

Lai vâdye vâdaise

IMPLANTATION

Avec son implantation judicieuse, la nouvelle passerelle permet de franchir les voies ferrées entre le nord et le sud, tout en permettant une bonne liaison avec le projet de développement urbain en cours « Gare Sud ». Par sa finesse et sa légèreté, le pont s'insère discrètement dans le paysage urbain delémontain, sans aucune prétention ostentatoire.

Au nord, l'ouvrage s'implante par-dessus les butoirs existants des lignes de garage adjacentes au quai 1, minimisant ainsi les espaces résiduels non exploités. Dépassant légèrement l'alignement des bâtiments de la gare, il marque sa présence afin d'indiquer le chemin aux passants qui désireraient se rendre au sud des voies ferrées. Tournant autour d'un ascenseur, un escalier en colimaçon, à caractère public par sa largeur et sa forme libre, invite les usagers à monter sur l'ouvrage. Afin d'avoir une forte relation avec la place de la Poste, cette circulation verticale se place entre le bâtiment adjacent et la passerelle. Une fontaine à eau potable prend place proche du départ de la cage d'escaliers, afin de permettre aux passants de se déshydrater avant la traversée. La rampe d'accès destinée aux cyclistes prend naissance dans la zone de rencontre à l'ouest du site. Les espaces résiduels sous la rampe permettent d'intégrer différents services pour les cyclistes, comme des places de stationnement pour les vélos, des bornes de recharges pour les vélos électriques, ainsi qu'un service de « bike sharing » (location de vélos électriques).

Au sud, le pont surplombe le giratoire et prend fin entre la route et le bâtiment adjacent. La circulation verticale reprend le même principe qu'au nord. Son emplacement permet le dégagement d'une petite place liant l'arrêt de bus, l'accès à la passerelle, l'entrée du bâtiment adjacent et l'accès au parking de véhicules. Lorsque le quartier « Gare Sud » sera construit et que les besoins en location de véhicules auront augmenté, un service de « Car sharing » pourrait également être proposé sur ce parking. Le service de « P+Rail » sur le parking à côté du sous-voie existant complémente les services proposés aux abords de la gare CFF. Tout comme au nord, les services de stationnement de vélos, les bornes pour vélos électriques ainsi que les bornes de location de vélos occuperont les espaces résiduels sous la rampe.

En contraste avec le passage sous-voie réalisé par Renato Salvi, qui possède une faible hauteur sous plafond, la passerelle se veut très ouverte. Cela lui donne d'une part cette légèreté très appréciée dans le contexte urbain et d'autre part, une grande possibilité d'ouverture sur le paysage ferroviaire pour les usagers.

PARCOURS ARCHITECTURAL ET CIRCULATION

Grâce au système structurel choisi, la traversée du pont offre un parcours architectural de qualité. En effet, les « vagues » formées par la structure permettent de séparer physiquement la piste cyclable de la voie piétonne, tout en permettant une transparence et une liaison par les ouvertures. En longeant le pont, la structure nous permet de découvrir le paysage lentement par des séquences d'éléments fermés et ouverts. Le piéton ne peut lire que la partie est du paysage lorsqu'il marche à côté d'un élément plein et découvre lentement et de manière progressive la partie ouest du paysage delémontain lorsqu'il passe à côté d'une ouverture. Les rampes et les circulations verticales des extrémités se rejoignent des deux côtés en un espace plus ouvert permettant aux cyclistes de se reposer sans perturber le trafic, après avoir emprunté la rampe. Ces espaces permettent aussi aux cyclistes qui empruntent l'ascenseur d'avoir un espace où ils peuvent mettre leur casque et enfourcher leur vélo. Ces espaces offrent également un lieu de rencontre au départ et à la fin du pont pour tous les usagers. La placette du nord est légèrement plus généreuse et permet d'offrir un petit belvédère sur la place de la Poste. Les ascenseurs sont prévus de sorte à pouvoir entrer d'un côté et sortir de l'autre, ainsi ils sont parfaitement adaptés à l'usage des cyclistes et des personnes à mobilité réduite. Le parcours du pont est agrémenté de mobilier urbain permettant aux passants de faire une petite pause lors de leur traversée. Ce mobilier urbain est imaginé en bois et pourrait être développé lors d'un projet participatif.

MATERIALIZATION ET ATMOSPHERE

Les mains courantes et le mobilier urbain, éléments composants le pont qui sont en relation avec le touché, sont imaginés en épice afin d'offrir une certaine sensation agréable et chaude lors de l'utilisation. Le revêtement du plafond couvrant la passerelle est également composé de lames d'épicéa, ce qui crée une atmosphère rassurante lors de la traversée. Ces lames de bois ajourées permettent également l'intégration de luminaires. La teinte brune jaunâtre du bois crée une composition intéressante avec la teinte de la place de la Poste et le bâtiment adjacent au pont sur le côté nord. Les autres éléments constituant le pont sont en métal, ce qui permet la réflexion du paysage et une finesse des éléments. Grâce à la répétition presque infinie des barreaux qui composent la balustrade, les barrières se lisent comme de longs éléments horizontaux très fins. La toiture de la passerelle et les éléments de protection contre les lignes électriques des chemins de fer sont remplis de panneaux photovoltaïques permettant d'alimenter les luminaires du pont, ainsi que les stations de recharges pour les voitures et vélos électriques.

Les cages d'ascenseur en béton sont couronnées par une structure métallique avec un remplissage en briques de verre. La nuit, elles sont illuminées et font office de lanternes indicatrices des deux accès au vert.

Les circulations verticales permettant de relier les quais intermédiaires à la passerelle ainsi que les rampes sont totalement indépendantes de la structure du pont et peuvent être déplacées à tout moment ou être construites lors d'une étape future.

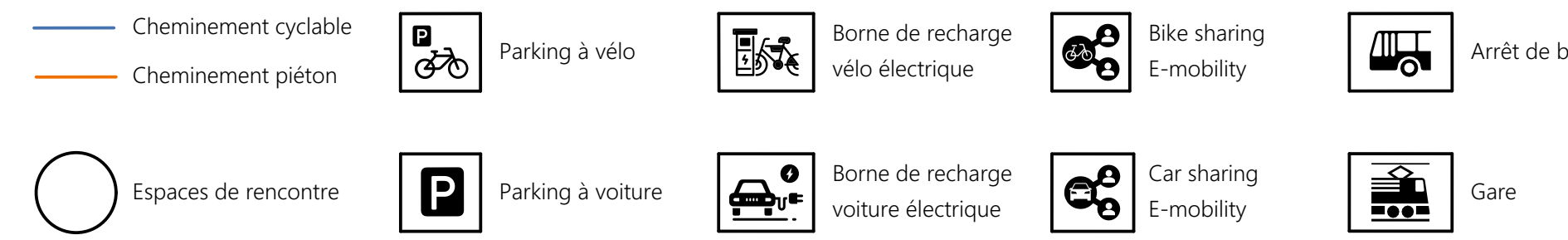
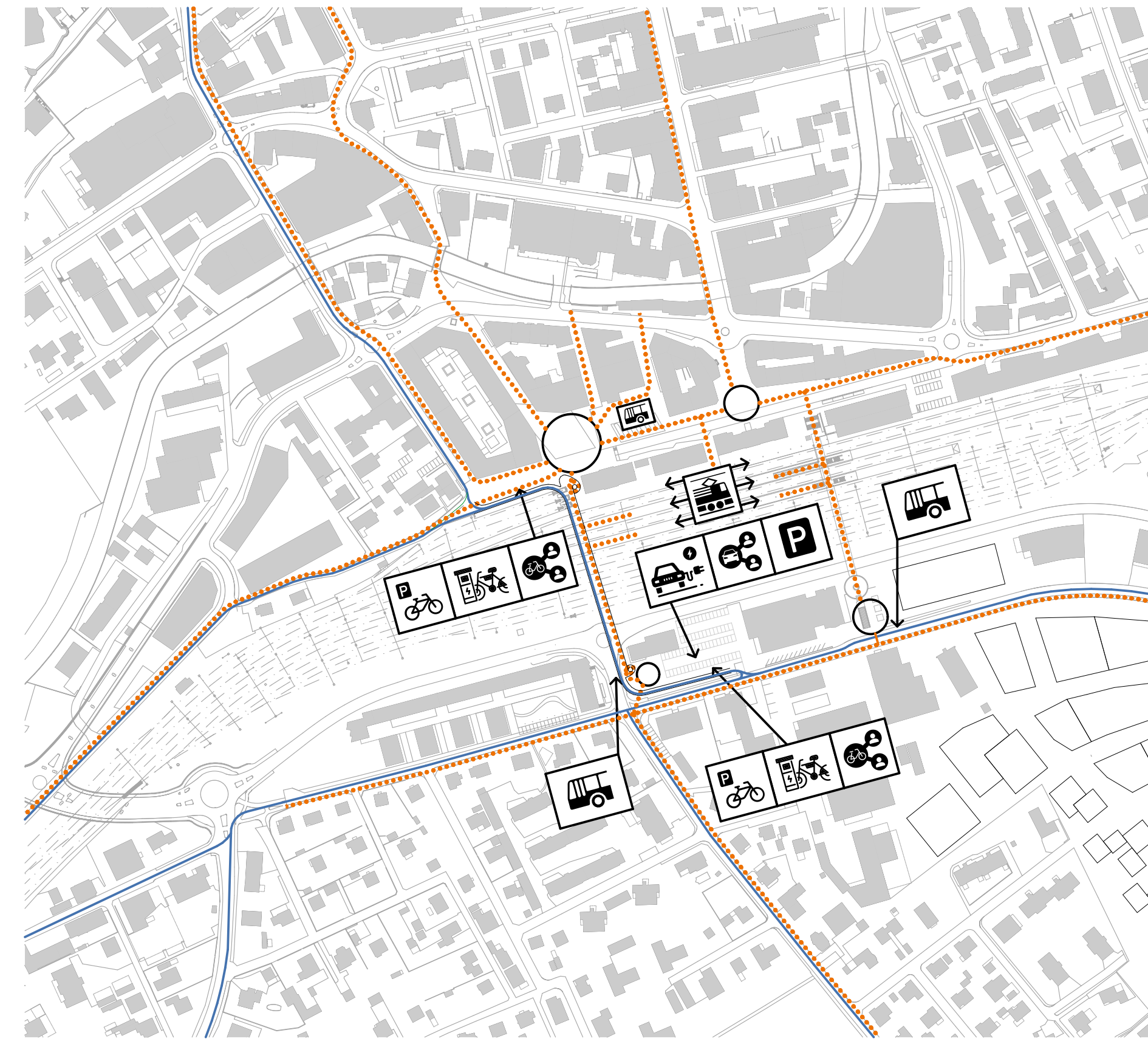
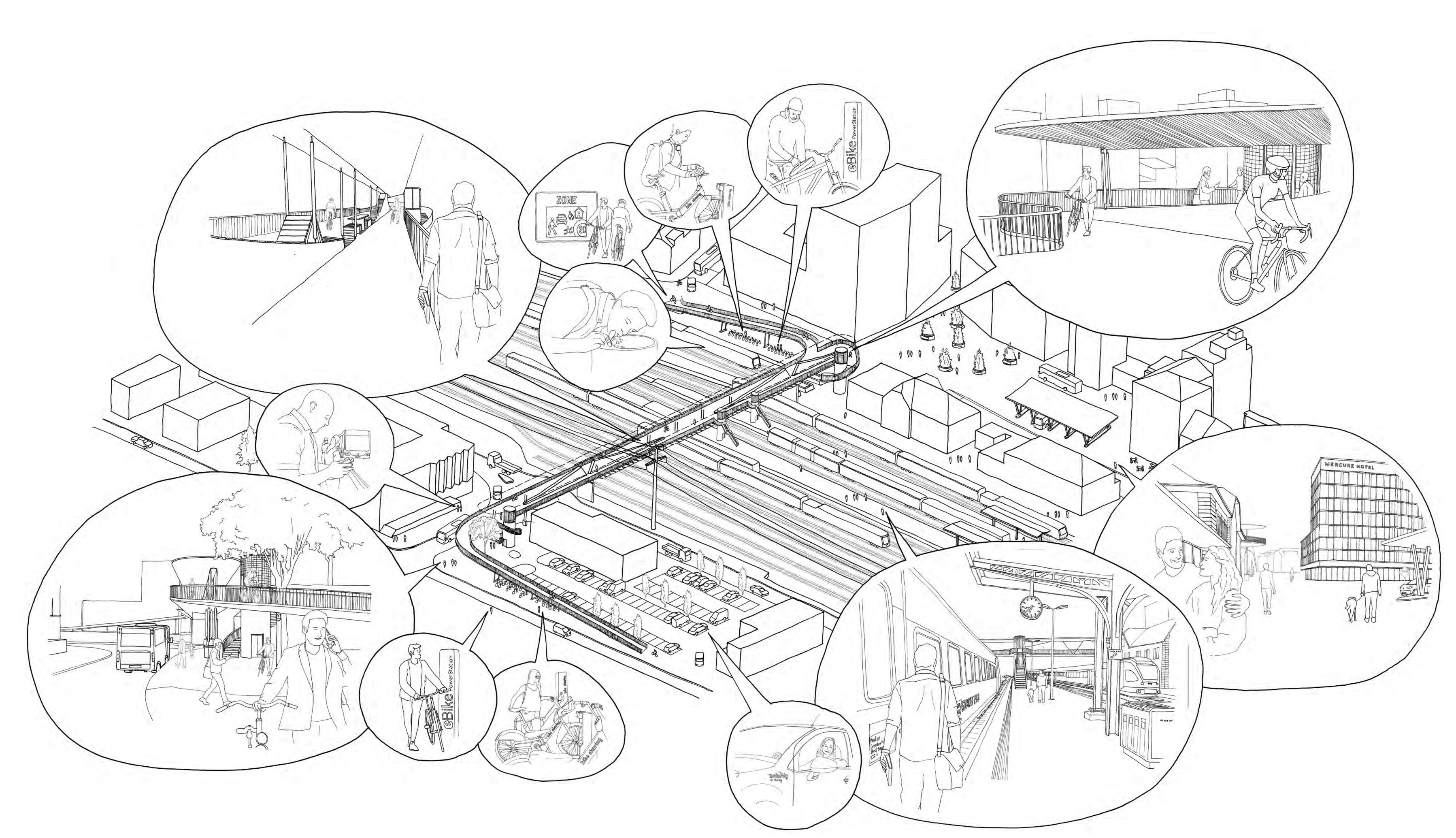


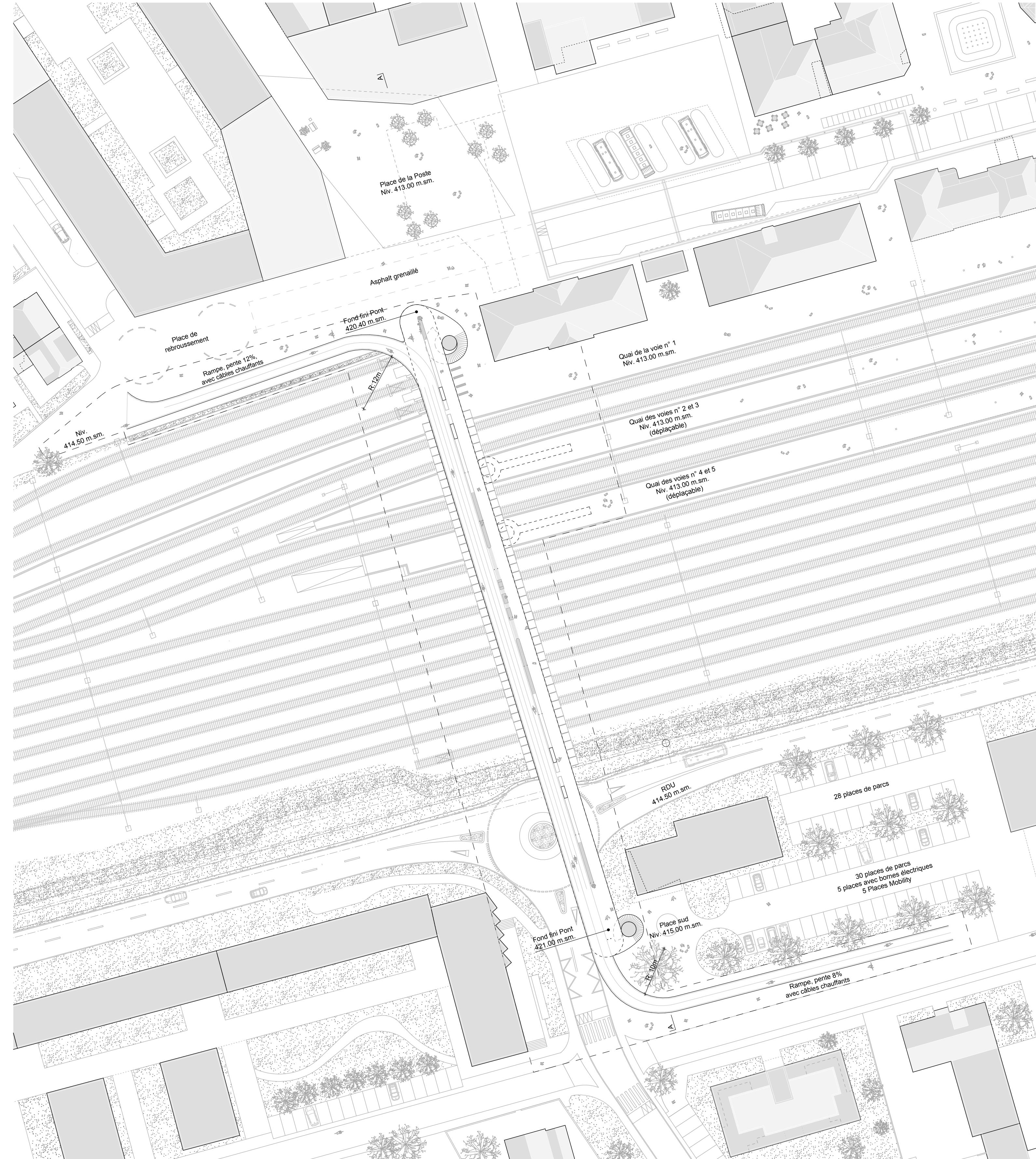
Schéma de circulation et services



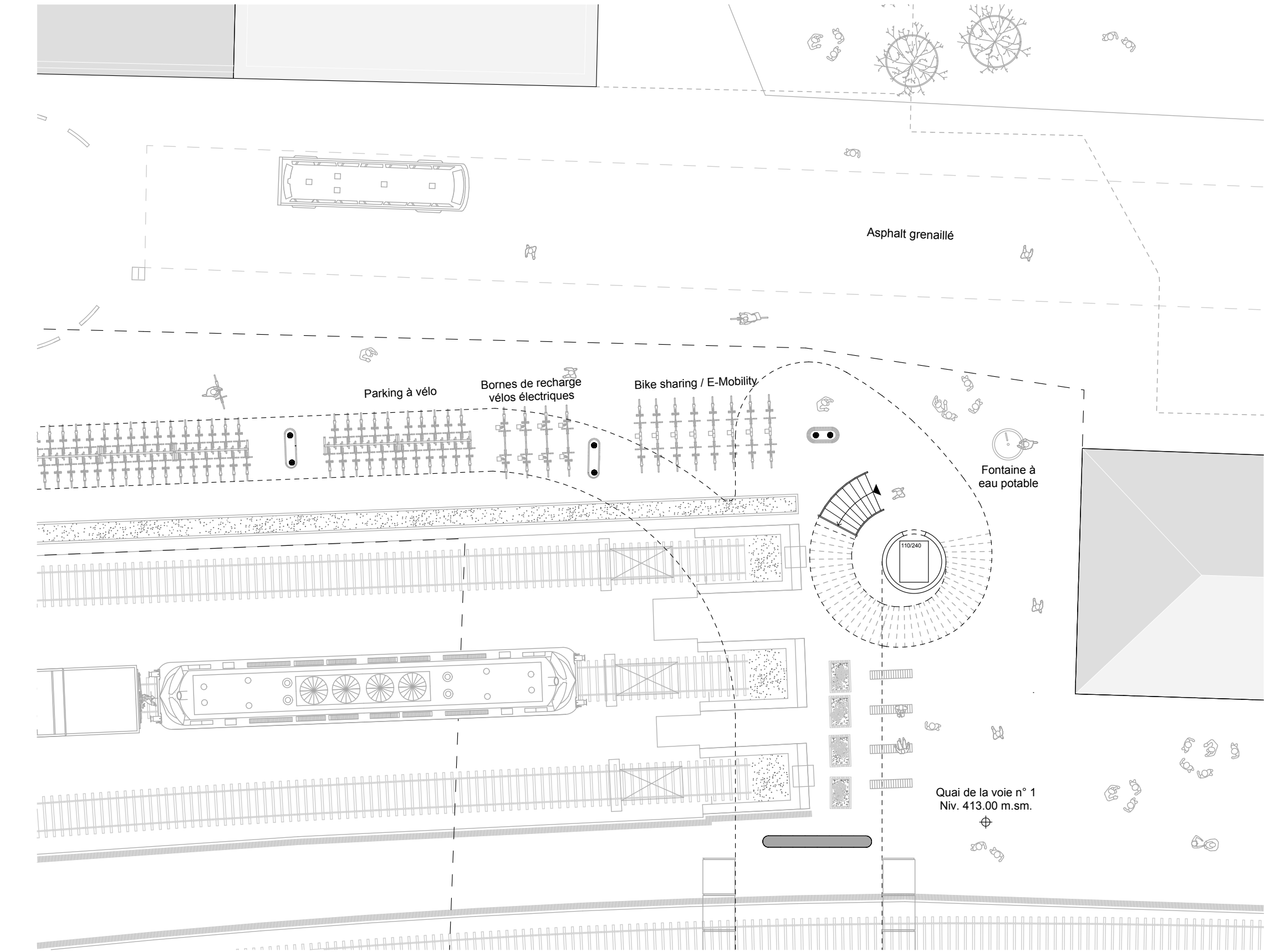
Axonométrie



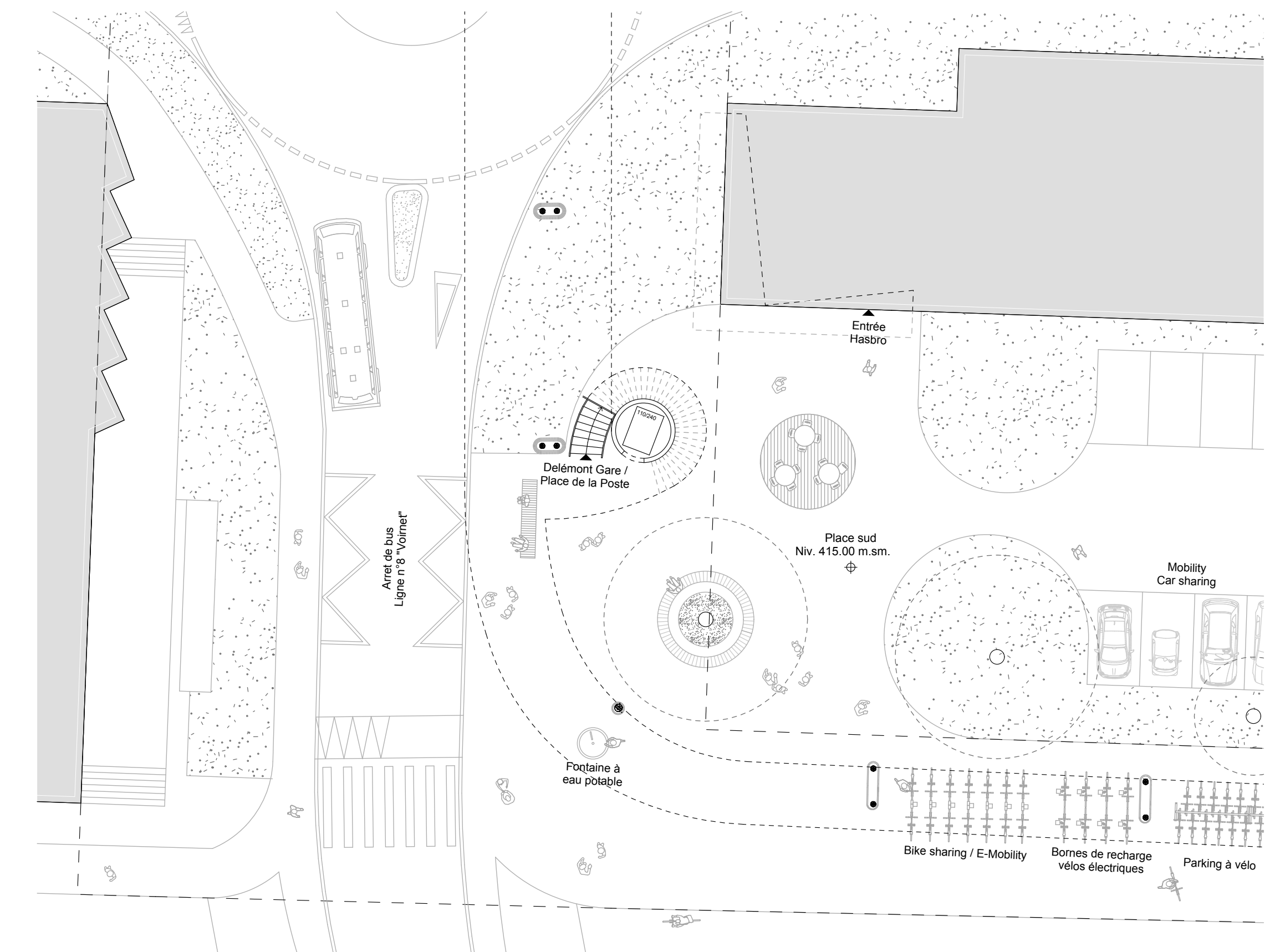
Image de l'arrivée nord



Plan de situation 1:500



Arrivée nord 1:200



Arrivée nord 1:200

