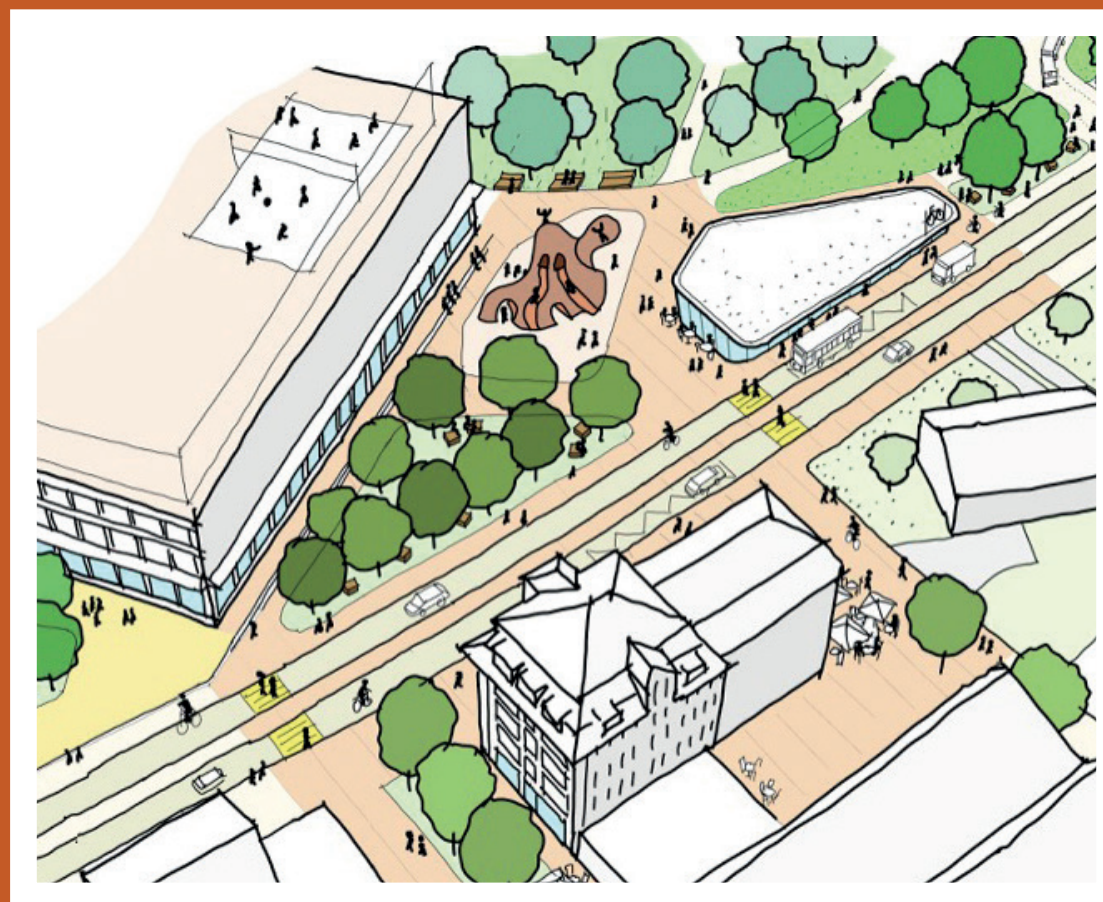




AVANT-PROJET PARTIEL CAMPUS DE LA VALLÉE DE JOUX

CAHIER 2/2
juillet 2026

IMPRESSUM

MAÎTRE D’OUVRAGE

Commune du Chenit
Arthur Lespagnol

ASSISTANCE AU MAÎTRE D’OUVRAGE

PF Conseil
Elinora Krebs
Pierre Fragnière

MANDATAIRE PILOTE

urbaplan
Igor Andersen
Nicolas Pineau-Triguel
Clara Alonso

EXPERT·ES

Urbanmoving
Laurent Dutheil

JMJ ingénieurs
Julian Achipiz

Bfluid
Sonia Lavadinho

Atelier Corso
Han Van de Wetering

Verzone Woods architectes
Craig Verzone

Atelier ADR
Julien Descombes

CCHE
Marie Stahl

Local architecture
Laurent Saurer
Rémy Weis

Nicholl & Dubost architecture
Cian Nicholl

TEXTE

mandataire pilote

GRAPHISME

mandataire pilote et expert·es

PRÉAMBULE

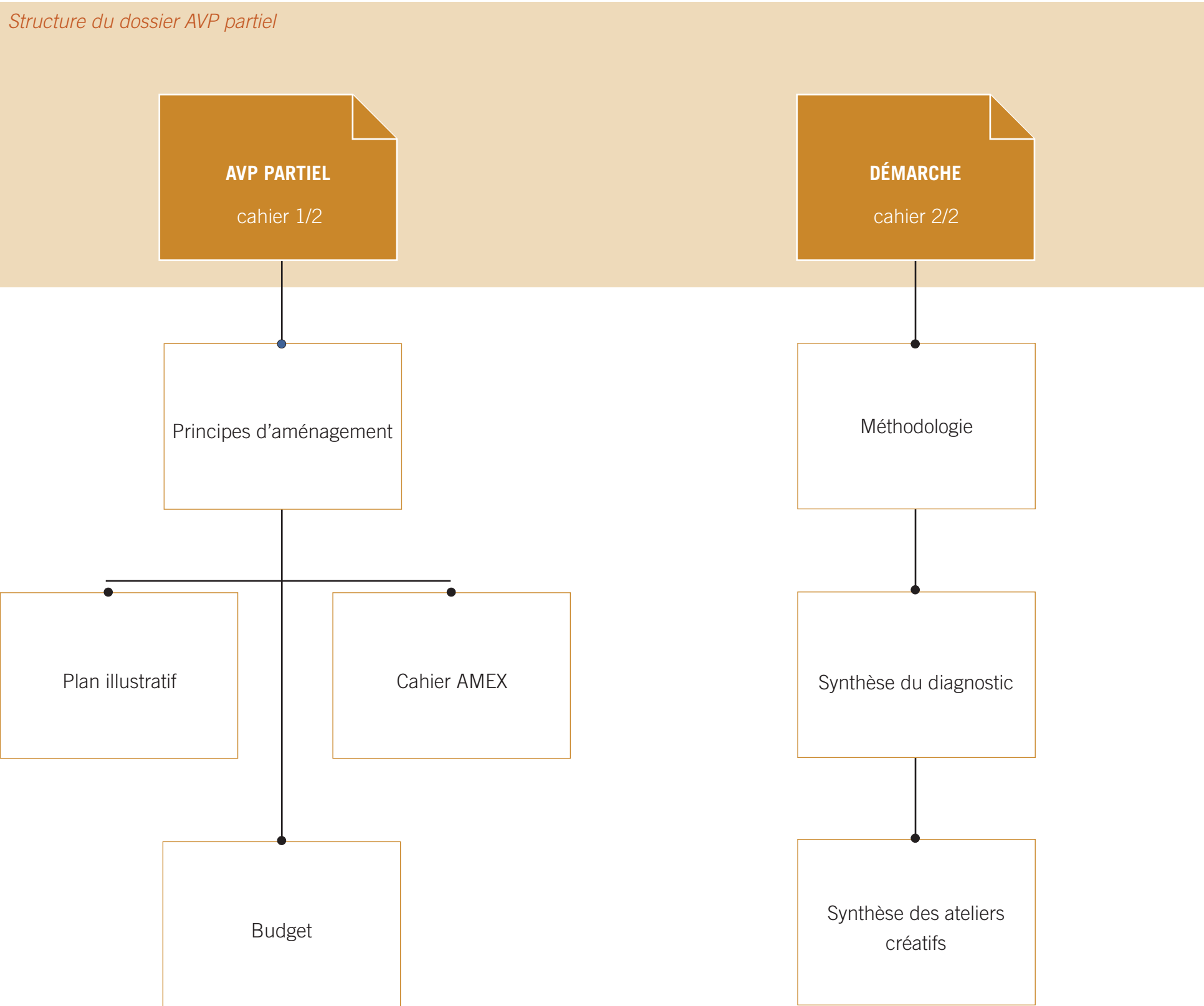
La démarche d’avant-projet partiel engagée par la commune du Chenit vise à accompagner le développement stratégique du secteur de la rue des Écoles, au cœur de la Vallée de Joux, dans un contexte de forte mutation. Plusieurs projets majeurs y sont en cours ou planifiés, comme l’extension du pôle scolaire, la transformation de l’école technique ou encore la création d’un nouvel EMS.

Face à l’ampleur de ces projets de constructions, la Municipalité souhaite fédérer les acteurs concernés autour d’une vision cohérente et qualitative du secteur, et plus spécifiquement, de proposer un concept d’aménagement clair pour ces espaces extérieurs (la rue des écoles et les espaces qui lui sont adjacents), afin d’assurer une bonne prise en compte des contraintes de chacun, et de développer une image cohérente d’ensemble de grande qualité.

Ce dossier d’avant-projet partiel pour le Campus de la Vallée de Joux vise à répondre à cette demande. Issu d’une démarche collaborative pilotée par le bureau urbaplan, il se compose de deux cahiers :

Le Cahier 1 présente l’avant-projet partiel consolidé par le mandataire pilote, en collaboration avec les experts en mobilité et en génie civil. Ce document sert de base au développement de la phase d’avant-projet définitif et aux appels d’offres pour les phases ultérieures du projet.

Le Cahier 2 synthétise la démarche globale, et plus particulièrement les ateliers créatifs qui ont permis la co-conception du projet.



CAHIER 2 - LA DÉMARCHE

MÉTHODOLOGIE	6
1. PROCESSUS	7
2. ACTEURS	9
SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC	10
3. LE PÉRIMÈTRE	11
4. ENJEUX ET OPPORTUNITÉS	13
SYNTHÈSE DES ATELIERS CRÉATIFS	14
5. EXPLORATIONS	15
6. LES INVARIANTES	19
7. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT	21
8. PRINCIPES DE MOBILITÉ	23
9. PLAN ILLUSTRATIF	25
ARBITRAGES	26
10. ARBITRAGES À L'ISSUE DES ATELIERS	27

MÉTHODOLOGIE

1. PROCESSUS

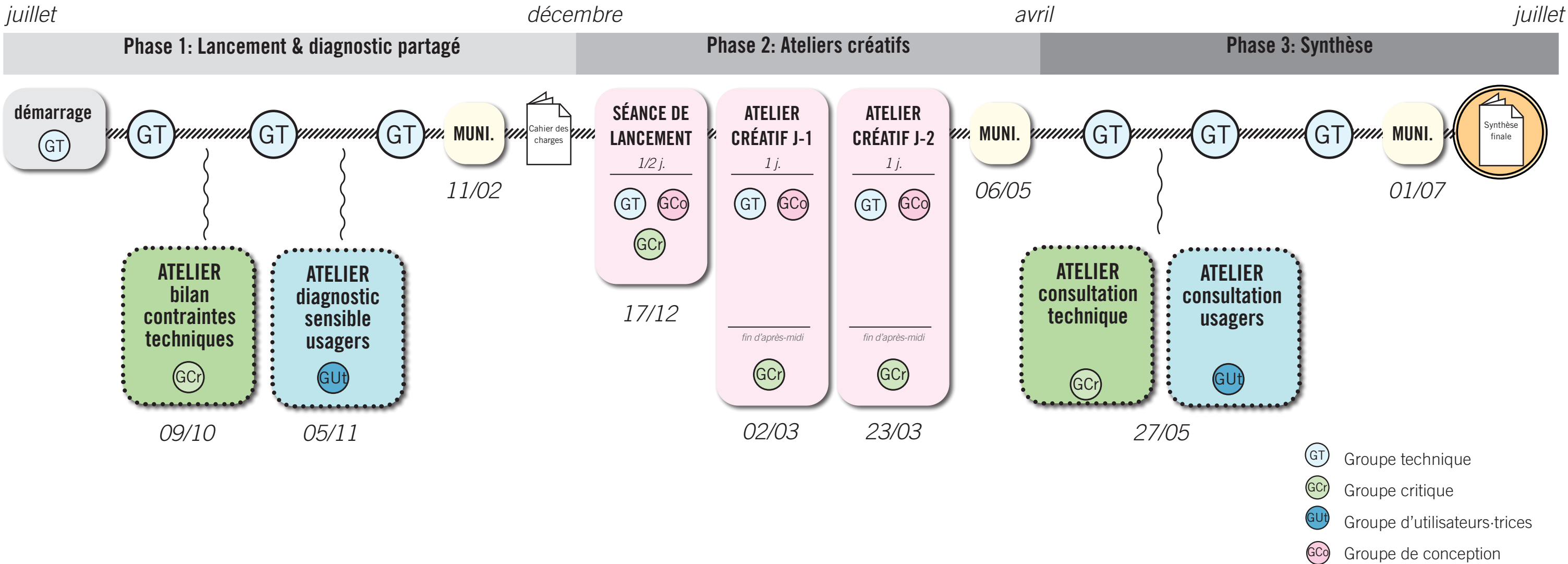
Un processus collaboratif a été mis en place, centré sur l'organisation d'ateliers créatifs rassemblant concepteurs, experts, usagers et décideurs. L'objectif est de co-construire une vision partagée du développement du secteur, en identifiant des principes d'aménagement clairs pour les aménagements extérieurs concernés.

La démarche comprend trois phases : un diagnostic technique et sensible, deux journées d'ateliers de conception, puis une phase de synthèse et formalisation des propositions.

Chaque phase répond à des objectifs précis :

- > Phase 1 : consolidation du cahier des charges des ateliers créatifs en compilant les données de base et le bilan des contraintes et opportunités ;
- > Phase 2 : définition d'une vision partagée du secteur pour faciliter les arbitrages nécessaires et fédérer tous les acteurs autour d'un projet commun ;
- > Phase 3 : consolidation du projet à travers des approfondissements, des vérifications techniques et des échanges avec les différents acteurs.

Ces phases sont rythmées par des ateliers de consultation et de co-conception (ateliers créatifs), ainsi que par des séances de suivi avec le groupe technique et de séances décisionnelles avec la municipalité.



Méthodologie des ateliers créatifs

La méthode à travers laquelle la mission est réalisée passe par l’organisation d’ateliers créatifs, des moments de conception intense au cours desquels un dialogue direct est construit tant entre experts mobilisés issus d’horizons divers (paysagistes, urbanistes, architectes, spécialistes en mobilité, sociologues, etc.), qu’avec les parties prenantes (autorités politiques, techniciens communaux / cantonaux, propriétaires ou exploitants principalement concernés, etc.), afin de faire émerger de manière co-construite une vision commune qui soit à la fois ambitieuse et partagée.

Ce processus permet à la fois d’ouvrir le débat entre disciplines et perspectives diverses pour qu’il soit à la hauteur des enjeux du site, et de concentrer la réflexion sur un laps de temps court, tout en privilégiant l’émergence de solutions consensuelles par l’association directe des acteurs principalement concernés par le développement du secteur. Cette approche permet ainsi de combiner vision et pragmatisme, les réflexions s’appuyant sur un bilan des contraintes du site préétabli et susceptible d’être questionné selon leur portée.

Ce travail d’atelier est piloté par urbaplan et mené par toute une série d’expert-es qui sont amenés à confronter leurs propositions, puis à progressivement les faire converger (ou les abandonner). La convergence des idées est basée sur le principe de consensus.

Les options retenues par le groupe de conception sont soumises à un groupe critique qui a pour mission de réagir et réorienter les propositions faites.

Déroulement des ateliers

Temps 1 - Cadrage



Temps 2 - Explorations



Temps 3 - Mise en commun



Temps 4 - Consolidation



Temps 5 - Restitution



2. ACTEURS

Groupe technique (GT)

Ce groupe réunit le responsable du bureau technique de la commune, le BAMO du campus Vallée de Joux (PF Conseil), le mandataire pilote (urbaplan) et l'expert en mobilité (urbanmoving). Il a pour mission d'effectuer le suivi régulier du projet tout le long de la démarche.

Groupe critique (GCr)

Composé de représentants de la Municipalité, de techniciens communaux et cantonaux, du BAMO de la commune, ainsi que des exploitants directement concernés, ce groupe joue un rôle central d'évaluation et d'orientation. Il a pour mission de réagir aux propositions faites, de mesurer l'intérêt de chacune d'elles, et d'effectuer le recadrage nécessaire à l'issue des réflexions menées lors des ateliers.

Groupe d'utilisateur·trices (GUt)

Ce groupe est constitué par des exploitants, des utilisateur·trices des entités principales (école primaire et secondaire, école technique et pôle santé) et des riverains. À l'instar du groupe critique, son rôle consiste à réagir aux propositions et à les recadrer en apportant une expertise d'usage du site.

Groupe de conception (GCo)

Il est composé de spécialistes réunissant différentes expertises thématiques, dont la mise en commun permet de traiter l'ensemble des enjeux identifiés. Il a pour mission d'élaborer des propositions sur le périmètre du projet, et sur son intégration dans le contexte élargi.

- > mobilité : Laurent Dutheil - urbanmoving
- > urbanisme :
 - > Han van de Wetering - atelier Corso
 - > Igor Andersen, urbaplan
 - > Clara Alonso, urbaplan
- > achitecture du paysage :
 - > Julien Descombes - atelier ADR
 - > Craig Verzone - Verzone Woods architectes
 - > Nicolas Pineau-Triguel, urbaplan
- > sociologie urbaine : Sonia Lavandinho - BFluid
- > architecture (mandataires des projets connexes) :
 - > Laurent Saurer et Rémy Weis - Localarchitecture
 - > Marie Stahl - CCHE
 - > Cian Nicholl - Nicholl & Dubost architecture
- > génie civil : Julian Achipiz - JMJ ingenieurs

Groupe critique



Groupe d'utilisateur·trices



Groupe de conception



SYNTHÈSE

DU DIAGNOSTIC

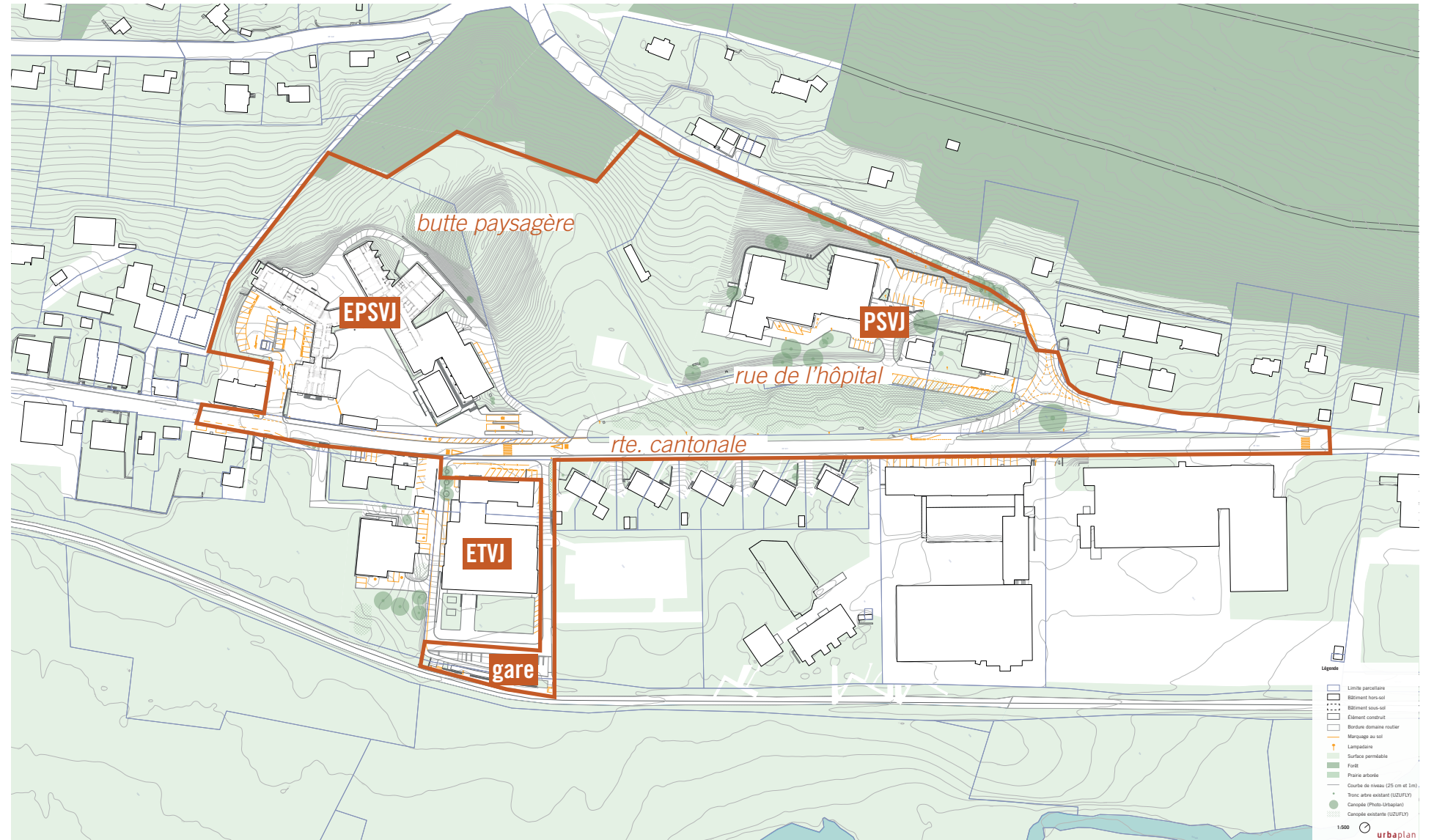
3. LE PÉRIMÈTRE

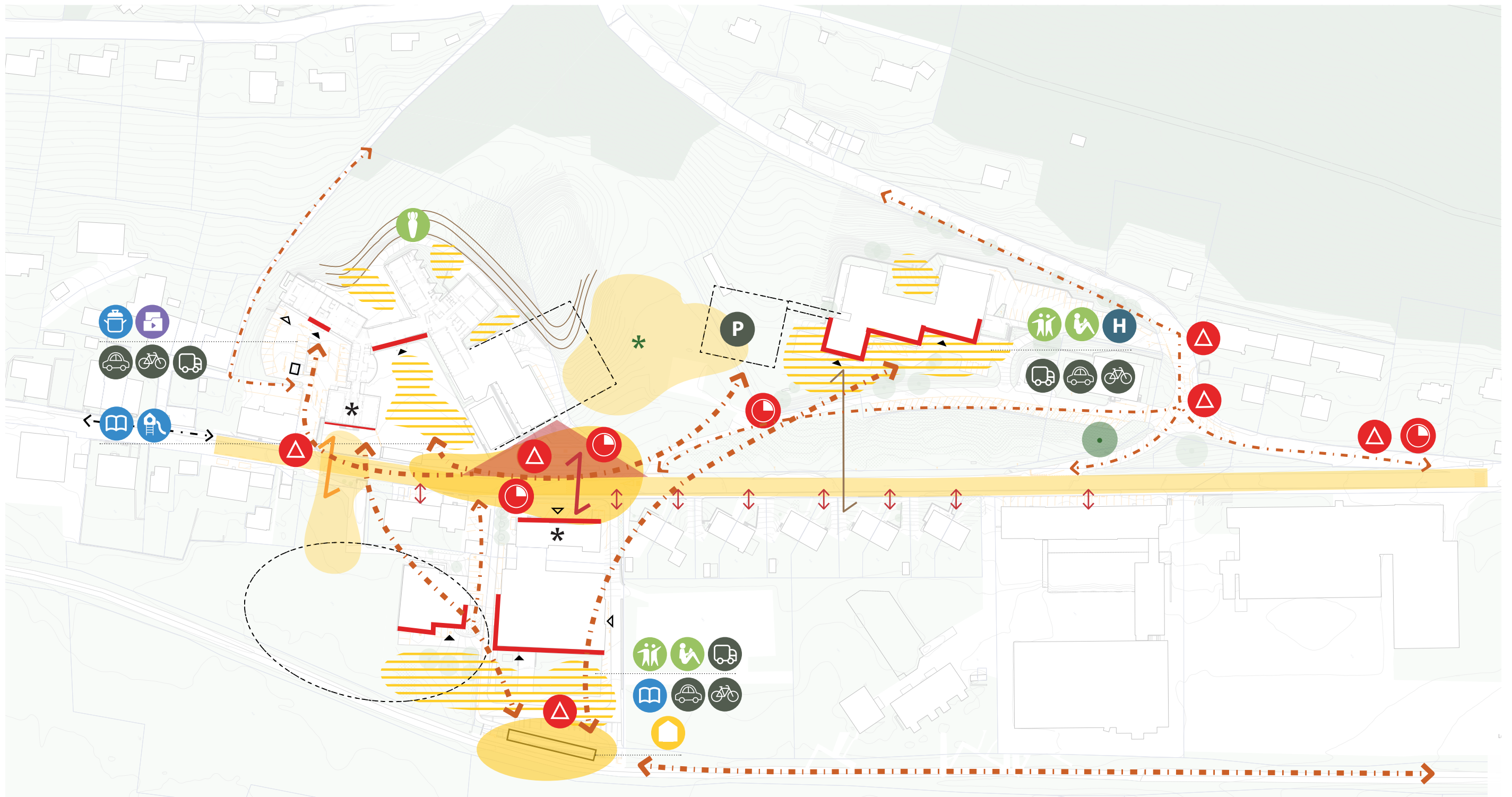
Le périmètre initial du projet englobait uniquement la route cantonale et ses abords immédiats, sur le tronçon entre l'école primaire et secondaire et le pôle santé. Toutefois, au fur et à mesure de l'avancement des réflexions, compte tenu des fortes mutations des projets connexes impactant le fonctionnement du secteur, et afin d'assurer une cohérence générale, le périmètre a été élargi pour finalement intégrer la majorité des espaces extérieurs communs du Campus.

Le nouveau périmètre comprend la route cantonale ainsi que les espaces extérieurs suivants :

- > les préaux de l'école primaire et secondaire ;
- > le parvis du bâtiment historique de l'école technique ;
- > l'espace entre l'école primaire et secondaire et le pôle santé ;
- > la butte paysagère jusqu'à la limite de la forêt ;
- > la rue de l'hôpital ;
- > la gare, y compris l'axe du flanc nord de l'école technique.

Cet élargissement permet une intégration cohérente de l'ensemble des espaces du campus. Il renforce notamment sa fonction de liaison entre les trois entités principales du secteur : l'école primaire et secondaire (EPSVJ), le pôle santé (PSVJ) et l'école technique (ETVJ).





- / ● Espace extérieur structurant du campus à aménager - primaire / secondaire
- ≡ Espace extérieur propre à chaque entité à aménager
- ↔ Parcours piétons structurants à créer / améliorer
- ↔ Parcours piétons secondaires à intégrer
- / — Front bâti principal / secondaire à hiérarchiser
- ▷ / ▷ Accès principal / secondaire à hiérarchiser
- / ● Arbre à planter / à conserver
- Talus à valoriser

- * Bâtiment à valeur patrimoniale à valoriser
- * Caractère non bâti à préserver
- ▲ Interface de bus à redimensionner et réorganiser
- △ Zone de haute confluence à gérer
- ⌚ Dépose-minute sauvage à organiser
- ↕ Intersection dangereuse à régler

Vocations programmatiques à prévoir :

- 📖 / 🎒 / 🍳 Enseignement / place de jeu / cuisine scolaire
- 🚗 / 🚲 / 🚚 Stationnement voiture / vélo / logistique
- 📖 Médiathèque
- 👤 / 🧑 / 🍷 Rencontre / détente / potager
- 🏠 Abris
- 🏥 Urgences
- 🅑 Futur parking mutualisé

4. ENJEUX ET OPPORTUNITÉS

Les enjeux et les opportunités du périmètre ont été identifiés lors de la phase de diagnostic, qui s’est déroulée en plusieurs étapes: un diagnostic préliminaire élaboré par le mandataire pilote et l’expert en mobilité, un diagnostic « technique » issu de l’atelier avec le Groupe technique, et enfin un diagnostic « sensible » résultant de l’atelier avec le Groupe d’utilisateur·trices.

L’esquisse ci-contre synthétise l’ensemble de ces réflexions et pose le cadre du cahier des charges pour les ateliers créatifs. Elle se résume en trois thématiques clés :

L’insécurité de la Route Cantonale

Enjeux :

- > **Barrière dangereuse au cœur du campus**, notamment par rapport à la vitesse excessive et le bruit routier ;
- > **Aménagements routiers pour les piétons et les vélos peu qualitatifs** ;
- > **Débouchés dangereux sur la route cantonale.**

Opportunité :

Pacification de la route cantonale.

Les conflits des flux

Enjeux :

- > **Nombreux conflits d’usage** ;
- > **Interface de bus à améliorer** ;
- > **Dépotes sauvages dangereuses.**

Opportunité :

Conception d’espaces dédiés et distincts.

Le manque de qualité des espaces extérieurs

Enjeux :

- > **Espaces extérieurs appropriables insuffisants**, tant en quantité qu’en qualité ;
- > **Déficit de végétalisation** et **absence d’aménagement.**

Opportunité :

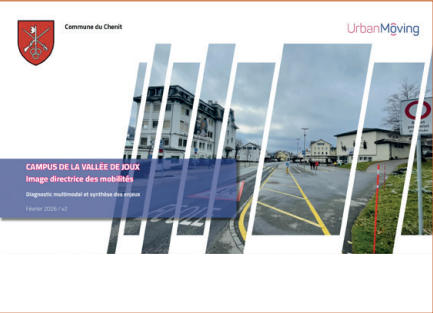
Création des espaces extérieurs divers et conviviaux, avec une **forte valeur paysagère.**

Un diagnostic concerté

Diagnostic préliminaire GT

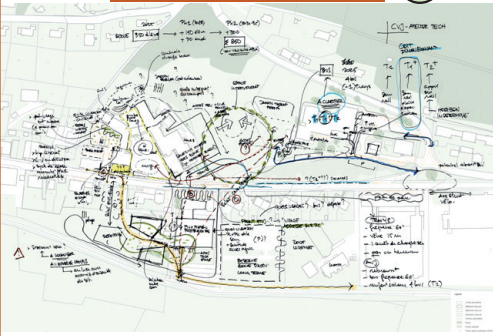


[Lien au document source](#)



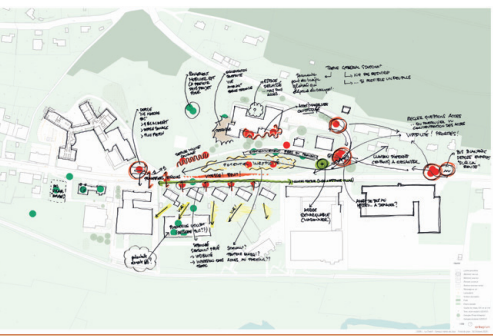
[Lien au document source](#)

Diagnostic technique GCr



[Lien au document source](#)

Diagnostic sensible GUt



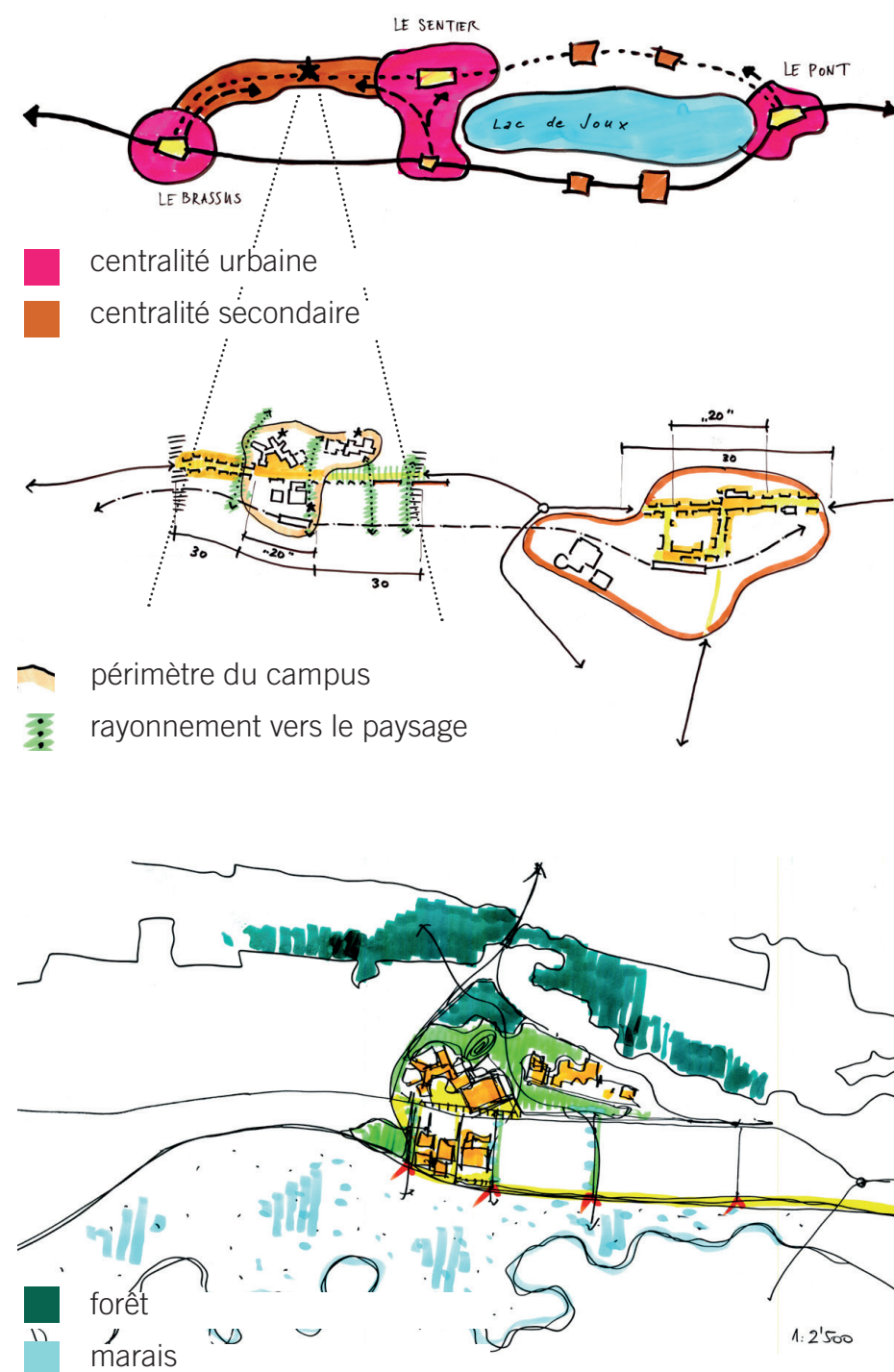
[Lien au document source](#)

SYNTHÈSE DES ATELIERS CRÉATIFS

5. EXPLORATIONS

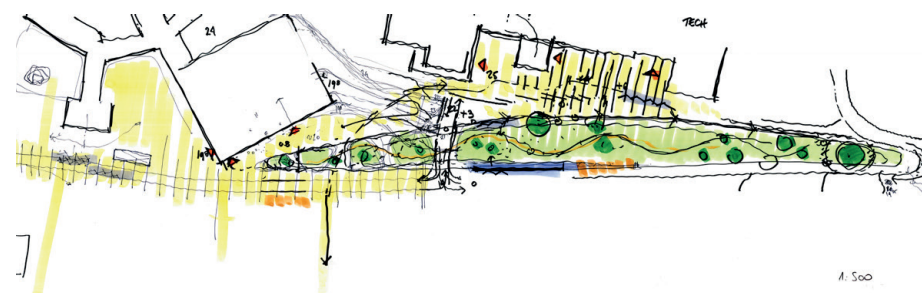
L'ancrage territorial

- > Rôle du campus en tant que **centralité scolaire** à l'échelle de la commune et **seuil principal entre le Brassus et le Sentier** ;
- > **Définition des limites du campus qui rayonne** au-delà du périmètre **et qui tisse des liens avec des structures paysagères existantes**: la forêt et les marais.



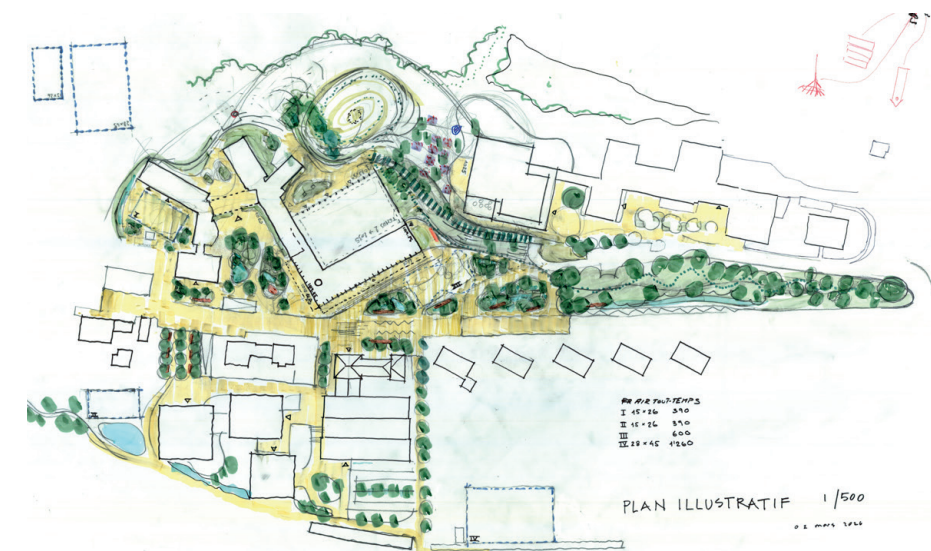
L'épaisseur de la route cantonale

- > Élargissement de la réflexion **au-delà de la linéarité** de la route cantonale, cherchant une **épaisseur incluant les espaces d'usage public adjacents** : préaux, parvis de l'hôpital, halte ferroviaire... ;
- > Intégration des bâtiments dans cet ensemble par des **relations spatiales de façade à façade**, visant à faire de la route cantonale un espace de liaison plutôt qu'une rupture.



La notion de campus

- > Renforcement de la cohérence globale visant à **fédérer toutes les entités autour d'un campus à travers des aménagements extérieurs continus**, s'étendant parallèlement et transversalement à la route cantonale.

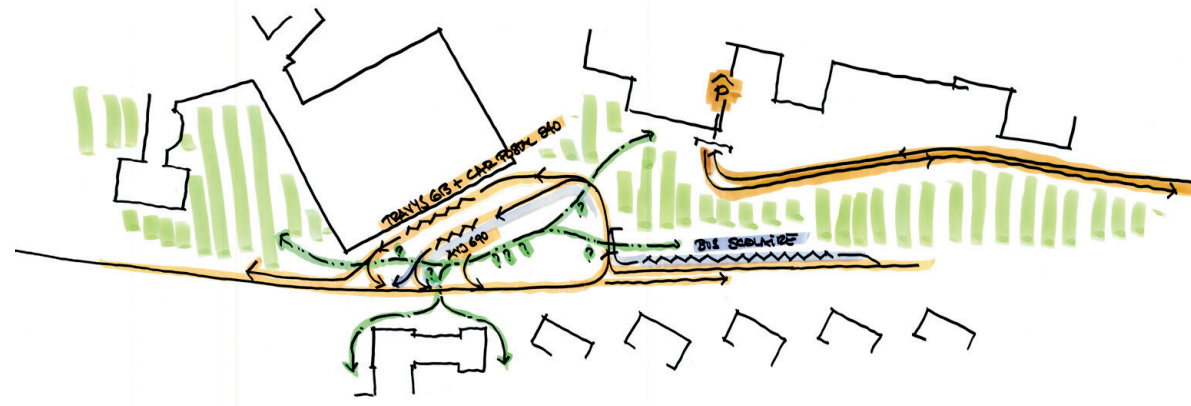


La hiérarchisation des flux

- > Questionnement sur l'organisation des flux TP, notamment **déplacement de l'interface vers l'est** afin de dégager le parvis de l'école ;
- > Développement de variantes d'organisation de mobilité cherchant à mieux **hiérarchiser les flux** et à **prioriser le confort et la sécurité des piétons**;
- > Évaluation des **mérites et limites** de chaque variante permettant de les contraster au niveau quantitatif et qualitatif.

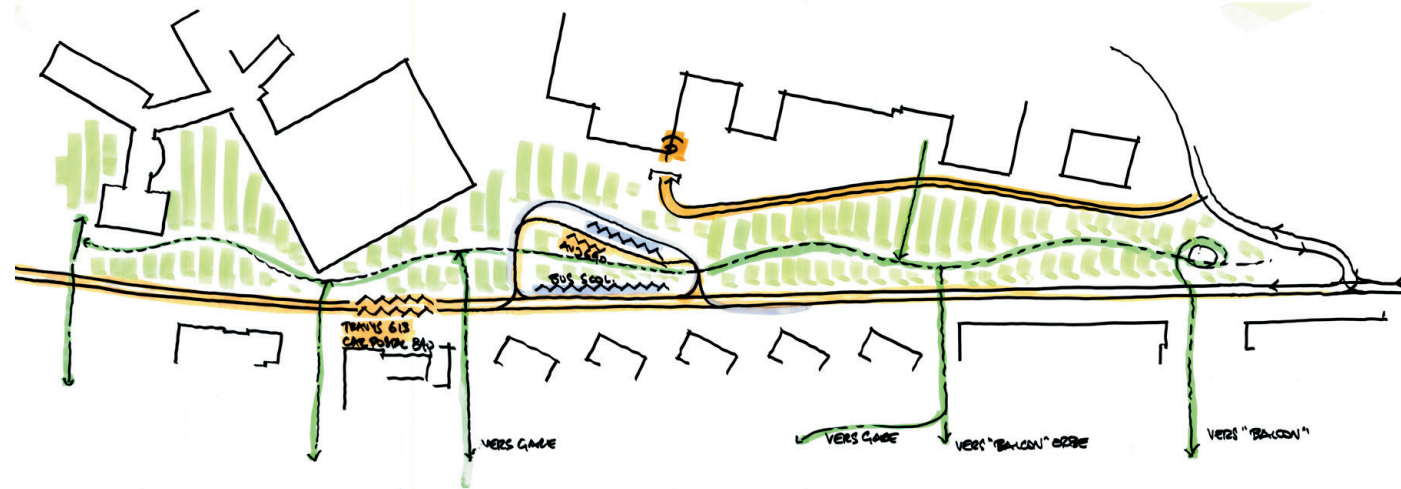
- voitures / TP
- bus scolaire
- mobilité douce
- continuité des espaces ext.

variante 0 - projet prévu



- ⊖ sous-dimensionnement
- ⊖ conflit flux
- ⊖ caractère logistique du parvis de l'école

variante 1 - déplacement interface vers l'Est



- ⊕ dimensionnement
- ⊕ accès hôpital indépendant
- ⊕ parvis école dégagé
- ⊖ impact cordon boisé

variante 2 - rebroussement rue hôpital



- ⊕ dimensionnement
- ⊕ accès hôpital indépendant
- ⊕ parvis école dégagé
- ⊕ impact cordon boisé

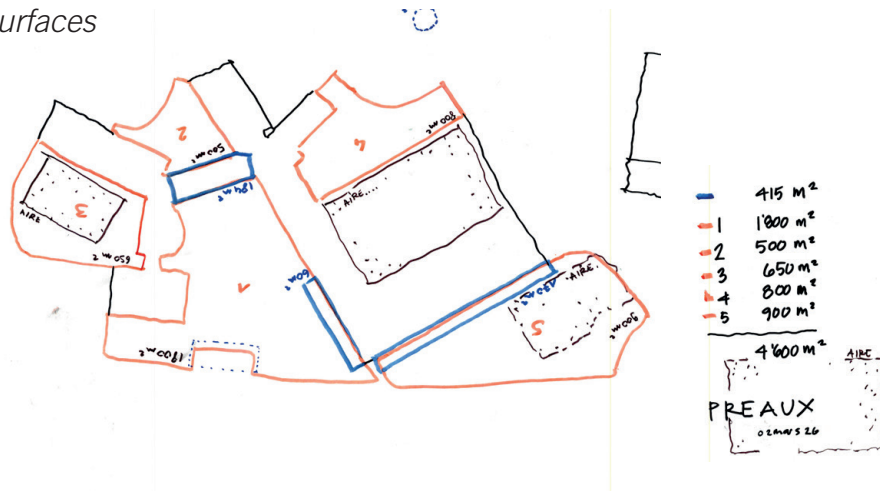
Les préaux de l'EPSVJ

- > Intégration des préaux existants, de l'espace devant la médiathèque, des espaces interstices et du parvis de la salle de gymnastique dans le **concept d'ensemble** ;
- > Renforcement de la **stratégie de végétalisation** des préaux à travers des îlots de verdure qui intègrent arborisation et surfaces de gestion des eaux pluviales ;
- > Estimation de la **capacité d'accueil** de ces espaces par rapport aux besoins en préaux et en aires tout de temps (environ 4'000m² pour 33 salles de classe à l'horizon 2 - extension secondaire).

sol

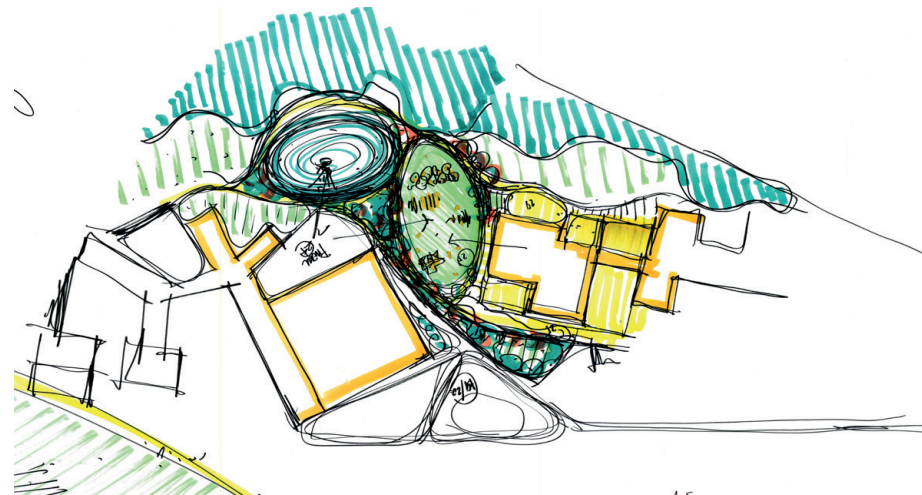


surfaces



Espace intergénérationnel

- > Mise en valeur des **relations paysagères** avec le grand paysage (forêt et marais) ;
- > Mise en place d'un **parvis partagé** facilitant une continuité spatiale et programmatique entre l'EPSVJ et le PSVJ ;
- > Opportunité de **retravailler le talus** compte tenu des modifications du terrain issues des projets d'architecture.



Les besoins en stationnement

Voiture : 250 places au niveau du Campus (données fournies par la commune) :

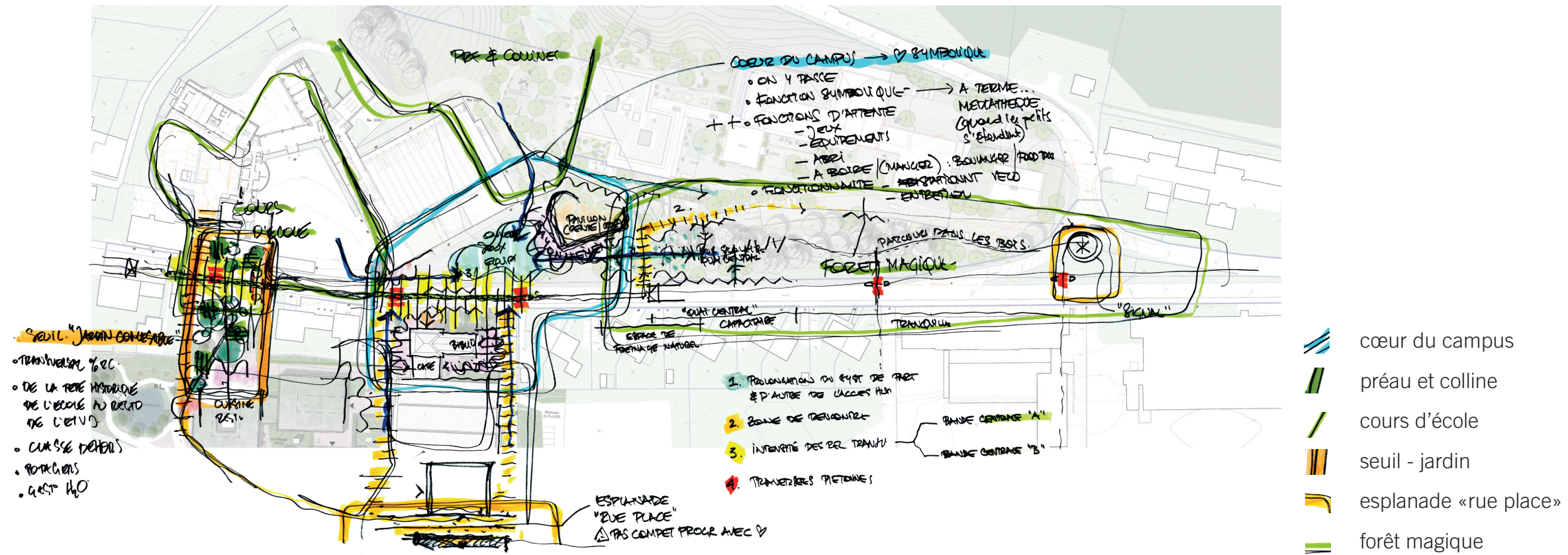
- > **120 places dans le parking sous l'EMS** ;
- > **80 places en surface sur le site de l'hôpital** ;
- > 50 places en surface à localiser ;
- > Il a été convenu de **ne pas prévoir de places supplémentaires en surface (hors exception) dans le périmètre du projet.**

Vélos (données étude Citec) :

- > EPSVJ : 20-29 courte-durée / 19-28 long-durée
- > ETVJ : 10-15 courte-durée / 83-124 long-durée
- > PSVJ : 35-52 courte-durée / 19-28 long-durée
- > Halle sport : 0 courte-durée / 10-15 long-durée
- > **Totaux : 65-95 courte-durée / 280-420 long-durée**
- > Réduction du besoin entre 25% et 50%

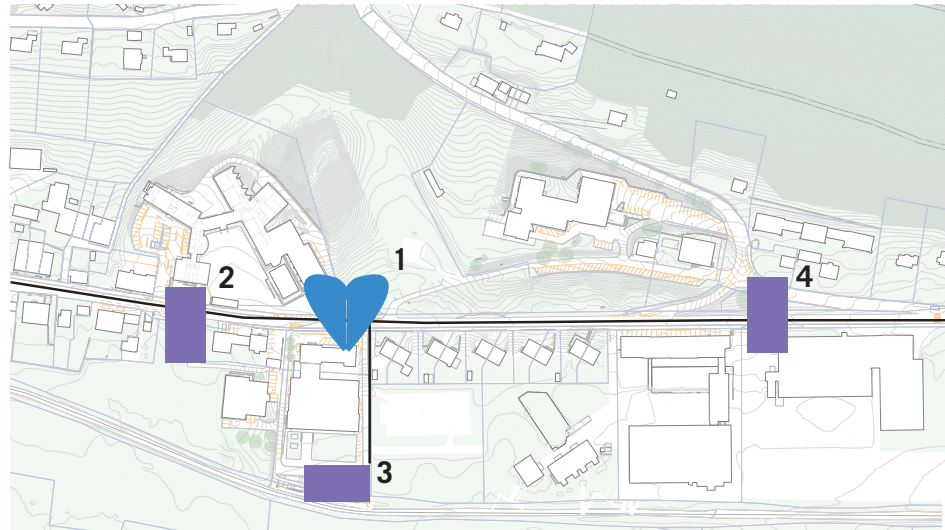


■ stationnement vélos



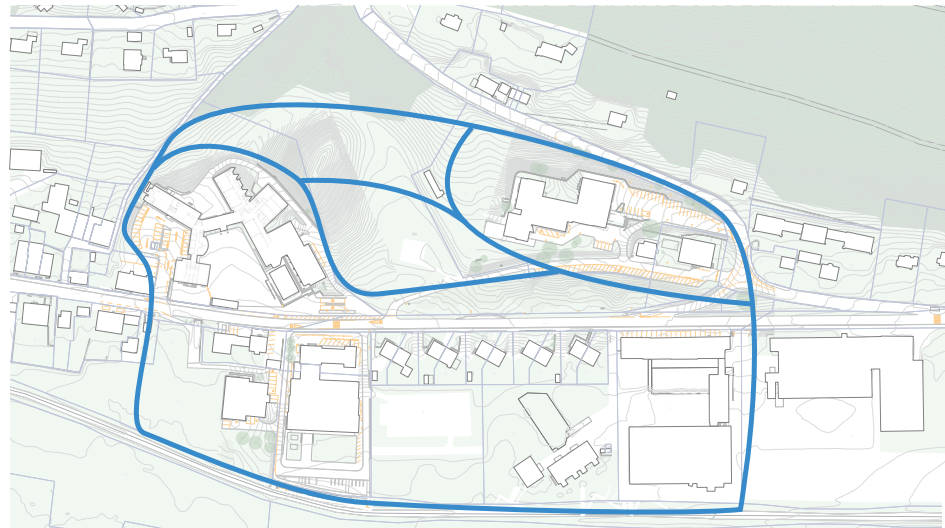
6. LES INVARIANTES

À l'issue des explorations lors du premier atelier, trois invariants ont été formulées permettant de définir des éléments structurants à poursuivre dans le second atelier.



QUATRE SEUILS DU CAMPUS

1. **Cœur du campus** : un espace symbolique où on passe et où on se repose avec des besoins d'activation ;
2. **Seuil jardin** : un espace connectif entre l'EPSVJ et l'ETVJ ;
3. **Rue-place de la gare** : espace d'entrée à activer non concurrentiel par rapport au cœur ;
4. **Signal symbolique** : un marqueur artistique de la limite Nord-Est du Campus.



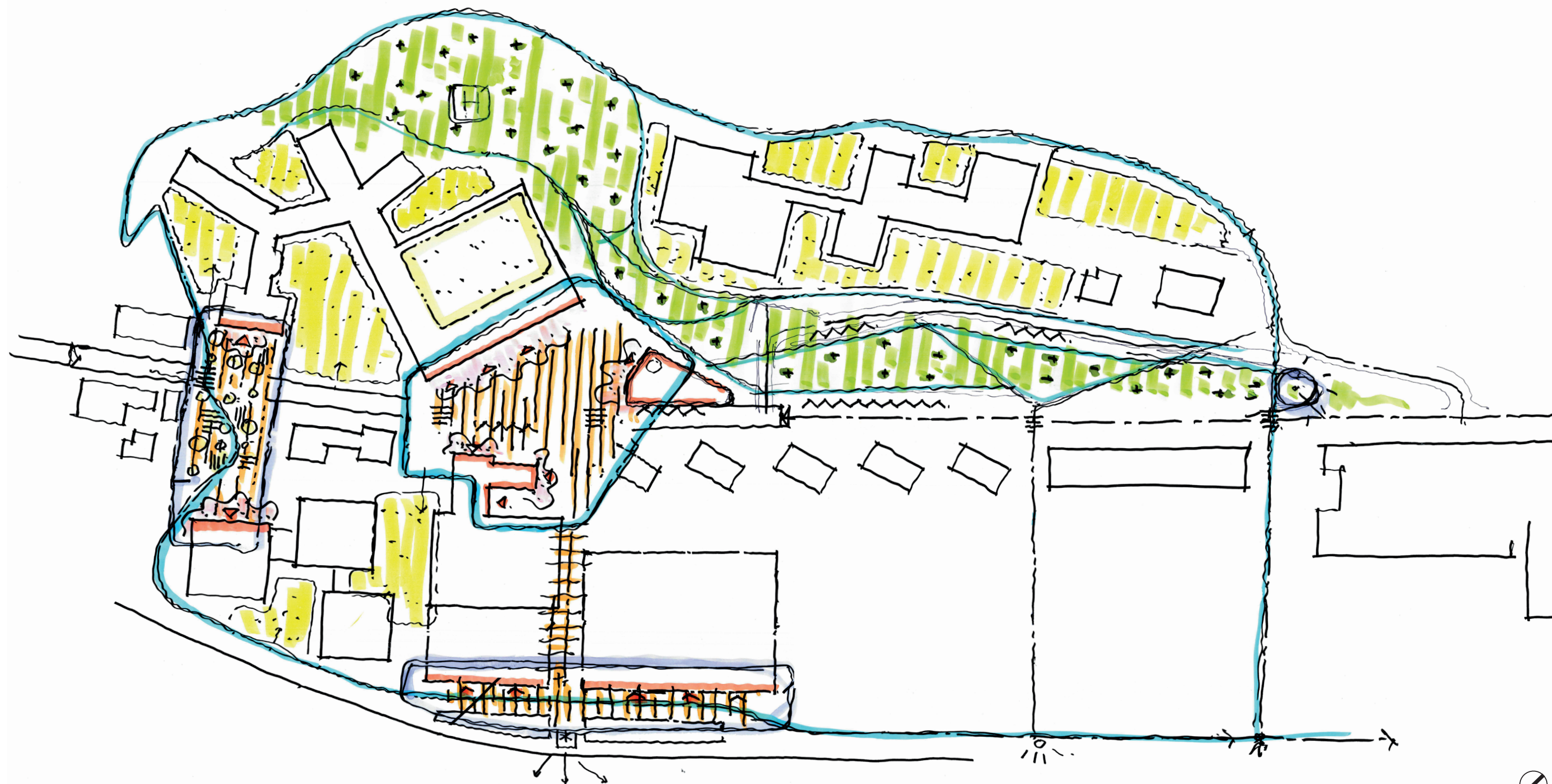
BOUCLE CHEMINATOIRE

Multiplicité de parcours piéton tissant des liens naturels et continus sur l'ensemble du campus.



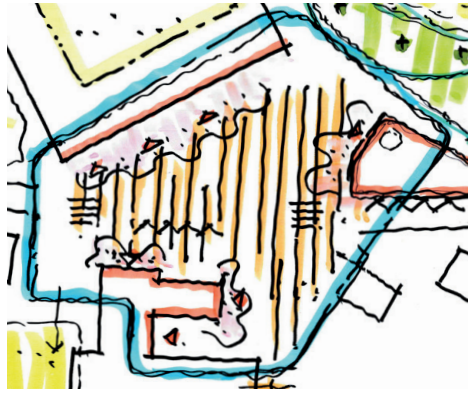
MATRICE PAYSAGÈRE

Structure paysagère au cœur du campus reliant le cordon boisé et la forêt.



-  parvis
-  rez-de-chaussée actifs
-  entrées principales
-  objet signal
-  nouveau pavillon

7. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



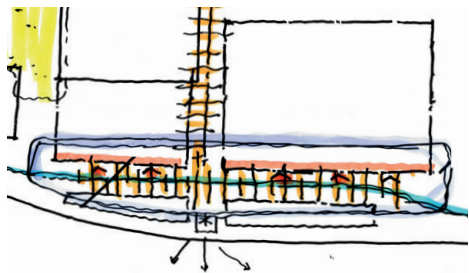
Le cœur du campus

- > Vocation symbolique et de rencontre entre toutes les entités présentes au campus ;
- > Ported'entrée principale depuis les arrêts de bus de transport en commun ;
- > Espace tenu de façade à façade des bâtiments qui l'entourent: EPSVJ, ETVJ et un nouveau pavillon ;
- > Animation à travers l'activation des rez-de-chaussée dans sa relation aux espaces publics.



Le seuil - jardin

- > Seuil du campus depuis le Brassus avec une vocation de repère et de mise en scène ;
- > Fonctions encourageant la rencontre et renforçant la relation transversale entre l'EPSVJ et l'ETVJ, au niveau spatial et programmatique ;
- > Espace tenu de façade à façade.



La rue place

- > Porte d'entrée du campus à l'échelle territoriale.
- > Vocation de repère et d'accueil tout en gardant son rôle en tant qu'infrastructure de mobilité.



La matrice paysagère

- > Structure paysagère du campus avec une double vocation: relier la forêt avec le cordon boisé et mettre en valeur le patrimoine naturel du campus ;
- > Au centre de la matrice, espace de cohabitation et partage entre l'EPSVJ et le PSVJ.



Le signal symbolique

- > Seuil du campus depuis le Sentier ;
- > Fonction symbolique d'entrée et de repère, matérialisée par l'installation d'une œuvre artistique.



La boucle cheminatoire

- > Matrice piétonne du campus avec une double vocation : faciliter la connectivité d'ensemble et faciliter des parcours de promenade.



Les espaces de dégagement propres aux entités

- > Aménagements extérieurs propres à chacune des entités à être ménagés selon les besoins spécifiques des programmes de chacune d'elles tout en faisant partie intégrante du campus ;
- > Au stade de l'avant-projet partiel, la conception des préaux de l'EPSVJ a été intégrée aux réflexions.



flux motorisé

flux piéton - boucle cheminatoire

arrêt de bus

stationnement vélo

stationnement voiture

stationnement voiture privée (servitude existante)

dépose-minute parents

place livraison

8. PRINCIPES DE MOBILITÉ

Flux de bus (transports publics et scolaires)

Les arrêts de bus sont positionnés sur la route cantonale ainsi que sur la rue de l'Hôpital, cette dernière étant également utilisée pour les manœuvres de rebroussement et le temps de remise à l'heure.

Cela permet d'optimiser le réseau routier existant, tout en minimisant l'emprise au sol des transports publics et scolaires sur les aménagements extérieurs du campus. Plus concrètement, comme l'illustre l'esquisse ci-contre :

- > Sur la route cantonale : les arrêts accueillent la ligne 613 (opérée par Travys), la ligne 840 (opérée par CarPostal) ainsi que les bus scolaires. Ces arrêts de transports publics sont configurés en «arrêts bloquants » (sur voie);
- > Sur la rue de l'Hôpital : la rue accueille l'arrêt de la ligne 690 (opérée par l'AVJ).

Flux de voitures (Trafic Individuel Motorisé)

Le régime de vitesse sur la route cantonale est abaissé à 30 km/h de manière à apaiser le trafic en améliorant la sécurité, réduire le bruit routier et améliorer la cohabitation entre les modes. Sur la rue de l'Hôpital, une zone de rencontre est mise en place avec une vitesse limitée à 20 km/h et en donnant la priorité aux piétons sur toute l'aire de circulation.

La circulation automobile est réorganisée sur la rue de l'Hôpital. D'une part, la rue est mise à sens unique (avec un contresens vélo). D'autre part, ses connexions avec la route cantonale sont modifiées comme suit (voir le plan de la situation existante dans l'encadré ci-contre) :

- > Accroche sud-est (dir. Brassus) : déplacée vers le PSVJ facilitant l'accès au futur parking souterrain ;
- > Accroche Centrale : supprimée pour garantir la continuité paysagère des aménagements extérieurs ;
- > Accroche nord-ouest (dir. Sentier): déplacée vers le PSVJ pour permettre la création d'un nouveau carrefour sécurisé, assurant l'insertion sur la route cantonale dans les deux sens de circulation. Les véhicules lourds devront tourner à gauche pour faire demi-tour dans le giratoire avant de revenir en direction du Brassus.

La stratégie de stationnement concentre la majorité des véhicules dans un parking souterrain mutualisé sous l'EMS. Des places extérieures sont réparties pour chaque entité pour répondre aux besoins restants :

- > PSVJ : disposées le long de la rue de l'Hôpital et dans le parking existant ;
- > EPSVJ : aménagées dans l'espace devant la médiathèque ;
- > ETVJ : à définir dans le projet en cours.

Flux logistiques

Les flux de l'hôpital et l'EMS accèdent par la même voie d'accès au futur parking souterrain et empruntent la rue de l'Hôpital. Les places de livraison, une pour l'EMS et une autre pour l'hôpital, se situent en limite de la chaussée. Les flux concernant l'EPSVJ et l'ETVJ gardent leur fonctionnement actuel, avec la mise en double sens de la voie de circulation au flanc nord-est de l'ETVJ.

Flux mobilité active

Au niveau de la route cantonale, les cheminements piétons sont assurés de part d'autre de la chaussée par des trottoirs. Les vélos circulent dans les deux sens directement sur la chaussée. L'accès à pied à la gare est élargi pour les piétons offrant une meilleure qualité de parcours et une amélioration de la sécurité.

Le cheminement des enfants déposé dans le secteur de la pose dépose des bus scolaires et l'école se fait sur un cheminement en zone de rencontre et sur un itinéraire clair et praticable toute l'année avec une bonne visibilité qui garantit leur sécurité.

Au niveau du campus, la boucle cheminatoire canalise les flux piétons au sein d'un cadre entièrement pacifié. Sur le flanc sud de la route cantonale, cette boucle intègre également les flux cyclistes, assurant ainsi la connexion avec la piste cyclable qui longe les voies ferrées.

Le stationnement vélos est décentralisé. Les besoins sont répartis d'une part aux deux portes d'entrée principales du campus (le cœur et la gare), et d'autre part au niveau de chaque entité.

Les principes de mise en œuvre

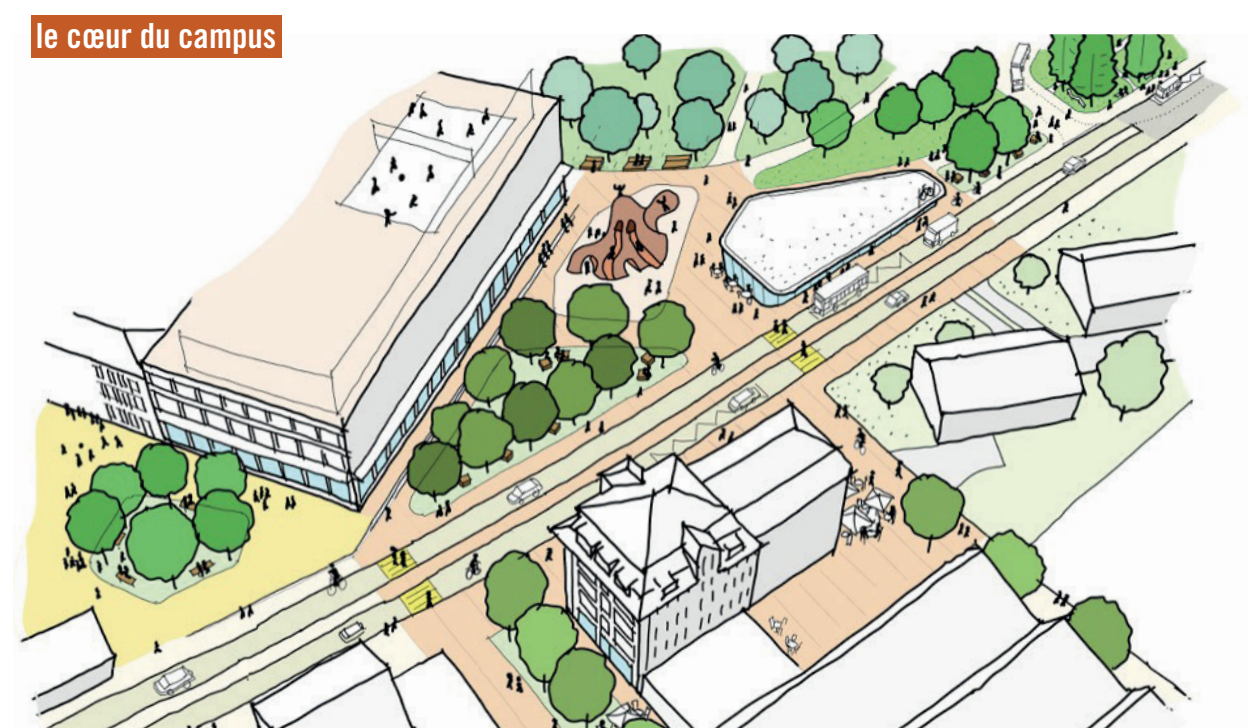
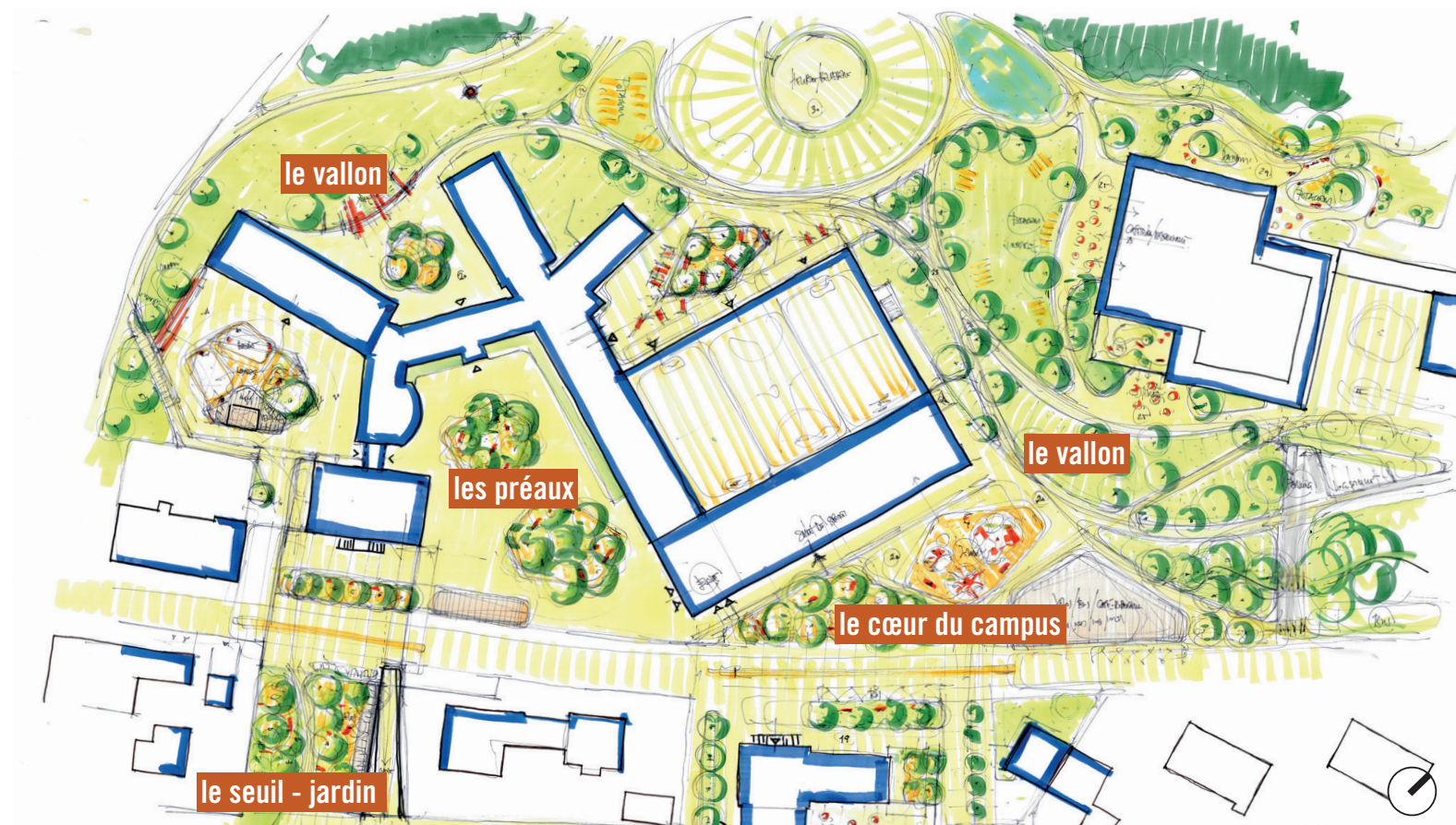
À l'issue de l'atelier 02, une réflexion a été menée concernant la mise en œuvre de l'avant-projet partiel. Le projet a été découpé en différents sous-périmètres, selon une logique d'entités individuelles. L'objectif étant d'esquisser le phasage ainsi que la coordination entre les parties prenantes (pilotage, financement, etc.).

Cet exercice permet au projet d'ensemble de progresser à court terme, tout en respectant le rythme propre à chaque sous-secteur.

Les sous-périmètres ont été définis comme suit :

- > Le **périmètre de la route cantonale et de ses abords** : il englobe la stratégie de mobilité ainsi que le cœur du campus, qui assure le lien à l'échelle de l'ensemble du site;
- > Le **périmètre de la butte paysagère** : un projet partagé entre l'EPSJ et le PSVJ, mais indépendant de leurs projets d'aménagements extérieurs respectifs ;
- > Le **périmètre de la gare** ;
- > Les **périmètres propres à chacune des entités** : EPSVJ, ETVJ et PSVJ.



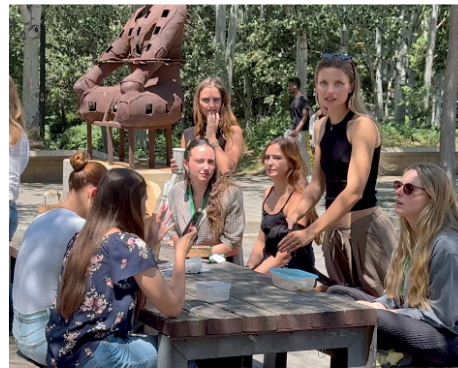


9. PLAN ILLUSTRATIF

La route cantonale



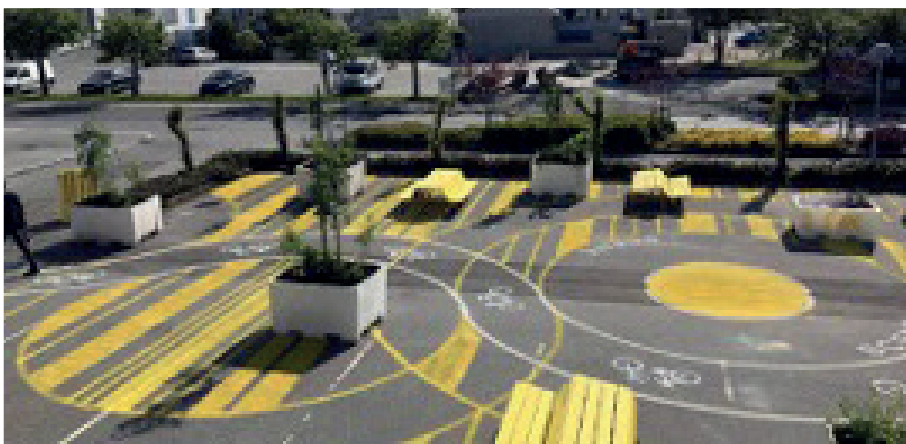
Le seuil - jardin



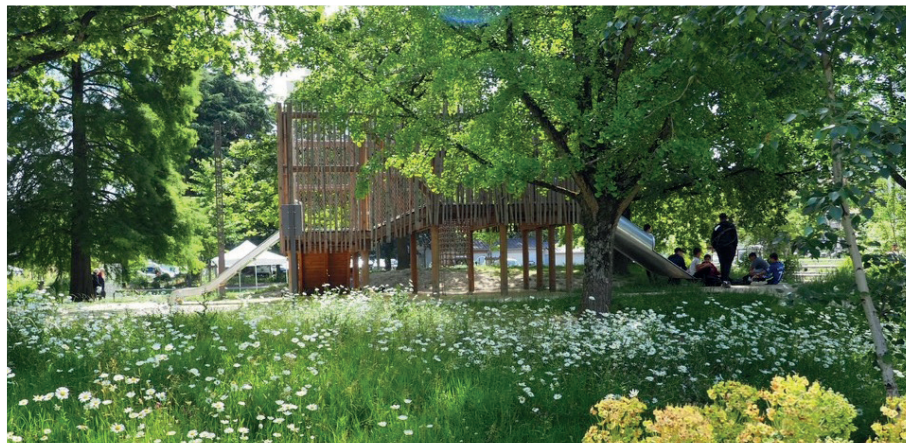
Le cœur du campus



Les préaux



Le bois magique



Le vallon et l'effet signal



ARBITRAGES

10. ARBITRAGES À L'ISSUE DES ATELIERS

DECISIONS MUNICIPALES

Mobilité

- > Variante retenue : rebroussement à travers la rue l'hôpital permettant de dégager au maximum le cœur de campus ;
- > Stationnement : préserver tant que possible des places de stationnement dans la rue de l'hôpital. Le déficit est géré temporairement à travers la parcelle 1655. Afin de maximiser les places de stationnement, l'aménagement en épi est validé ;
- > Validation de l'accès au parking sous-terrain depuis la route cantonale.

Usages pour l'espace devant la médiathèque

- > Confirmation de la pertinence de son réaménagement qualitatif favorisant l'appropriation (notamment : suppression du stationnement) ;
- > Confirmation de l'intérêt à réaménager cet espace dans la même temporalité que l'ensemble des espaces extérieurs de l'école ;
- > Usages à prévoir :
 - > Livraison technique cuisine et médiathèque ;
 - > Surfaces de préau ;
 - > Stationnement vélo ;
 - > Stationnement voiture : quelques places pour les professeurs itinérants ainsi que deux places PMR.

Préaux EPSVJ

- > Confirmation de l'aire tout temps en toiture du nouveau bâtiment.

Sécurité

- > Régimes de vitesse validés :
 - > Rte. cantonale : aménagement limitant la vitesse à 30 km/h avec des bordures et des traversées ;
 - > Voie d'accès au parking souterrain et rue de l'hôpital : 20km/h.

- > Validation du statut du bois magique et de la place centrale du cœur du campus : il s'agit d'espaces publics communaux (la limite du domaine scolaire se situe au niveau des escaliers du parvis de la salle de gym).

Dépose-minute

- > Confirmation de l'intérêt à formaliser la dépose-minute des parents taxis.

DECISIONS HÔPITAL

Mobilité

- > Validation de la variante de rebroussement sur la rue de l'hôpital sous réserve des points d'attention suivants :
 - > minimisation de l'impact sur les places de stationnement dans la rue de l'hôpital ;
 - > Distinction de deux zones de livraison, l'une pour l'EMS et l'autre pour l'hôpital (camion de plus de 10m) ;
 - > Assurer la sécurité des piétons au droit de l'entrée du système et à la sortie du parking sous l'EMS.

AVANT-PROJET PARTIEL

CAMPUS DE LA VALLÉE DE JOUX

CAHIER 2/2
juillet 2026