



© 2022 — ATB/MPAIC/D21

CONCOURS DE PROJETS D'ARCHITECTURE ET
D'INGÉNIERIE À UN DEGRÉ EN PROCÉDURE OUVERTE

CONDUISANT

**AU REMPLACEMENT DE LA PASSERELLE RELIANT LE
CENTRE-VILLE AU SECTEUR «GARE SUD» À DELÉMONT**

RAPPORT DU JURY
DOCUMENT #20

Delémont, le 10 janvier 2023



TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction	
1.1	Contexte et origines du projet de remplacement	5
1.2	Maître d'ouvrage	5
1.3	Organisateur	5
2	Extraits du cahier des charges de la procédure	
2.1	Procédure du concours	6
2.2	Bases juridiques	6
2.3	Équipe pluridisciplinaire de mandataires	6
2.4	Conditions de participation	7
2.5	Critères d'appréciation	8
2.6	Composition du Jury	8
2.7	Programme	9
3	Examen préalable	
3.1	Inscriptions, délais et dossiers rendus	15
3.2	Séance d'examen préalable	19
4	Jugement	
4.1	Déroulement	19
4.2	Projets retenus pour la planche des prix	21
4.3	Classement	22
4.4	Planche des prix	22
4.5	Recommandations du Jury	22
4.6	Approbation et signatures	23
4.7	Levée de l'anonymat	24

ANNEXES

Projets classés	27
Projets non-classés	38



© 2022 — ATB/MPAIC/D21

1 INTRODUCTION

Contexte et origines du projet de remplacement

1.1

Les possibilités de franchissement des voies ferrées entre le Nord et le Sud de la ville sont aujourd'hui peu confortables, mal sécurisées et insuffisantes pour les cyclistes en particulier, qui doivent emprunter la route de distribution urbaine (ci-après RDU) ou le sous-voies CFF, ce dernier étant inadapté pour les vélos (trop étroit, rampes dangereuses, conflits avec les piétons, ascenseurs trop petits). De plus, la passerelle existante est en mauvais état et doit être assainie dans les 5 ans au plus tard. Elle ne propose que des escaliers, est très étroite et mal sécurisée.

La structure existante sera démontée et la nouvelle construction sera déplacée dans un axe plus favorable. Ce remplacement se justifie d'autant plus que des développements importants sont [réalisés,] en cours ou prévus au Nord et au Sud des voies ferrées: projet Poste Immobilier et futures constructions dans le secteur «Gare Sud» en lien avec le concours d'idées en urbanisme [...].

La passerelle s'inscrit dans un ensemble de mesures visant à renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs et plus généralement l'accès entre le Nord de la ville et le territoire de confluence de l'agglomération, notamment le secteur «Gare Sud» dans le cas présent, conformément au Plan directeur localisé «Gare Sud». [...].

Maître d'ouvrage (MO)

1.2



Municipalité de Delémont

Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics

1, route de Bâle

2800 Delémont

Organisateur

1.3



Antoine Voisard

Architecte EPF SIA REG-A, urbaniste FSU et consultant indépendant

18, rue Pierre-Péquignat

2900 Porrentruy

m. +41 78 649 89 66

passerelle@pp18.ch

2 EXTRAITS DU CAHIER DES CHARGES DU CONCOURS

Procédure du concours

2.1

Il s'agit d'un concours de projets à un degré en procédure ouverte. Il est conforme à la loi fédérale sur les marchés publics (LMP, RS 172.056.1) et à l'ordonnance sur les marchés publics (OMP, RS 172.056.11). Le concours est assujéti aux accords sur les marchés publics du GATT/OMC (AMP) (RS 0.632.231.422), à l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) et à la loi cantonale sur les marchés publics (RSJU 174.1) et son ordonnance (RSJU 174.11). Le règlement SIA 142 (édition 2009 et les directives complémentaires) s'applique de manière subsidiaire aux dispositions légales précitées.

Bases juridiques

2.2

Le présent concours se réfère notamment aux prescriptions officielles qui suivent:

Internationales

- Accord sur les marchés publics (AMP) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC/WTO) du 15.04.1994 et annexes concernant la Suisse.

Nationales

- Loi fédérale sur le marché intérieur (LMI) du 06.10.1995;
- Loi fédérale sur les marchés publics (LMP) du 16.12.1994;
- Ordonnance sur les marchés publics (OMP) du 11.12.1995;
- Accord intercantonal révisé sur les marchés publics (AIMP) du 15.03.2001.

Cantoniales

rsju.jura.ch

- Loi cantonale sur les marchés publics (LMPJU) du 21.10.1998 (RSJU 174.1);
- Ordonnance cantonale concernant l'adjudication des marchés publics (OAMPJU) du 04.04.2006 (RSJU 174.11).

Communales

<http://www.delemont.ch/fr/Administration/Urbanisme-environnement-travaux-publics-UETP/Amenagement-local.html>

- Conception directrice du 14.07.2016;
- Plan directeur communal du 14.07.2016;
- Plan d'aménagement local du 12.09.2017.

Équipe pluridisciplinaire de mandataires

2.3

La constitution d'une équipe pluridisciplinaire de mandataires est requise lors de cette procédure. Le bureau d'ingénieur en est le pilote.

Le pool devra être constitué, au minimum, des compétences spécialisées suivantes:

- Génie civil;
- Architecture.

L'association de deux bureaux pour les prestations usuelles et celles de «Direction des travaux» est autorisée pour autant qu'un seul pilote soit désigné pour l'ensemble de l'opération.

D'autres spécialistes jugé-e-s utiles pour compléter une équipe, par exemple un-e spécialiste en mobilité douce, un-e urbaniste ou un-e architecte-

paysagiste, sont envisageables, mais ne seront toutefois pas admis d'office dans l'équipe pluridisciplinaire adjudicataire. La formation d'une équipe pluridisciplinaire avec des mandataires supplémentaires se fait sur une base volontaire. Dans le cas où le Jury remarque une contribution de qualité exceptionnelle, il le saluera dans le rapport. De cette manière, les conditions sont remplies pour que les mandataires volontaires de l'équipe concernée puissent être mandatés directement, à condition qu'ils répondent aux exigences des marchés publics, en particulier le paiement des impôts et des cotisations sociales exigibles ainsi que le respect des conventions collectives de travail.

Un bureau membre d'une équipe pluridisciplinaire ne peut faire partie d'une autre équipe, sous peine d'élimination des deux équipes candidates.

Conditions de participation

2.4

Le concours est ouvert aux groupements d'ingénieur-e-s et d'architectes établi-e-s en Suisse ou dans un état signataire de l'accord OMC sur les marchés publics qui offre la réciprocité aux mandataires suisses, pour autant qu'elles/ils remplissent, chacun-e, l'une des conditions suivantes:

Ingénieur-e-s

- Être au bénéfice, à la date de l'inscription, du diplôme des filières de génie civil des Écoles polytechniques fédérales de Lausanne ou de Zurich (EPF), ou des Hautes écoles spécialisées (HES/ETS), ou un diplôme étranger reconnu équivalent;
- Être inscrit-e, à la date de l'inscription, au Registre des ingénieur-e-s REG-A ou REG-B de la Fondation suisse du registre des ingénieur-e-s, des architectes et des technicien-ne-s (www.reg.ch), ou à un registre officiel professionnel étranger équivalent.

Architectes

- Être au bénéfice, à la date de l'inscription, du diplôme de l'Institut d'architecture de l'Université de Genève (IAUG/EAUG), de l'Académie d'architecture de Mendrisio, des filières d'architectes des Écoles polytechniques fédérales de Lausanne ou de Zurich (EPF), ou des Hautes écoles spécialisées (HES/ETS), ou un diplôme étranger reconnu équivalent;
- Être inscrit-e, à la date de l'inscription, au Registre des architectes REG-A ou REG-B de la Fondation suisse du registre des ingénieur-e-s, des architectes et des technicien-ne-s (www.reg.ch), ou à un registre officiel professionnel étranger équivalent.

Le cas échéant, les ingénieur-e-s ou architectes au bénéfice d'un diplôme étranger ou inscrit-e-s sur un registre professionnel étranger devront pouvoir apporter à la première réquisition la preuve de l'équivalence de leurs qualifications par rapport aux exigences suisses.

Un-e employé-e peut participer à la procédure et au concours si son employeuse/-eur l'y autorise et ne participe pas elle/lui-même au concours, comme concurrent-e, expert-e ou membre du Jury. L'autorisation signée de l'employeuse/eur devra être annexée à l'inscription.

Incompatibilité (préimplication)

Sous réserve de la décision prise par le MO de les exclure d'office de la procédure, la personne ou le bureau qui a réalisé une prestation particulière,

avant le lancement du concours, peut y participer pour autant que cette prestation:

- ait été limitée dans le temps et/ou achevée au moment du lancement de la procédure;
- n'ait pas touché à l'organisation de la procédure ou le programme du concours;
- n'ait pas été comprise dans le marché mis en concurrence (expertise, étude de faisabilité, étude d'impact);
- soit une étude de faisabilité remise avec le présent cahier des charges.

Liste des personnes ou bureaux préimpliqué-e-s qui ont été autorisé-e-s à participer à la procédure selon les conditions précitées:

- Bureau d'ingénieurs ATB SA à Delémont qui a établi des études de faisabilité.

Critères d'appréciation

2.5

Les critères d'appréciation sont à considérer avec le contenu du programme. L'ordre de citation des critères ne correspond pas à une pondération. Le Jury procède au classement général sur la base des critères d'évaluation exposés:

- Les qualités urbanistiques et paysagères
- Les qualités architecturales et fonctionnelles
- La prise en compte de la mobilité douce
- Le respect du programme
- Le respect des principes de durabilité
- L'économie générale et la faisabilité du projet
- La modularité et la flexibilité

Composition du Jury

2.6

Le Jury est composé comme suit:

Membres professionnel-le-s	Jean-Jacques Reber, ingénieur EPF SIA, représentant des CFF (président) Prof. Natalie Plagaro Cowee, architecte ETSAM SIA REG-A Fanny Novoa-Gilliéron, ingénieure HES SIA REG-A Hubert Jaquier, urbaniste FSU SIA, urbaniste communal chef du service UETP
Membre non-professionnel	Emmanuel Koller, conseiller communal, chef du département UETP (vice-président)
Suppléant-e-s	Pascale Pacozzi, architecte EPFL REG-A, urbaniste REG-A Cédric Neukomm, ingénieur communal ETS UTS, ingénieur communal chef de section TP
Experts	Éric Lorenzo, ingénieur en transports, Section cantonale de la mobilité et des transports Steven Quiquerez, urbaniste FSU, urbaniste communal-adjoint UETP Claude-Alain Baume, Pro Vélo Suisse, [spécialiste mobilité douce, rapporteur du Groupe d'accompagnement]

Secrétaire

Antoine Voisard, architecte EPF SIA REG-A, urbaniste FSU et consultant indépendant

Le MO se réserve la possibilité de solliciter des spécialistes-conseils selon les besoins. Cas échéant, il fera en sorte de choisir des spécialistes-conseils qui ne se trouvent pas en conflit d'intérêts avec un-e des concurrent-e-s.

Groupe d'accompagnement

2.6.1

Un Groupe d'accompagnement a été constitué en amont du lancement concours. Il regroupe les intérêts qui pourraient être touchés par le remplacement de l'infrastructure en question (p. ex. Pro Vélo Suisse, Association transports et environnement (ATE), Pro Infirmis, Fédération suisse des aveugles et malvoyants (FSA), etc.). Le Groupe d'accompagnement est composé des personnes suivantes:

- Claude-Alain Baume, Pro Vélo Suisse
- Jean-Marc Comment, ATE
- Luc Bron, Pro Infirmis
- Jude Schindelholz, Conseiller de ville, membre de la commission d'urbanisme
- Denis Barthoulot, Service cantonal des infrastructures

Le Groupe d'accompagnement ne prend pas part au jugement.

Fonctionnement

2.6.2

Le Groupe d'accompagnement est assisté par le secrétaire du Jury.

Comme exigé par l'art. 10.4 du règlement SIA 142, la majorité des membres du Jury sont des professionnel-le-s dont la moitié au moins sont indépendant-e-s du MO. Les suppléant-e-s peuvent participer à toutes les séances et, si elles/ils ne sont pas appelé-e-s à remplacer un membre du Jury, ont une voix consultative. Les spécialistes-conseils, le Groupe d'accompagnement et le secrétaire ont une voix consultative.

Programme

2.7

Les possibilités de franchissement des voies ferrées entre le Nord et le Sud de la ville sont aujourd'hui insuffisantes pour les cyclistes, qui doivent emprunter la RDU ou le sous-voies CFF, ce dernier étant inadapté pour les cyclistes (trop étroit, rampes peu confortables, voire dangereuses, conflits avec les piétons, ascenseurs trop petits, etc.). De plus, la passerelle existante devient vétuste et ne propose que des escaliers.

La mesure du projet d'agglomération vise à supprimer la passerelle existante et à en aménager une nouvelle sur l'axe «Îlot Poste» – Voirnet pour davantage de cohérence en matière d'urbanisme et de transports (liaison entre la gare routière et les futurs secteurs de développement de la Poste et de «Gare Sud»). Elle sera accessible aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite.

La nouvelle passerelle en s'approchant des quais CFF rend leur desserte possible et souhaitable. Contrairement à ce qui est prévu au niveau du projet d'agglomération, une largeur de 6.0 m est requise afin d'assurer le confort et la cohabitation des divers usagers. La longueur totale de l'ouvrage est de l'ordre de 140.0 m. Les matériaux ainsi que le nombre des possibilités

d'accès au niveau de la passerelle sont laissés à l'appréciation des participant-e-s (escaliers, rampes, ascenseurs) dans la présente procédure.

Des adaptations des lignes électriques CFF seront nécessaires, mais le projet doit tendre à les minimiser.

Convoi exceptionnel
et OPAM

2.7.1

La nouvelle passerelle enjambe deux installations soumises à l'OPAM selon le plan directeur cantonal:

- la RDU est une route de grand transit qui peut être utilisée pour le transport ou le transbordement de marchandises dangereuses;
- il en va de même pour l'installation ferroviaire qui doit être considérée dans son ensemble. La voie 12 est en particulier utilisée par Alcosuisse SA.

La RDU doit en outre permettre le passage de convois exceptionnels. De ce fait, le gabarit d'espace libre à respecter est de 5.50 m en tous points de la chaussée (giratoire compris).

Les projets ne doivent pas compromettre les conditions d'exploitation d'une manière ou d'une autre.

Trafic

2.7.2

La passerelle doit assurer des liaisons accessibles, sécurisées et efficaces permettant le passage d'une destination à une autre. Elles peuvent cependant aussi évoquer et favoriser des aspects plus ludiques (notamment pour les enfants), la rencontre, la flânerie, le repos, voire la contemplation tout en garantissant la fluidité fonctionnelle du trafic attendu.

Géométrie de l'ouvrage

2.7.3

La passerelle devrait idéalement pouvoir être franchie facilement par tous types de cycles, sans devoir poser le pied. Le franchissement ne doit pas être entravé par des aménagements éventuellement ludiques, de rencontre ou de flânerie. La conception de l'ensemble doit garantir que l'infrastructure ne se transforme en «skatepark» ou en piste de «longboard».

Les mesures ci-dessous doivent être garanties sur l'ensemble de l'ouvrage à réaliser:

- Largeur minimale de la passerelle: 6.0 m (2R sens aller 2.0 m + 2R sens retour 2.0 m + P/PMR 2.0 m);
- Largeur minimale des rampes d'accès bidirectionnelles pour les cycles: 3.0 m;
- Rayons de raccordement des rampes pour les cycles: 10.0 m (convexe et concave);
- Pente maximale des rampes pour les cycles: 12% couverte (non couverte jusqu'à 6%);
- Hauteur minimale d'une allée de circulation: 2.2 m;
- Largeur de volée d'escaliers: 1.5 m;
- Dimensions minimales d'une cabine d'ascenseur: 2.0 m (profondeur), 1.1 m (largeur);
- Surface minimale de manœuvre devant les ascenseurs (fig.16 VSS 640 075): 2.4 m (profondeur), 3.8 m (largeur).

Une couverture de la passerelle est souhaitée au stade du concours afin de garantir un confort optimal d'utilisation en été comme en hiver. Elle doit être conçue de manière à être compatible avec la pose d'une centrale photovoltaïque rapportée à terme.

La géométrie de l'ouvrage doit, en tous points, garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, y compris l'accès aux quais, ainsi qu'une bonne visibilité, en particulier dans les éventuels angles de l'ouvrage, afin de minimiser les risques de collisions entre les différents usagers (cycles et piétons).

Hauteur de la passerelle
au-dessus des voies

2.7.4

La hauteur de la passerelle sera donnée par l'espace libre de 6.75 m nécessaire entre le plan de roulement (PDR) — donc le dessus théorique des voies — et le dessous de la passerelle (la valeur de 6.75 m provient du document RTE2012). Le PDR est situé à la cote 412.91 m pour cette zone de la gare de Delémont.

La hauteur de passage est laissée à l'appréciation des équipes candidates. La passerelle ne doit cependant pas impliquer des modifications exagérées des lignes de contacts ou de transports existantes.

Appuis de la passerelle

2.7.5

Les appuis de la passerelle ne pourront pas être implantés dans la zone des voies, car cela pénaliserait tous les développements futurs de la gare. Il est cependant possible de prévoir des piliers sur les quais en respectant les conditions décrites au chapitre «Pilier sur un quai» ci-après.

La position des quais est susceptible d'être adaptée à moyen terme. En effet, dans l'évolution normale des gares, il est régulièrement nécessaire de modifier la géométrie des quais comme c'est le cas actuellement, par exemple, à Lausanne et à Renens. Il n'est donc pas exclu que la gare de Delémont doive suivre la même évolution et la passerelle ne devra pas être un obstacle à ces futures transformations. Il est dès lors impératif que la position des appuis puisse être adaptée à une nouvelle position des quais sans qu'il soit nécessaire de remplacer la passerelle.

À titre d'exemple, si le projet prévoit une pile sur le quai des voies 4/5, il faudra prendre en compte que ce quai pourrait être déplacé en direction du Sud (dans l'idée d'un élargissement des quais) et que la pile reconstruite sur le nouveau quai soutienne la passerelle à un autre endroit. La structure de la passerelle devra donc être capable de remplir sa tâche avec diverses positions d'appuis intermédiaires. Cette contrainte est évidemment très importante pour la conception de la structure.

Accès aux quais

2.7.6

Le projet devra prévoir la possibilité d'un accès aux quais par une volée d'escaliers et un ascenseur. Puisque la géométrie actuelle des quais n'est cependant pas forcément adaptée à l'ajout de ces installations, il sera prévu que les accès soient réalisés éventuellement dans une phase ultérieure. La position d'éventuels futurs quais n'étant pas connue aujourd'hui, le projet devra permettre une accroche des accès qui puisse être déplacée le long de la passerelle en fonction de la future géométrie des quais.

Pilier sur un quai	<p>2.7.7</p> <p>Un pilier peut être placé sur les quais pour autant que la distance entre le bord du pilier et la bordure du quai soit au moins égale à 2.50 m. La largeur des quais est actuellement de 5.44 m pour le quai des voies 2/3 et de 5.88 m pour celui des voies 4/5.</p>
Protection contre les chocs de véhicules ferroviaires	<p>2.7.8</p> <p>Les supports de la passerelle qui sont proches des voies doivent être conçus en prenant en compte le risque d'un choc dû à un véhicule ferroviaire qui aurait déraillé. Les mesures à prendre sont définies dans l'annexe no 1 des dispositions d'exécutions de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF, RS 742.141.11, état au 1er novembre 2020), intitulée «Ouvrages situés à proximité, au-dessus ou au-dessous du chemin de fer». Une passerelle est considérée comme un ouvrage de la classe B. Dans une gare, on part de l'idée qu'il y a ou qu'il y aura un appareil de voie à proximité. On prendra en compte une vitesse de 90 km/h pour les voies 1 et 2, une vitesse de 80 km/h pour les voies 3,4 et 5 et une vitesse de 40 km/h pour toutes les autres voies.</p> <p>Les DE-OCF sont téléchargeables avec le lien suivant:</p> <p>https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/ab-ebv/a2020/ab-ebv-a2020.pdf.download.pdf/DE-OCF.pdf</p>
Végétalisation en toiture	<p>2.7.9</p> <p>Une végétalisation de la toiture de la passerelle n'est pas spécialement souhaitée à cause des nombreux travaux d'entretien supplémentaires qu'elle pourrait engendrer. S'il est tout de même opté pour une toiture végétalisée, on veillera à ce que tant le substrat que les plantes soient compatibles avec la pose d'une centrale photovoltaïque rapportée à terme.</p>
Tracé	<p>2.7.10</p> <p>Le tracé est laissé à l'appréciation des équipes candidates, tout comme la position du dispositif d'accès à la passerelle. Il est demandé que le tracé de la passerelle soit hautement structurant et son insertion dans le contexte existant soit soignée sans être ostentatoire.</p>
Orientation	<p>2.7.11</p> <p>Les installations de ligne de contact sont suspendues à des jougs qui traversent toutes les voies de manière perpendiculaire. Ces installations sont régulièrement renouvelées et risquent donc de changer de position, tout en restant perpendiculaires aux voies.</p> <p>La présence de la passerelle complique les travaux des lignes de contact, car il sera évidemment très difficile de placer un joug sous la passerelle. On limitera donc les zones de conflit en orientant la passerelle perpendiculairement aux voies.</p>
Contraintes particulières	<p>2.7.12</p> <p>L'aménagement de rampes d'accès est laissé à l'appréciation des équipes candidates. S'il est renoncé à réaliser des rampes pour les cycles, alors les cabines d'ascenseurs placées aux deux extrémités de la passerelle doivent être adaptées aux vélos spéciaux (cargo, remorques, etc.). La géométrie</p>

des accès ne doit pas impliquer le déplacement des butoirs existants des lignes de garage adjacentes au quai 1.

Le stationnement des cycles existant le long de la place de la Poste peut être déplacé tant en plan qu'en coupe (le nombre de places existantes est à maintenir dans la mesure du possible).

Dans la dernière version du projet d'accès des Chemins de fer du Jura (CJ) à la gare de Delémont, les convois emprunteront la voie 5. L'accessibilité des quais des voies 1 à 5 doit être garantie dans le projet.

Accès et place de rebroussement

2.7.13

L'accès pour les ayants droit à la rue de la Régie doit être maintenu et le gabarit de passage des transports publics et des véhicules de secours doit être garanti à l'angle de la rue des Texerans et jusqu'à la place de la Poste.

L'extrême Sud de la rue des Texerans doit pouvoir fonctionner comme place de rebroussement pour les véhicules légers qui ne sont pas autorisés à circuler sur la place de la Poste.

Éclairage

2.7.14

Il est attendu des équipes participantes qu'elles intègrent dans la conception même de l'ouvrage l'éclairage de la passerelle sans générer une pollution lumineuse excessive. Les systèmes d'éclairage peuvent prévoir l'extinction totale en dehors des horaires CFF et des passages de piétons ou de cycles sans pour autant compromettre le sentiment général de sécurité.

Il est en outre attendu des systèmes d'éclairage qu'ils soient économiques des points de vue de la consommation et de l'entretien, résistants au vandalisme et d'un entretien facilité.

Prescriptions techniques

2.7.15

Mobilité

- VSS 640 247A
- VSS 640 238
- VSS 640 060
- VSS 640 075
- VSS 402 47A
- VSS 402 38

Structures

- SIA 260 à 267

Éclairage

- SN EN 13201-1
- SN EN 13201-2
- SN EN 13201-5
- SLG 201
- SLG 202

Lignes de contact

- EN 50122-1

Ligne de transport

2.7.16

La ligne de transport 66 kV reliant Bassecourt à Delémont longe les voies au Sud de la gare. Cette ligne ne peut être déclenchée que dans des intervalles de nuit de l'ordre de 4 à 5 heures. Il n'est pas envisageable de modifier la

position de cette installation en plan pour les besoins du projet, car l'impact financier serait rédhibitoire.

Il s'avère cependant que les contraintes liées à cette ligne de transport ne permettraient le passage d'une passerelle que dans un espace restreint et contigu au bâtiment sis au 31 de la rue Émile-Boéchat et au droit des fenêtres de son étage en façade Ouest. Les CFF estiment que des travaux de surélévation du pylône no 6 permettraient de résoudre la problématique du franchissement de la nouvelle passerelle. Ces travaux d'adaptation sont estimés à CHF 300 000.00.

En tout état de cause, il est admis pour la présente procédure de concours que la ligne s'adaptera au projet de nouvelle passerelle. Les informations qui suivent sont données à titre purement informatif.

La tension de cette ligne de transport sera portée à 132 kV dans quelques années et c'est donc cette tension qu'il faut prendre en compte pour la détermination des distances électriques. On prendra donc en compte, par exemple pour la distance verticale, $7.50 \text{ m} + 1.32 \text{ m} = 8.82 \text{ m}$. Les caractéristiques géométriques des installations et les distances à respecter sont données dans les documents remis aux participant-e-s sous chiffre 07.

Ligne auxiliaire

2.7.17

La ligne auxiliaire est la ligne à haute tension qui longe les voies et qui est fixée aux mâts de ligne de contact. La distance verticale à respecter par rapport à cette ligne est de 3.50m. Elle ne devrait pas être critique dans la mesure où une correction de la hauteur de la ligne est relativement facile à exécuter et s'adaptera au projet de nouvelle passerelle.

Pour les phases de travaux, cette ligne peut être déclenchée, mais que de nuit et pour une durée limitée à quelques heures.

Protections par rapport aux lignes de contact

2.7.18

Pour empêcher les utilisateurs de la passerelle d'entrer en contact avec les éléments sous tension, il est nécessaire de prévoir des protections adéquates. Les critères à respecter sont définis dans la norme EN 50122-1 «Applications ferroviaires – Installations fixes – Sécurité électrique, mise à la terre et circuit de retour – Partie 1 : mesures de protection contre les chocs électriques».

Cela signifie que la passerelle devra être équipée d'écrans verticaux d'une hauteur de 1.8 m, pleins sur 1.0 m en partie basse et grillagés sur les 80 cm supérieurs. L'application de cette norme peut également autoriser d'autres solutions.

Conduites et câbles

2.7.19

Le gabarit de la passerelle doit a priori permettre le transport, en tranchées de sol accessibles du dessus, de conduites et de câbles.

Les conduites et câbles qui seront placés à l'intérieur de la passerelle doivent pouvoir être inspectés et entretenus sans qu'il soit nécessaire de demander aux CFF des mesures d'exploitation telles que le déclenchement ou la mise à disposition de wagon nacelle.

Évacuation des eaux	2.7.20 Les eaux pluviales devront être évacuées le long de la passerelle et seront raccordées au réseau des eaux claires de la Ville. Une évacuation dans les voies ou sur les quais n'est pour le moment pas envisageable.
Environnement	2.7.21 De manière générale, les ouvrages en eux-mêmes et leur construction doivent avoir un impact minimal sur l'environnement. Il est demandé aux équipes candidates de prendre en compte la gestion des eaux de pluie sans pour autant entrer dans le détail de réalisation.
Géologie, hydrogéologie et géotechnique	2.7.22 Aucune étude géologique, hydrogéologique et géotechnique n'est disponible à ce stade de la procédure. Il n'est pas nécessaire de définir ces conditions à ce stade de la procédure.
Sécurité générale	2.7.23 Les dispositions des CFF en matière de sécurité doivent être scrupuleusement prises en compte lors de la construction des ouvrages qui ne doit pas spécialement perturber le trafic ferroviaire.
Accès au chantier	2.7.24 La construction des ouvrages ne doit pas perturber le trafic ferroviaire.
Entretien et durée de vie	2.7.25 L'ouvrage de par sa conception doit avoir une durabilité élevée et générer un coût d'entretien minimal. La durée de vie de l'ouvrage est fixée à 100 ans.
Intégration du projet dans le contexte et le paysage	2.7.26 Des notions comme l'accessibilité, la connectivité, le confort, l'image, les usages, les activités, la sociabilité peuvent conduire la réflexion des équipes candidates, mais la Municipalité de Delémont n'encourage pas les étalages grandiloquents et/ou ostentatoires qui ne seraient de toute façon pas en rapport avec l'histoire et l'échelle de la Ville.

3 EXAMEN PRÉALABLE

Inscriptions, délais et dossiers rendus	3.1 Le secrétariat du concours a enregistré, entre le 30 mai et le 31 août 2022, 26 inscriptions valables, à savoir, dans l'ordre chronologique: <ul style="list-style-type: none">• 001-<u>175678</u> AB Ingénieurs SA TK Architecture SA• 002-<u>252707</u> AFRY Suisse SA PONT12 Architectes SA• 003-<u>176832</u> Conzett Bronzini Partner AG Comamala Ismail Architectes• 004-<u>247110</u> Tama 3D Sàrl —• 005-<u>203683</u> Synaxis SA Lausanne Studio Lausanne Architecture
--	--

Municipalité de Delémont
Passerelle CFF

Rapport du Jury

- 006-210365 BG Ingénieurs Conseils SA
AREP
- 007-183403 Gruner Schweiz AG
AETC architectes-urbanistes Sàrl
- 008-188601 DIC SA Ingénieurs
Atelier Rak Tej Sàrl
- 009-190687 Ingeni SA Genève Carouge
Farra Zoumboulakis & Associés Architectes Urbanistes SA
- 010-192018 IngPhi SA
—
- 011-263588 Vincent Becker Ingénieurs Fribourg Sàrl
BFIK architectes HES FAS
- 012-253360 Le Collectif Sàrl
BLSA architectes SA
- 013-182607 Dr Lüchinger+Meyer Ingénieurs civils SA
Atelier Descombes Rampini SA
- 014-309274 2M Ingénierie civile SA
Mehdi Rouissi Architectes Sàrl
- 015-202743 Muttoni et Fernández, Ingénieurs Conseils SA
Baraki Architecture et Ingénierie Sàrl
- 016-203346 GVH-BP Jura SA
Burri et Partenaires Sàrl
- 017-184072 Structurame Sàrl
Brauen Wälchli Architectes
- 018-192592 AR&PA Engineering Sagl
Durisch + Nolli Architetti Sagl
- 019-180922 ATB SA et Monod-Piguet + Associés Ingénieurs Conseils SA
Atelier D21 Sàrl
- 020-184260 Timbatec Ingénieurs Bois SA
B Architecture Sàrl
- 021-185649 WMM Ingenieure AG
Stähelin Partner Architectes AG
- 022-173172 Synaxis SA Zürich
Michael Meier und Marius Hug Architekten AG
- 023-245496 Ovale & Partenaires Sàrl
Studio Kalk Sàrl
- 024-219438 Zanini Gozzi Sagl
Matteo Clerici Architetto
- 025-275132 Schmidt+Partner Bauingenieure AG
Hünerwadel Partnership AG
- 026-123456 Indermühle Bauingenieure GmbH
ADAo Architectes Sàrl

L'inscription 004-247110 a fait l'objet de vérifications au sujet de l'équivalence du diplôme en suisse auprès du SEFRI qui l'a confirmée, par téléphone. Elle a donc été déclarée parfaitement valable.

Les inscriptions 005-203683 et 022-173172 ont fait l'objet vérifications auprès de la commission SIA142 en lien avec les lignes directrices 142i-202f sur les conflits d'intérêts et motifs de renonciation. Au final, le bureau pilote inscrit sous chiffre 005-203683 a déclaré vouloir renoncer à participer au concours au profit de l'autre filiale du même groupe.

Municipalité de Delémont
Passerelle CFF

Rapport du Jury

Réception des dossiers

3.1.1

Le MO a reçu 22 cartables et/ou rouleaux dans le délai imparti, soit jusqu'au 30 septembre 2022 inclus. Ils sont numérotés d'abord pour la saisie dans un ordre aléatoire (chiffres de droite) puis classés chronologiquement (chiffres de gauche):

Date	Heure	Devise	ID
• 26/09/2022	17:26	Delémont Marée Haute	001-009
• 27/09/2022	15:33	Ariane	002-016
• 29/09/2022	09:10	Pont Neuf	003-005
• 29/09/2022	15:10	«Lai Vâdye Vâdaise»	004-021
• 29/09/2022	17:14	Voie_13	005-022
• 29/09/2022	17:40	Le Fil de l'Eau	006-006
• 30/09/2022	08:52	Hydroptère	007-020
• 30/09/2022	11:42	Train d'Union	008-008
• 30/09/2022	11:43	Moment Suspendu	009-007
• 30/09/2022	12:42	Toudoum Toudoum	010-012
• 30/09/2022	13:17	La Fée Verte	011-001
• 30/09/2022	14:22	L'Échappée	012-002
• 30/09/2022	14:39	Diplodocus	013-019
• 30/09/2022	14:40		014-014
• 30/09/2022	15:33	Ricochet	015-003
• 30/09/2022	15:50	Ra(i)llier	016-015
• 30/09/2022	15:59	Chemin de Bois	017-017
• 30/09/2022	16:10		018-013
• 30/09/2022	16:33		019-004
• 30/09/2022	17:07	Parcours Z	020-011
• 30/09/2022	17:24	Ouroboros	021-018
• 30/09/2022	17:33	Chemin de Traverse	022-010

Tous les cartables répondent aux conditions essentielles prescrites dans le cahier des charges de la procédure. Trois cartables ne comportent pas de devise visible à l'extérieur.

Réception des maquettes

3.1.2

22 maquettes ont été réceptionnées par le MO le 14 octobre 2022 conformément aux instructions de l'organisateur.

La réception a fait l'objet du procès-verbal suivant:

Date	Heure	Devise	ID
• 14/10/2022	11:15	Delémont Marée Haute	001-009
• 14/10/2022	11:43	Ariane	002-016
• 14/10/2022	14:44	Pont Neuf	003-005
• 14/10/2022	11:02	«Lai Vâdye Vâdaise»	004-021
• 14/10/2022	14:45	Voie_13	005-022
• 14/10/2022	14:44	Le Fil de l'Eau	006-006
• 14/10/2022	11:15	Hydroptère	007-020
• 14/10/2022	11:12	Train d'Union	008-008
• 14/10/2022	14:09	Moment Suspendu	009-007
• 14/10/2022	14:31	Toudoum Toudoum	010-012
• 14/10/2022	14:45	La Fée Verte	011-001
• 14/10/2022	14:44	L'Échappée	012-002
• 14/10/2022	14:06	Diplodocus	013-019

Municipalité de Delémont

Passerelle CFF

Rapport du Jury

•	14/10/2022	11:15	Toboggan	014-014
•	14/10/2022	11:12	Ricochet	015-003
•	14/10/2022	14:44	Ra(i)llier	016-015
•	14/10/2022	14:06	Chemin de Bois	017-017
•	14/10/2022	14:45	Celadon	018-013
•	14/10/2022	14:44	Zig Zug	019-004
•	14/10/2022	14:45	Parcours Z	020-011
•	14/10/2022	13:30	Ouroboros	021-018
•	14/10/2022	14:12	Chemin de Traverse	022-010

Ouverture des cartables

3.1.3

Les cartables ont été ouverts dans l'ordre chronologique. Les devises manquantes sont concordantes avec celles des maquettes, ont été ajoutées et le listing a été arrêté le 6 octobre 2022 comme suit:

- **001-009** — Delémont Marée Haute
- **002-016** — Ariane
- **003-005** — Pont Neuf
- **004-021** — «Lai Vâdye Vâdaise»
- **005-022** — Voie_13
- **006-006** — Le Fil de l'Eau
- **007-020** — Hydroptère
- **008-008** — Train d'Union
- **009-007** — Moment Suspendu
- **010-012** — Toudoum Toudoum
- **011-001** — La Fée Verte
- **012-002** — L'Échappée
- **013-019** — Diplodocus
- **014-014** — Toboggan
- **015-003** — Ricochet
- **016-015** — Ra(i)llier
- **017-017** — Chemin de Bois
- **018-013** — Celadon
- **019-004** — Zig Zug
- **020-011** — Parcours Z
- **021-018** — Ouroboros
- **022-010** — Chemin de Traverse

Examen du contenu

3.1.4

Préalablement au jugement, les projets reçus ont été examinés par le secrétariat du concours sous les angles suivants:

- Respect de l'anonymat;
- Conformité formelle des documents demandés;
- Respect du périmètre du concours;
- Prise en compte des contraintes particulières énoncées dans le cahier des charges du concours.

Ces contrôles formel et technique ont fait l'objet de tableaux de synthèse et de fiches individuelles auxquelles les membres du Jury ont eu accès en permanence lors du jugement.

**Séance d'examen
préalable**

3.2

Avant que le Jury n'ait accès aux projets, l'organisateur a présenté un diaporama comprenant:

- Le procès-verbal d'ouverture;
- Le contrôle formel;
- Le contrôle technique.

Le Jury a ainsi pu prendre acte que les délais d'envoi des cartables et des maquettes ainsi que l'anonymat ont été respectés. Il a ainsi admis au jugement les 22 projets rendus.

Sur la base des examens formels et techniques, le Jury a pu prendre connaissance des écarts au cahier des charges de la procédure. Les éléments les plus sensibles sont:

- Le détail des écrans latéraux majoritairement non standard;
- L'absence de couverture ou seulement partiellement;
- Le franchissement en diagonale ou courbe du faisceau des voies;
- La dimension insuffisante des cabines d'ascenseur;
- La trop forte déclivité des rampes non couvertes;
- La dimension insuffisante de la place de manœuvre devant les ascenseurs;
- Le raccourcissement des voies de garage au Nord du périmètre;
- L'absence de développement au sujet du déplacement éventuel d'un pilier sur un quai.

Au vu du détail de l'examen technique, il remarque de plus que la notion de rayons de raccordement des rampes pour les cycles de 10.0 m (convexe et concave) a vraisemblablement été mal interprétée par une très grande majorité des équipes participantes.

Il constate en outre que la notion de tranchée de sol accessible du dessus est difficilement vérifiable sur les documents demandés.

La séance d'examen préalable a duré une heure. Au terme de ses délibérations, le Jury décide à l'unanimité de n'exclure aucun projet à ce stade et d'approfondir l'examen préalable au cours du jugement, comme le prévoit expressément l'art. 15.2 du règlement SIA 142.

Il décide qu'il procédera d'abord par deux premiers tours complets sans élimination d'aucune sorte. Le premier tour sera individuel sur la base d'une grille d'analyse préparée par le président du Jury. Le deuxième sera collectif dans l'optique d'approfondir l'examen préalable, de préciser les critères de jugement ainsi que leur pondération.

4 JUGEMENT

Déroulement

4.1

Le Jury s'est réuni le 23 novembre 2022 à la salle du Conseil de ville de Delémont.

Il a fonctionné au complet.

Méthode de travail	<p>4.1.1</p> <p>Afin de parvenir à la planche des prix telle qu'elle est décrite dans le cahier des charges de la procédure, le Jury examine minutieusement chaque projet et, après les deux tours complets décidés pour approfondir l'examen préalable, il procédera par élimination, éventuellement, par tours successifs.</p>
Premier tour d'examen	<p>4.1.2</p> <p>Le Jury passe individuellement en revue l'ensemble des projets en les examinant à l'aide d'une grille d'analyse préparée par le président du Jury.</p> <p>Il consacre une heure à ce premier tour silencieux.</p>
Deuxième tour d'examen	<p>4.1.3</p> <p>Le Jury passe en revue l'ensemble des projets en les examinant à l'aide notamment d'un tableau synthétique issu de l'examen préalable. Il s'attache à hiérarchiser les critères de jugement énoncés au § 2.15 du cahier des charges de la procédure et définir une pondération des écarts observés par rapport aux exigences requises suivant les solutions apportées.</p> <p>Au terme de ce deuxième tour de jugement, le Jury convient que les écarts les plus handicapants sont les suivants:</p> <ul style="list-style-type: none">• Le raccourcissement des voies de garage au Nord du périmètre;• L'absence de couverture ou seulement partiellement;• Le franchissement en diagonale ou courbe du faisceau des voies;• La trop forte déclivité des rampes non couvertes;• L'absence de développement au sujet du déplacement éventuel d'un pilier sur un quai. <p>Il tiendra moyennement compte, ou uniquement pour départager les projets, des écarts suivants:</p> <ul style="list-style-type: none">• Le détail des écrans latéraux majoritairement non standard;• La dimension insuffisante de la place de manœuvre devant les ascenseurs;• La dimension insuffisante des cabines d'ascenseur. <p>Il consacre plus de deux heures à ce deuxième tour d'examen.</p>
Troisième tour d'examen	<p>4.1.4</p> <p>Le Jury passe en revue l'ensemble des projets en les examinant à l'aide des critères précisés. Il s'attache, plus spécialement, à mettre l'accent sur les rapports au voisinage, l'insertion de la passerelle dans le couloir à disposition, les fonctionnalités structurelles et le choix des matériaux de construction, en particulier l'utilisation du bois et les avantages et inconvénients des différentes typologies de passerelle. Une attention particulière est portée sur l'image véhiculée par les propositions, en regard de l'échelle de la Ville de Delémont et du site.</p> <p>Au terme de ce troisième tour d'examen, le Jury relève que malgré certaines qualités urbanistique, paysagère ou architecturale, certains projets n'apportent pas de réponses suffisantes en regard des critères de jugement et n'atteignent ainsi pas les objectifs visés.</p>

Le Jury décide à l'unanimité de ne pas retenir les projets suivants:

- **001-009** — Delémont Marée Haute
- **002-016** — Ariane
- **003-005** — Pont Neuf
- **005-022** — Voie_13
- **006-006** — Le Fil de l'Eau
- **008-008** — Train d'Union
- **009-007** — Moment Suspendu
- **010-012** — Toudoum Toudoum
- **013-019** — Diplodocus
- **015-003** — Ricochet
- **016-015** — Ra(i)llier
- **017-017** — Chemin de Bois
- **018-013** — Celadon
- **019-004** — Zig Zug
- **020-011** — Parcours Z
- **021-018** — Ouroboros
- **022-010** — Chemin de Traverse

Au terme de ce troisième tour de jugement, le Jury a gardé cinq projets en lice, à savoir:

- **004-021** — «Lai Vâdye Vâdaise»
- **007-020** — Hydroptère
- **011-001** — La Fée Verte
- **012-002** — L'Échappée
- **014-014** — Toboggan

Il décide cependant que les projets

- **004-021** — «Lai Vâdye Vâdaise»
- **007-020** — Hydroptère

ne peuvent être primés, mais uniquement mentionnés du fait des écarts observés en regard du cahier des charges de la procédure.

Quatrième tour d'examen

4.1.5

Sur la base des étapes précédentes, le Jury reprend ses délibérations sur les cinq projets restants. La question opérationnelle est largement débattue.

Tour de repêchage

4.1.6

Avant de clore le jugement et conformément aux dispositions du règlement SIA 142, art. 21.1, le Jury procède à un tour de repêchage, passe en revue tous les projets et décide de ne retenir aucun autre projet.

**Projets retenus pour
la planche des prix**

4.2

Les projets retenus sont confirmés pour l'établissement du classement final et pour l'attribution des prix et mentions, à savoir:

- **004-021** — «Lai Vâdye Vâdaise»
- **007-020** — Hydroptère
- **011-001** — La Fée Verte
- **012-002** — L'Échappée

- **014-014** — Toboggan

Le Jury passe une fois de plus en revue les projets encore en lice en vue de les départager. La question des projets à mentionner fait encore l'objet d'un débat. Le Jury confirme que les projets mentionnés seront placés en fin de classement.

Classement

4.3

À l'issue du jugement, le Jury, à l'unanimité, décide du classement des projets encore en lice:

- **012-002** — L'Échappée 1^{er} rang
- **011-001** — La Fée Verte 2^e rang
- **014-014** — Toboggan 3^e rang
- **004-021** — «Lai Vâdye Vâdaïse» 4^e rang
- **007-020** — Hydroptère 5^e rang

Planche des prix

4.4

Le Jury décide de la planche des prix:

- **012-002** — L'Échappée 1^{er} prix CHF 42 000 HT
- **011-001** — La Fée Verte 2^e prix CHF 30 000 HT
- **014-014** — Toboggan 3^e prix CHF 25 000 HT
- **004-021** — «Lai Vâdye Vâdaïse» 1^{ère} mention CHF 15 000 HT
- **007-020** — Hydroptère 2^e mention CHF 10 000 HT

Recommandations du Jury

4.5

Le Jury a choisi à l'unanimité le projet **012-002** — L'Échappée comme lauréat du concours et recommande au MO la poursuite des études en vue de la réalisation de la passerelle et des aménagements extérieurs utiles.

Il invite l'équipe lauréate à collaborer avec le MO et les CFF dans le sens des recommandations qui suivent:

- Examiner minutieusement le détail des protections par rapport aux lignes de contact en veillant à contrôler son impact visuel sur le couple tablier-toiture;
- Minimiser l'impact sur le fonctionnement et les emprises sur les terrains privés au Sud des voies et de la RDU;
- Garantir l'accès au parking Hasbro depuis la rue Émile-Boéchat, voire depuis la rue du Voirnet;
- Tester l'opportunité de réinsérer les cycles sur le carrefour des rues du Voirnet et Émile-Boéchat en retournant comme au Nord la rampe des cycles (ce que le périmètre du concours ne permettait pas);
- Veiller à ce que la distance à la chaussée au Sud des voies soit suffisante;
- Alléger la structure au droit des rampes d'accès pour les cycles au fur et à mesure que l'on se rapproche du sol et optimiser la position du début de la partie métallique des rampes de manière à ne pas créer des volumes peu accessibles sous la structure ni des risques de se heurter la tête aux parties basses du tablier;
- Veiller aux distances fines aux pieds des accès verticaux ainsi qu'à l'orientation optimale de ceux-ci, en particulier au Nord par rapport aux voies de garage;
- Rechercher éventuellement un revêtement de sol moins délicat que le bois, cas échéant, veiller, au niveau des détails d'exécution, à faciliter l'entretien,

le remplacement et/ou les mesures contre les chutes lorsqu'il neige ou qu'il pleut;

- Optimiser éventuellement la géométrie de la couverture pour protéger les usagers de la pluie tombant en biais.

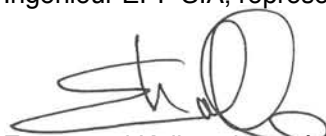
Approbation et signatures

4.6

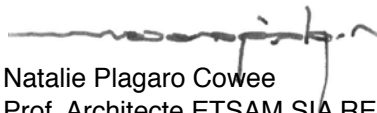
Après lecture et contrôle du présent rapport, les membres du Jury l'approuvent à l'unanimité et y apposent leur signature.



Jean-Jacques Reber, président
Ingénieur EPF SIA, représentant des CFF



Emmanuel Koller, vice-président
Conseiller communal, chef du département UETP



Natalie Plagaro Cowee
Prof. Architecte ETSAM SIA REG-A



Fanny Novoa-Gilliéron
Ingénieure HES SIA REG-A



Hubert Jaquier
Urbaniste FSU SIA, urbaniste communal chef du service UETP



Pascale Pacozzi, suppléante
Architecte EPFL REG-A, urbaniste REG-A



Cédric Neukomm, suppléant
Ingénieur communal ETS UTS, ingénieur communal chef de section TP

Groupe d'accompagnement

4.6.1

Dans la mesure où le Jury a pu finaliser son examen en une séance au lieu de deux (30 novembre 2022), la Ville de Delémont a décidé d'annuler la séance du Groupe d'accompagnement fixée au 24 novembre 2022, en

tenant compte du fait que son représentant a pu assister au Jury et faire part de ses recommandations.

Le Groupe d'accompagnement sera associé à la suite du développement du projet.

Levée de l'anonymat

4.7

Les enveloppes cachetées sont ouvertes, dans l'ordre du classement puis dans l'ordre chronologique pour identifier les auteur-e-s des projets.

- **012-002** — L'Échappée 1^{er} rang 1^{er} prix
ATB SA, Delémont
Monod-Piguet + Associés
Ingénieurs Conseils SA, Lausanne
Atelier D21 Sàrl, Lausanne

- **011-001** — La Fée Verte 2^e rang 2^e prix
Structurame Sàrl, Genève
Brauen Wälchli Architectes, Lausanne

- **014-014** — Toboggan 3^e rang 3^e prix
Schmidt+Partner Bauingenieure AG, Basel
Hünerwadel Partnership AG, Riehen
Hübschergestaltet GmbH, Basel
Landschaftsarchitektur GmbH, Basel
Amstein+Walthert AG, Zürich

- **004-021** — «Lai Vâdye Vâdaise» 4^e rang 1^{ère} mention
Ovale & Partenaires Sàrl, Châtel St-Denis
Studio Kalk Sàrl, Saignelégier
In Situ SA, Lausanne
Tanguy Perrenoud, Aubonne
NRW, images, Lausanne

- **007-020** — Hydroptère 5^e rang 2^e mention
Conzett Bronzini Partner AG, Chur
Comamala Ismail Architectes, Delémont

- **001-009** — Delémont Marée Haute
Gruner Schweiz AG, Zürich
AETC architectes-urbanistes Sàrl, Genève

- **002-016** — Ariane
AB Ingénieurs SA, Thônex
TK Architecture SA, Petit-Lancy

- **003-005** — Pont Neuf
AR&PA Engineering Sagl, Lugano-Pregassona
Durisch + Nolli Architetti Sagl, Massagno

- **005-022** — Voie_13
Vincent Becker Ingénieurs Fribourg Sàrl, Marly
BFIK architectes HES FAS, Fribourg

- **006-006** — Le Fil de l'Eau
Ingeni SA Genève Carouge, Genève
Farra Zoumboulakis & Associés Architectes Urbanistes SA, Lausanne
- **008-008** — Train d'Union
GVH-BP Jura SA, Delémont
Burri et Partenaires Sàrl, Soyhières
- **009-007** — Moment Suspendu
Dr Lüchinger+Meyer Ingénieurs civils SA, Lausanne
Atelier Descombes Rampini SA, Genève
- **010-012** — Toudoum Toudoum
DIC SA Ingénieurs, Aigle
Atelier Rak Tej Sàrl, Renens
- **013-019** — Diplodocus
Indermühle Bauingenieure GmbH, Thun
ADAO Architectes Sàrl, Carouge
- **015-003** — Ricochet
Tama 3D Sàrl, Lignerolle
- **016-015** — Ra(i)llier
BG Ingénieurs Conseils SA, Lausanne
AREP, Lausanne
- **017-017** — Chemin de Bois
Timbatec Ingénieurs Bois SA, Delémont
B Architecture Sàrl, Delémont
- **018-013** — Celadon
AFRY Suisse SA, Delémont
PONT12 Architectes SA, Chavannes-Renens
Pascal Heyraud Sàrl, Neuchâtel
CITEC Jura SA, Delémont
- **019-004** — Zig Zug
Muttoni et Fernández, Ingénieurs Conseils SA, Écublens
Baraki Architecture et Ingénierie Sàrl, Lausanne
- **020-011** — Parcours Z
IngPhi SA, Lausanne
- **021-018** — Ouroboros
2M Ingénierie civile SA, Yverdon-les-Bains
Mehdi Rouissi Architectes Sàrl, Yverdon-les-Bains
- **022-010** — Chemin de Traverse
Le Collectif Sàrl, Carouge
BLSA architectes SA, Carouge

Au terme de la levée de l'anonymat, il est constaté que tou-te-s les auteur-e-s sont régulièrement inscrit-e-s (la concordance est donnée en annexe).

ANNEXES

012-002

L'Échappée

Projet classé:

1^{er} rang / 1^{er} prix

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):

ATB SA

Rue du Stand 4

2800 Delémont

Monod-Piguet + Associés

Ingénieurs Conseils SA

Avenue de Cour 32

1007 Lausanne

Architecte(-s):

Atelier D21 sàrl

Clos de Bulle 7

1004 Lausanne

Référént-e-s:

Roberto Daneluzzi, directeur

Olivier Tappy, directeur

Antonio Pulido, arch. associé

Collaboratrices/-teurs:

ATB:

Frédéric Brunner, ing. HES

Anthony Maître, ing. EPF

MPAIC:

Benjamin Moroni, ing. EPF

Damien Scantamburlo, ing. EPF

Olivier Tappy, ing. EPF

César Ribiero, dess.

D21:

Antonio Pulido, arch.

Louise Carpentier, arch.

Enrique Rollan, arch.

Jaime Anton, arch.

Annika Resin, stag.

Vérification de l'inscription:

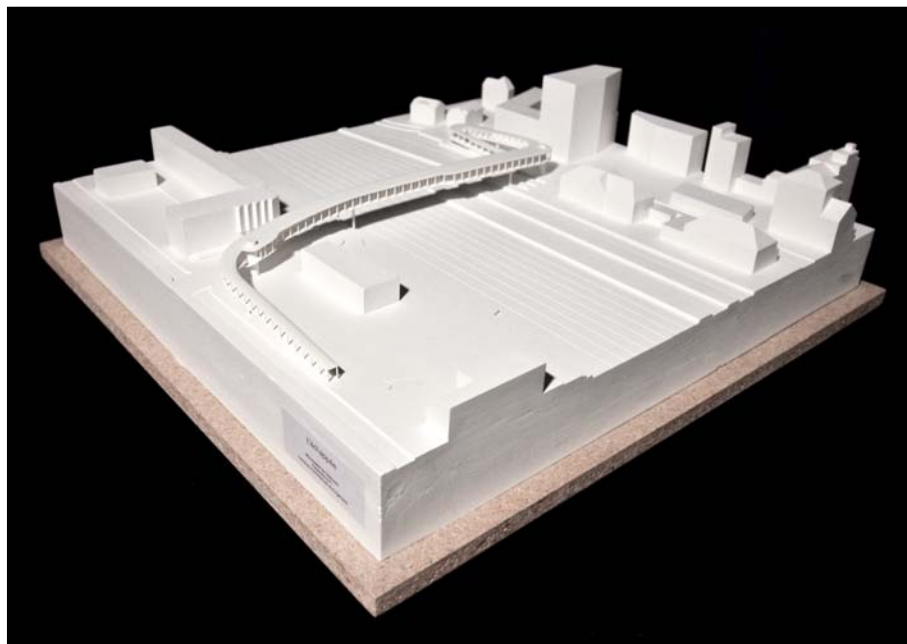
Inscription:

019-180922

Référént-e-s à l'inscription:

Frédéric Brunner, ing.

Antonio Pulido, arch.



Commentaire du Jury: **L'Échappée** fait partie d'une catégorie de passerelles implantées tout à l'Ouest du couloir à disposition. Elle se démarque néanmoins des autres propositions analogues par la fluidité de sa forme qui lui permet de s'insérer à équidistance des bâtiments existants au Sud des voies. L'intelligence de la proposition se dégage aussi de la place existante côté gare et donne un appui probant à la perspective urbaine de la toute nouvelle rue Jeanne Haas-Ulmann. Grâce à son système constructif en caissons métalliques sous le tablier, elle s'intègre de manière optimale dans le contexte en assurant un franchissement perpendiculaire du faisceau des voies ainsi qu'une bonne accessibilité aux quais à terme. Elle s'évite aussi la délicate question du déplacement éventuel de la pile se situant sur le quai. La qualité générale de l'intervention tant au sol que dans les airs est à remarquer. Il plaît au Jury de souligner la parfaite maîtrise de l'intrados de la structure, l'évidence stylistique du couple poutre/toiture, la limpidité de la gestion des flux, la sécurité générale des usagers et le confort résultant des aménagements et surlargeurs de la passerelle notamment au droit des accès futurs aux quais permettant de composer avantageusement avec des espaces d'attente. Ces espaces dégagés donnent à la fois une qualité urbanistique particulière aux deux extrémités du parcours et en diminuent l'aspect linéaire. L'usage du bois réservé pour les parties les plus fines et proches des usagers est spécialement noté. Il ne fait aucun doute que l'équipe de projet trouvera une solution plus conventionnelle pour les ascenseurs et saura gérer, côté gare, une distance plus contrôlée des accès à l'escalier et à l'ascenseur en regard des voies de garage ce qui permettra une proposition moins encombrée de la placette créée ainsi qu'un réaménagement plus simple et efficient du parking Hasbro et de son accès. Le Jury estime enfin que l'équipe de projet saura aussi apporter une réponse adéquate à la question de la protection par rapport aux lignes de contact qui ne compromettra pas l'élégante expression de légèreté qui se dégage de la proposition.

Au terme de ses délibérations, le Jury note que le projet fait partie des propositions qui se conforment le plus ainsi que, *in fine*, le mieux à la complexité du cahier des charges du concours. L'identité propre de la nouvelle passerelle, d'une élégance discrète, fruit d'une délicate insertion dans son contexte bâti, est parfaitement compatible avec l'échelle et le développement de la Ville de Delémont. Le Jury recommande donc le projet à l'unanimité pour la suite des travaux.



PLAN 1/4000

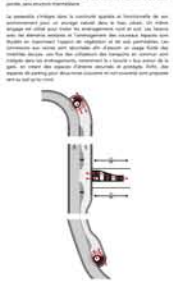
ÉLÉMENTS PAYSAGERS ET CONNEXIONS URBAINES

La ville de Delémont est traversée par deux fonctions urbaines : la zone de la gare et la zone de la gare. Le projet de passerelle CF a pour objectif de créer une connexion entre ces deux zones, en offrant un espace public de qualité et de proximité avec les habitants. Le projet est conçu pour être un élément paysager et urbain qui contribue à la qualité de vie des habitants et à la revitalisation de la zone.



FLUX, ANCRAGES ET AMÉNAGEMENTS DES BORDS

Le projet de passerelle CF est conçu pour offrir un espace public de qualité et de proximité avec les habitants. Le projet est conçu pour être un élément paysager et urbain qui contribue à la qualité de vie des habitants et à la revitalisation de la zone.



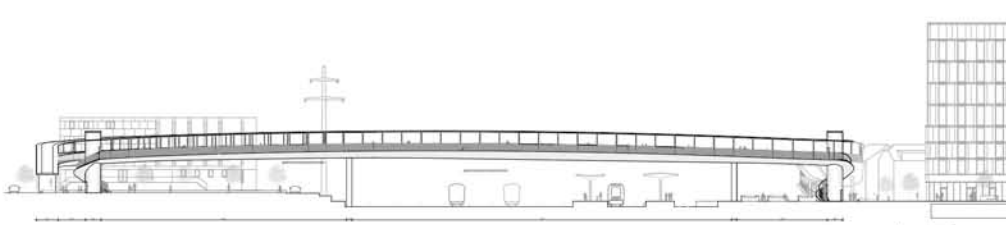
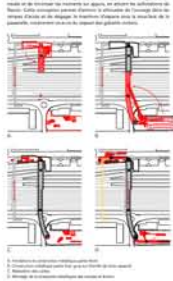
MATÉRIAUX ET SYSTÈME STRUCTUREL

Le projet de passerelle CF est conçu pour offrir un espace public de qualité et de proximité avec les habitants. Le projet est conçu pour être un élément paysager et urbain qui contribue à la qualité de vie des habitants et à la revitalisation de la zone.



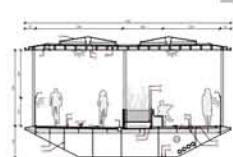
SYSTÈME STATIQUE

Le projet de passerelle CF est conçu pour offrir un espace public de qualité et de proximité avec les habitants. Le projet est conçu pour être un élément paysager et urbain qui contribue à la qualité de vie des habitants et à la revitalisation de la zone.



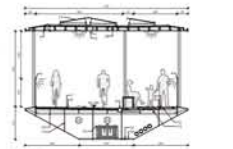
ELEVATION

SCHELLE 1/200



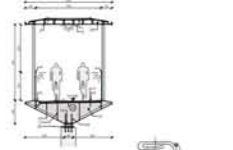
COUPE 04

SCHELLE 1/300



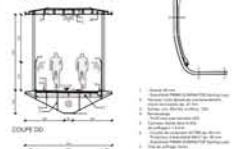
COUPE 08

SCHELLE 1/300



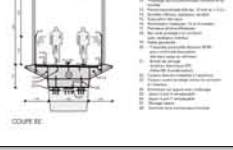
COUPE 02

SCHELLE 1/300



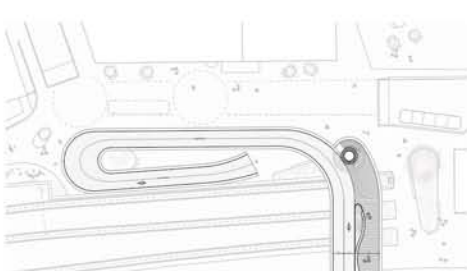
COUPE 03

SCHELLE 1/300



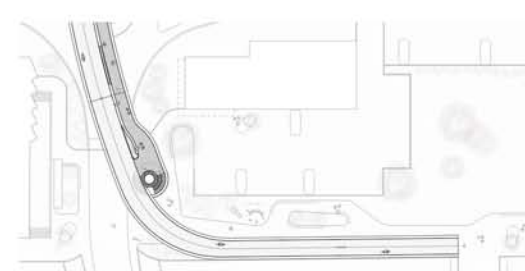
COUPE 05

SCHELLE 1/300



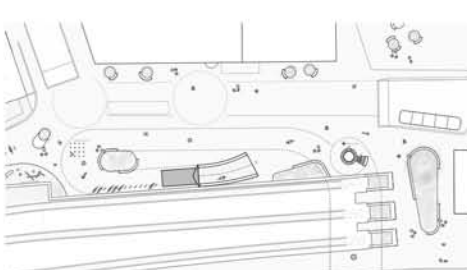
ACCES NORD PLAN DE LA PASSERELLE

SCHELLE 1/300



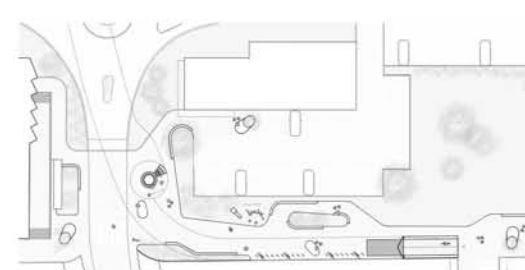
ACCES SUD PLAN DE LA PASSERELLE

SCHELLE 1/300



ACCES NORD PLAN DU ROC

SCHELLE 1/300



ACCES SUD PLAN DU ROC

SCHELLE 1/300

011-001

La Fée Verte

Projet classé:
2^e rang / 2^e prix

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Structurame Sàrl
Rue du Môle 42 bis
1201 Genève

Architecte(-s):

Brauen Wälchli Architectes
Rue de Bourg 25
1003 Lausanne

Référént-e-s:

Dr. Damien Dreier, ing. EPF
Ueli Brauen, arch. EPF, ing. HES

Collaboratrices/-teurs:

Structurame:

Dr. Damien Dreier, ing. EPF
Dr. Luis Borges, ing. MSc UC
Dr. Albano de Castro e Sousa,
ing. Msc FEUP

Brauen Wälchli Architectes:

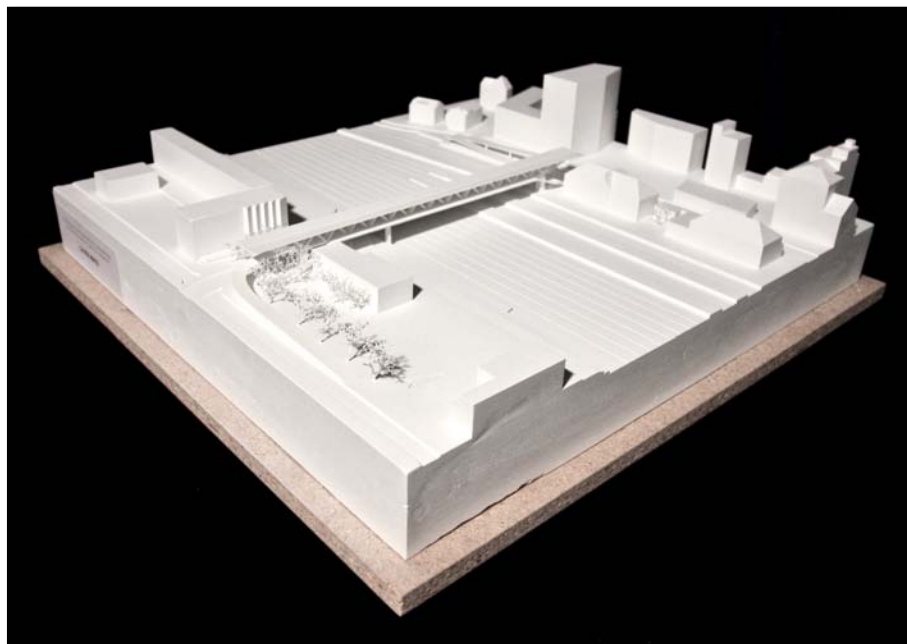
Ueli Brauen, arch. EPF, ing. HES
Dosis Wälchli, arch. EPF
Michel Vonlanthen, arch. EPF
Clémens Schagerl, arch. EPF,
ing. EPF

Vérification de l'inscription:

Inscription:
017-[184072](#)

Référént-e-s à l'inscription:

Dr. Damien Dreier, ing. EPF
Ueli Brauen, arch. EPF, ing. HES



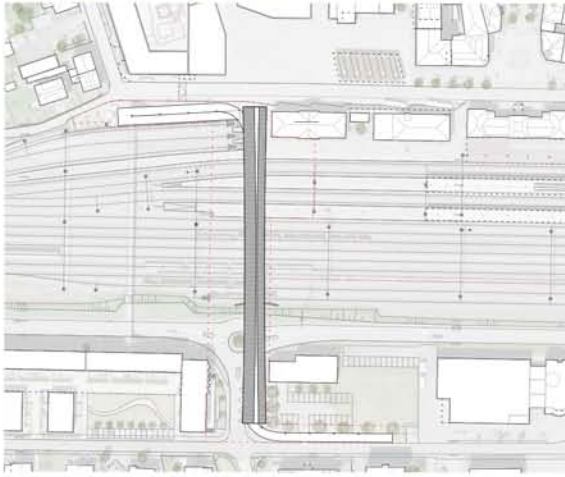
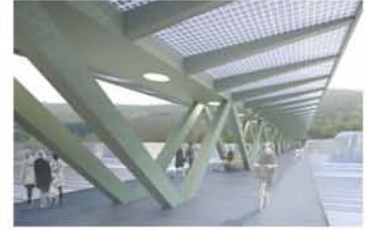
Commentaire du Jury: La nouvelle passerelle intitulée **La Fée Verte** est retenue comme étant l'une des meilleures propositions de sa catégorie. Ses poutres métalliques triangulées légèrement cintrées franchissent le faisceau des voies en une portée. Concentrées au cœur de la passerelle, les poutres libèrent les bords de toute structure et satisfont aux aléas de l'arrimage des accès aux quais demandés à terme. La coupe en travers asymétrique permet de hiérarchiser les flux et de séparer les usagers, alliant fonctionnalité et sécurité. Le cintrage général des lignes de la passerelle permet d'ailleurs une transition contrôlée des rayons de courbure des rampes d'accès. Les ascenseurs sont intégrés dans les piles principales de part et d'autre de la poutre. Cette option ne garantit cependant pas le dégagement demandé devant les portes et est susceptible d'encombrer latéralement les passages des autres usagers. L'encorbellement saisissant de la toiture de part et d'autre de la passerelle la distingue notamment des autres propositions analogues dites «en tête de pont». Cette particularité lui assure un chaînage satisfaisant des dispositifs d'accès au niveau du tablier. La toiture en verre avec cellules photovoltaïques intégrées contribue à maintenir la légèreté de l'ensemble malgré la puissance qui se dégage des poutres monumentales. La proposition esthétique du pan de verre en guise de protection par rapport aux lignes de contacts et de garde-corps questionne tout de même d'un point de vue strictement fonctionnel. De même, la question des effets d'ombre protégée de ce type de toiture sur l'espace public et les usagers se pose. Le renoncement à la couverture des rampes pour les cycles contribue à l'image générale du pignon de la passerelle. Cependant, les raccordements et aménagements au sol ne convainquent pas. Comme pour toutes les passerelles qui optent pour une implantation à l'Est du couloir disponible, la cohabitation avec le voisinage bâti est délicate en termes d'échelle et de proximité. L'ampleur du geste «en tête de pont» est cependant jugée excessive.

Au terme de ses délibérations, le Jury note que la proposition intitulée La Fée Verte fait partie des projets qui se conforment le plus ainsi que, *in fine*, le mieux au cahier des charges du concours. Le Jury estime que le projet mérite indubitablement de recevoir un prix et place donc le projet à l'unanimité au deuxième rang.

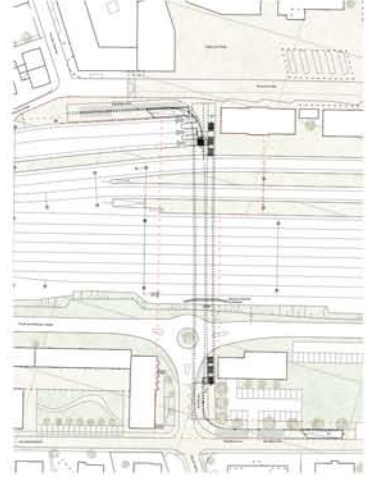
LA FÉE VERTE MUNICIPALITE DE DELEMONT - PASSERELLE CFF



Projet de passerelle de la gare de Delemont. Le projet de passerelle est un projet de passerelle pour piétons et vélos, au-dessus des voies ferrées de la gare de Delemont. Le projet est un projet de passerelle pour piétons et vélos, au-dessus des voies ferrées de la gare de Delemont. Le projet est un projet de passerelle pour piétons et vélos, au-dessus des voies ferrées de la gare de Delemont.

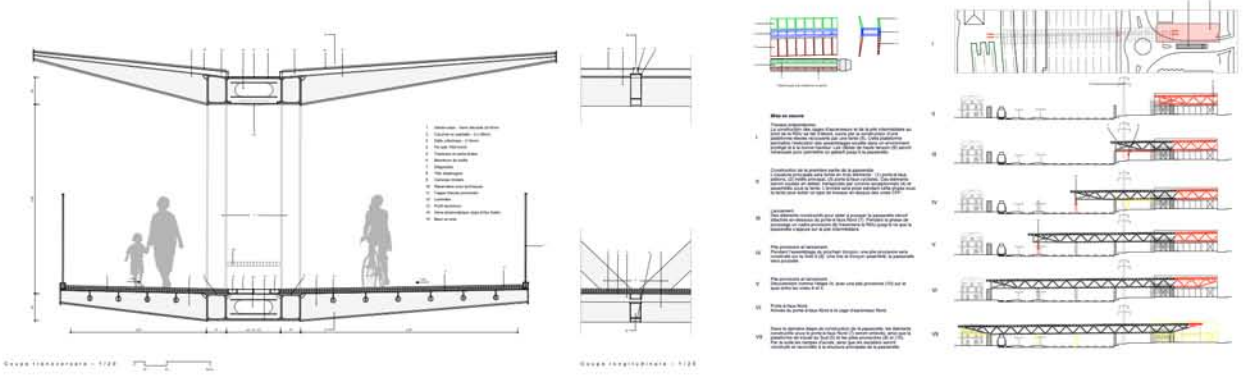
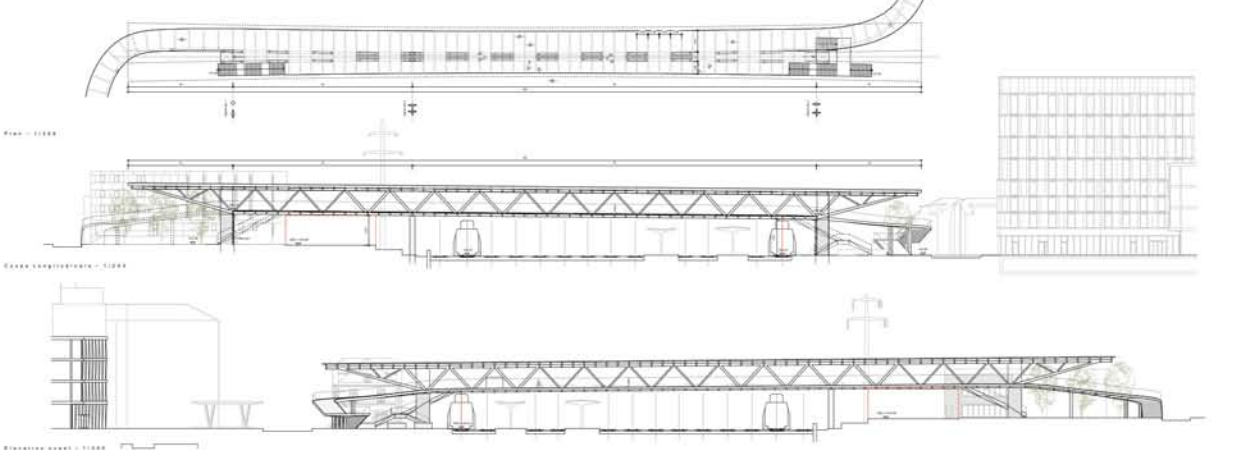


Le projet de passerelle est un projet de passerelle pour piétons et vélos, au-dessus des voies ferrées de la gare de Delemont. Le projet est un projet de passerelle pour piétons et vélos, au-dessus des voies ferrées de la gare de Delemont. Le projet est un projet de passerelle pour piétons et vélos, au-dessus des voies ferrées de la gare de Delemont.



Système structurel et principe de construction
 Le projet de passerelle est un projet de passerelle pour piétons et vélos, au-dessus des voies ferrées de la gare de Delemont. Le projet est un projet de passerelle pour piétons et vélos, au-dessus des voies ferrées de la gare de Delemont. Le projet est un projet de passerelle pour piétons et vélos, au-dessus des voies ferrées de la gare de Delemont.

LA FÉE VERTE MUNICIPALITE DE DELEMONT - PASSERELLE CFF



014-014

Toboggan

Projet classé:
3^e rang / 3^e prix

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Schmidt+Partner Bauingenieure AG
Bachlettenstrasse 52
4054 Basel

Architecte(-s):

Hünerwadel Partnerschaft AG
Rütiring 40
4125 Riehen

Référént-e-s:

Dr. Wendelin Schmidt, ing. EPF
Nicolas Hünerwadel, arch. UEAG

Collaboratrices/-teurs:

Schmidt+Partner Bauingenieure:
Dr. Wendelin Schmidt, ing. EPF
Dr. Burkhard Trost, ing. EPF
Arthur Pröbsting, ing. BSc FH

Hünerwadel Partnerschaft:

Nicolas Hünerwadel
Victor Pazos
Mirco Juon
Yamila Barisonzi

Éclairage:

Michael Hübscher,
Hübschergestaltet GmbH, Basel

Architecture du paysage:

Massimo Fontana, Fontana
Landschaftsarchitektur GmbH,
Basel

Installations photovoltaïques:

Moritz Meier, Amstein+Walthert AG,
Zürich

Vérification de l'inscription:

Inscription:
025-275132

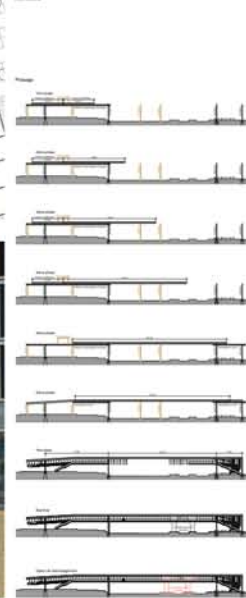
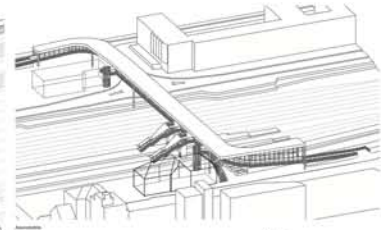
Référént-e-s à l'inscription:

Dr. Burkhard Trost, ing. EPF
Nicolas Hünerwadel, arch. UEAG



Commentaire du Jury: Parmi l'éventail des solutions envisagées pour le remplacement de la passerelle reliant le centre-ville au secteur «Gare Sud» de Delémont, **Toboggan** est singulier. Le Jury avait pourtant imaginé, dès lors que la toiture était souhaitée, davantage de propositions suspendues à celle-ci. Il a pu débattre de la pertinence de cette typologie dans le contexte de Delémont. Il s'est immédiatement posé la délicate question de l'adéquation de la proposition avec l'échelle de la Ville. L'expression qui se dégage de la passerelle est-elle appropriée? N'y a-t-il pas une sorte de réduction d'échelle? Plusieurs passerelles ont posé la question de l'expression du franchissement, certaines étaient adaptées pour franchir une rivière, une rade, mais certainement pas le faisceau de voies ferroviaires. Le Jury a estimé, dans le cas présent, que Toboggan avait davantage à voir avec une infrastructure de plus grande ampleur. L'exiguïté du couloir d'implantation rend en effet délicate l'intégration du grand portique côté ville avec le voisinage bâti immédiat. Du fait de la position à l'Est de l'axe de lancement de la passerelle, les rapports qu'entretiennent les accès avec le contexte existant sont aussi difficiles. Le Jury a constaté, lors de l'examen préalable, que l'exigence de rayons de raccordement convexes et concaves de 10.0 m des rampes pour les cycles s'est traduite, très majoritairement dans le concours, en plan plutôt qu'en coupe. En tout état de cause, un tel développement de courbe en plan ne se justifie pas en regard ni de fluidité et ni de la sécurité. La gestion des différents usagers, en faisant abstraction du contexte, est limpide avec ses différentes strates. Le principe constructif est bien en adéquation aussi avec la nécessité demandée de flexibilité due à la tectonique des quais de l'infrastructure ferroviaire. La solution esquissée pour les accès aux quais est jugée particulièrement efficiente.

En fin de compte, le Jury a estimé que la typologie retenue ne s'avérait pas optimale au fur et à mesure que l'infrastructure se rapprochait de la terre. Le jugement devant s'en tenir au projet tel qu'il est et non pas tel qu'il pourrait être, il a souhaité tout de même récompenser tant la rigueur conceptuelle que les qualités évidentes du projet et saluer les débats et progrès dans la réflexion d'ensemble qu'il a suscités en regard des autres typologies soumises en lui réservant un prix.



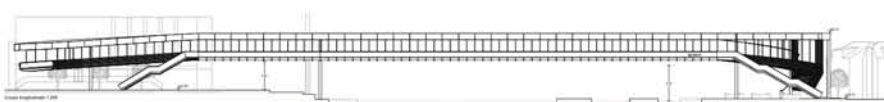
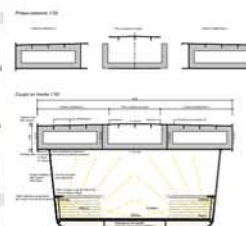
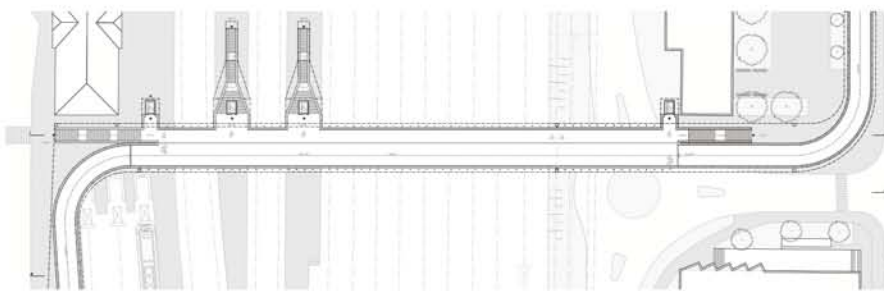
TOBOGGAN

Le toboggan est un élément de jeu qui permet de découvrir les hauteurs de la passerelle. Il est conçu pour être utilisé par les enfants et les adultes. Le toboggan est installé sur la passerelle et permet de découvrir les hauteurs de la passerelle. Le toboggan est installé sur la passerelle et permet de découvrir les hauteurs de la passerelle.



TOBOGGAN

Le toboggan est un élément de jeu qui permet de découvrir les hauteurs de la passerelle. Il est conçu pour être utilisé par les enfants et les adultes. Le toboggan est installé sur la passerelle et permet de découvrir les hauteurs de la passerelle.



004-021

«Lai Vâdye Vâdaise»

Projet classé:

4^e rang / 1^{ère} mention

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):

Ovale & Partenaires Sàrl

ZA Pra de Plan 25

1618 Châtel-St-Denis

Architecte(-s):

Studio Kalk Sàrl

Rue Bel-Air 8A

2350 Saignelégier

Référant-e-s:

Éric Molleyres, ing. HES

Michel Aebisher, arch. MA FH

Collaboratrices/-teurs:

Ovale & Partenaires:

Sam Bouten, ing. arch. MSc ITHE

Fabrice Meylan, ing. HES

Studio Kalk:

Michel Aebisher, arch. MA FH

Jordan Marchand

Architecture du paysage:

Emmanuel Tonetti, In Situ SA,

Lausanne

Urbanisme:

Tanguy Perrenoud, indépendant,

Aubonne

Imagerie numérique:

Adrian Wetherell, NRW, images,

Lausanne

Vérification de l'inscription:

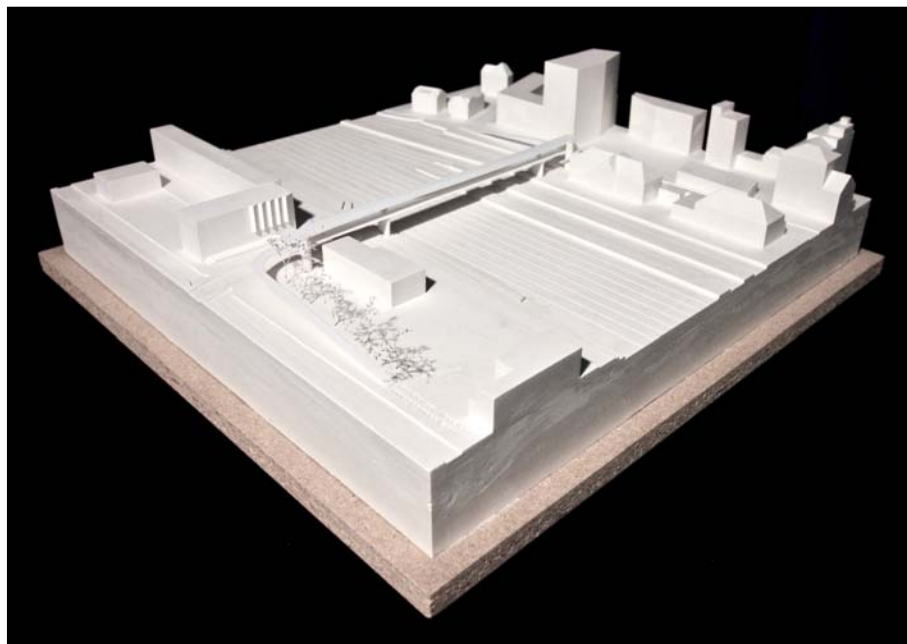
Inscription:

023-245496

Référant-e-s à l'inscription:

Éric Molleyres, ing. HES

Michel Aebisher, arch. MA FH



Commentaire du Jury: Le projet «Lai Vâdye Vâdaise» est le résultat d'une approche sensible du contexte local et est remarqué dans le panel des propositions issues du concours. Du point de vue de l'implantation, la passerelle est presque perpendiculaire au faisceau des voies. Ce très léger angle qui ne contraint pas l'exploitation ferroviaire permet de maintenir une distance appropriée avec le bâtiment Hasbro au Sud. Son principe constructif en voiles permet de franchir une grande portée (sans pilier intermédiaire) et de placer stratégiquement les piles. Le lancement de la passerelle est en particulier relevé par le Jury. Sa coupe transversale asymétrique, comme cela a été proposé par plusieurs projets, qui place les voiles porteurs au cœur de la passerelle spécialise les voies réservées aux usagers de manière optimale. À l'opposé des projets qui évoquent la puissance de la poutre porteuse, il se dégage de l'ensemble une élégante légèreté tout à fait en phase avec la vocation de belvédère que la nouvelle passerelle veut véhiculer. Ici, nul besoin de scander un rythme structurel ou de se référer à l'histoire du lieu. La beauté et la sobriété des lignes de «Lai Vâdye Vâdaise» sont à saluer. À l'instar de L'Échappée, le bois est essentiellement utilisé pour traiter le plafond de la toiture. Cette approche a donné lieu une discussion approfondie sur l'utilisation du bois qui ne doit pas être comprise littéralement comme une composante nécessairement structurelle. Un revêtement de surface comme un plafond ou une finition de contact avec les usagers est bien à même de conférer à l'infrastructure la touche caractéristique de ce matériau. La proposition pour le garde-corps est particulièrement bien équilibrée dans la coupe générale, même au passage du faisceau des voies avec son complément de protection pour les lignes de contact. La hauteur de garde est cependant insuffisante du côté des cycles. Le développement de l'escalier sans palier intermédiaire autour du fût de l'ascenseur n'est pas praticable.

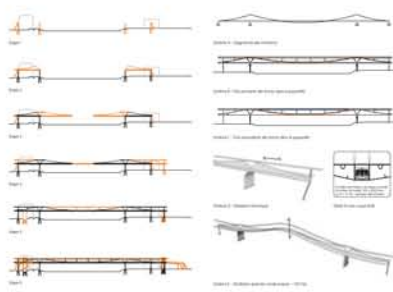
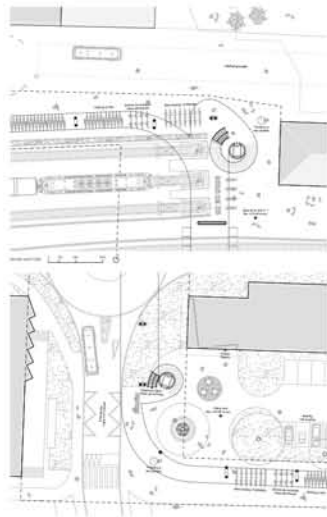
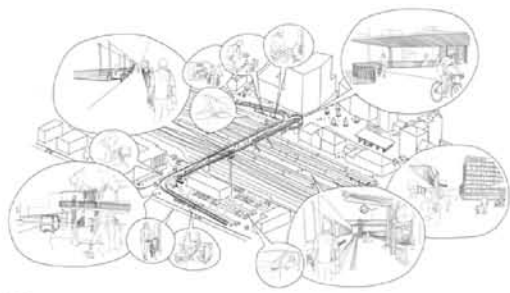
Les rampes non couvertes à plus de 6% ne sont pas conformes au cahier des charges du concours. S'affranchir de cette contrainte en les chauffant est inadmissible pour la Ville de Delémont. Bien qu'il s'écarte de manière importante des principes de durabilité, en raison de ses qualités, le Jury retient le projet «Lai Vâdye Vâdaise» dans le classement final.

Lai vâdye vâdâse

Le pavillon D17 est un bâtiment polyvalent qui sert de lieu de rencontre et de dialogue entre les habitants du quartier et les services municipaux. Il est situé dans un quartier en pleine croissance et est conçu pour répondre aux besoins de la communauté. Le bâtiment est conçu pour être un lieu de rencontre et de dialogue entre les habitants du quartier et les services municipaux. Il est situé dans un quartier en pleine croissance et est conçu pour répondre aux besoins de la communauté.

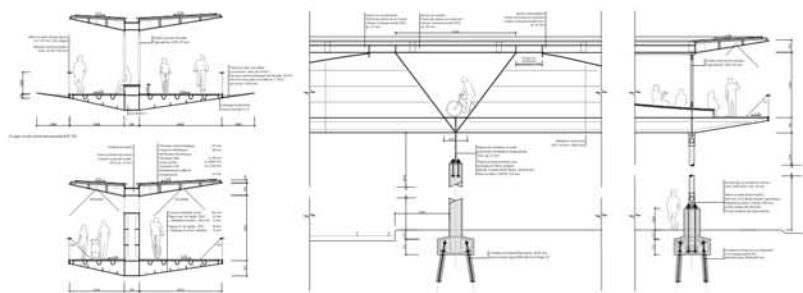
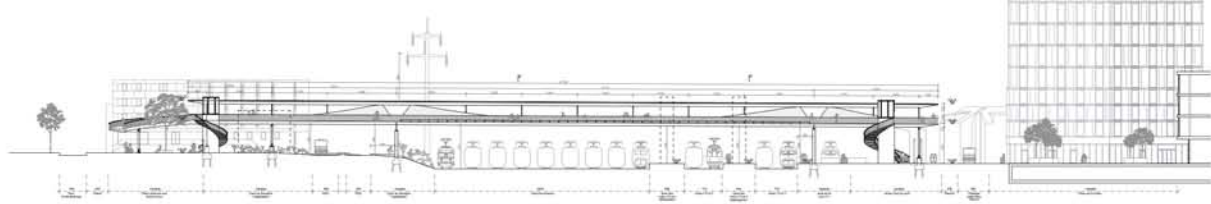
PROJET D'AMÉNAGEMENT D'URBANISME

Le projet d'aménagement d'urbanisme vise à transformer un terrain vacant en un espace public de qualité. Le projet est conçu pour répondre aux besoins de la communauté et pour créer un lieu de rencontre et de dialogue entre les habitants du quartier et les services municipaux. Le projet est conçu pour être un lieu de rencontre et de dialogue entre les habitants du quartier et les services municipaux.



DESCRIPTION GÉNÉRALE
Le pavillon D17 est un bâtiment polyvalent qui sert de lieu de rencontre et de dialogue entre les habitants du quartier et les services municipaux. Il est situé dans un quartier en pleine croissance et est conçu pour répondre aux besoins de la communauté.

EMPLOI DES ESPACES
Le pavillon D17 est un bâtiment polyvalent qui sert de lieu de rencontre et de dialogue entre les habitants du quartier et les services municipaux. Il est situé dans un quartier en pleine croissance et est conçu pour répondre aux besoins de la communauté.



007-020

Hydroptère

Projet classé:

5^e rang / 2^e mention

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Conzett Bronzini Partner AG
Bahnhofstrasse 3
7000 Chur

Architecte(-s):

Comamala Ismail Architectes Sàrl
Place de la Gare 20
2800 Delémont

Référant-e-s:

Jurg Conzett, ing. EPF
Diego Comamala, arch. REG-A

Collaboratrices/-teurs:

Conzett Bronzini Partner:

Jurg Conzett
Gianfranco Bronzini

Comamala Ismail Architectes:

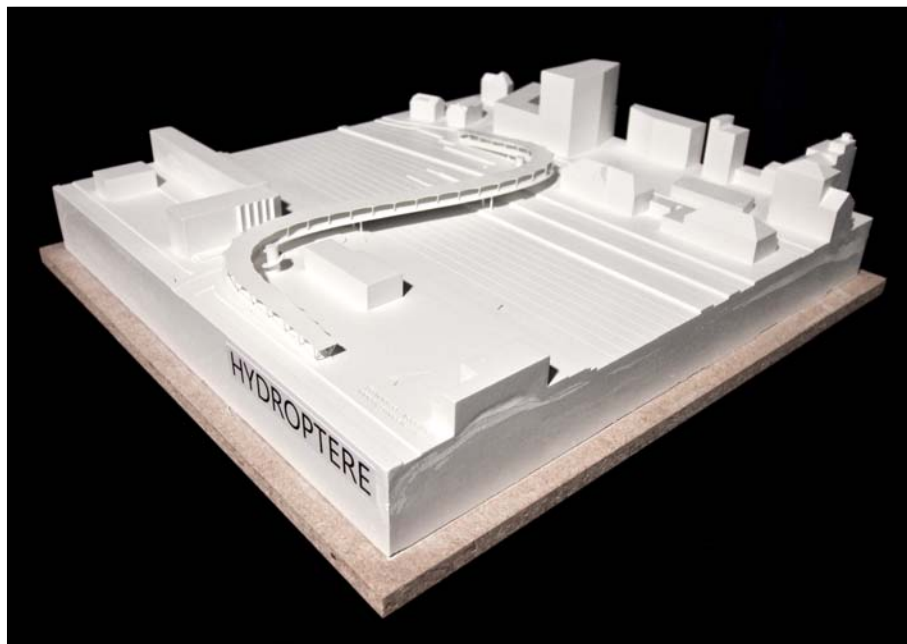
Toufiq Ismail-Meyer
Javier Suvira
André Mota
Diego Comamala

Vérification de l'inscription:

Inscription:
003-[176832](https://www.reg.ch/003-176832)

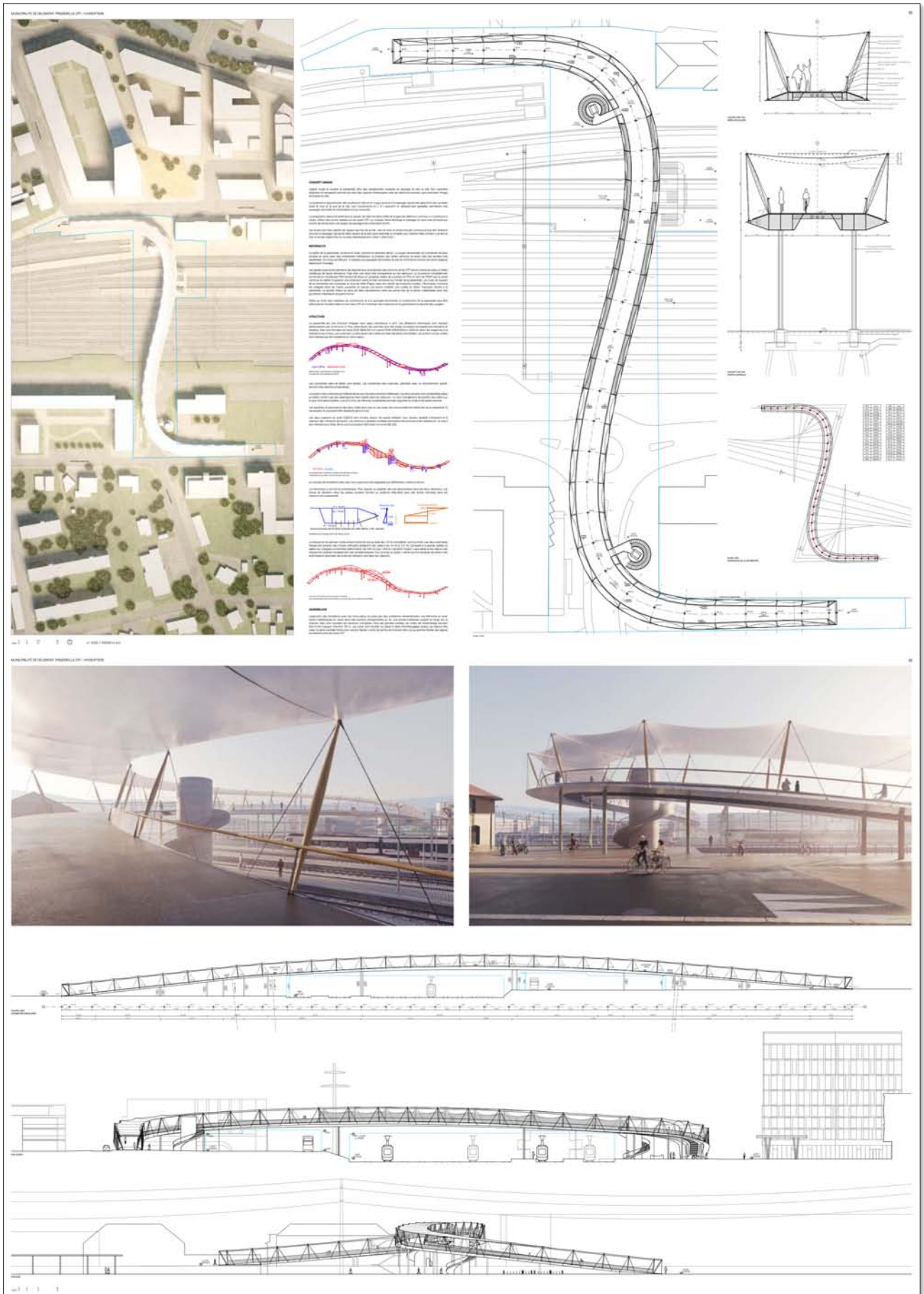
Référant-e-s à l'inscription:

Jurg Conzett, ing. EPF
Diego Comamala, arch. REG-A



Commentaire du Jury: **Hydroptère** fait partie des projets dits en «S» qui privilégient délibérément le design aux contraintes du cahier des charges du concours. Ses transgressions, en particulier, ont permis au Jury de préciser les critères d'appréciation ainsi que leur pondération conformément à sa décision d'approfondir les éléments qui ressortaient de l'examen préalable. Il a conclu qu'un certain nombre d'écarts étaient réhivitoires d'un point de vue fonctionnel. En premier lieu, le raccourcissement des voies de garage n'était explicitement pas envisageable. Deuxièmement, la passerelle enjambe très légèrement deux angles du périmètre du concours (plusieurs projets y sont confrontés sans que cela soit spécialement à considérer comme un motif d'exclusion). Troisièmement, la notion de franchissement perpendiculaire du faisceau des voies n'est pas respectée — cela est problématique du point de vue de l'exploitation ferroviaire. Il n'en demeure pas moins que la pureté mathématique du projet Hydroptère, son expression aérienne, sa flexibilité structurelle ainsi que son originalité a conduit à son maintien dans le quintette final. Hydroptère a aussi permis un large débat sur la question du caractère ostentatoire, à savoir l'adéquation entre un geste et l'échelle du contexte dans lequel il s'inscrit. Sans être particulièrement déséquilibré, le projet Hydroptère n'est guère adapté à la latitude de Delémont aux yeux du Jury qui verrait une telle passerelle dans un endroit où l'on peut s'affranchir du poids de la neige et dans un environnement plus aquatique que métallique. Si Hydroptère est original, poétique et singulier dans le concours, le Jury relève néanmoins les inconvénients suivants: le faible dégagement aux droits des ascenseurs et des escaliers; la mixité des trafics des cycles et des piétons avec le cisaillement imposé aux flux piétonniers de par le positionnement des accès verticaux de part et d'autre de la passerelle, le développement des escaliers sans paliers intermédiaires, l'orientation des accès au niveau du sol, les difficultés liées à l'entretien.

À la fin de ses délibérations, bien qu'il s'écarte de manière importante du cahier des charges du projet faisant l'objet du présent concours, en raison de ses qualités, le Jury décide d'attribuer une mention au projet Hydroptère et de le classer au cinquième rang.



001-009

Delémont Marée Haute
Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:
Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Gruner Schweiz AG
Thurgauerstrasse 80
8050 Zürich

Architecte(-s):
AETC Architectes-Urbanistes Sàrl
Rue Louis Favre 43
1201 Genève

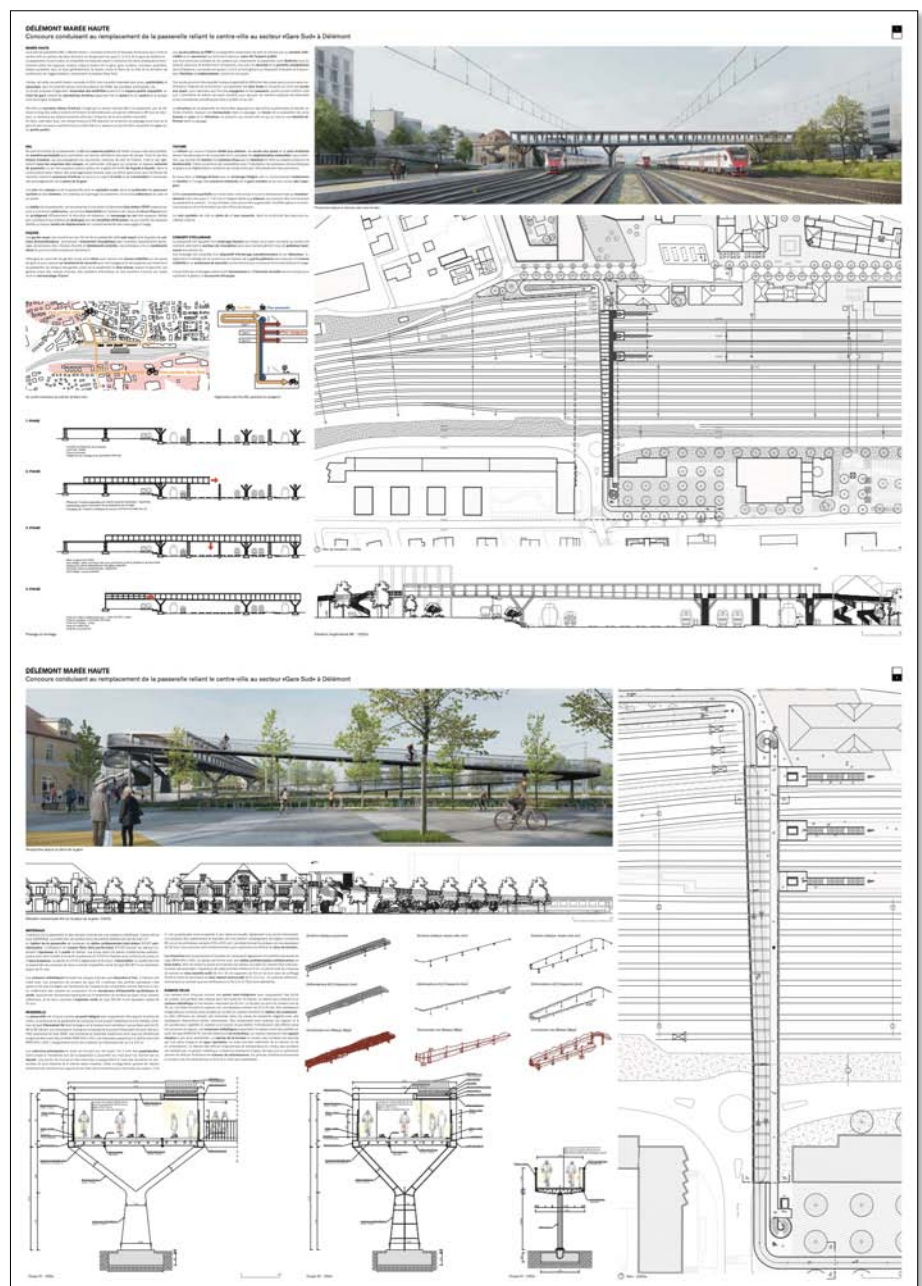
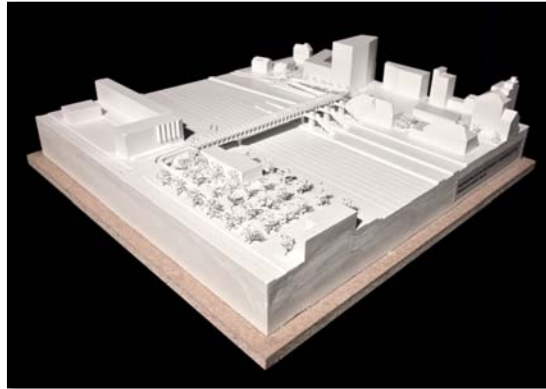
Référént-e-s:
Pascal Guignard, ing. EPF
Christian Scheidegger, arch. EPF

Collaboratrices/-teurs:
Gruner Schweiz:
Pascal Guignard, chef de Dpt
Joséphine Vivat, cheffe de projet
Peter Zemla, dess. tech.

AETC:
Charles Bastide-Fouque, arch.
Ramon Mansergas, arch.
Abigael Rivera-Blas, arch. assoc.
Antoinette Schaer, arch. assoc.
Christian Scheidegger, arch.

Vérification de l'inscription:
Inscription:
007-183403

Référént-e-s à l'inscription:
Pascal Guignard, ing. EPF
Christian Scheidegger, arch. EPF



002-016

Ariane

Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
AB ingénieurs SA
Chemin de la Mousse 80
1226 Thônex

Architecte(-s):

TK Architecture SA
Chemin de la Vendée 24
1213 Petit-Lancy

Référant-e-s:

Philippe Bombeli, ing. EPF
Taieb Kali, arch. REG-A

Collaboratrices/-teurs:

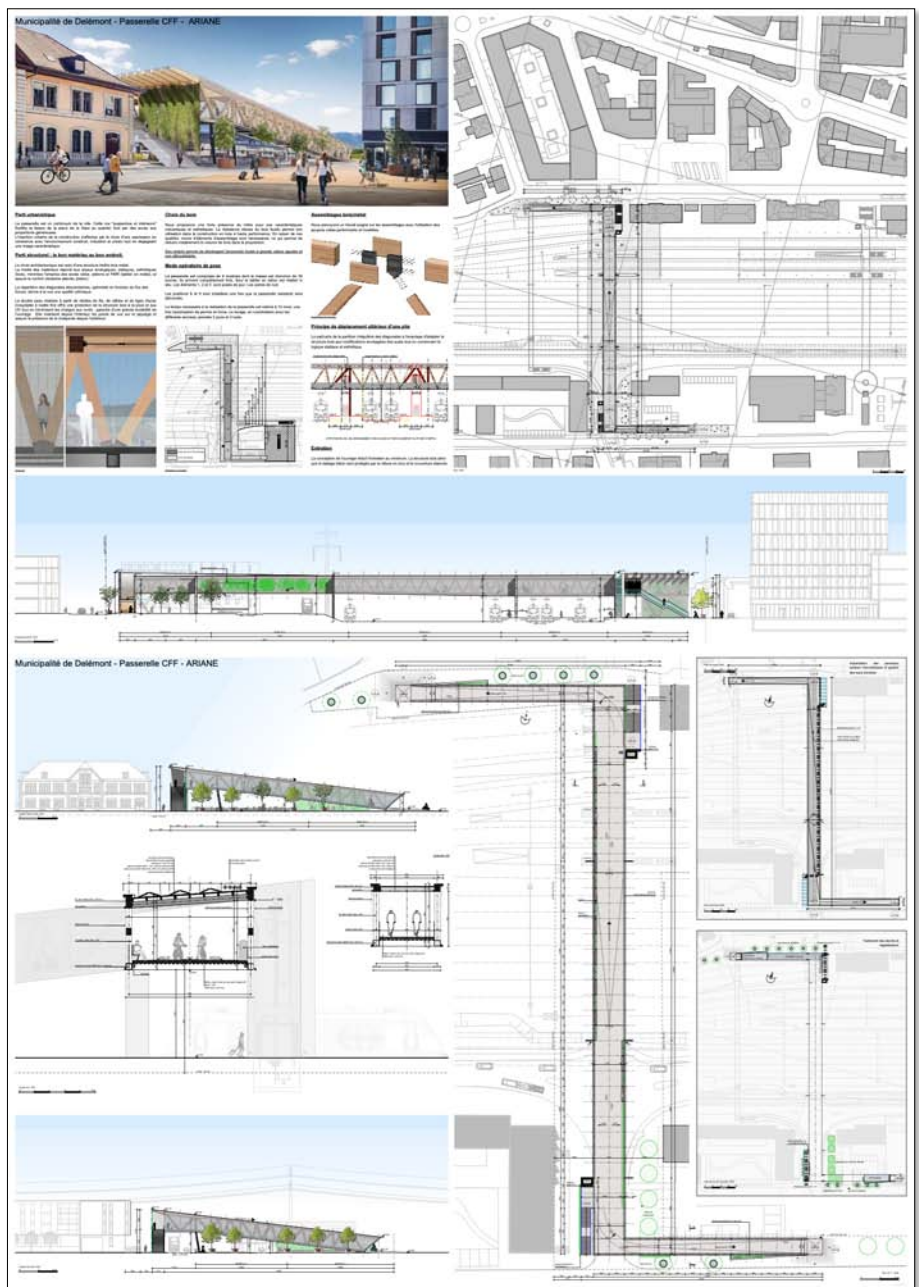
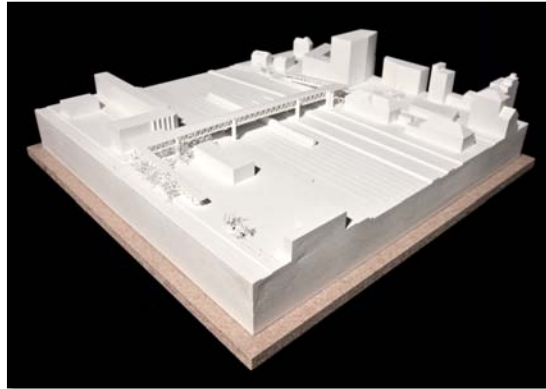
AB ingénieurs SA:
Simon Kovacic, ing.

Vérification de l'inscription:

Inscription:
001-175678

Référant-e-s à l'inscription:

Philippe Bombeli, ing. EPF
Taieb Kali, arch. REG-A



003-005

Pont Neuf

Projet non-classé:
—

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
AR&PA Engineering Sagl
Via Boschina 21
6963 Lugano-Pregassona

Architecte(-s):

Durisch + Nolli Architetti Sagl
Via San Gottardo 77
6900 Massagno

Référént-e-s:

Dr. Antonio Paronesso, ing. EPF
Pia Dürisch, arch. EPF

Collaboratrices/-teurs:

AR&PA Engineering:
Dr. Antonio Paronesso, ing.
Angelo Ferrara, ing.

Durisch + Nolli Architetti:

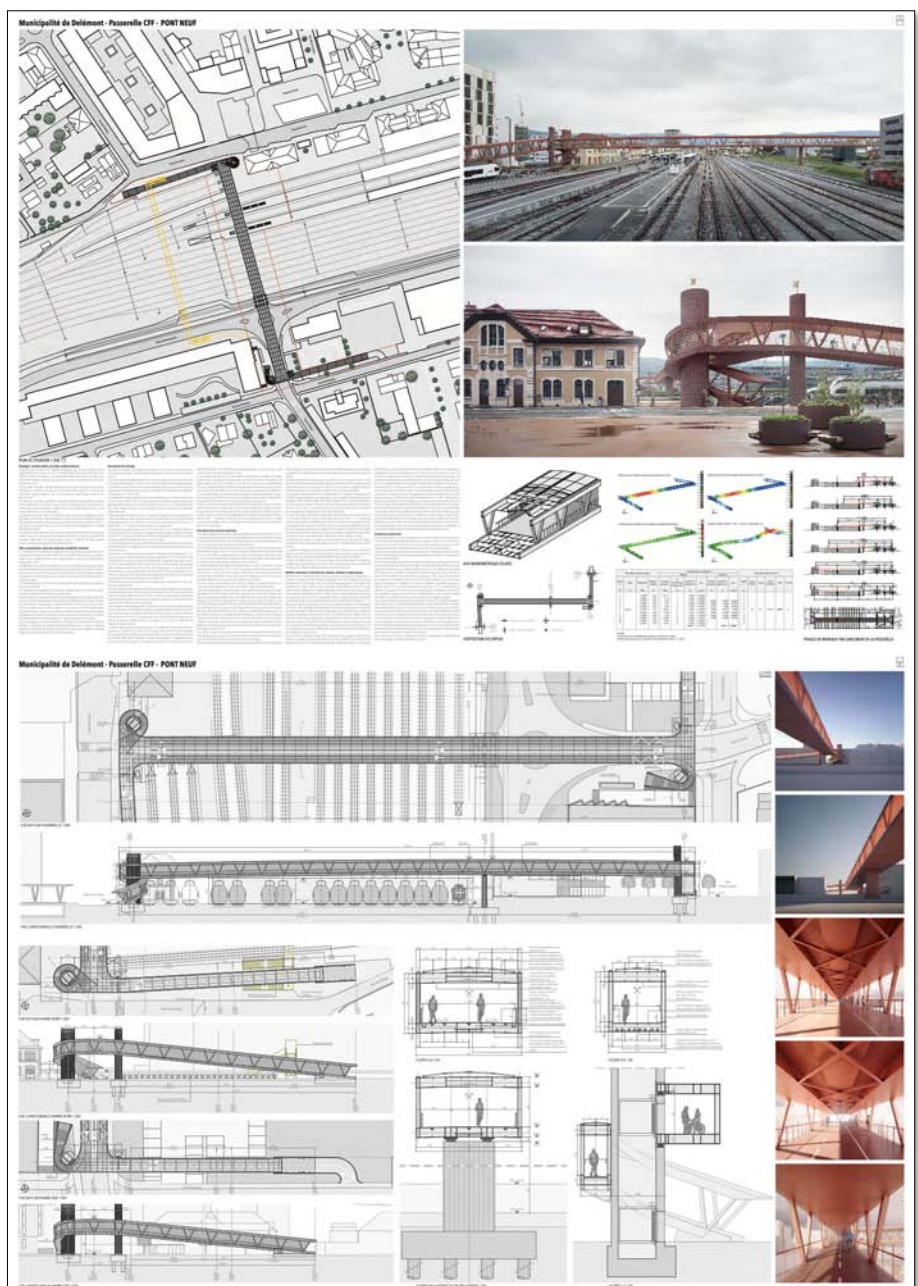
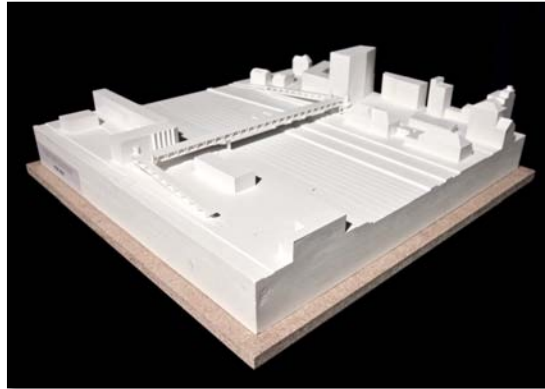
Aldo Nolli, arch.
Pia Dürisch, arch.
Niccolò Nessi, arch.
Felipe Inauen, arch.
Daniela Vezzoli, arch.
Giulia Lari, arch.

Vérification de l'inscription:

Inscription:
018-192592

Référént-e-s à l'inscription:

Dr. Antonio Paronesso, ing. EPF
Pia Dürisch, arch. EPF



005-022

Voie_13

Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Vincent Becker Ing. Fribourg Sàrl
Route de Chésalles 48
1723 Marly

Architecte(-s):

BFIK architectes HES FAS
Route de la Fonderie 16
1700 Fribourg

Référant-e-s:

Eyüp Selçukoglu, ing. HES
Marc Fauchère, arch. HES

Collaboratrices/-teurs:

VBI Fribourg:
Eyüp Selçukoglu, ing. HES
Xavier Vingerhoets, ing.

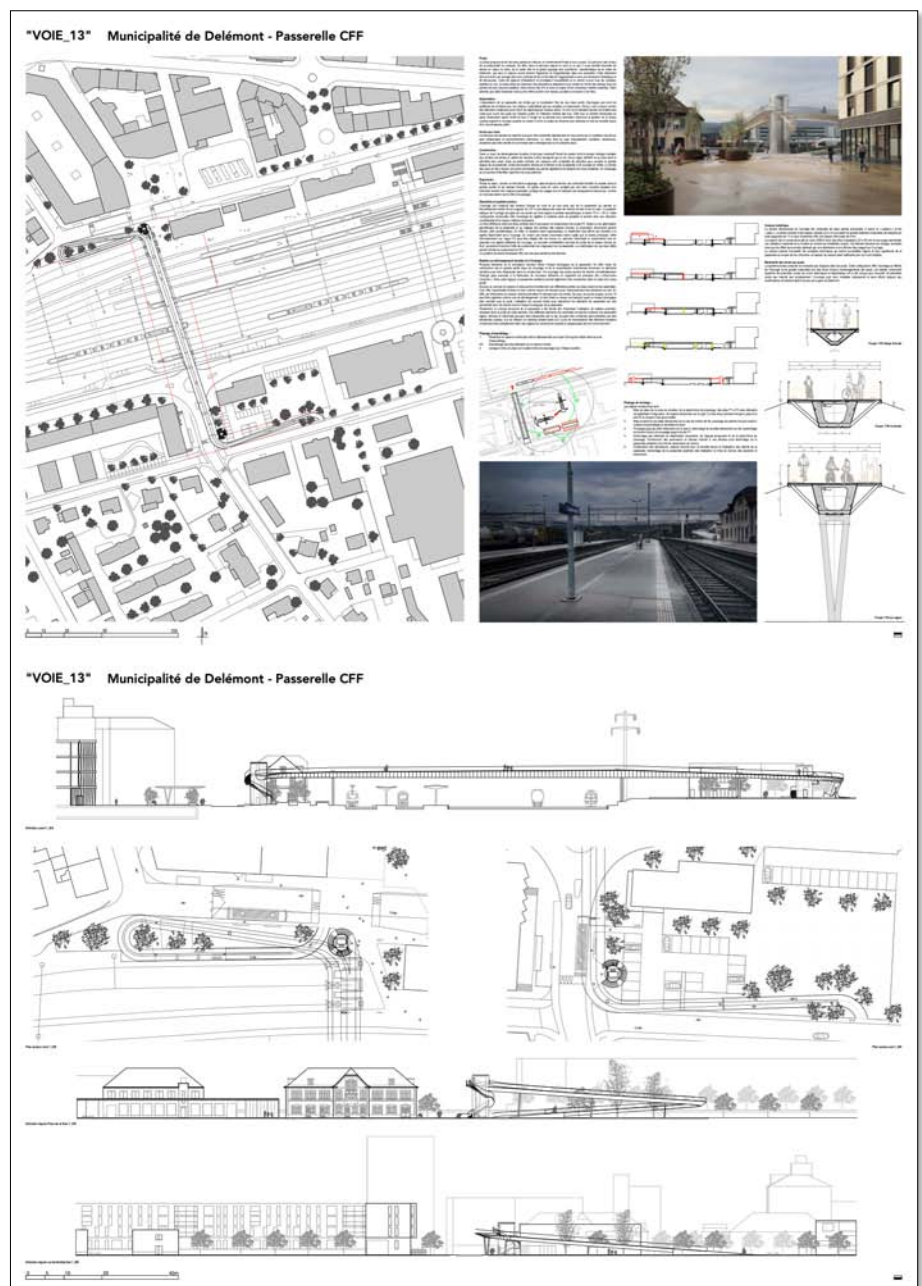
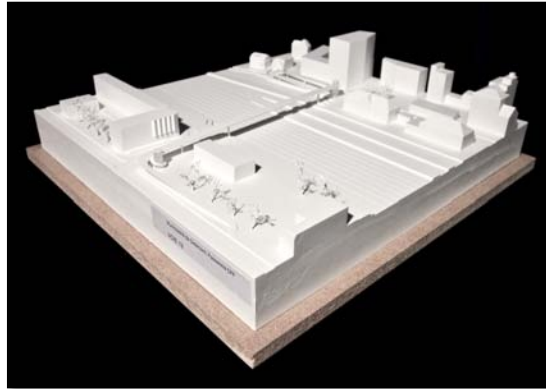
BFIK:

Bernard Imboden, arch.
Marc Fauchère, arch.

Vérification de l'inscription:

Inscription:
011-263588

Référant-e-s à l'inscription:
Eyüp Selçukoglu, ing. HES
Marc Fauchère, arch. HES



006-006

Le Fil de l'Eau
Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:
Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Ingeni SA Genève Carouge
Rue du Pont Neuf 12
1227 Genève

Architecte(-s):
Farra Zouboulakis & Associés
Architectes Urbanistes SA
Avenue de l'Avant-Poste 5
1005 Lausanne

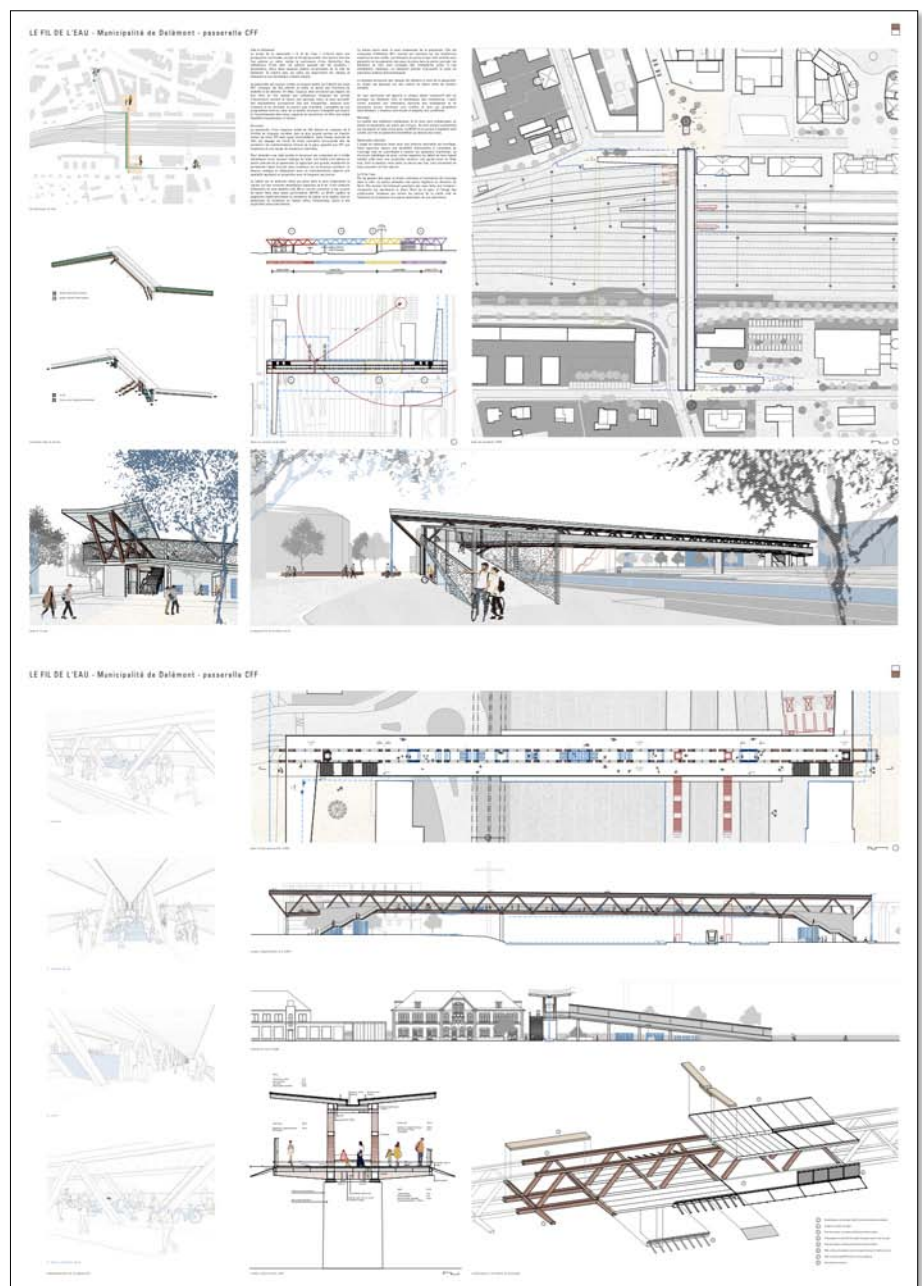
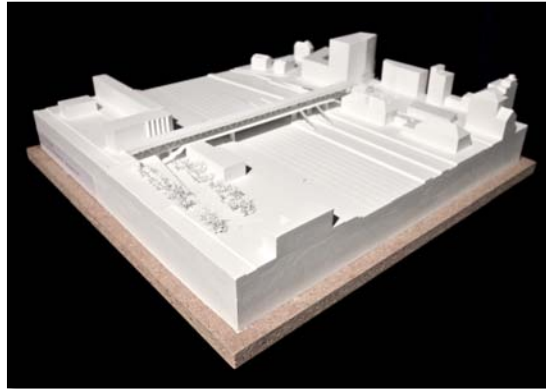
Référant-e-s:
Gabriele Guscetti, ing. EPF
Christina Zouboulakis, arch. EPF

Collaboratrices/-teurs:
Ingeni:
Gabriele Guscetti, ing. EPF
Arthur Sauvin, ing. EPF
Aurélien Delannoy, ing. HES
Julien Raps, dess. tech.

Farra Zouboulakis & Associés:
Bassel Fara, arch. EPF
Christina Zouboulakis, arch. EPF
Emmanuel Colomb, arch. EPF
Fiorenzy Bianchi, arch. EPF
Florence Volet, arch. EPF
Gabiella Daza, stag. arch.

Vérification de l'inscription:
Inscription:
009-190687

Référant-e-s à l'inscription:
Gabriele Guscetti, ing. EPF
Bassel Fara, arch. EPF



008-008

Train d'union
Projet non-classé:

Levée de l'anonymat:
Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
GVH-BP Jura SA
Rue St-Maurice 30H
2800 Delémont

Architecte(-s):
Burri et Partenaires Sàrl
Route de Bâle 10
2805 Soyhières

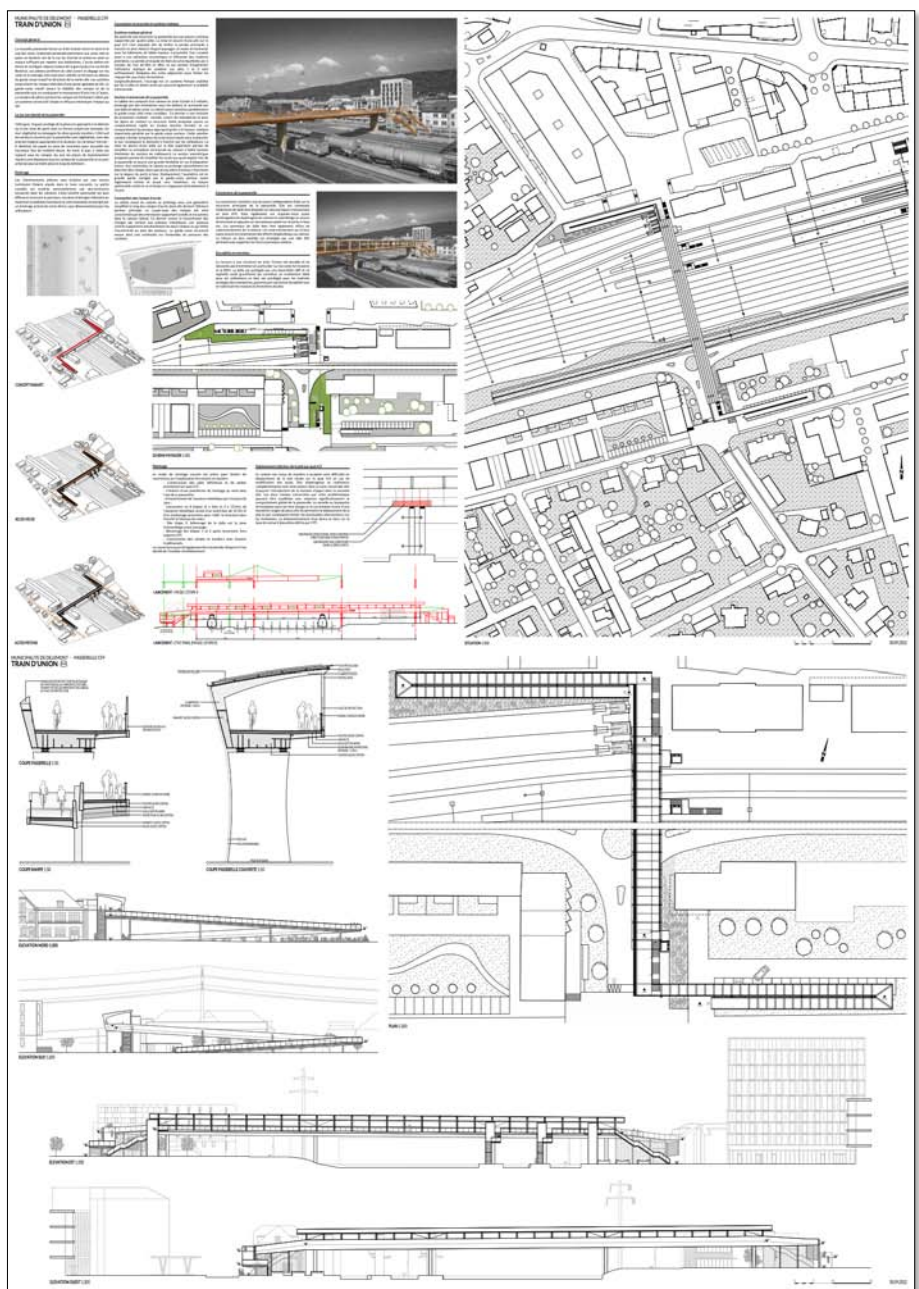
Référant-e-s:
Dr. Sylvain Plumey, ing. EPF
Pascal Burri, arch. HES

Collaboratrices/-teurs:
GVH-BP Jura:
Dr. Sylvain Plumey
Steve Dubois
Yannick Sarret

Burri et Partenaires:
Pascal Burri
Liliana Da Cunha
Sophie Burri
Victor Dos Santos

Vérification de l'inscription:
Inscription:
016-203346

Référant-e-s à l'inscription:
Dr. Sylvain Plumey, ing. EPF
Pascal Burri, arch. HES



009-007

Moment suspendu

Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Dr Lüchinger+Meyer
Ingénieurs civils SA
Avenue de la Gare 10
1003 Lausanne

Architecte(-s):

Atelier Descombes Rampini SA
Rue du Beulet 4
1203 Genève

Référant-e-s:

Etienne Bouleau, ing. EPF
Marc-Olivier Rampini, arch. EPF

Collaboratrices/-teurs:

Dr Lüchinger+Meyer:
Etienne Bouleau, ing. EPF

Atelier Descombes Rampini:

Marc-Olivier Rampini, arch. EPF
Geoffroy Jutzeler, arch. EPF
Lou Paplier, arch.-urb.

Éclairage:

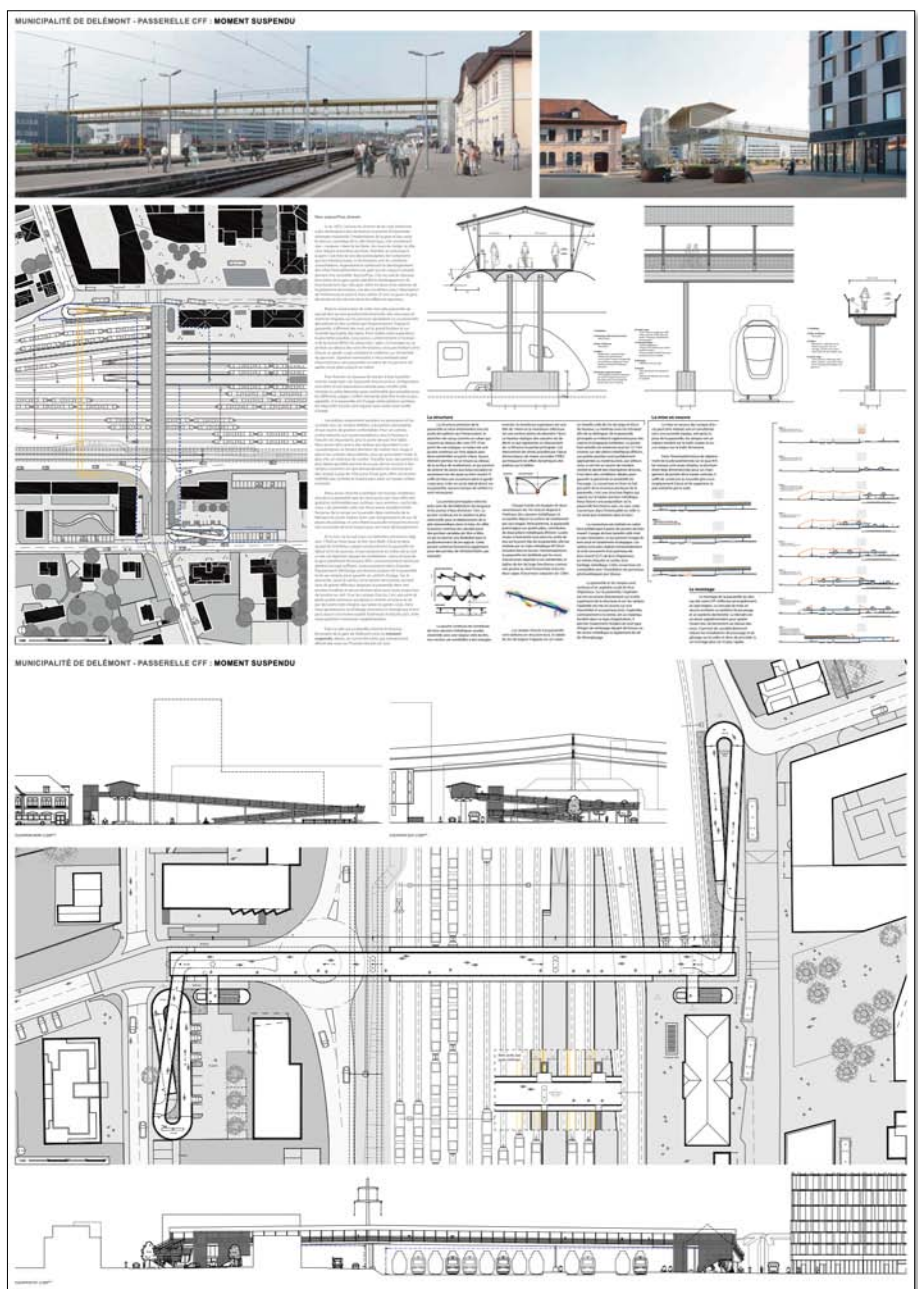
Joseph Frey, Les Éclairagistes
Associés, Lyon

Vérification de l'inscription:

Inscription:
013-182607

Référant-e-s à l'inscription:

Dr. Andrea Bassetti, ing. EPF
Marc-Olivier Rampini, arch. EPF



010-012

Toudoum Toudoum
Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:
Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
DIC SA Ingénieurs
Les Glariers
Case postale 346
1860 Aigle

Architecte(-s):
Atelier Rak Tej Sàrl
Rue de la Paix 7
1020 Renens

Référént-e-s:
Alexandre Noël, ing. EPF
Pavel Rak, arch. REG-A

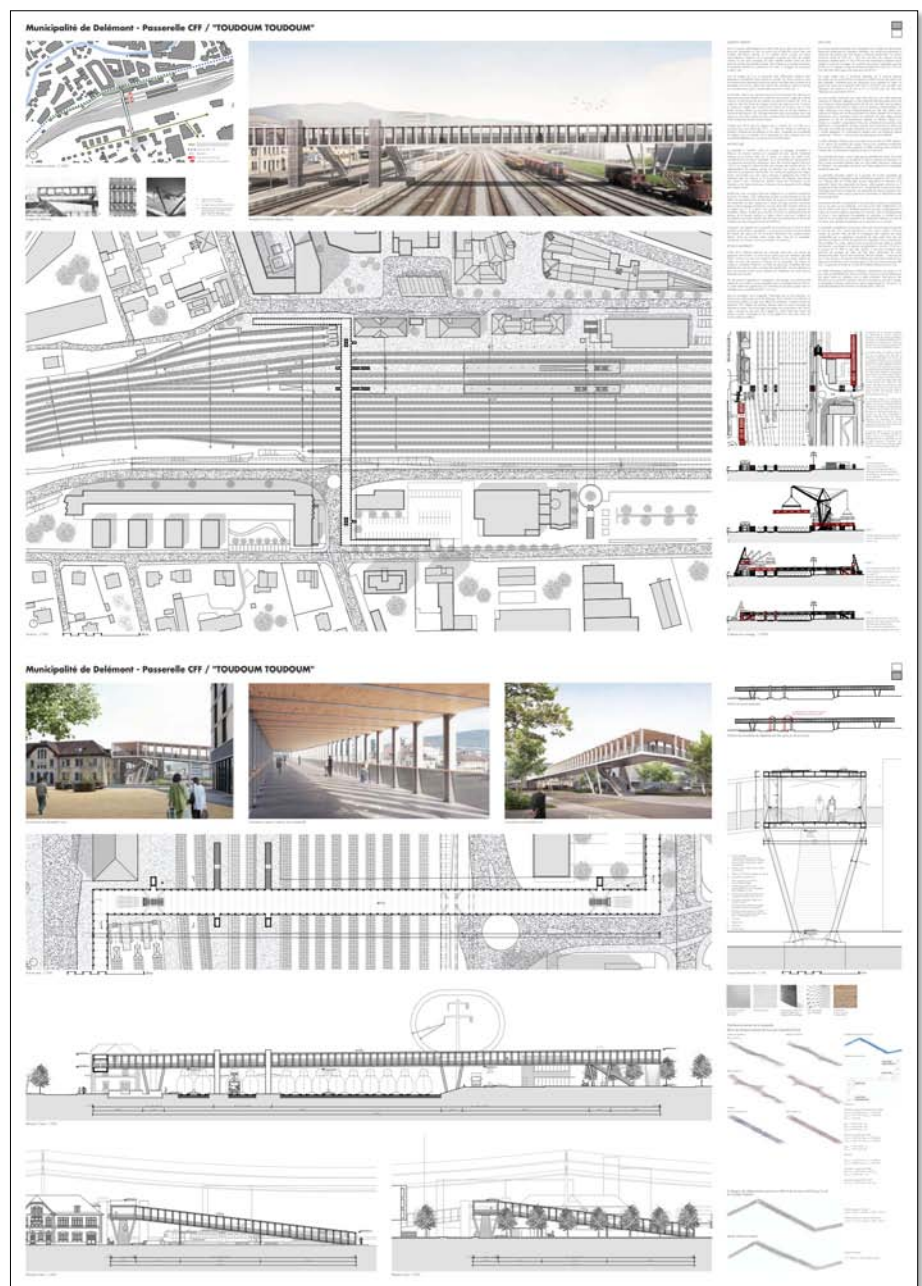
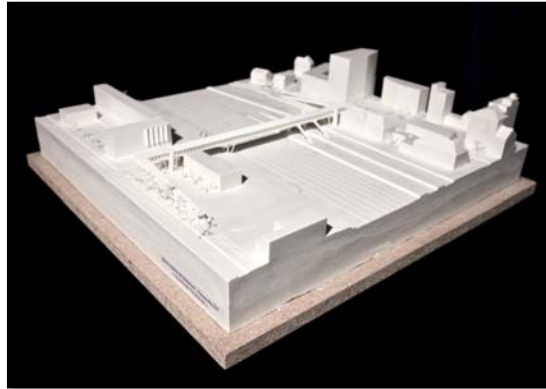
Collaboratrices/-teurs:
Schmidt+Partner Bauingenieure:
Alexandre Noël, ing. EPF
Dr. Raffaele Cantone, ing. EPF
Martina Imhof, dess.
Corrine Cappellin, serc.

Hünervadel Partnerschip:
Pavel Rak, arch.
Petr Tej, arch.
Jakub Kender, arch.

Maquette:
Oto Melter,

Vérification de l'inscription:
Inscription:
008-188601

Référént-e-s à l'inscription:
Alexandre Noël, ing. EPF
Pavel Rak, arch. REG-A



013-019

Diplodocus

Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Indermühle Bauingenieure GmbH
Scheibenstrasse 6
3600 Thun

Architecte(-s):

ADAO Architectes Sàrl
Clos de la Fonderie 11
1227 Carouge

Référant-e-s:

Daniel Indermühle, ing. REG-A
Nicolas Deville, arch. EPF

Collaboratrices/-teurs:

Indermühle Bauingenieure:
Mathieu Collioud, ing. BSc FH
Daniel Indermühle, ing. REG-A

ADAO Architectes:

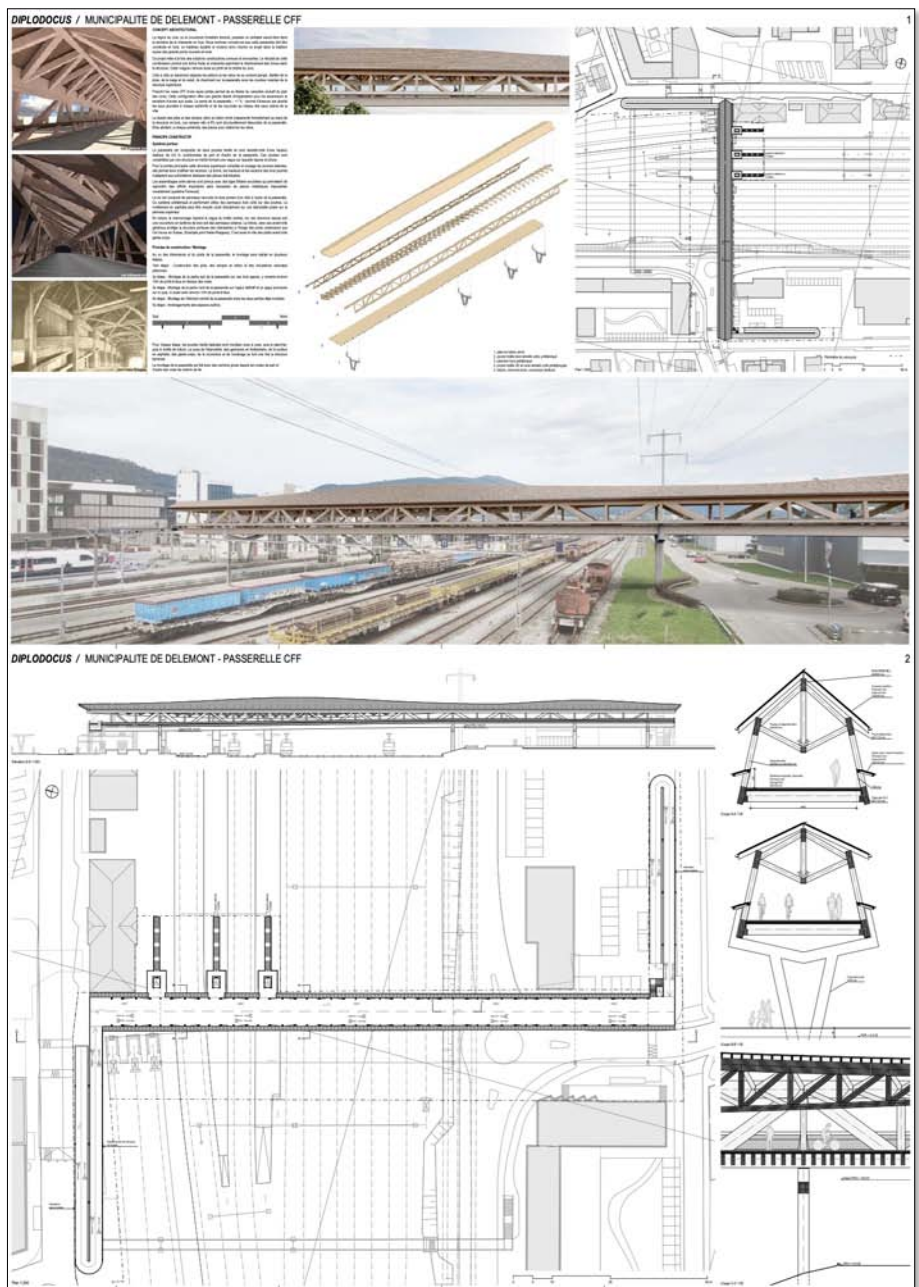
Anouk Deville, arch. EPF
Melchior Deville, arch. BSc EPF
Nicolas Deville, arch. EPF
Mathilde Morton, stag. arch.
Yasmine Serrai, arch. DE

Vérification de l'inscription:

Inscription:
026-123456

Référant-e-s à l'inscription:

Mathieu Collioud, ing. BSc FH
Nicolas Deville, arch. EPF



015-003

Ricochet

Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:

Tama 3D Sàrl
Route de l'Abergement 5
1357 Lignerolle

Référant-e-s:

Serge Dendrou, ing. EPF
Anna Maria Simatou, arch. SEFRI

Collaboratrices/-teurs:

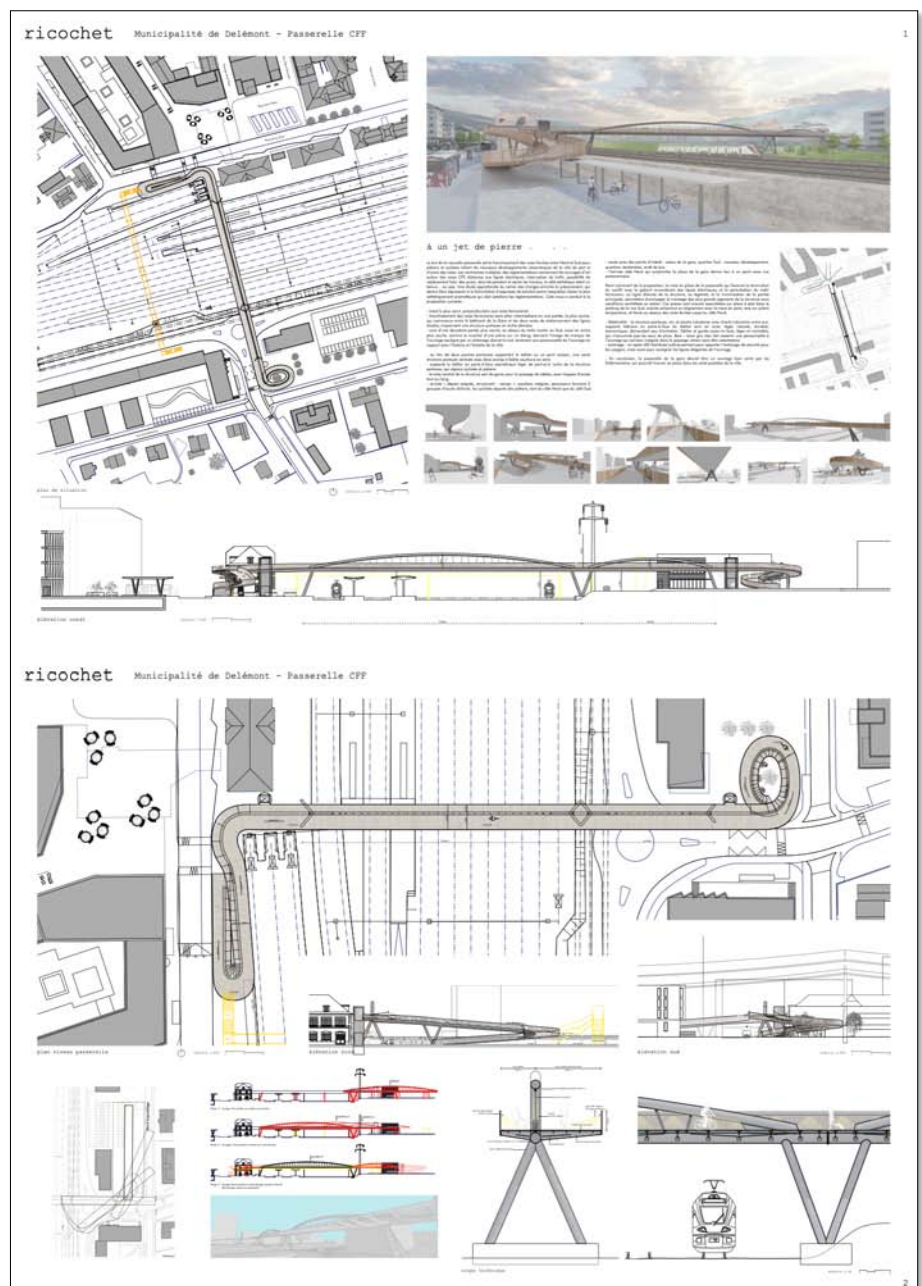
Antoine Dendrou, arch.
Athina Dendrou, arch.
Marianthi Dendrou, arch.

Vérification de l'inscription:

Inscription:
004-247110

Référant-e-s à l'inscription:

Serge Dendrou, ing. EPF
Anna Maria Simatou, arch. SEFRI



016-015

Ra(i)llier

Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
BG Ingénieurs Conseils SA
Avenue de Cour 61
Case postale 241
1001 Lausanne

Architecte(-s):

AREP
Chemin des Fleurettes 43
1007 Lausanne

Référént-e-s:

Nicolas Balabeau, ing. EPF
Jaouida Zehou, arch. REG-A

Collaboratrices/-teurs:

BG:
Yohann Jacquier, ing.
Quentin Lenoir, ing.
Nicolas Balabeau, ing.

AREP:

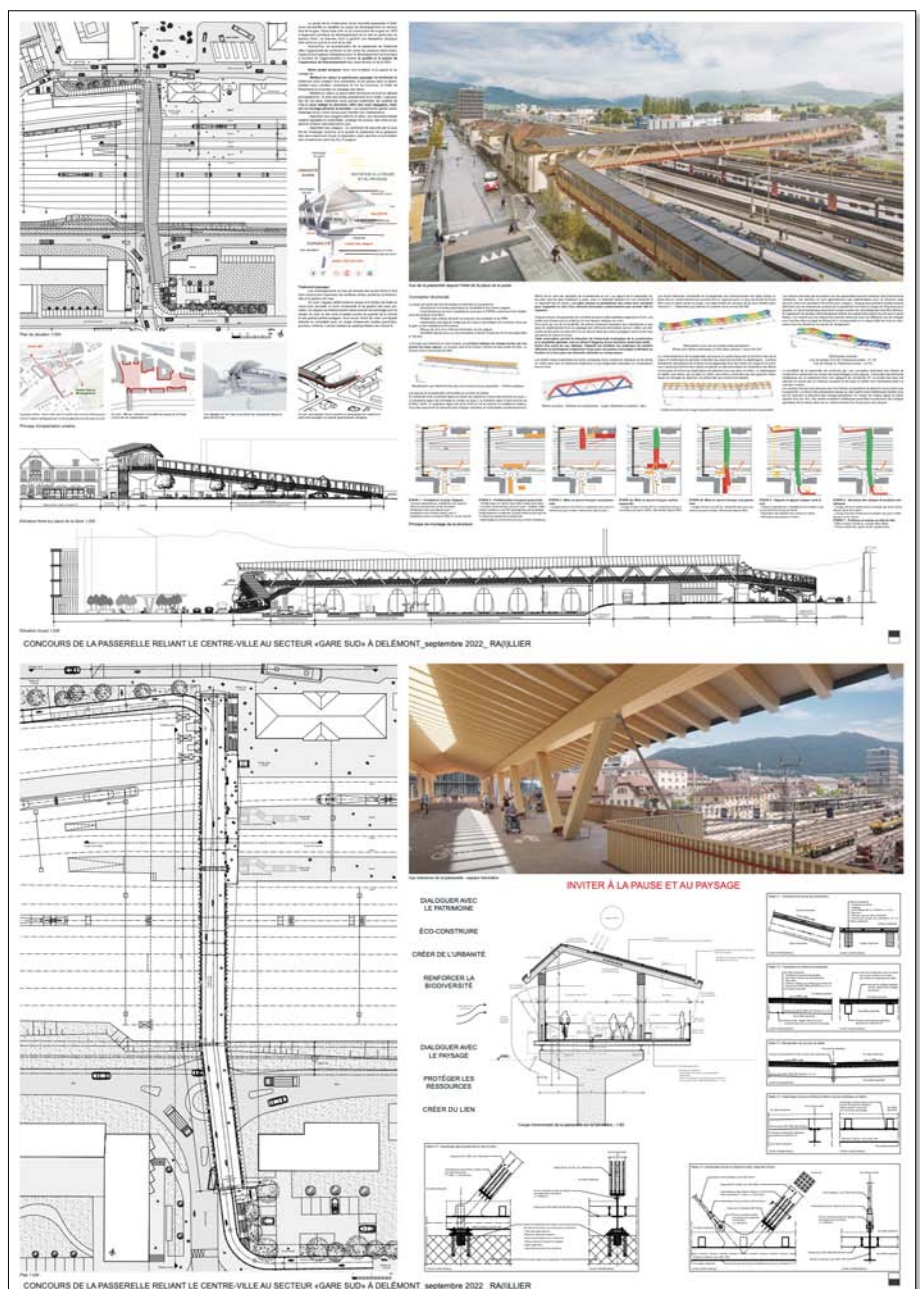
Jaouida Zehou, arch.
Nicolas Samson, arch.

Vérification de l'inscription:

Inscription:
006-210365

Référént-e-s à l'inscription:

Nicolas Balabeau, ing. EPF
Jaouida Zehou, arch. REG-A



017-017

Chemin de Bois
Projet non-classé:

Levée de l'anonymat:
Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Timbatec Ingénieurs Bois SA
Avenue de la Gare 49
2800 Delémont

Architecte(-s):
B Architecture Sàrl
Rue St-Sébastien 11
2800 Delémont

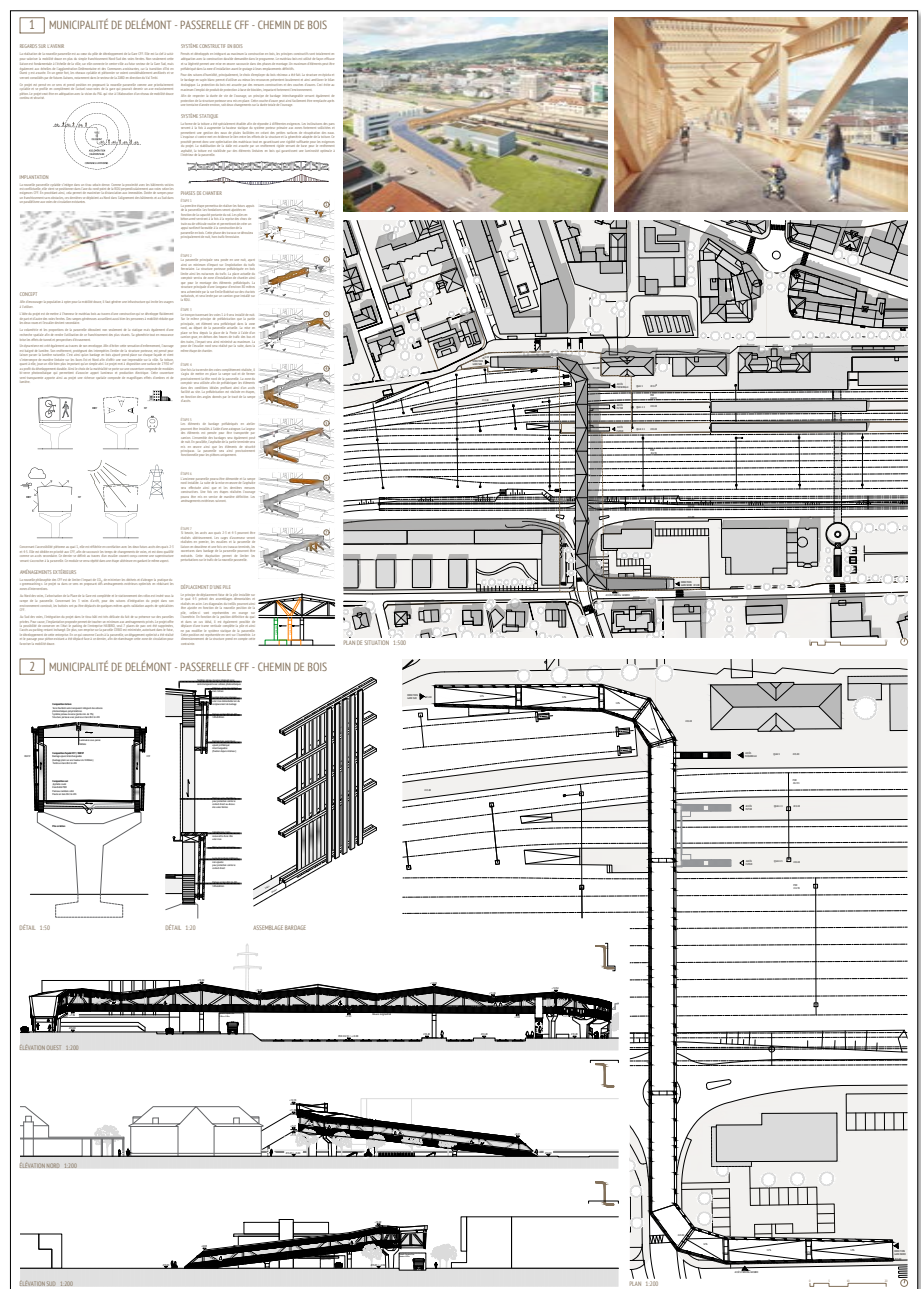
Référant-e-s:
Johann Maître, ing. BSc FH
Brice Lachat, arch. HES

Collaboratrices/-teurs:
Timbatec:
Johann Maître, ing.
Sébastien Bonifacio, ing.
François Gross, stag.

B Architecture:
Brice Lachat, arch.
Jade Oriet, arch.
Maryse Baumgartner, arch.
Laurynn Monnier, appr.

Vérification de l'inscription:
Inscription:
020-184260

Référant-e-s à l'inscription:
Johann Maître, ing. BSc FH
Brice Lachat, arch. HES



018-013

Celadon

Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
AFRY Suisse SA
Rue du 24-Septembre 11
2800 Delémont

Architecte(-s):

PONT12 Architectes SA
Rue Centrale 15
1022 Chavannes-Renens

Réferant-e-s:

Sébastien Durieux, ing. HES
Antoine Hahne, arch. asso.

Collaboratrices/-teurs:

AFRY:

Benjamin Chaboudez, ing. HES
Carola Runci, light. des.

PONT12:

Christiane Von Roten, arch. EPF
Noémie Wesolowski, arch. EPF
Arnaud Bovet, arch. EPF

Architecture du paysage:

Pascal Heyraud, arch. pays. Pascal
Heyraud Sàrl, Neuchâtel

Mobilité:

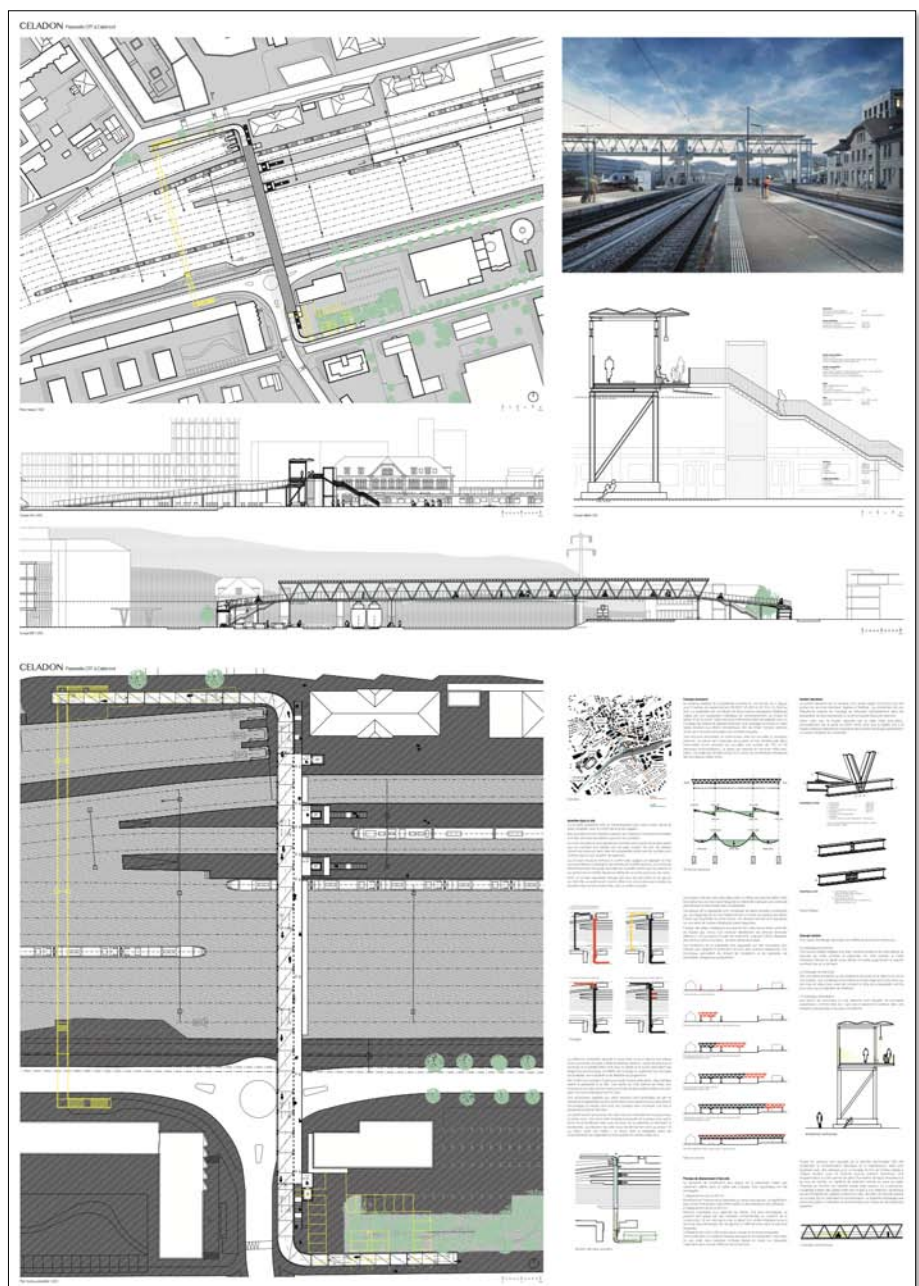
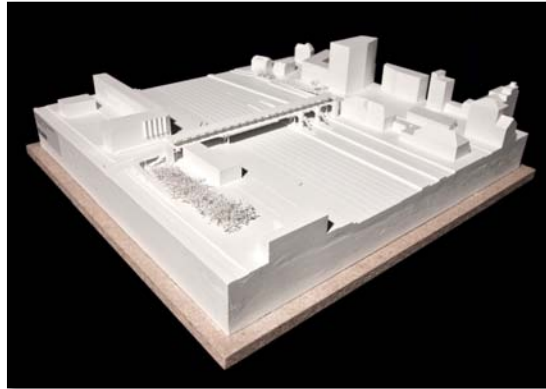
Nicolas Étique, ing. trans, EPF,
CITEC Jura SA, Delémont

Vérification de l'inscription:

Inscription:
002-252707

Réferant-e-s à l'inscription:

Sébastien Durieux, ing. HES
Christiane Von Roten, arch. EPF



019-004

Zig Zug

Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:

Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Muttoni et Fernández,
ingénieurs conseils SA
Route du Bois 17
1024 Écublens

Architecte(-s):

Baraki Architecture et
Ingénierie Sàrl
Rue de Sébeillon 9b
1004 Lausanne

Référant-e-s:

Dr. Miguel Fernández Ruiz, prof.
Jeanne Wéry, arch. EPF

Collaboratrices/-teurs:

Muttoni et Fernández:

Dr. Miguel Fernández Ruiz, prof.
Dr. João Tiago Simões, ing. UNL
Dr. Duarte Viula Faria, ing. UNL
Antonio Garcia, ing EPF

Baraki:

Dr. Léa Boulic, arch. EPF
Barbara Palominos, stag. arch.
Marc Vertesi, arch. EPF
Georg Christoph Holz, arch. EPF
Jeanne Wéry, arch. EPF

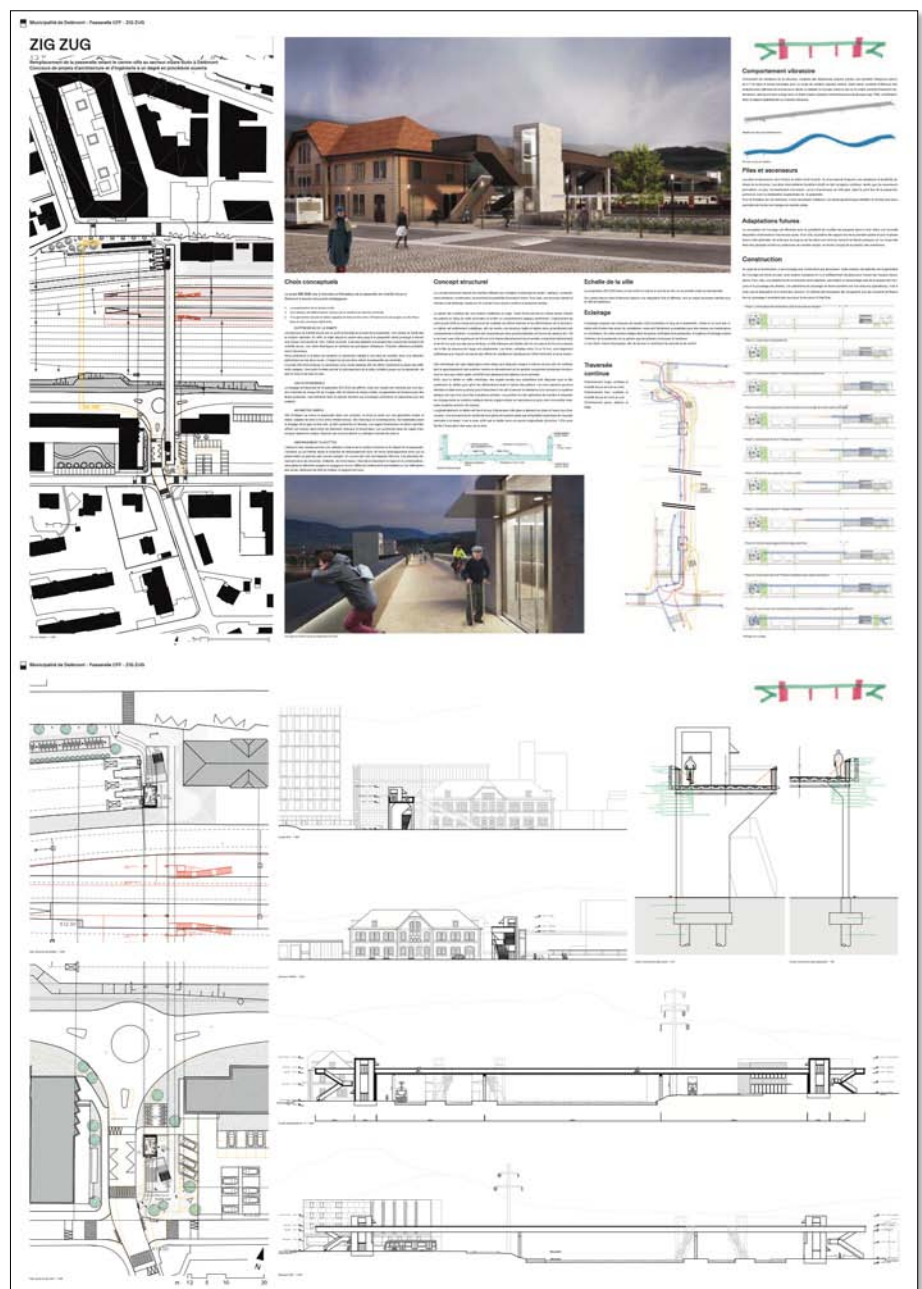
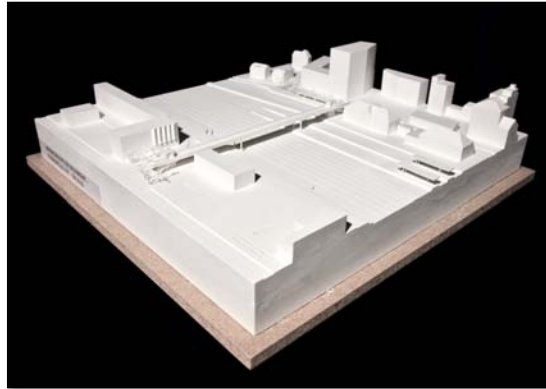
Vérification de l'inscription:

Inscription:

015-202743

Référant-e-s à l'inscription:

Dr. Miguel Fernández Ruiz, prof.
Jeanne Wéry, arch. EPF



020-011

Parcours Z

Projet non-classé:

—

Levée de l'anonymat:

IngPhi SA
Rue Centrale 9bis
1003 Lausanne

Référent-e-s:

Philippe Menétrey, ing.
Mariko Okumura, arch.

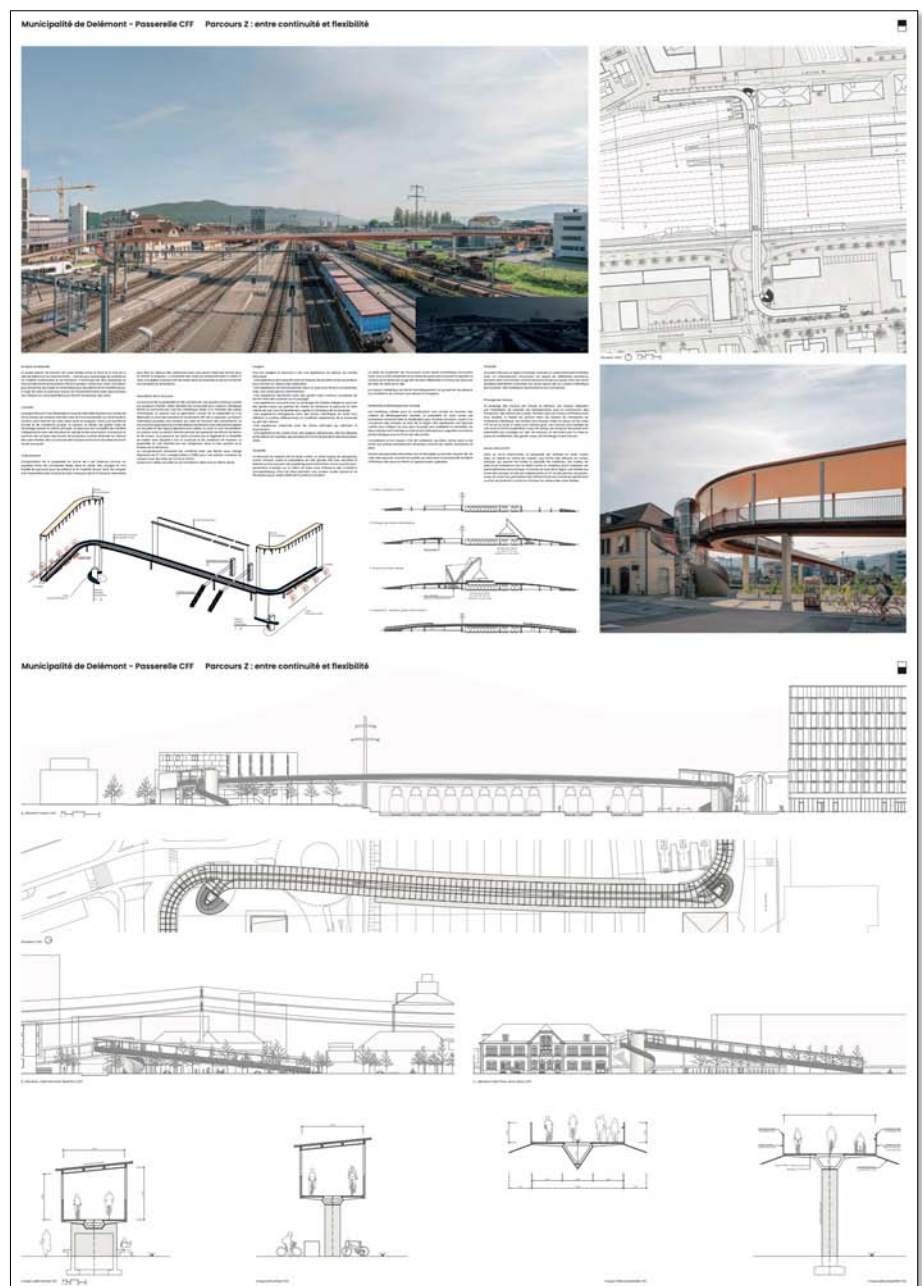
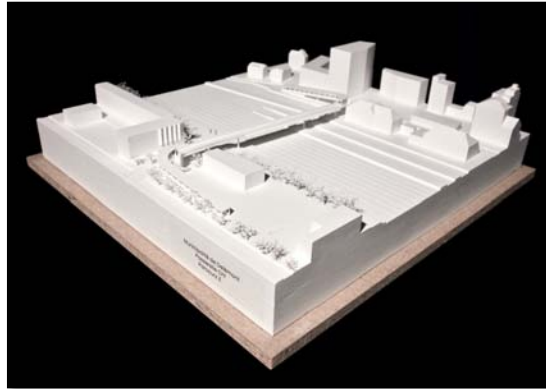
Collaboratrices/-teurs:

Philippe Menétrey
Dr. Claude Broquet
Mariko Okumura
Ninh Tran
Pierre de Groot
Nguyen Nhien
Bajrami Kushtrim

Vérification de l'inscription:

Inscription:
010-192018

Référent-e-s à l'inscription:
Dr. Claude Broquet, ing. EPF
Nguyen Nhien, arch. EPF



021-018

Ouroboros
 Projet non-classé:

Levée de l'anonymat:
 Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
 2M Ingénierie civile SA
 Rue de Neuchâtel 42
 Case postale
 1401 Yverdon-les-Bains

Architecte(-s):
 Mehdi Rouissi Architectes Sàrl
 Rue du Four 2
 1400 Yverdon-les-Bains

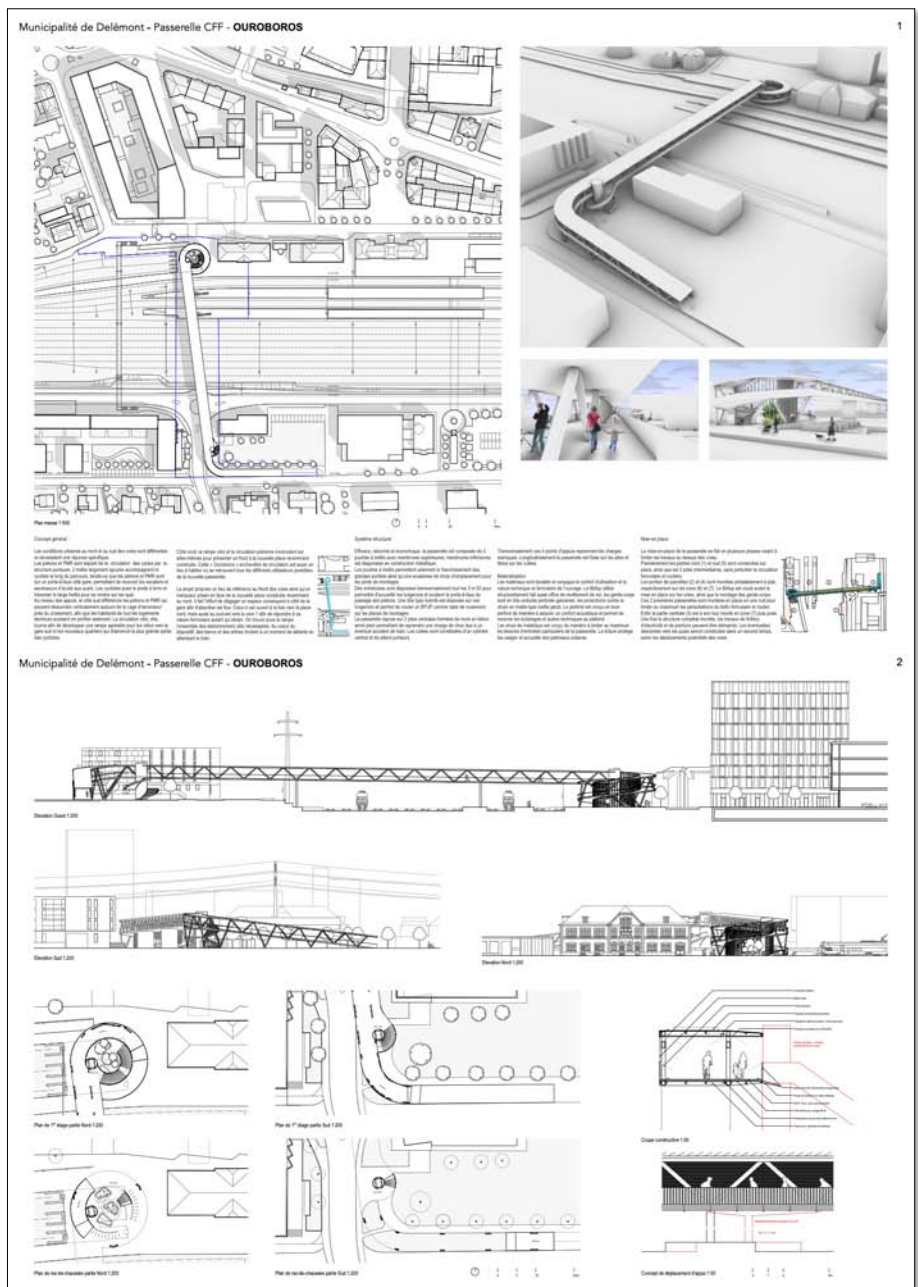
Référént-e-s:
 Patrick Müller, ing. HES, asso.
 David Martin, ing HES, asso.
 Morgane Schmidt, arch. REG-A

Collaboratrices/-teurs:
 2M Ingénierie civile:
 Patrick Müller
 David Martin

Mehdi Rouissi Architectes:
 Mehdi Rouissi
 Morgane Schmidt

Vérification de l'inscription:
 Inscription:
 014-309274

Référént-e-s à l'inscription:
 Patrick Müller, ing. HES
 Morgane Schmidt, arch. REG-A



022-010

Chemin de Traverse
Projet non-classé:

—
Levée de l'anonymat:
Ingénieur-e(-s) civil-e(-s):
Le Collectif Sàrl
Clos de la Fonderie 4
1227 Carouge

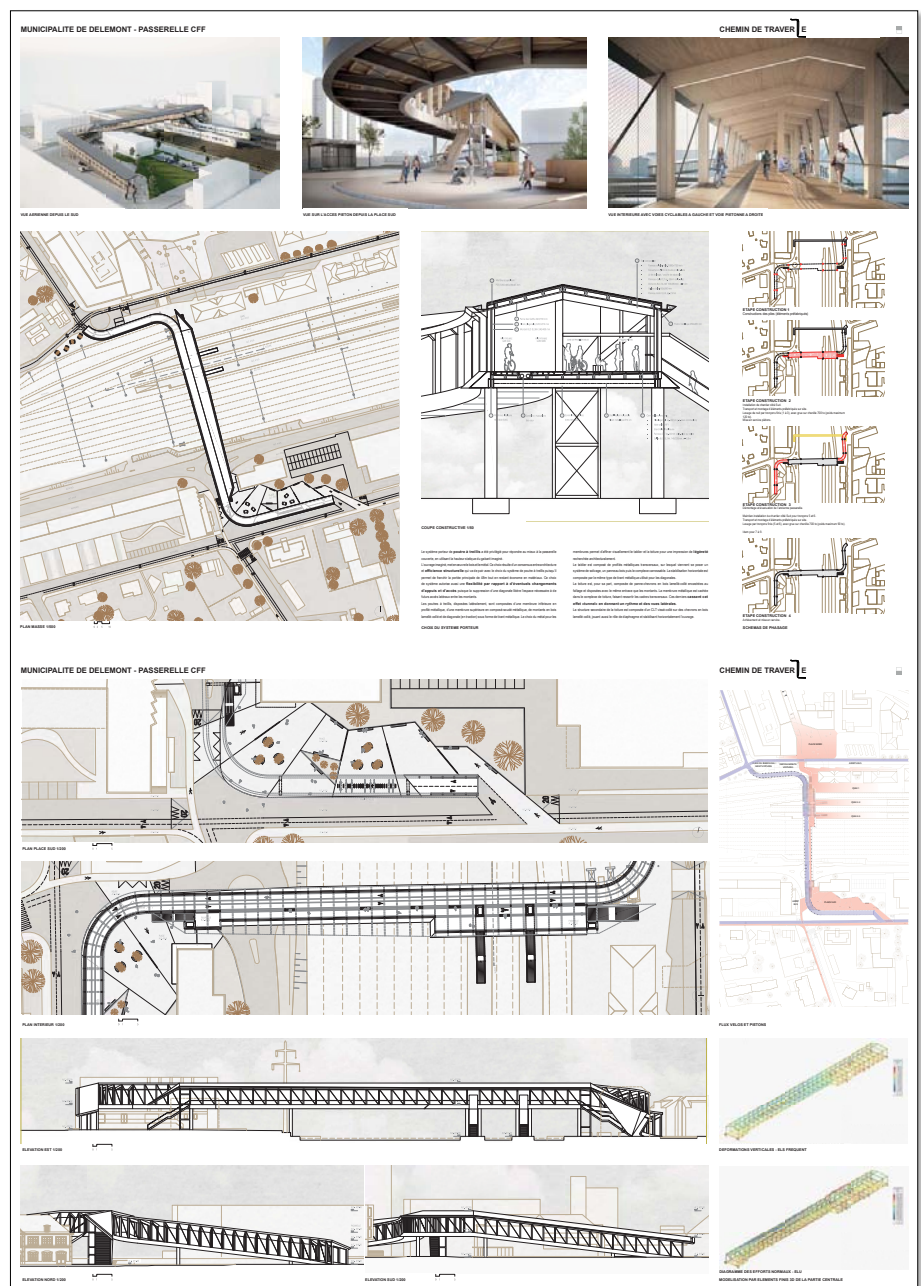
Architecte(-s):
BLSA architectes SA
Clos de la Fonderie 3
1227 Carouge

Référént-e-s:
John-Alexandre Sinclair Magnin,
ing. MSc
Joël Jousson, arch. UEAG

Collaboratrices/-teurs:
BLSA:
Anthony Genton

Vérification de l'inscription:
Inscription:
012-253360

Référént-e-s à l'inscription:
John-Alexandre Sinclair Magnin,
ing. MSc
Joël Jousson, arch. UEAG





© 2022 — ATB/MPAIC/D21

Édition:
Antoine Voisard
Architecte EPF SIA REG-A, urbaniste FSU et consultant indépendant
18, rue Pierre-Péquignat
2900 Porrentruy

Impression:
janvier 2023
110 exemplaires