pouvant servir de scène pour des spectacles. Tout en reconnaissant l'intérêt de cette proposition, le jury estime que la grande générosité de sa dimension serait peut-être à revoir.
- Une série de supports à vélos sous une forme attractive "d'arbres" implantés de manière opportune dans l'espace résiduel à côté de la Coop, dont la façade Ouest aveugle est proposée entièrement végétalisée.

L'esplanade de la Gare ne fait pas l'objet d'aménagements particuliers inutiles, seul le sol est retravaillé et proposé avec un type de revêtement asphalté, identique à celui de la place du 1^{er} Août. Quelques bancs et 3 bornes d'information habillent cette surface et mettent en scène la vision remarquable sur les toits de la ville qui pourrait être valorisée par des éclaircissements ponctuels du coteau boisé. Le projet propose par ailleurs de supprimer la rangée d'arbres côté gare; le jury n'en voit pas la nécessité. L'arborisation existante peut soit être maintenue dans son intégralité, soit faire l'objet d'un remplacement à étudier, avec un rythme de plantation régulier ou irrégulier. En cas de renouvellement, les arbres devraient s'éloigner de la barrière afin de mettre en valeur son rôle de terrasse. Une étude des plans historiques de la gare et de son parvis s'impose pour obtenir des informations sur l'aménagement d'origine et, en particulier, sur la présence de la double rangée d'arbres en quinconce.

La liaison entre l'esplanade et la place est remaniée. Son tracé est modifié et proposé entièrement du côté Est du Remontoir. Les nouveaux escaliers sont conçus en "baïonnette" offrant un jeu de terrasses successives. L'escalier existant de l'autre côté du Remontoir est supprimé et réaménagé en jardin. Grâce à cette proposition,

le parc revêt un rôle éminemment public et urbain et le funiculaire s'intègre davantage dans le parc. Après de longues discussions, le jury reste néanmoins divisé sur la pertinence de ce nouveau tracé d'escalier et de la suppression de l'existant; il suggère que la question soit encore débattue et analysée notamment en fonction des aspects de fréquentation, d'entretien et de coût. Enfin, l'abri-bus proposé à la base du Remontoir pourrait aussi, en le prolongeant, abriter l'accès à la cabine du Remontoir améliorant ainsi l'intégration de ses installations techniques et de protection peu attractives.

Le jury apprécie la mise en valeur des bordures de granit délimitant les zones de circulation. Ces éléments font parties intégrantes du vocabulaire des voiries de la ville; toutefois, il regrette que leur tracé, traditionnellement rectiligne et calme, soit "chahuté" inutilement et maladroitement par les zones de stationnement.

Les bandes de granit incrustées perpendiculairement aux façades n'apportent pas une plus-value esthétique majeure au projet, elles sont par ailleurs vulnérables dans leur durabilité en regard des "agressions" du déneigement.

Le jury reconnaît la grande qualité de ce projet, qui se distingue par la justesse, l'élégance et la simplicité des interventions proposées.

Le concept général de mobilité et le traitement associé de la place du 1^{er} Août et des axes débouchant sur cette place sont pertinents. La perception du bâti continu au Nord de la place du 1^{er} Août et de la rue de la Gare n'est pas pénalisée par les aménagements routiers proposés.

Au niveau de la place du 1^{er} Août, l'interface bus est aménagée conformément au cahier des charges. Ce principe permet ainsi de garantir une exploitation facilitée de la gare routière, avec l'arrivée et le départ

des bus pouvant être assurés de manière indépendante. La lisibilité pour l'usager est jugée optimale, étant donné que les bus seront systématiquement stationnés sur le même quai. Avec cette disposition des arrêts-bus, la perméabilité est garantie pour les flux piétonniers traversant la place du 1^{er} Août, en particulier au droit du parc Sidmouth. En plus de la présence d'une salle d'attente à l'Est de la place du 1^{er} Août, deux abris-bus sont disposés de manière judicieuse sur cette place: le premier au centre de la place et le deuxième au droit du parc Sidmouth à proximité des arrêts-bus de CarPostal.

Le traitement de l'esplanade de la Gare est intéressant, avec une valorisation des espaces piétonniers. La localisation de la zone de livraison CFF est favorable, à proximité des futurs commerces et activités qui occuperont le bâtiment de la gare. Un espace de rebroussement adapté est proposé à l'Est de la gare pour les véhicules circulant à la rue de la Gare (dépose-minute).



CHF HT 28'000.–
Projet n° 03: "Assortiment"
Bureau: Pascal Heyraud Sàrl, Neuchâtel

Responsable: Pascal Heyraud, architecte paysagiste ETS

Collaborateurs: Valentine Lambert, Morgane Siffert, Giulia Vanni

Spécialiste: RRA – Roland Ribi & Associés, Ingénieurs-conseils en mobilité et urbanisme, Genève

Collaborateur: Pedro de Aragao

Assortiment

Le projet propose une lecture très fine du site, du paysage et du tissu urbain. La géographie de la vallée ainsi que la position en belvédère du plateau ferroviaire, la linéarité du réseau viaire et du tissu bâti inscrivent des continuités longitudinales et structurent le site. Les aménagements proposés sont fondés par une réflexion qui intègre les places dans un vaste maillage des espaces publics et des équipements.

Avec une grande économie de moyens, ce projet s'inscrit en sympathie avec l'urbanité du lieu, en prolongeant les tracés longitudinaux de la Grande Rue et de la rue de la Côte soumettant à cette organisation spatiale le dessin de l'interface bus. La maîtrise de la géométrie des rues en cohérence avec la structure bâtie et la mise en place des bordures filantes constituent l'acte fondateur de la place du 1^{er} Août. Cette dernière, une fois libérée du stationnement et recomposée au niveau du sol, offre des espaces ouverts pour les manifestations, mais aussi un espace appropriable au quotidien, comme des terrasses en prolongement des commerces. L'aménagement de la place se compose de 3 arbres majeurs et des bancs disposés au débouché de la rue de la Gare. L'utilisation du vocabulaire du lieu (bordures, bancs, arborisation) renforce l'intégration de la place dans le tissu urbain.

Le parc Sidmouth étendu au coteau fait le lien entre la ville et la gare. La reconnaissance des murs existants et son enrichissement par deux terrasses et des escaliers offrent de nouvelles appropriations du parc tout en maintenant l'accès principal à la ville et à l'interface.

L'esplanade de la Gare bénéficie d'un panorama renouvelé, grâce à l'éclaircissement du coteau arboré: les conifères sont abattus ainsi que la strate arbustive au profit de quelques feuillus majeurs. Cette stratégie est particulièrement appréciée tout comme l'aménagement simple des revêtements de sol.

Toutefois, l'aménagement d'un quai continu englobant le bâtiment de la gare n'a pas convaincu le jury par la séparation induite entre usagers de la gare et promeneurs. Il semble vraiment dommageable de masquer le socle du bâtiment alors que les contraintes topographiques ne sont pas si marquées. De même, les aménagements du coteau et la modification de l'accroche du chemin à l'esplanade de la Gare ne présentent pas un grand intérêt en terme d'usages.

Au niveau de la place du 1^{er} Août, l'interface bus est aménagée de manière linéaire. Si ce principe permet de

limiter les emprises au sol de l'espace routier, l'exploitation de la gare routière est plus contraignante avec des véhicules stockés en ligne. En effet, l'arrivée et le départ des bus urbains ne peuvent pas être assurés de manière indépendante: contrairement aux explications avancées par le projet, les bus urbains sont également amenés à rester immobilisés quelques minutes en station pour des raisons d'exploitation (remises à l'horaire). La localisation d'un arrêt-bus au droit du parc Sidmouth pénalise le dégagement depuis ce dernier et les itinéraires des piétons en lien avec le Remotoir. Un abri-bus est prévu au bas du parc Sidmouth, à proximité du Remotoir et des arrêts-bus de CarPostal. Un deuxième abri-bus est disposé à l'ouest du bâtiment de la Coop, présentant toutefois des liens insuffisants et un manque de visibilité par rapport aux différents arrêts-bus de la place du 1^{er} Août.

Le traitement des aspects de mobilité présente des faiblesses au niveau de l'es-planade de la Gare: localisation de la zone de livraison CFF au pied du socle du bâtiment de la gare (pas de connexion directe avec les futurs commerces et activités), localisation de la zone de rebroussement sur l'espace piétons à l'Est de la gare et flux piétonniers pénalisés par le socle entourant le bâtiment de la gare.







CHF HT 12'000.–
Projet n°02: "ALTITUDE"
Bureau: Maurus Schifferli
Landschaftsarchitekten, Berne

Responsable: Maurus Schifferli,
architecte paysagiste HTL

Collaborateurs: Felix Hug,
Aurélie Barral, Sandra Kieschnik,
Valérie Rossel

Spécialiste: Ingenta AG Bern,
Ingénieur mobilité

Collaborateur: Julien Bauer

ALTITUDE

Le projet proposé s'appuie sur l'identification, l'analyse du site et de son influence au sein même du centre-ville. Cette approche analytique a permis au jury de comprendre les grands principes qui ont conduit à l'élaboration du projet et à ses fondements. La mise en perspectives de ses espaces en relation avec le réseau "d'ensemble de lieux" de la ville apporte une cohérence et une logique d'aménagement dont l'influence dépasse le périmètre d'étude.

Parmi les interventions proposées, le jury a notamment relevé la requalification du parc Sidmouth traité avec sobriété et modestie. La plantation de 2 arbres dans le prolongement de l'alignement des façades de la rue de la Côte renforce la perspective de la rue, toutefois, sa forte géométrisation confère à ce lieu une image trop formelle, voire trop stéréotypée. S'agissant du kiosque en Est de la place du 1^{er} Août, la redéfinition de son environnement immédiat a été traitée avec soin et élégance, générant un équilibre spatial nouveau.

L'exploitation du principe qui veut que fréquemment les espaces publics existants de la ville soient flanqués d'allées d'arbres n'a pas totalement séduit le jury de par son caractère trop systématique. Considérée comme pertinente et intéressante, l'intervention végétale implantée à la limite Sud de la place du 1^{er} Août a rencontré l'assentiment général notamment par le fait que cette perspective arborisée offre un écran visuel sur les bâtiments peu intéressants à l'arrière. Il n'en a pas été de même pour l'alignement d'arbres proposé au Sud de la gare. Cette allée trop dense et trop proche du bâtiment altère l'image de la façade de cette bâtisse dont les qualités architecturales et patrimoniales sont reconnues. Par ailleurs, le prolongement de l'allée d'arbres en Ouest de l'esplanade s'avère irréaliste dans la mesure où le sol n'est autre que le tablier d'un pont.

Au demeurant, au niveau de l'esplanade de la Gare, le jury a salué l'intention d'éclaircir la végétation du cordon boisé tout en ouvrant des vues, des perspectives sur les grands paysages et sur les toitures de la ville du XIX^e siècle en contrebas.

Pour l'aménagement de l'esplanade, le traitement sobre et dépouillé utilisé pour le revêtement du sol confère à l'espace une image harmonieuse.

Au niveau de la place du 1^{er} Août, l'emploi du même vocabulaire n'est pas convaincant, d'une part du fait que la représentation graphique (une grande surface de façades à façades) n'est pas fidèle à la réalité constructive eu égard à la présence du décrochement vertical des quais nécessaire pour les bus. Il en résulte que l'espace dévolu aux piétons s'en trouve réduit. En outre, le jury se montre dubitatif sur le choix du revêtement de sol (Trasston: marque de revêtement teinté), plus particulièrement sur les capacités de ce dernier à résister aux sollicitations mécaniques du déneigement conjuguées aux conséquences connues dues au gel.

Le concept général de mobilité et le traitement associé de la place du 1^{er} Août et des axes débouchant sur cette place présentent une certaine uniformité, mais avec des espaces routiers jugés trop généreux.

Au niveau de la place du 1^{er} Août, l'interface bus est aménagée de manière linéaire. Si ce principe permet de limiter les emprises au sol de l'espace routier, l'exploitation de la gare routière est plus contraignante avec des véhicules stockés en ligne. En effet, l'arrivée et le départ des bus ne peuvent pas être assurés de manière indépendante. L'accès au quai situé le plus à l'Est de la place ne semble pas garanti du point de vue géométrique. La disposition des arrêts-bus empêche un accès en tout temps à la servitude de passage située au Nord de la place. Deux abris-bus sont prévus sur la place du 1^{er} Août, avec des dimensions relativement réduites et une localisation excentrée par rapport aux arrêts-bus de Car-Postal.

Le traitement de l'esplanade de la Gare est intéressant, avec une valorisation des espaces piétonniers. Les aspects liés à la mobilité motorisée sont relativement lacunaires au niveau de cette esplanade: pas de localisation de la zone de livraison CFF (conflit éventuel avec l'arborisation relativement dense prévue aux abords de la façade Sud du bâtiment de la gare) et absence de rebroussement à l'Est de la gare pour les véhicules circulant à la rue de la Gare (dépose-minute). Cette absence de rebroussement devrait être adaptée, afin d'éviter toute manœuvre en deux temps avec marche arrière sur un espace où seront présents bons nombres de piétons.

Entre la place du 1^{er} Août et l'esplanade de la Gare, les itinéraires piétonniers en traversée du parc Sidmouth sont assurés par des escaliers relativement étroits (création de terrasses). L'itinéraire existant via le chemin du Crêt-Perrelet est toutefois conservé, mais il est entravé par le positionnement du couvert à vélos.



/// LE LOCLE - CONCOURS PLACE DU 1^{ER} AOÛT
ALTITUDE

[illegible]

L'IMPACT DE LA GUERRE
L'explosion de la guerre devient une époque libérée de toutes classifications conventionnelles. Le présentisme des sociétés aboutit que la réhabilitation de toutes les faces de la guerre est partie constitutive et elle permet de dépasser le simple récit des actions positives du humanisme sans tomber ni sur la glorification ni sur l'excès de dénonciation et de révolte. Les effets existentiels, insalubres ou salutaires sont rappelés. La main invisible salue le grand projet et sur la sabbat et sur les terres basses. De nouvelles planètes s'embrassent comme autour la puissance et seigneur l'univers. Un signe mystère compendit. Il est un moment où l'homme voit soudainement l'humanité.

[illegible]

Le Parc Siméonien

Le parc Siméonien, constitué d'une succession de terrasses, en escalier, constitue une succession d'une grande en largeur de vue, les deux colonnes les plus élevées en hauteur, elles servent ainsi de points de repère (les deux colonnes), orientées vers le sud. Les colonnes sont situées à l'extrémité de la terrasse pour le parc. Le parc est une succession de terrasses, les deux colonnes les plus élevées en hauteur, elles servent ainsi de points de repère (les deux colonnes), orientées vers le sud. Les colonnes sont situées à l'extrémité de la terrasse pour le parc. Le parc est une succession de terrasses, les deux colonnes les plus élevées en hauteur, elles servent ainsi de points de repère (les deux colonnes), orientées vers le sud. Les colonnes sont situées à l'extrémité de la terrasse pour le parc.

Le théâtre: nous!

« Le théâtre meurt et naît » à ses mises en scène, espaces publics intimes, offrant ainsi un aspect de maison au cœur de la ville. La scénarisation donne un caractère, souvent un cadre à l'opéra baroque intérieurement en scène et le grand passage depuis l'exploration du geste. Un petit contact au contraire sur la longueur d'un cloison, offrant tout un personnel alternatif aux pièces. Des places géométriques (carrées, circulaires...) sont placées aux pieds de statues grande scène afin d'exprimer le processus essentiel des personnes.



ESPACE



FRAME VERTE



MATERIALISATION



EQUIPEMENTS



MOBILITÉS



/// LE LOCLE - CONCOURS PLACE DU 1^{ER} AOÛT

L'ESPLANADE DE LA GARE



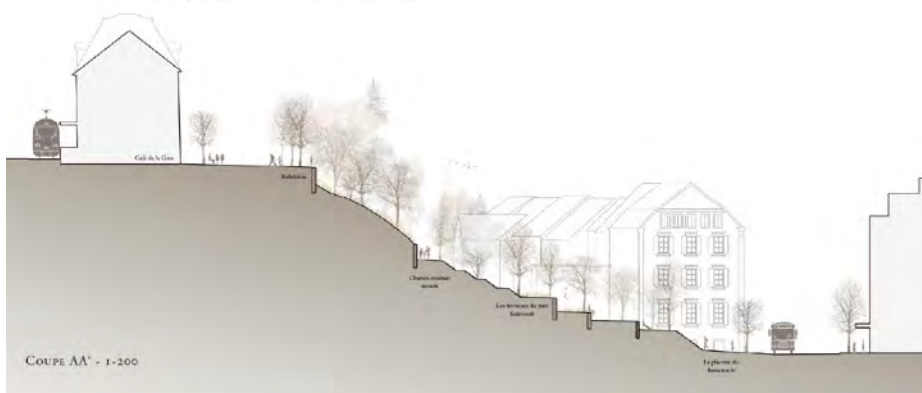
AMBIANCES



VÉGÉTATION



REVÊTEMENTS





Bureau: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich

Spécialiste: Rombo, Spazi Mobilità Futuro, Lugano

Collaborateurs: Jordi Riegg et Enea Corubolo

Le projet propose une intéressante lecture du site par strates: esplanade de la Gare, coteau en prairie, jardins du coteau et place du 1^{er} Août. La vue sur la ville depuis la gare est restituée en supprimant l'arborescence en amont du coteau, sous l'esplanade de la Gare. Une place est établie au Sud de l'esplanade, sous les arbres existants qui sont conservés.

Le projet se conforme au modèle de gare routière de la place du 1^{er} Août. Il définit un espace piétonnier au Nord de la place du 1^{er} Août. Un matériau de sol identitaire, des dalles calcaires, est utilisé pour définir le caractère de "place". La pointe de l'îlot rue de la Gare/Grande-Rue est aménagée en placette revêtue de gravier et soulignée par des Prunus cerasifera.

Le jury apprécie la clarification spatiale résultant de la spécification des différentes strates et de la simplicité formelle de la proposition, avec notamment une nouvelle identité donnée au coteau, dégageant une vue ouverte

De manière générale, le traitement proposé de la place du 1^{er} Août et des différents axes alentour tend à isoler la place de son contexte, en raison notamment de l'implantation de trottoirs continus à ses extrémités.

Au niveau de la place du 1^{er} Août, l'interface bus est aménagée conformément au cahier des charges (hormis un arrêt-bus non illustré vers la rue de la Côte). Ce principe permet ainsi de garantir une exploitation facilitée de la gare routière, avec l'arrivée et le départ des bus pouvant être assurés de manière indépendante.

Le traitement de l'esplanade de la Gare est intéressant, avec une valorisation des espaces piétonniers.

La localisation de la zone de livraison CFF est jugée peu pertinente, en raison de son éloignement par rapport aux futurs commerces et activités qui occuperont le bâtiment de la gare. L'absence de rebroussement à l'Est de la gare pour les véhicules circulant à la rue de la Gare (dépose-minute) devrait être adaptée, afin d'éviter toute manœuvre nécessitant une marche arrière sur un espace où seront présents bons nombres de piétons.

Entre la place du 1^{er} Août et l'esplanade de la Gare, l'itinéraire piétonnier en traversée du parc Sidmouth est de caractère de promenade et de loisir. L'itinéraire existant via le Crêt-Perrelet est conservé comme liaison principale et fonctionnelle.

Espaces en strates

Le report entre la gare et la ville est au cœur de ce projet : il s'agit de surmonter les contraintes topographiques. Le Locle est situé dans un vallon flanked des deux côtés par des talus escarpés. La gare surplombe la ville. Les rails sont construits à flanc de coteau. En contrebas se trouve la trame de rues de la ville holo-génée. L'axe principal d'espaces est visible clairement dans le dessin le plus bas : l'axe des pentes et les quais, le long bâtiment de la gare, le rue de la Gare, l'escaladade bordée d'arbres, la prairie en pente, les jardins construits à flanc de coteau, la rangée de maisons historiques, la place du roi Août, les arrêts de bus, la rangée de maisons suivantes et la place de rue. Les voyageurs du train, pilons ou usagers du Anivars, s'installent dans les strates de la ville à l'embellie d'été, du 1er juin au 1er septembre.

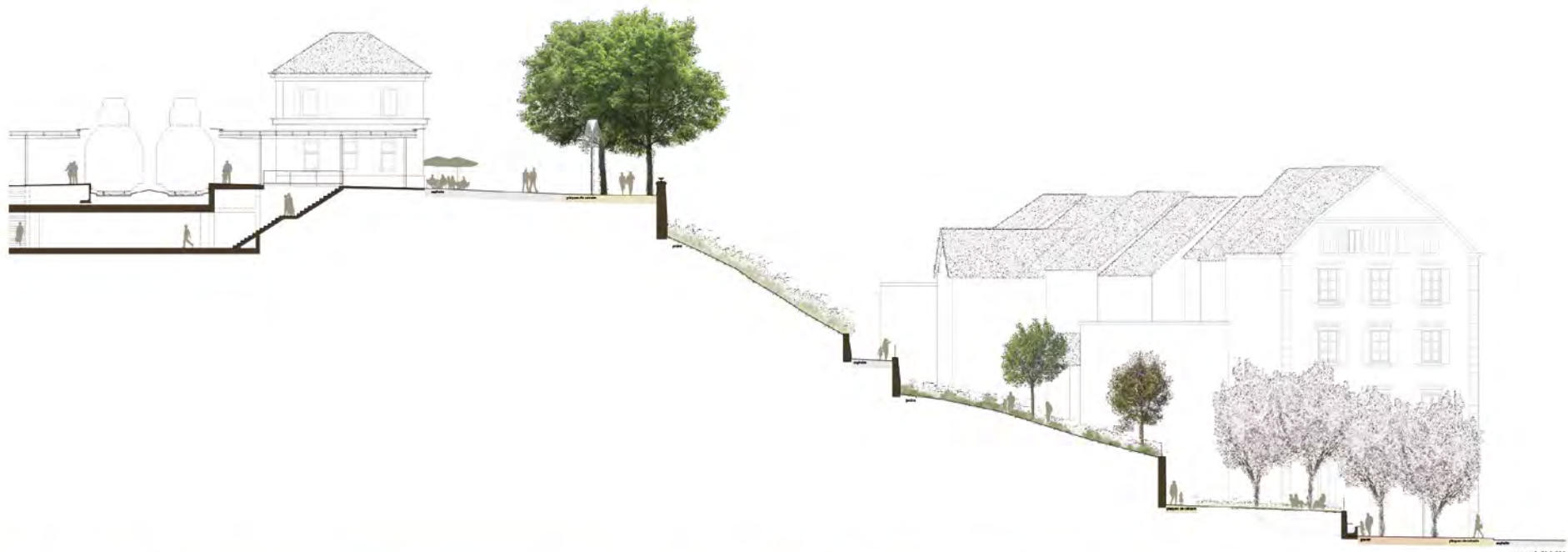


La gare
Le gare du Loos, datant de la moitié du 19^e siècle, obtient une espérance digne de ce nom par la fermeture de la rue de la Gare. La façade exposée au sud est ainsi davantage mise en valeur. En déplaçant le passage intérieur et en créant une zone piétonne au sud du bâtiment, ce dernier peut accueillir de nouvelles fonctions utilisant également l'espace extérieur. On pourrait par exemple envisager l'ouverture de locaux destinés au public tels que des magasins, des restaurants, des clubs de jeunes, etc., ce qui inviterait les gens à s'attarder et à s'asseoir devant l'édifice ou à l'ombre des arbres.

L'esplanade
La belvédère et l'allee d'arbres font actuellement les pièces maîtresses paysagères de l'esplanade. En créant un espace supplémentaire sous les arbres qui permet plus de mouvement, l'esplanade acquiert de meilleures proportions en relation avec le foyer du bâtiment de la gare. Un revêtement de plaques de cailloux gris, qui rappelle les pierres colorées (jaunes, rouges) de Lodz, est prévu pour la construction d'escaliers et d'esplanades, valorise cet espace et en fait un lieu pour s'attarder. Le revêtement est adapté au niveau de celui que se trouve devant le bâtiment. Les arbres de la prairie en pente qui obstruent la vue seront supprimés afin que l'on puisse apprécier le magnifique panorama sur desolés des toits de Lodz. Sous les arbres, de nouvelles zones de repos seront créées. Les bancs seront placés sous les arbres, mais aussi dans l'axe de la rampe.

La prairie en pente
La prairie, qui fait partie intégrante du paysage urbain de la pente nord sera tondue et maintenue deux fois par an. Seuls quelques arbres isolés demeureront sur la prairie en pente, afin de permettre une vue dégagée sur la ville. Le reste sera défriché, car la croissance de tailles souvent spontanée modifie effectivement la structure claire de la pente, de la gare jusqu'à la ville en contrebas.





coupe A-A' 1:100

plan de situation 1:1000

Les jardins
Les jardins à l'arrière de la rue de la Côte, derrière les maisons historiques, sont utilisés à des fins privées. Ils se distinguent clairement de la grande place par les dimensions de petites espaces. Les jardins historiques aux jardins comprennent des endroits pour s'asseoir, des buissons et de petits arbres ou arbres fruitiers. En ce qui concerne les grands arbres, peignant beaucoup d'ombre, il faudrait leur présence future, voire les abriter, car la face nord des maisons est aujourd'hui déjà avec courtoisie.

La rangée de maisons historiques
Les maisons historiques, datant de l'époque d'avant le grand incendie de 1853 sont fortement valorisées grâce à la création de la place. Elles se trouvent à la limite de la vieille rue de la Côte et de la trame de rue conçue par Charles Henri Jundt. Ici aussi, les rois de chaussée offrent un grand potentiel pour l'hébergement de magasins ou de restaurants destinés au public.
Le parc Sidmouth est à considérer comme une prolongation de la rangée de maisons. Il constitue un charmant espace de détente, présence d'arbres (Pinus canadensis) et sert en même temps de station pour le futurisme. Il possède toutes les caractéristiques nécessaires pour fonctionner comme petite oasis urbaine avec à l'orange, banc, fontaine, lieu de retraite avec des pierres ornementales.



Schäfer, Jean-Frédéric, "Maison Sidmouth, 1853"



La Lode - Grande Rue

Place du 1er Août
La place, qui s'aligne sur la rangée de maisons historiques, est délimitée et s'apparente à l'asphalte par l'utilisation du même revêtement de sol calcaire. Les places jumelles sont avec des caractéristiques bien différentes, alors que l'espacement se distingue par sa rue magnétique, la place du 1er Août constitue un centre urbain bien défini. Les lignes des maisons ainsi que les groupes d'arbres sur les petites places voisines délimitent l'espace. Un seul grand tilleul ainsi qu'un long banc en bois à double table - qui rappelle également les anciennes salles d'attente - déterminent la caractéristique de la préservation de la place. Un petit pavillon avec un toit léger et des parois vitrées sert d'abri contre les intempéries aux voyageurs qui attendent le bus. La zone à double sens est orientée d'une part vers le quai de bus et d'autre part vers les façades des maisons avec leurs magasins et leurs restaurants. Cette orientation renforce la position de la place en tant que lieu public.

Rue de la Côte et quai de bus
Afin de conserver la logique urbaine du Lode, la voie du bus sur la place suit le cours, la géométrie et le matériel de la rue de la Côte. Les dimensions des quais de bus sont conçues en fonction des différents aménagements du programme du concours. Au sud et à l'est de la place, des parcs rhytmiques (Pinus canadensis) sont plantés, en référence à ceux du parc Sidmouth. Tous ces arbres font partie intégrante du corps urbain donné passage, emplacement, mais apportent un charme certain à ces espaces.



Plan de situation



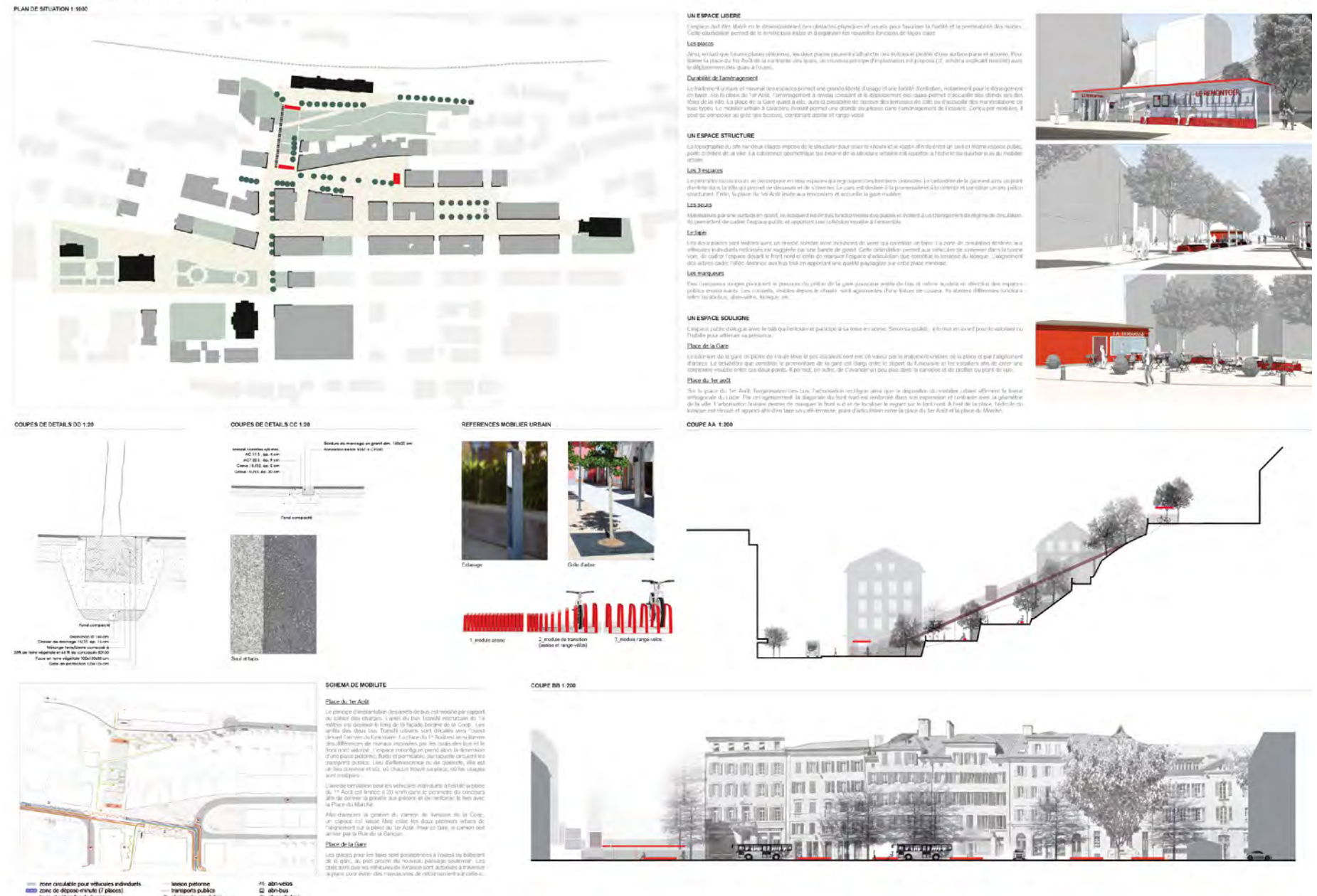
place du 1er Août 1:100

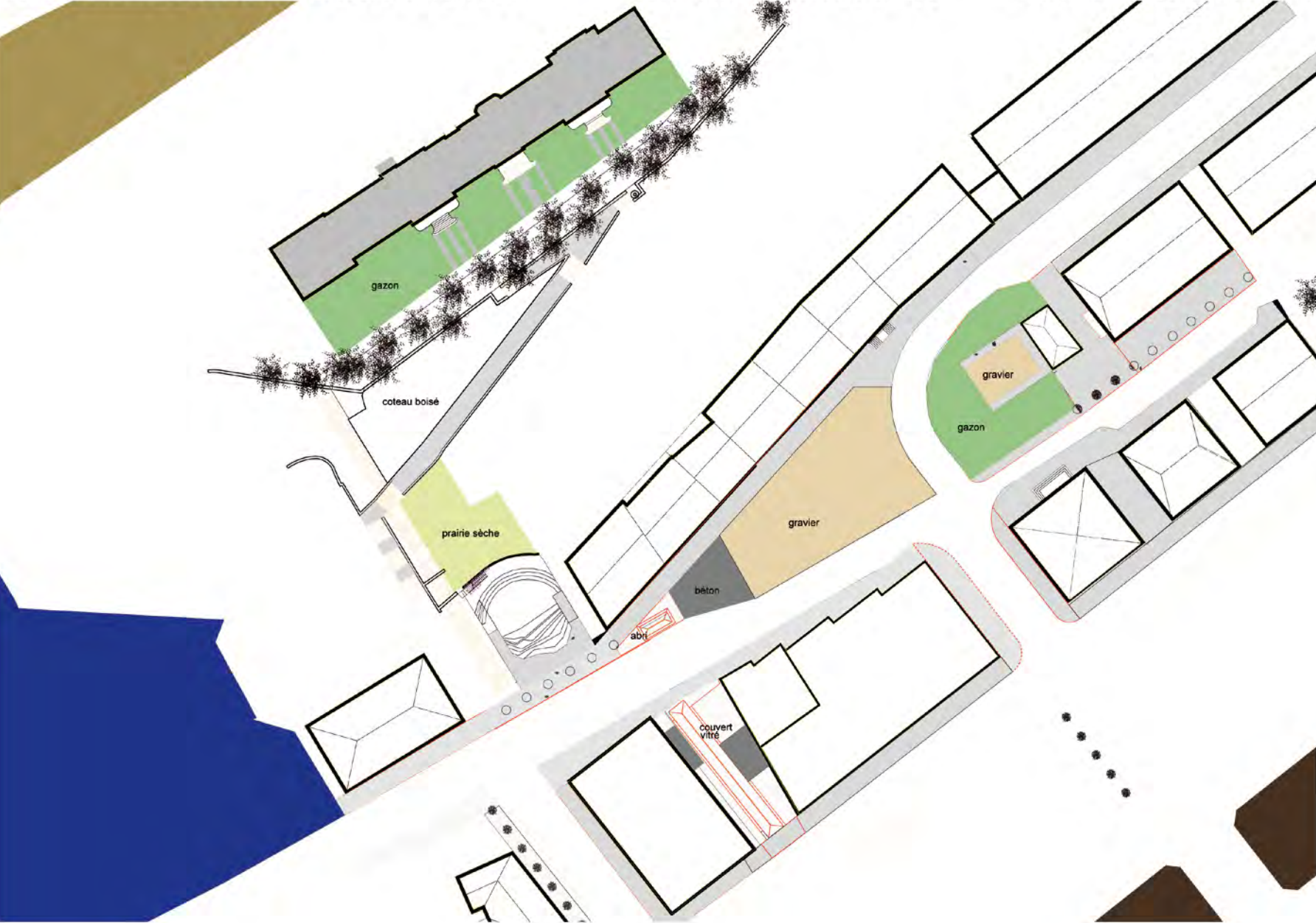


coupe B-B' 1:100

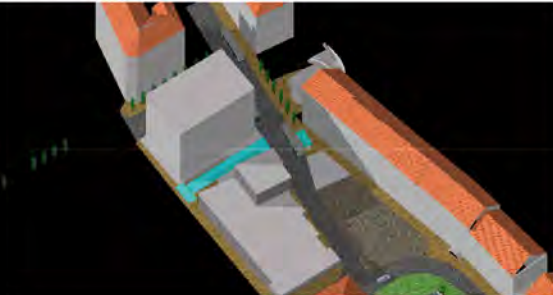
8.

présentation des projets non classés





1 gare routière



Le choix de base de notre proposition consiste à positionner les arrêts de bus aux extrémités d'un passage couvert vitré dans la Grande-Rue pour les liaisons interurbaines sur la Place du 1er Août pour les lignes urbaines



Nous transformons un espace vide caractéristique de la typologie urbaine pour construire la gare routière

Les circulations urbaines sont bien groupées et en relation directe avec le Remontoir Les relations interurbaines restent dans le réseau des routes principales

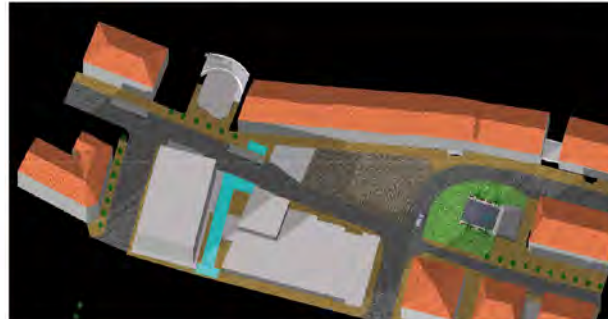
esplanade de la gare



Nous cherchons à mettre en valeur le bâtiment et ses alentours Le gazon confère à la gare son autonomie et indique sa nouvelle affectation Tout reste dans la géométrie classique La promenade sous les arbres est un peu élargie pour permettre les livraisons

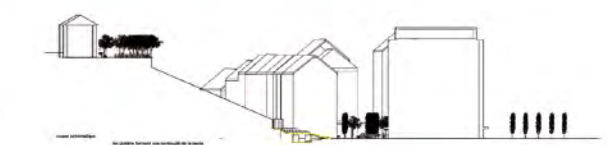
Le coteau boisé permet des vues sur la ville, en fonction des saisons et du renouvellement des arbres

2 place du 1er août



Nous voulons redonner à cette place toute son amplitude Actuellement, elle consiste en un carrefour, quelques places de stationnement et des restes d'espace vert

Ce nouvel espace prend toute sa signification : lieu d'activités diverses que les habitants du Locle peuvent se réapproprier La gare routière devient un élément qui le rattache à toute la ville Du mobilier urbain, des plantations en pot, déplaçable, des constructions pour des jeux animent cet espace Les variétés des sols, le petit parc permettent de varier son usage

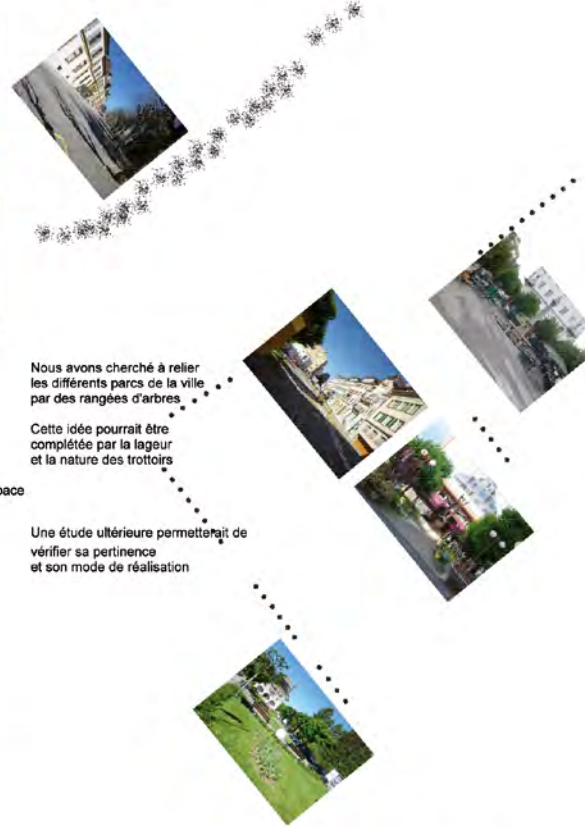


place du 1er août



Nous avons décrit cet espace comme multifonctionnel Nous donnons cette vue comme exemple d'un coin où il fait bon s'asseoir

3 maillage urbain



Nous avons cherché à relier les différents parcs de la ville par des rangées d'arbres

Cette idée pourrait être complétée par la largeur et la nature des trottoirs

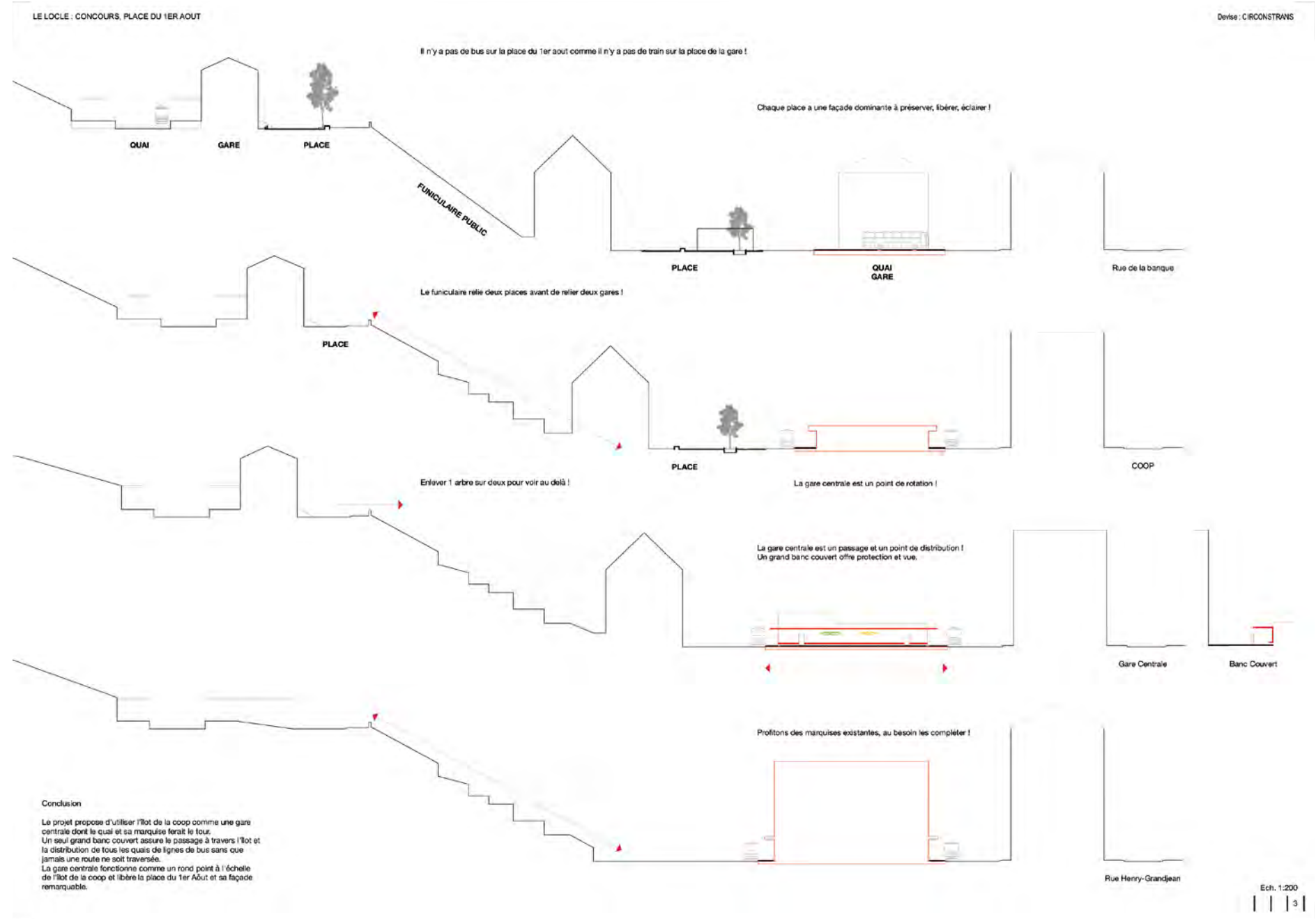
Une étude ultérieure permettrait de vérifier sa pertinence et son mode de réalisation

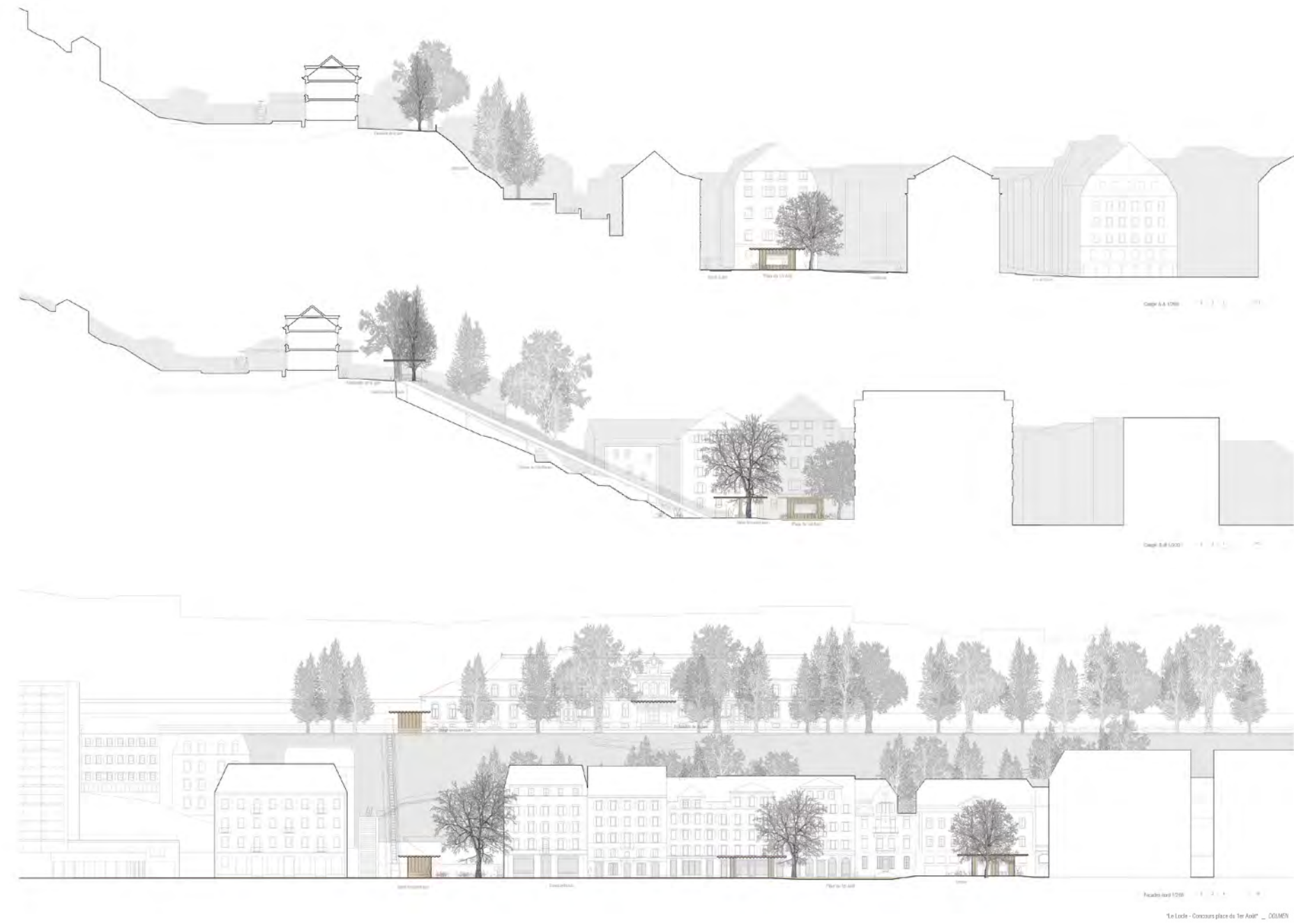
PS : circulation

la disposition proposée des arrêts de bus doit faire preuve de son accessibilité

les bus urbains ne peuvent pas se croiser simultanément à l'angle de la rue de la Banque et la place du 1er août. La priorité est donnée au bus déjà engagé et la vue entre conducteurs est déterminante Le camion Coop s'engage en avant sur la partie bétonnée et recule pour entrer dans le local des livraisons







Le Locle - Concours place du 1^{er} Août
EN HAUT ET EN BAS



Plan de repère-chaussée 1:200

Le Locle - Concours place du 1^{er} Août
EN HAUT ET EN BAS



coupe A-A 1:200



coupe B-B 1:200



L'esplanade de la Gare avec le jardin et les cafés



coupe C-C 1:200

L'aménagement de la place du 1^{er} Août et de l'esplanade de la gare

L'objectif principal du projet est de redonner l'espace urbain aux citoyens par la création des deux grandes zones piétonnes. La place du 1^{er} Août et la gare routière s'intègrent parfaitement dans l'espace urbain en liaison directe avec la zone de rencontre de la Grande-Rue. L'esplanade de la gare devient une promenade de grande qualité urbaine avec la création d'un long arc-boutant s'étendant avec vue sur la ville et une grande esplanade libre comme lieu d'attente et de consommation vis-à-vis des cafés et des commerces.

Le coléau bois est laissé intact, sans transformation du chemin existant, sauf pour la suppression de certains arbres pour améliorer la visibilité sur la ville. Le changement avec le tracé de la rue urbaine de la ville avec l'incendie de 1833, est rappelé dans le projet par l'orientation de l'axe sur la place du 1^{er} Août, qui sont disposées sur la subordination des deux axes urbains. La trace des anciens bâtiments sur la place est soulignée par la création d'un petit bois comme souvenir de l'ancien urbanisme de la ville.



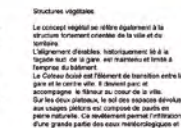
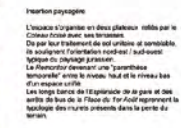
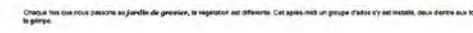
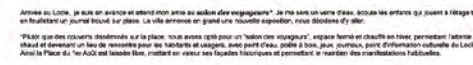
Plan de repère-chaussée 1:200

Le projet d'éclairage a la fonction de mettre en valeur le projet général d'aménagement public pour des nouveaux usages d'attente et de rencontre de la ville. Dans la place du 1^{er} Août aura beaucoup d'importance l'éclairage de l'ancienne façade et de la place sur la Grande-Rue comme souvenir de la vieille ville. La place sera aussi éclairée avec l'utilisation de l'éclairage urbain avec système d'éclairage LED.

La gare routière devient un pôle attractif aussi pendant la nuit avec l'éclairage des structures et des bancs des arrêts bus. A même temps une importante fondamental aura l'éclairage de la façade du bâtiment de la gare CFF et de l'esplanade de la gare avec son jardin qui aura un éclairage plus direct en permettant une vue nocturne sur la ville.



La place du 1^{er} Août avec la gare routière et les commerces, une esplanade publique d'attente et de détente





HIPPODAMOS



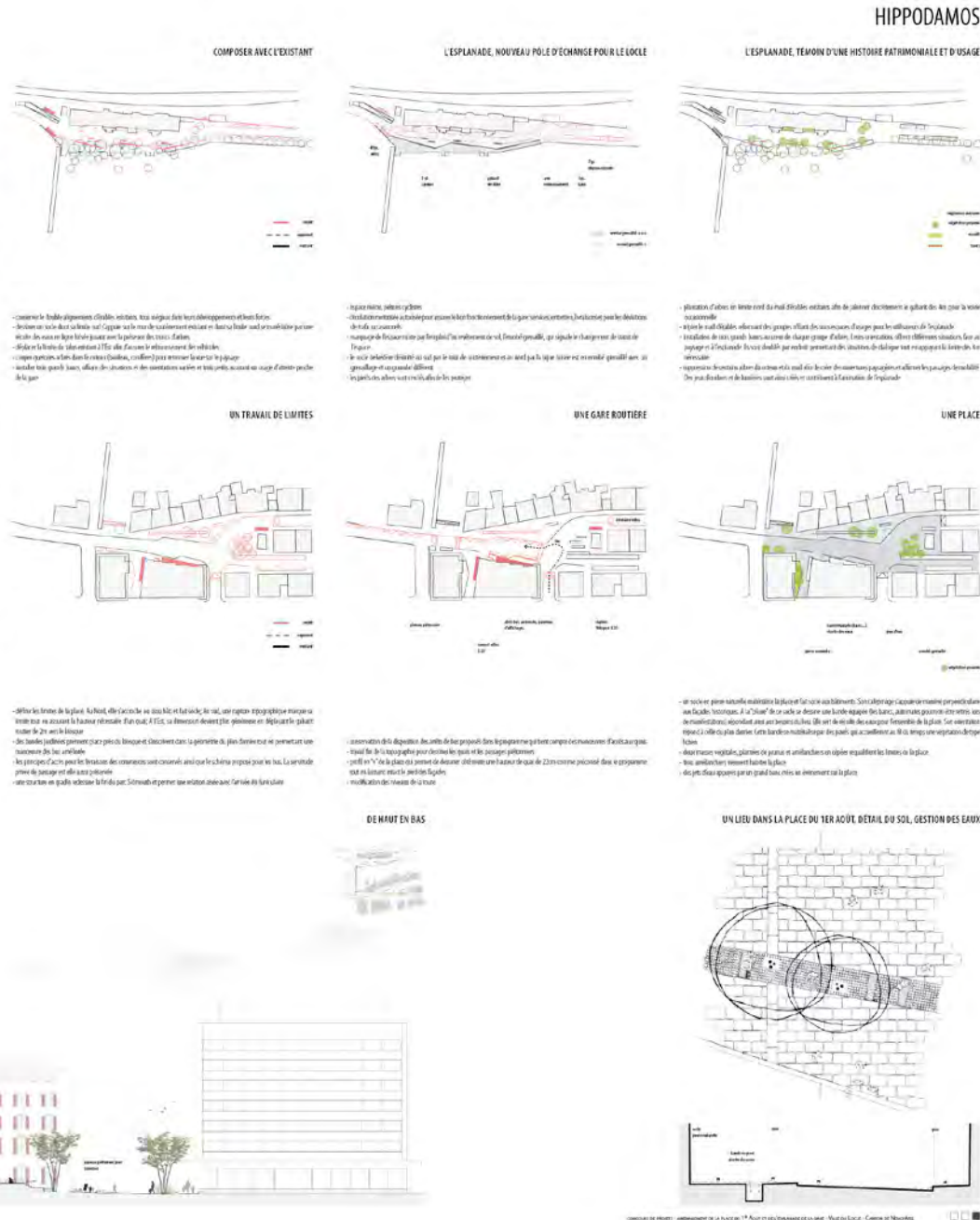
L'Esplanade, une "nouvelle porte d'entrée" pour le Locle

Le projet HIPPODAMOS voit l'esplanade comme un lieu d'entrée, sa position dans le paysage urbain est assurée par l'axe principal de la ville, proche d'une gare.



La place du 1er Août, un "lieu de vie attractif et identitaire"

Le projet HIPPODAMOS voit la place du 1er Août comme un lieu de vie, sa position dans le paysage urbain est assurée par l'axe principal de la ville, proche d'une gare.



IIIIOUOUP

IIIIOUOUP ! est le cri de joie d'un homme pressé de prendre son bus et d'un enfant heureux de dévaler une pente enneigée !

L'Eplanade de la Gare

Les caractéristiques architecturales de l'ancien bâtiment de la gare ainsi que sa position dominante sur la Lode, confèrent à l'Eplanade de la gare une qualité spatiale unique dans la ville. Cependant l'Eplanade paraît cachée derrière le coteau boisé, ce qui en résulte un manque de vision d'ensemble.

Une amélioration sensible de la perception de la Gare depuis le bas de la ville paraît donc indispensable. Quel que soient les scénarios de l'Eplanade, elle ne recréera pas que des interventions minimales pour qu'elle soient remises en valeur.

L'Eplanade est libérée de tout trafic individuel motorisé. Seulement les taxis et la livraison peuvent transiter. Une surface en gazon accompagne la route à vélo d'Asnières et donne à cet espace une dimension domestique. Des bancs sous les arbres s'ouvrent sur une vue dégagée du coteau boisé. Une élimination ponctuelle en carillonnage met en valeur la caractère de belvédère perceptible depuis le bas de la ville.

L'accessibilité de l'Eplanade de la gare depuis la Gare routière a déjà été sensiblement améliorée grâce à l'introduction du funiculaire. L'escalier du Chemin du Crêt-Ferrier offre également un accès efficace et direct depuis la vallée.

Le toboggan urbain

Un vaste toboggan relie l'Eplanade de la gare à la place du 1er Août. Ce geste urbain généreux offre une connexion visuelle forte et la possibilité d'accéder à la Gare routière d'un manière ludique et rapide. À l'aide d'un support léger et flexible, comme par exemple un poutre tige, il est désormais possible d'atteindre la Gare routière en quelques secondes. En combinant promenade et plaisir, le toboggan de la gare offre une accessibilité ultime pour la Gare Routière !

L'union d'une structure en béton armé de fibres de verre à la surface boisée, permet une intervention architecturale légère et fine. Le tramway de surface permet de glisser facilement à l'aide d'un support adéquat, sans que cela soit dangereux en absence de neige. La surface permet également à la neige de s'accrocher en hiver afin de pouvoir skier la pente enneigée.

Cette route verticale centre au coteau un caractère urbain et définitive ainsi l'Eplanade. La rue de la Gare est mise en valeur depuis le bas. Une nouvelle identité forte est ainsi créée entre les trois espaces, jusqu'ici complètement autonomes. Désormais l'Eplanade de la gare, le toboggan urbain et la place du 1er Août forment le pôle axonométral du Lode.

Mais encore ! le toboggan urbain a le potentiel de devenir un catalyseur interrégional capable d'animer des carreaux des villes et villages avoisinants, et en tout temps. Ce nouveau public plus ou moins jeune comme un nouveau souffle de vie au Lode et lui offre une identité jeune et dynamique.

Qui de plus apprécie que de se faire glisser sur cette pente ! Les jeunes et moins jeunes aiment ainsi l'espace urbain tout le long de l'année. Pendant que les enfants glissent les familles mangent une glace ou boivent un chocolat chaud dans la buvette de la gare !

Le bâtiment de la gare mue une nouvelle fonction liée au toboggan urbain. Une buvette ou un bar peuvent mutualiser leur fonction avec la location du vélo et les taxis nécessaires à la gare. Le funiculaire se prête très bien à remonter les utilisateurs ainsi que le tapis roulant.

Place du 1er Août

À la hauteur de la place du 1er Août, la rue de la Gare est mise à niveau et l'espace carrossable est réduit au minimum. Cet espace de rencontre active les espaces commerciaux plus à l'Est qui deviennent plus facilement accessibles.

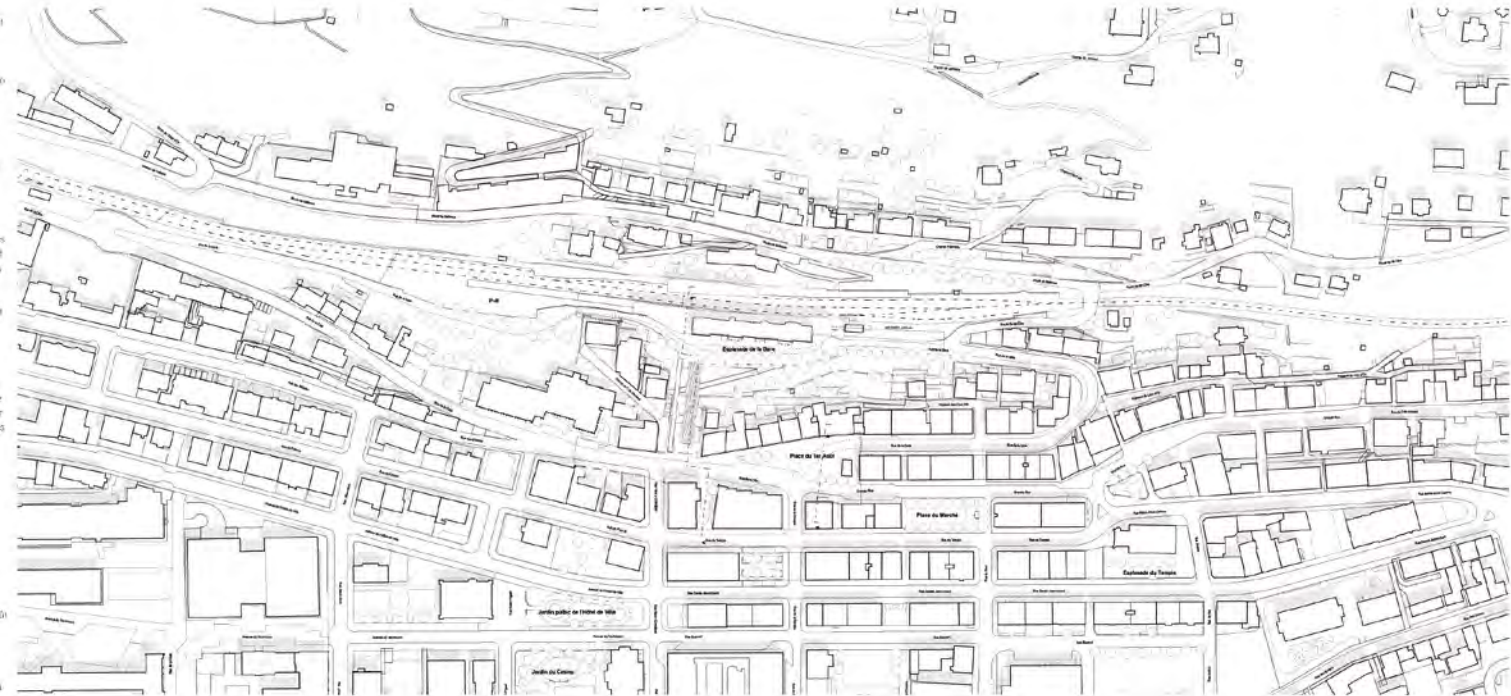
Le visuel situé à l'Est de la place est maintenu. Un agrandissement peut en permettre l'élargissement d'une petite buvette ou d'un kiosk activant ainsi la partie Sud de la Place.

Lors de manifestations, la place du 1er Août peut accueillir divers événements sans entraver le trafic de transports publics.

Trois typologies de Virginie caractérisent l'espace piétonnier en parcs autour des édifices adjacents. Des bancs posés sous les couronnes offrent une alternative aux arrêts de bus situés à côté.

Transports

Le projet de Gare routière est maintenu. Les places de stationnement de vélos sont placées sur la parcelle n°2009. Cette parcelle est dédiée car à proximité des accès à la gare et au centre de la Gare routière. Trois arrêts-bus sont positionnés stratégiquement au centre des chaque regroupement d'arrêts.



plan de situation 1/1000



Concours place du 1er Août

planche 1

IIIIOUOUP



Concours place du 1er Août

planche 2



Idee de conception
 Marques linéaires au sol définissent et ordonnent la place du premier Août et l'esplanade à la gare. La linéarité des marquages au sol se dérive conceptuellement de la topographie locale. Les marquages symbolisent des lignes de niveau à ces endroits où le coteau n'est pas perceptible pour le passant. Le coteau boisé comme élément de séparation entre la gare et la place du premier Août devient par ce geste le médiateur des deux endroits.

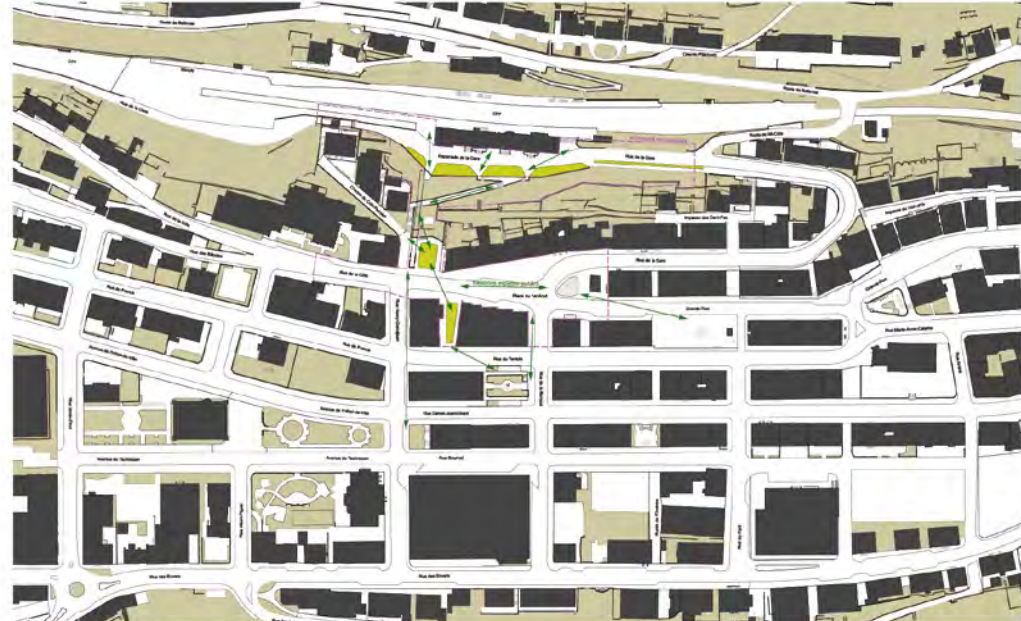
Esplanade de la gare
 Les érabes existants sont libérés de ses corsets des cadres d'arbres par la surface gravier proposée. Seulement à l'entrée de la funiculaire et aux régions des escaliers des arbres sont abattus, de sorte que la connexion au centre est plus reconnaissable. Cette intention est encore renforcée avec les marquages au sol circulaire. Surface de gravier, des bancs ronds et plate-formes en bois sont placés.

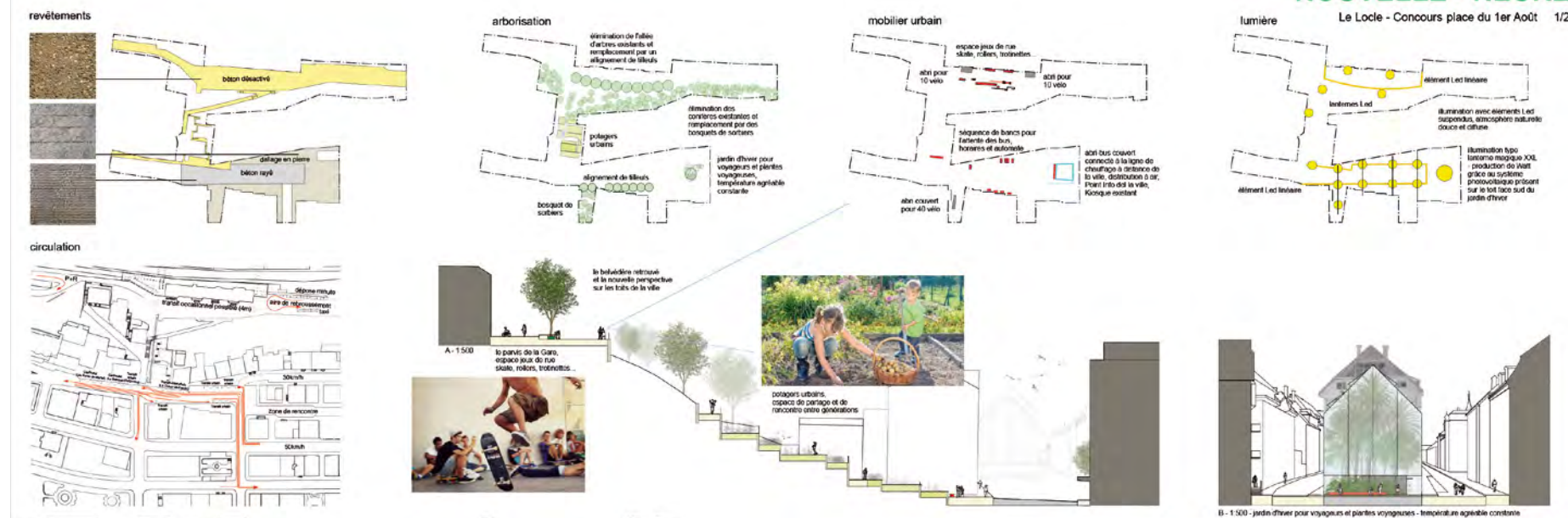
Parc Sidmouth
 Au Parc Sidmouth des arbres sont ajoutés. Ainsi, la ceinture verte du coteau boisé vers la place du premier Août et le centre-ville sera étendu. Les zones du bord de la place sont des zones d'accès généreux et jouent comme une pelouse intérieure libre, qui offre une haute valeur d'agrément.

Place du premier Août
 Le marquage avec différentes largeurs des bandes blanches définit une zone piétonne qui se dilate dans la zone 30. Ainsi, l'effet de séparation du trafic de pied entre la rue de la gare et la rue de la banque, peut être affaibli. Ainsi, le centre autour du nouveau pavillon avec le kiosque existant est relié à la place. Le nouveau pavillon se présente comme une sculpture en béton élégante et organique avec un toit large et avec un banc autour pour les attentes aux bus.

L'arrangement proposé des arrêts de bus est repris. Les zones des arrêts et d'attente des bus sont marquées avec lignes espagées colorées. Le vide existant à l'ouest du bâtiment de la coop est rempli avec un volume vert, qui établit la connexion au coteau boisé via le Parc Sidmouth. Et en plus une liaison optique entre la gare et le centre-ville avec un ruban vert attractive pour la circulation des piétons est créé.

ISOS HYPPOS
 Le Locle - Concours place du 1er Août
 Plan 2/2





PAYSAGE HORLOGER
LE LOCLE - CONCOURS PLACE DU 1ER AOÛT

The plan illustrates a proposed urban landscape design. It features a central green corridor with mature trees and pedestrian paths. To the left, a row of white buildings is situated along the 'Rue de la Côte'. To the right, a larger building complex is located along the 'Rue de la Gare' and 'Grande Rue'. A central square, 'Place du 1er Août', is marked with a grid pattern. A 'Parc Salomon' is located in the lower left. A 'Place du marché' is shown in the bottom right. The plan includes a north arrow and a scale bar in the top right corner.

Plan 1/200

PAYSAGE HORLOGER

LE LOCLE – CONCOURS PLACE DU 1ER AOÛT

Espaces du paysage rural

Le Looche se distingue par un tissu urbain dense et maîtrisé, les "bâtiments industriels et économiques de la ville". Le territoire géographique nord est l'axe principal du centre historique, autour d'un témoignage du passé, la ville de Looche au sein de l'histoire de l'habitat mondial, elle qui se voit enrichie, au-delà, par le classement de son urbanisme au patrimoine mondial de l'UNESCO. Située en bordure du massif du Jura, l'urbanisme du Looche a également été fortement influencé par la topographie : au sud la ville baigne et se reflète dans l'océan ou se situe la place du "rue AuL", au nord le haut de la ville domine la gare et son expanseur forment le point de passage pédestre. Bien que les édifices physiquement parlent de cheminement, ces deux places sont cependant liées, car elles relient l'une de l'autre par l'important réseau de chemins, les sépare, ainsi que la masse végétale du colosse, l'habitat du grand paysage au cœur de la ville.

Le projet vise à mettre en valeur les qualités inhérentes de chaque place, définies par des contextes urbains contrastés, en renforçant ce qui fait leur caractère propre. La mission à la firme urbaine pour la place du 1^{er} Août, le lien à l'extérieur et au grand paysage pour l'espérance dans la gare. Ceci est réalisé tout en renforçant le lien entre ces deux espaces en les considérant comme composantes d'une séquence paysagère cohérente.



Place du Ter Août

La place du 1^{er} Août est bordée dans sa partie sud par des immeubles alignés à la trame orthogonale le long de la rue du Temple. Les immeubles bordant le nord de la place longent quant à eux le coteau, bœnt, confèrent à cet espace public une forme singulière. L'aménagement vise à ancrer la place dans la trame urbaine en créant un mouvement de composition unique sur un sol très minéral, de l'agadir à l'agadir, permettant de créer un espace public homogène et cohérent. La texture du sol, qui réinterprète la trame de l'urbanisme horticole, oriente la place et l'ancree dans le contexte urbain, tout en lui conférant une visibilité nouvelle. La place du 1^{er} Août s'affirme comme un lieu identitaire porté par une trame d'alignement des espaces publics de la ville.



Régime de l'eau urbaine de la ville pour la période du 1^{er} Août et du 1^{er} Mars

C'est un lieu de déambulation par excellence, encadré par plusieurs programmes de commerce et de service : exposition, brocante, colleur, kiosque à journaux, supermarché... C'est également un espace public polyvalent en mesure d'accueillir les temps forts de la ville tant que la fête des promotions.

L'empirisme accordé aux pétons y est donc grépondé
ressé et affirmé par la définition d'un espace partagé de
type « zone de rencontre ». Ce principe de mobilité garantit
l'efficacité de l'organisation fonctionnelle de la place, et une
très bonne interaction entre les différents modes de déplacement.

Les abris de bus sont regroupés en un élément unique implantés le long de la façade nord du bâtiment COCOP. Cela permet de créer une nouvelle interface entre le volume du bus et l'espace public tout en rationalisant l'infrastructure de manière compacte. La structure abrite des assises, les distributeurs de billets de bus et de trains, de taxis, les vélos, etc., ainsi que des panneaux publicitaires. Elle prolonge le système d'écoulement de l'immeuble adjacent. Cet objet est conçu en toute légèreté : les éléments structurels de la toiture ne sont pas visibles depuis l'espace public, seule une anfraise fine se démarque. La matérialité de l'abri s'accorde avec celle du bâtiment.

L'unité de la place est marquée par un revêtement de pavés de granite, dans lequel vient s'intégrer une trame composée de dalles de béton. La texture rugueuse et le couleur grisâtre des pavés de granite contrastent avec le couleur claire et la finition lisse des dalles de béton. Cette double matérialité permet de composer un espace public sobre mais différent, clairement identifiable en tant qu'espace à dominante piétonnière, tout en sachant inciter les véhicules à rester à l'écart en raison de zones productrices de bruit initial pendant la mise en direction entre l'espace carrossable et le trottoir. Les quais de bus Transfl sont matérialisés par de larges bordures en granite, formant des entailles franches dans le revêtement minéral.

Ave vegante

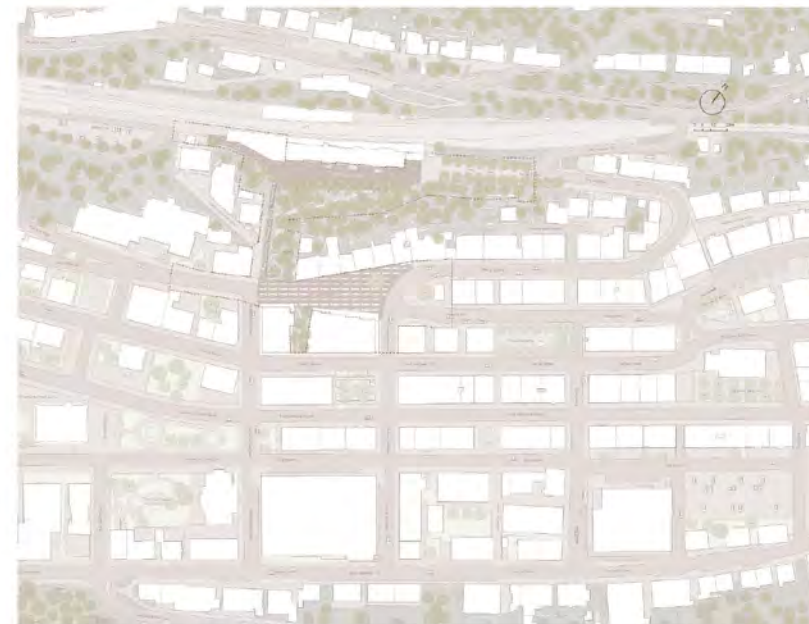
La collée boisée marque l'insertion du paysage dans la ville du Locle. C'est également l'élément séparateur entre le n



Coupe transversale 1/200



Matériels et détails



Plan 1/1000



Vue sur la Place du 1er Août



CYCLE DE L'EAU

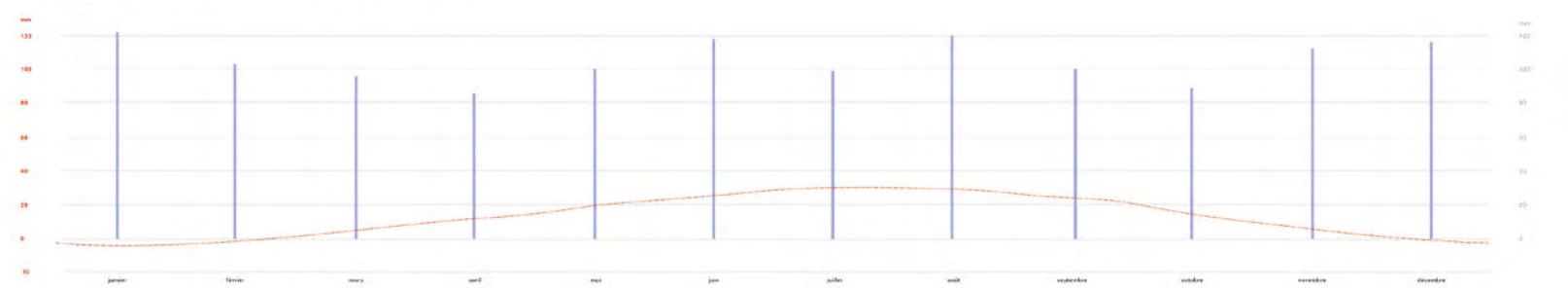
L'impact du changement climatique sur le cycle de l'eau est complexe. Il s'agit d'un phénomène global qui agit à l'échelle du territoire. Le temps de réponse des bassins versants s'est allongé et les débits de pointe sont plus faibles.

En 2011, des scénarios climatiques pour la Suisse ont été établis, décrivant les conséquences possibles sur le climat suisse du réchauffement climatique global. Il ressort de ces différents scénarios que l'augmentation de la température moyenne annuelle va être accompagnée d'un changement du régime des précipitations. Alors que le régime des précipitations annuelles continues de varier peu dans les différents scénarios, l'été sera plus sec et l'hiver plus humide. Leur intensité devrait augmenter, en particulier au printemps et en automne, alors que les étés deviennent plus secs. En hiver, la pluie de vent peut à peu près compenser la neige, augmentant ainsi les risques de crues et d'inondations.

Une conception locale de la gestion de l'eau est essentielle afin de préparer nos villes et nos régions à ces changements. Nous proposons ainsi un environnement urbain dans lequel sont intégrés toutes les phases du cycle de l'eau, en rupture complète avec les espaces imperméabilisés du XXème siècle.

Évaporation, évapotranspiration, condensation, précipitation, infiltration et ruissellement deviennent ici des vecteurs de projet tout en qualifiant les espaces urbains en leur donnant des valeurs d'usage.

LA LUCE | Altitude: 523m | Température annuelle moyenne: 9.5°C | Précipitations annuelles moyennes: 1255mm | Statistiques 1982-2012



PREMIER DE CORDÉE

Concours Place du 1er Août . 2/3



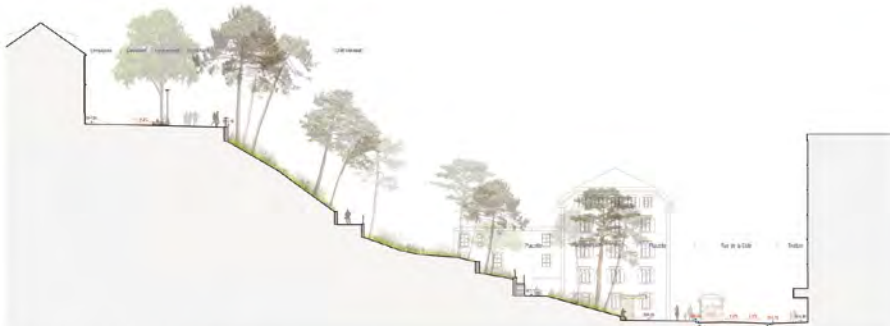
PREMIER DE CORDÉE

Concours Place du 1er Août . 3/3





La place du 1er Août, depuis la Grande-Rue



Coupe AA': De l'esplanade à la Rive des Côtes 1:200



Plan de situation 1:1000



Coupe BB': Quais et couverts de la gare routière 1:200

Coupe CC': La place du 1er Août 1:200



Carte historique

Plan de l'axe de la gare
Ce plan illustre la relation entre le développement de la gare et l'axe de la gare. Il montre la position des bâtiments, des espaces publics, et des infrastructures de transport.



Matériaux et ambiances

Le projet se décline en quatre axes, correspondant à quatre ambitions différentes.

Esplanade de la gare
La mission de l'axe est de créer un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

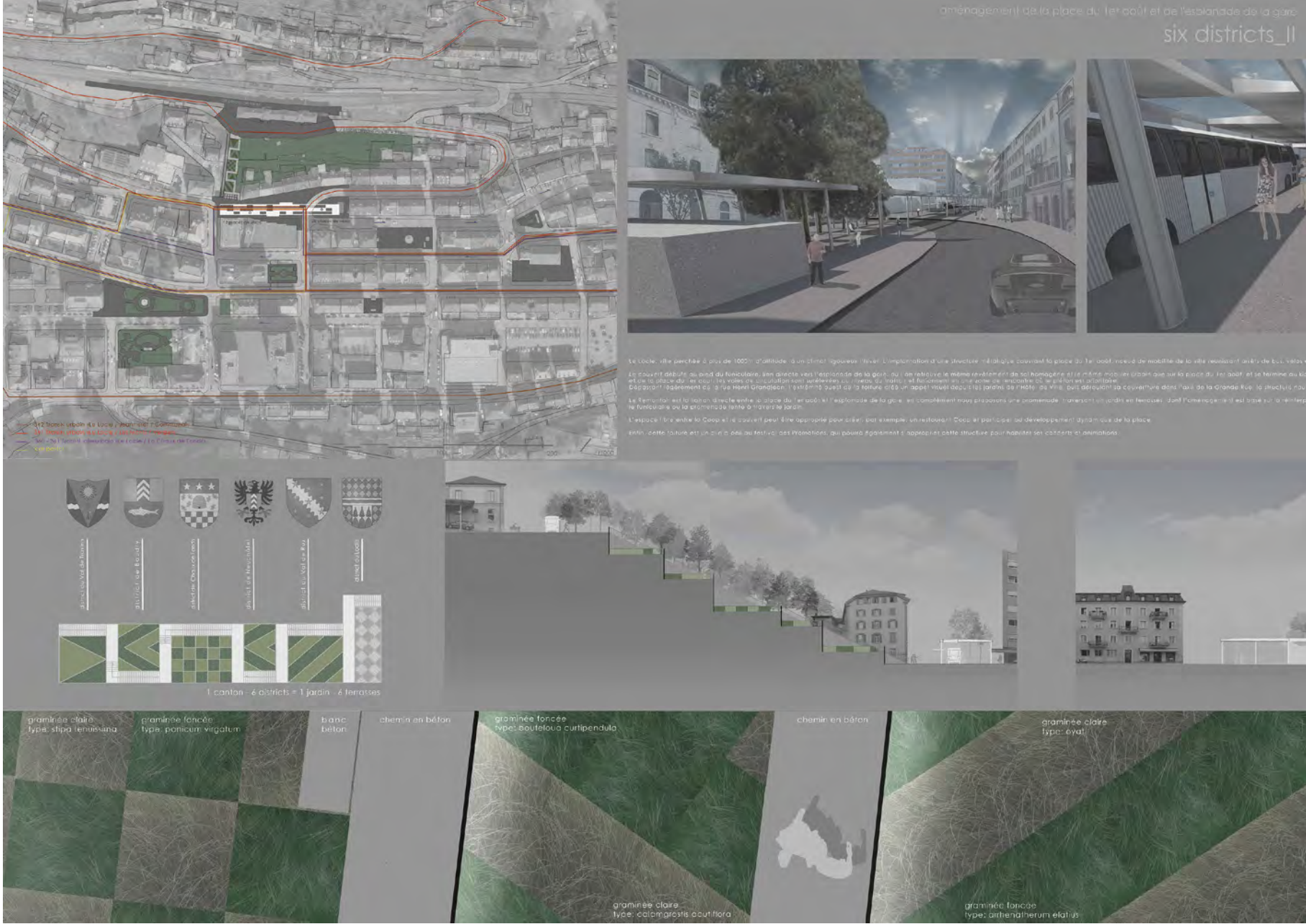
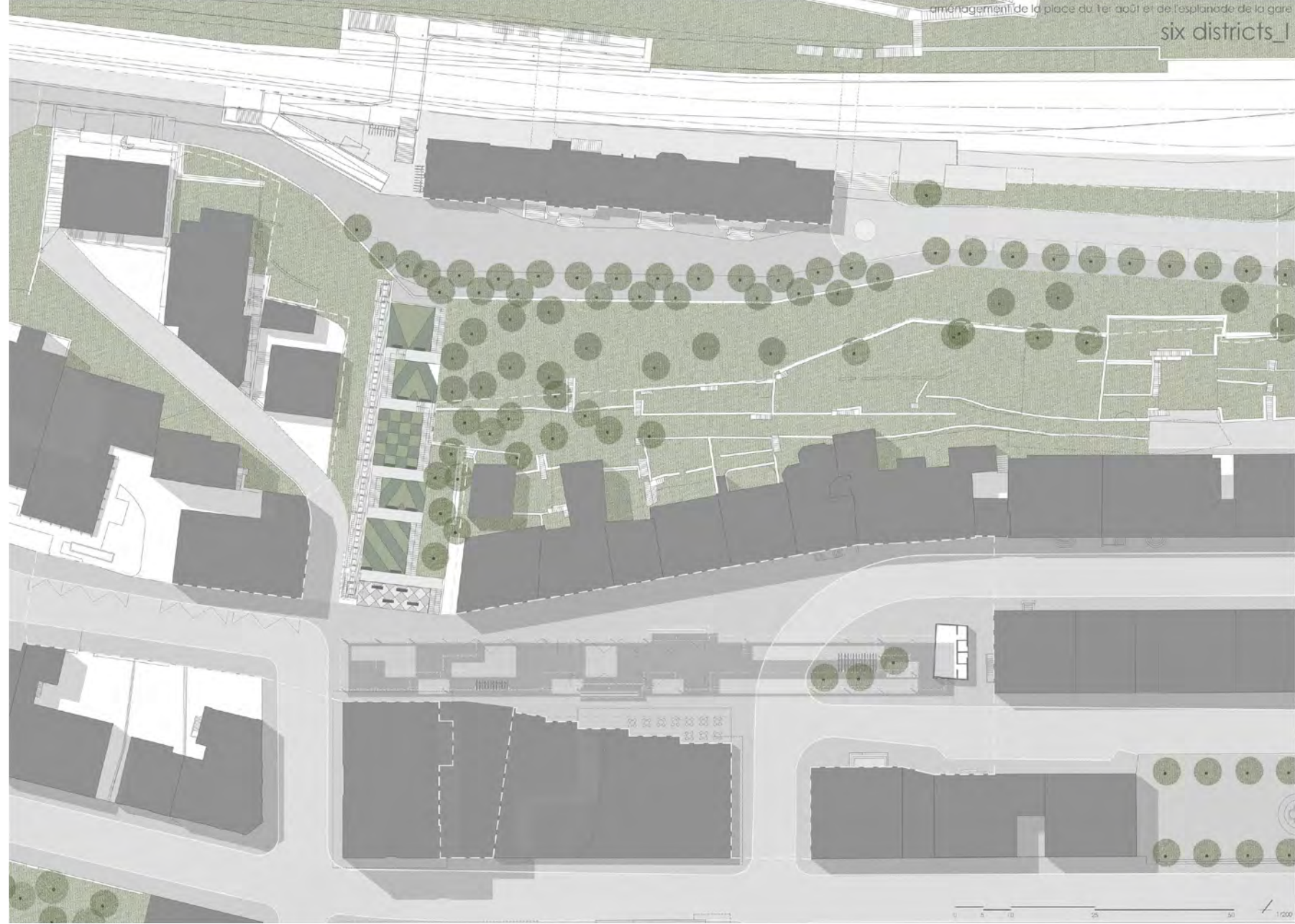
La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

La gare routière, au fil du temps
Ce projet vise à améliorer l'expérience des voyageurs, en créant un espace public de qualité, qui sera le cœur de la place. Il sera conçu pour accueillir des événements, des manifestations, et des activités de loisir.

Plan de situation 1:1000



Plan de situation 1:200





STRATIGRAPHIE - Le Locle - Concours Place du 1er Août



STRATIGRAPHIE - Le Lode - Concours Place du 1er Août



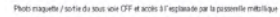
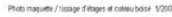
En associant les lms de chaîne (Normonville, Semmer, passage inférieur) avec les lms de trasse (coteau, rail, gare), le projet s'applique à rendre manifeste les éléments qui existent déjà !



Aménagements

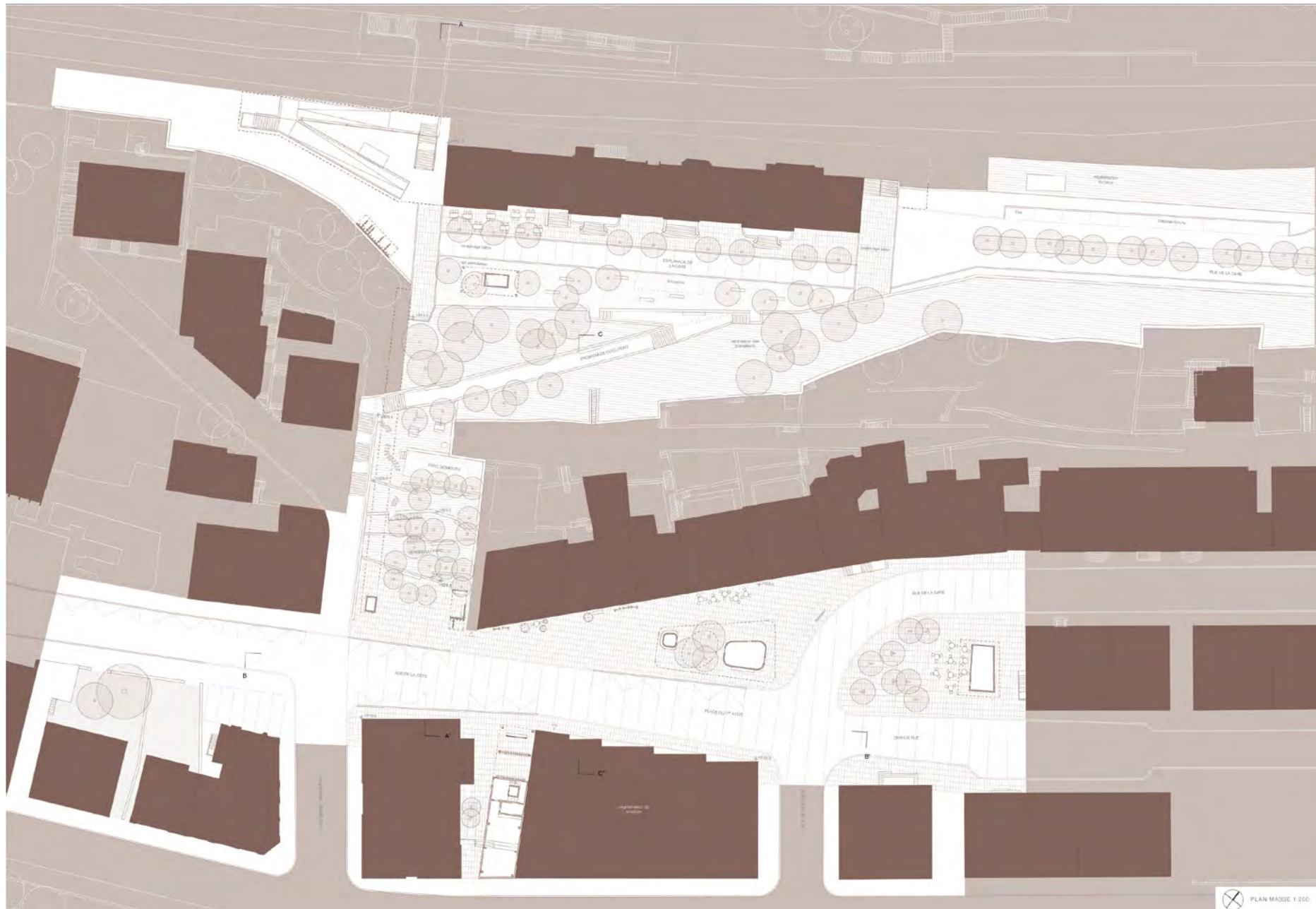
muret existant

muret à construire



qu'un très bon volume intéressant pour l'espace public. C'est par conséquent naturellement que l'espace piéton s'y dilate, proposant un espace génèreux de diambulation qui permet le prolongement des commerces et offre un lieu d'attente agréable et fonctionnel.







viser
entre trame horlogère et tissu ancien



La trame simple et rationnelle des rues et trottoirs, caractéristique de l'urbanisme horloger du Lode, le tissu ancien, qui suit le relief, le projet se situe à la rencontre de ces géométries, typé avec des charnières à les révéler et à s'insérer dans l'évidence du tissu urbain du Lode.

viser
un couvert à la croisée des rues



A l'est, un couvert au gabarit générique d'un immeuble, termine la Grand-Rue et la rue de la Gare, dans le respect des alignements bâtis. Au nord, un trottoir élève le long des façades de la ville ancienne. Au sud, les bâtiments commerciaux sont réalignés dans la trame horlogère.

viser
les places de la gare



L'aménagement cherche à créer une porosité forte entre la gare ferroviaire - du haut - et la gare routière - du bas - : le traitement du sol, le choix des arbres et d'un mobilier identiques dessinent des places de gare cohérentes et identifiables comme un tout fonctionnel, tout en respectant leur identité propre. L'ensemble cherche à créer une place urbaine nouvelle et fluide, une porte de ville sur deux niveaux reliés par des jardins et un funiculaire. Deux salles d'attente extérieures.

viser
les places du Lode



Au Lode, chaque place publique joue un rôle qui lui est propre : la centralité et la convivialité (Marché, l'intimité et le repos (temple), le jardin et la fête (à l'été-de-Vie), le jeu (Cité). La place du 1^{er} Août complète l'offre : cette salle d'attente en plein air avec abri peut devenir place de fêtes et de concert, avec un couvert aux usages multiples. La place de la gare devient une promenade bévoïre sous les tilleuls.

viser
des jardins dans la pente



Entre la gare ferroviaire et la gare routière, des jardins en terrasses organisent le site. Murs, escaliers, grands arbres majeurs sont conservés et mis en valeur. Des vues sur la ville sont dégagées, des placettes équipées de bancs sont créées.

viser
des trottoirs-quais



Les quais de la gare routière sont regroupés de part et d'autre du funiculaire : quatre quais place du 1^{er} Août, trois quais rue de la Côte, un quai rue Grandjean. Comme dans des nombreuses gares routières, le premier bus arrivant se positionne en tête de quai. Les voyageurs sont informés par panneau lumineux du quai où se trouve leur bus ou leur train. Le départ de chaque bus est indépendant des autres bus arrivés (voir la fiche technique annexée).

coupe en élévation : place de la gare - place du 1^{er} Août - AA' - 1/200^e



coupe en élévation : place de la gare, perc. Sidmouth, place du 1^{er} Août - BB' - 1/200^e



coupe en élévation : la place du 1^{er} Août - CC' - 1/200^e

