SITE DE LA GARE SNCF des Hauts-de-Bienne

Orientations d'aménagement pour sa mise en valeur

Accompagnement de l'AUDAB dans le cadre du dispositif Petites villes de demain

Décembre 2021

Petites villes de demain

AUDAB
AGENCE D'URBANISME BESANÇON CENTRE FRANCHE-COMTÉ

AUDAB
AGENCE D'URBANISME
BESANÇON CENTRE FRANCHE-COMTÉ

SOMMAIRE

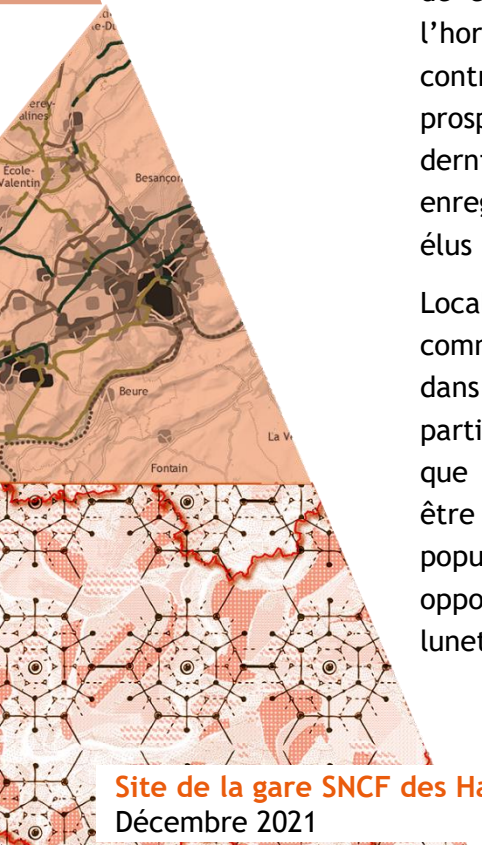
Introduction 3

Le site de la gare SNCF
1. Contextualisation du site 4
2. Périmètres et propriétés foncières 6
3. Environnement immédiat 7
4. Accessibilité 10
5. Fonctions et bâtiments existants 12

Le potentiel de requalification
6. Règles d'urbanisme applicables 15
7. Contraintes particulières 17
8. Qualité paysagère et environnementale 18
9. Orientations d'aménagement et de programmation 19

Mise en perspective 23

Introduction



La ville de Morez, nommée Hauts-de-Bienne depuis sa fusion avec La Mouille et Lézat en 2016, est la deuxième commune du Parc Naturel Régional du Haut-Jura. Son passé industriel dédié à la fabrication de clous dans un premier temps, puis à l'horlogerie et à la lunette ensuite a contribué à son développement et à sa prospérité au cours des deux siècles derniers. Aujourd'hui, la commune enregistre une perte de population que les élus locaux comptent bien endiguer.

Localisée dans la vallée de la Bienne, la commune s'est essentiellement urbanisée dans le fond de la cluse. Ce n'est qu'à partir de la seconde moitié du XXe siècle que les flancs de la vallée commencent à être construits, notamment pour loger la population nouvelle attirée par les opportunités créées par l'industrie de la lunette.

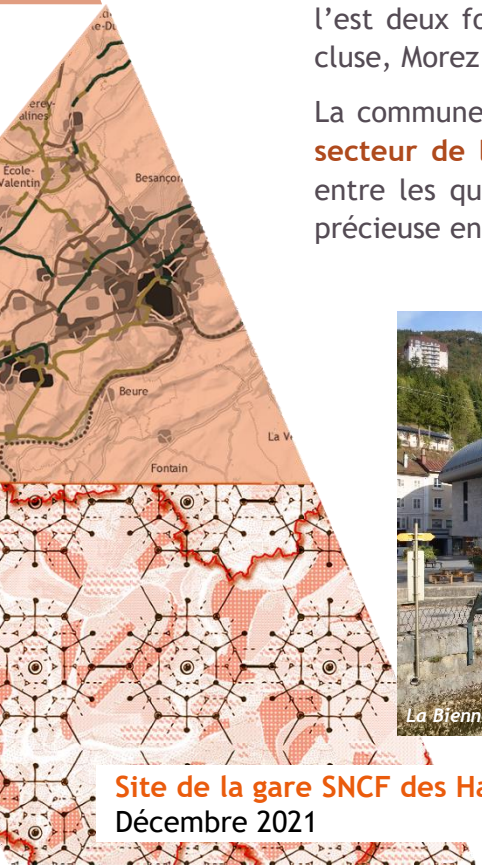
La gare de Morez se situe à la jonction entre la ville traditionnelle dans le fond de la vallée et les quartiers résidentielles plus récents. Elle représente un enjeu stratégique pour le territoire qui ne souhaite pas voir supprimer cette halte ferroviaire, malgré le retrait progressif de la SNCF en ce lieu.

Le site autour de la gare, en grande partie sous maîtrise foncière de la SNCF, est actuellement sous-occupé. Le lieu est traversé par un accès piéton, permettant de rejoindre le centre-ville d'une part, et les quartiers de Morez-dessus d'autre part. Ce site est cependant peu avenant et procure un sentiment d'insécurité à nombre d'usagers.

La commune a pour projet de requalifier les abords de la gare afin d'entamer une reconnexion urbaine progressive entre le haut et le bas de Morez.

Le site de la gare SNCF

1. Contextualisation du site



Hauts-de-Bienne est la 2eme commune du PNR du Haut-Jura, et comptait 5 312 habitants en 2018. Depuis 2016, elle constitue le regroupement de Morez, La Mouille et Lézat.

Hauts-de-Bienne est relativement densément peuplée (226 hab/km²), mais l'ancienne commune de Morez l'est deux fois plus (517 hab/km²) du fait de sa situation géographique particulière. Localisée en fond de cluse, Morez s'étend sur 3 kilomètres le long de la rivière de la Bienne.

La commune a été retenue dans le cadre du dispositif « **petites villes de demain** ». La requalification du **secteur de la gare de Morez** constitue un enjeu majeur du programme car elle représente une jonction entre les quartiers « hauts » et « bas » de la commune, mais aussi car c'est une surface plate et donc précieuse en ces lieux aux forts dénivelés.

La Bienne et le Musée de la Lunette au centre-ville de Morez

Rond-point rue de la République - Av. Charles de Gaulle
Montée en direction de la gare SNCF

Le site de la gare SNCF

1. Contextualisation du site

La **ligne des Hirondelles** permet de relier la commune par voie ferrée à Saint-Claude et à Dole, en passant notamment par Champagnole ou Arc-et-Senans. Cette ligne est utilisée essentiellement par les scolaires, mais elle est également un attrait touristique du fait de ses ouvrages d'art (nombreux viaducs et tunnels) et des points de vue à découvrir sur cet itinéraire.

Le site de la gare est également desservi par les lignes de cars interurbains 309 et 306, desservant respectivement Lons-le-Saunier et Bois d'Amont.

La voie ferrée, doublée par la RN5 en contrebas, marque une coupure dans le tissu urbanisé de la commune.

Maintenir cette halte ferroviaire est primordial pour les élus du territoire.

Vue panoramique de Morez et de la ligne ferroviaire
Source : Le Progrès

Les viaducs ferroviaires de Morez
Source : Jura Tourisme

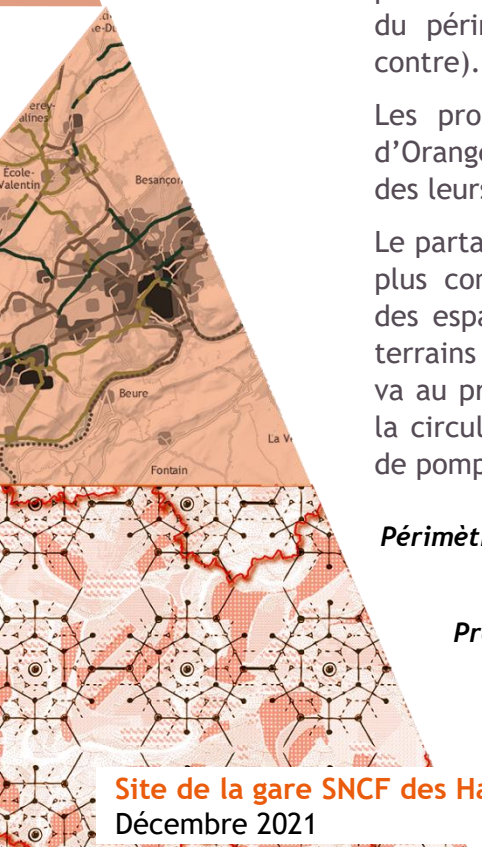
Le site de la gare SNCF

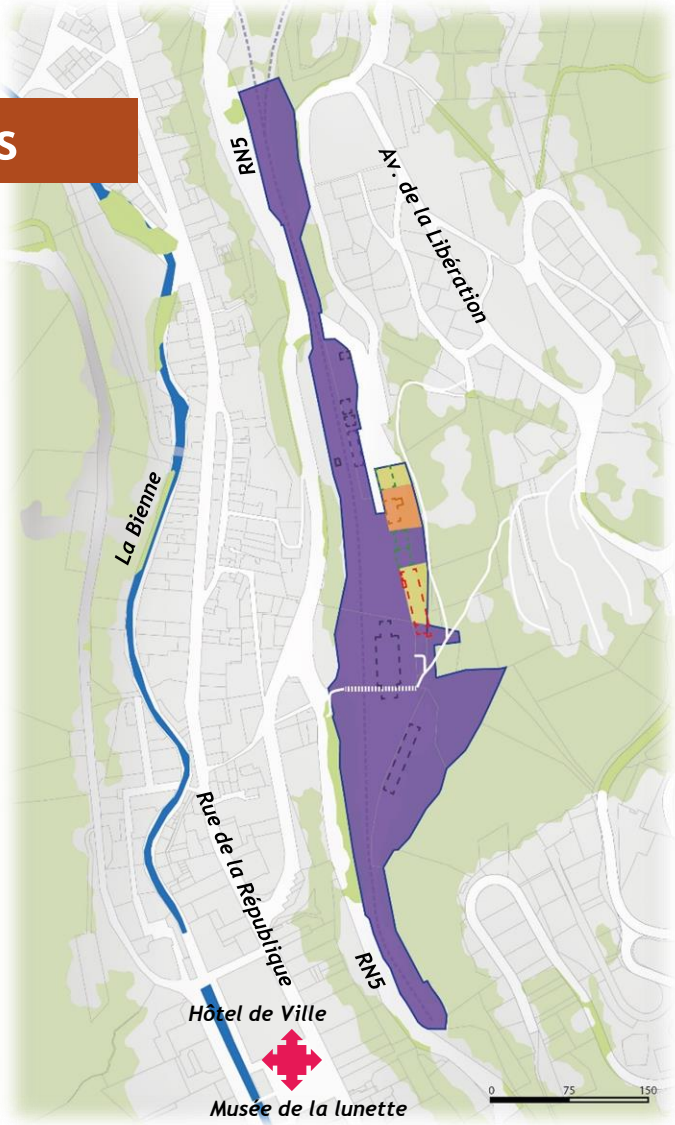
2. Périmètres et propriétés foncières

Le **périmètre de réflexion** correspond à celui des parcelles autour de la gare. L'analyse des propriétés foncières montre que le site est partagé entre plusieurs propriétaires, mais que l'immense majorité du périmètre est détenue par la SNCF (carte ci-contre).

Les propriétés foncières de Département du Jura d'Orange sont quasi strictement limitées à l'emprise des leurs bâtiments.

Le partage de l'usage quotidien du site est néanmoins plus contrasté. En effet, l'absence de délimitation des espaces et de la voirie génère un sentiment de terrains vagues et l'occupation effective de l'espace va au profit des bus du réseau régional Mobigo et de la circulation des véhicules de secours de la caserne de pompiers.





Périmètre du site de la gare des Hauts-de-Bienne

Propriété foncière de la SNCF

Propriété foncière du Département du Jura

Propriété foncière d'Orange

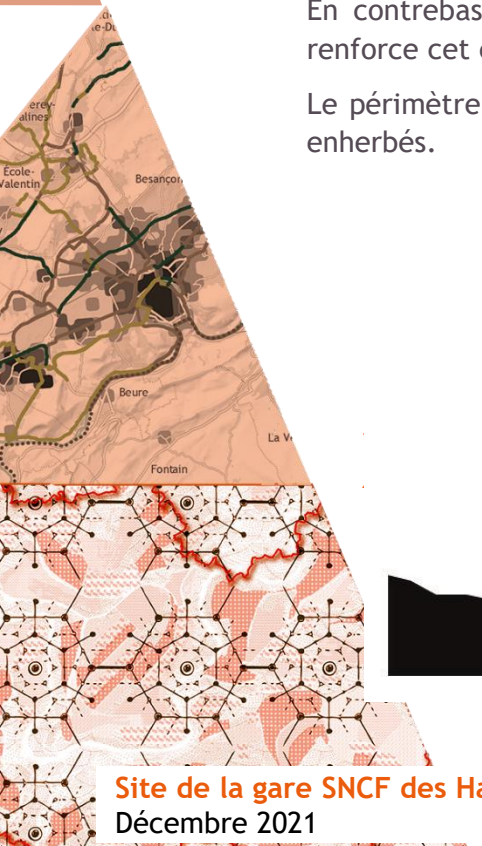
Le site de la gare SNCF

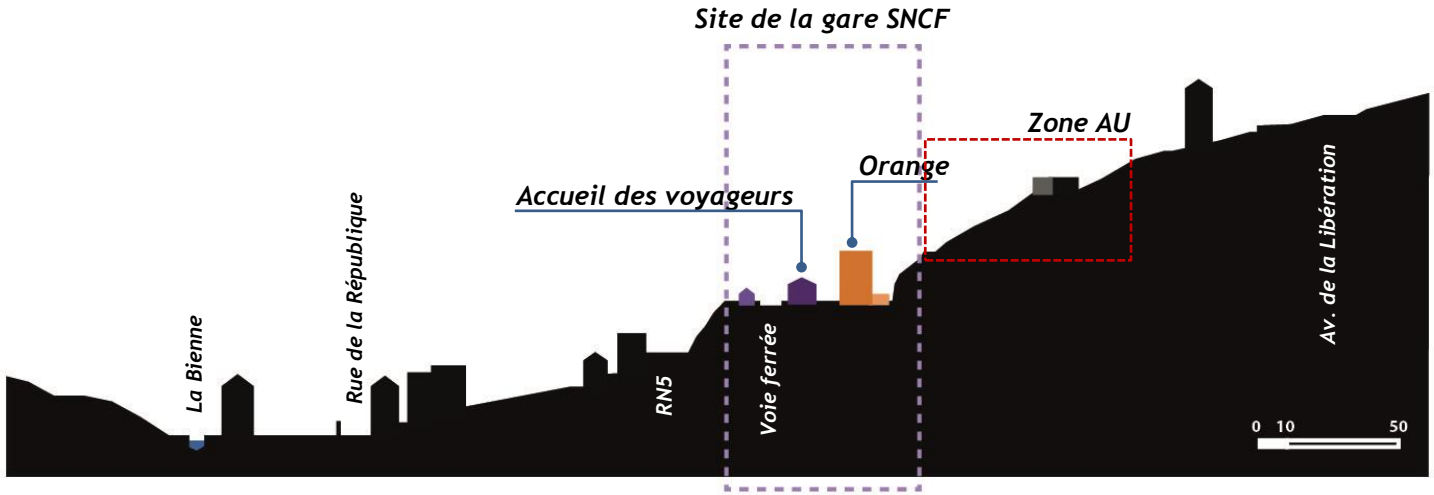
3. Environnement immédiat

Le **site de la gare SNCF** est situé à flanc de vallée. Une quarantaine de mètres de dénivelé séparent la gare du fond de la vallée, et environ 65 m de dénivelé supplémentaire permettent de rejoindre les bâtiments situés à 800 m d'altitude. Malgré cela, le site est particulièrement plat.

En contrebas de la gare, la RN5 sépare le centre-ville des quartiers à flanc de vallée. La ligne ferroviaire renforce cet effet de coupure entre les deux parties de la commune.

Le périmètre de la gare est entourné par des espaces boisés. Les délaissés entre la RN5 et la voie ferrée sont enherbés.





Profil vers le nord au niveau du parking des bus Mobigo

Le site de la gare SNCF

3. Environnement immédiat

Viaduc de la ligne ferroviaire
Intersection avec la RN 5

Escaliers de liaison entre Motez-dessus et la gare

Espaces boisés autour de la partie sud du site de la gare

Le site de la gare SNCF

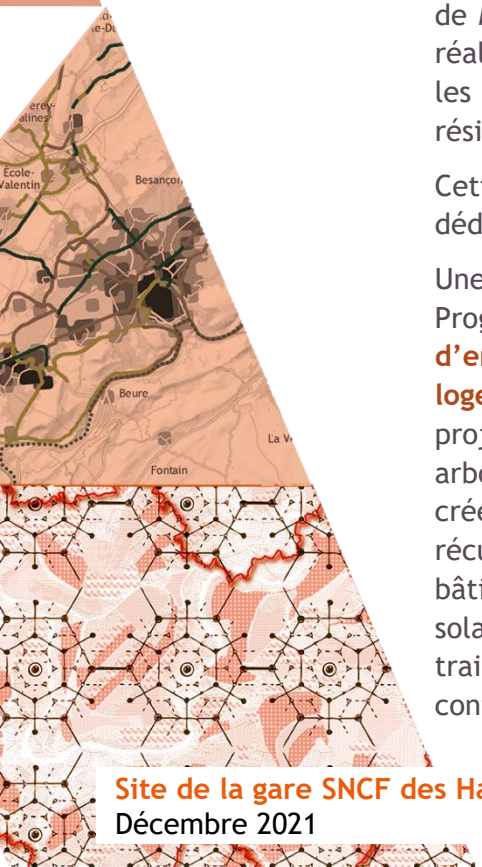
3. Environnement immédiat

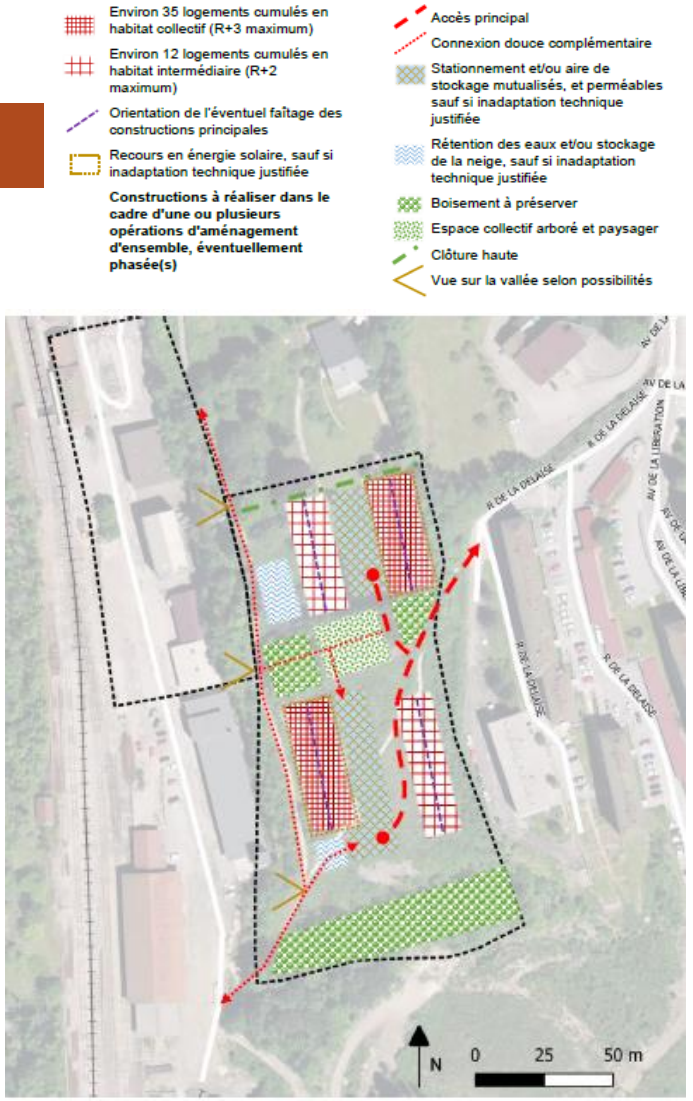
Zone AU

Le projet urbain des Hauts-de-Bienne cherche à aller plus loin dans la reconnexion des quartiers de Morez-bas et Morez-haut en programmant la réalisation d'un peu moins de 50 logements sur les parcelles situées entre la gare et le quartier résidentiel en contrehaut.

Cette zone à urbaniser sera majoritairement dédiée à l'habitat, selon le zonage du PLUi.

Une Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP) **prévoit la réalisation d'environ 35 logements collectifs et 12 logements intermédiaires sur ce site.** Le projet compte préserver certains espaces arborés déjà présents sur le site, et prévoit de créer des espaces collectifs qualitatifs. La récupération des eaux, la bonne orientation du bâti et la possibilité de recourir à l'énergie solaire témoignent du soin apporté au traitement du projet en tenant compte des contraintes du site.





Extrait de l'OAP du PLUi Haut-Jura Arcade

Le site de la gare SNCF

4. Accessibilité

L'accès au site depuis le centre-ville se fait par :

L'accès piéton, par le tunnel

Un accès piéton permet de rejoindre le site par l'entrée « sud » du site, en empruntant un tunnel passant sous la voie ferrée. Cet accès donne un sentiment d'insécurité aux usagers, qui ne privilégient pas ce cheminement.

L'accès routier, côté gare

L'accès à la gare, au site de stationnement des bus Mobigo et à la caserne des pompiers se fait par le nord. Cet accès n'est pas sécurisé pour les piétons et cycles se rendant sur le site.

Sortie du tunnel côté gare

Accès « sud »

Ces deux accès depuis le centre-ville de Morez traversent la RN 5 et comportent des segments sans trottoirs, ils ne sont donc pas sécurisés.

Accès « nord »

Traversée de la RN 5 et rampe d'accès au tunnel

Le site de la gare SNCF

4. Accessibilité

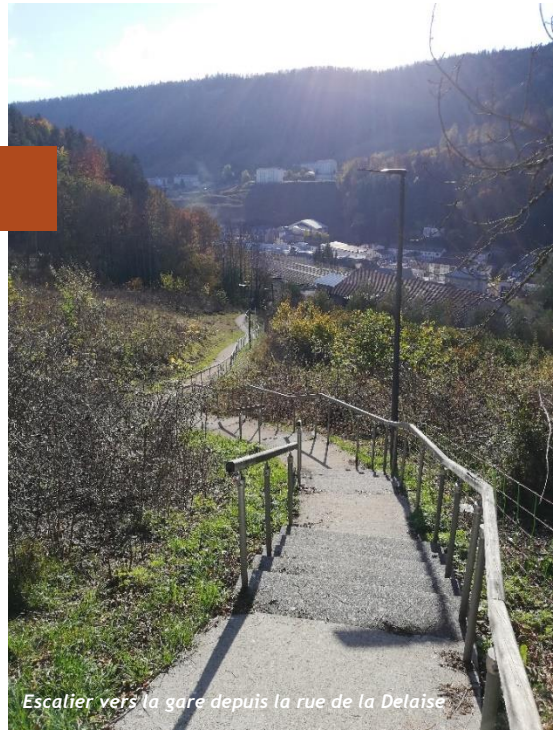
L'accès au site depuis Morez-dessus se fait par 2 cheminements piétons :

L'accès depuis la rue de la Delaise *(photo du haut)*

Un escalier permet de relier les quartiers résidentiels (essentiellement du grands collectifs) à la partie « sud » du site. L'accès est sécurisé et éclairé.

L'accès depuis la rue de la Dié *(photo du bas)*

Le second accès rejoint le site au même endroit que le premier, et permet de relier une autre partie du quartier de Morez-haut.


Escalier vers la gare depuis la rue de la Delaise

La commune souhaite préserver ces deux cheminements piétons dans le cadre du projet d'urbanisation de la zone 1AU.

Escalier vers la rue de la Delaise

Cheminement depuis la rue de la Dié

Le site de la gare SNCF

5. Fonctions et bâtiments existants

L'ensemble du site de la gare couvre 34 038 m², soit 3,4 ha. Le sol est presque entièrement imperméabilisé. Différents usages cohabitent sur ce site :

La gestion des mobilités

La gare est bien sûr l'élément central du site. Elle mobilise encore actuellement une part conséquente du périmètre et des bâtiments qui s'y trouvent (halte, maintenance, stockage, logement de fonction, etc.).

La Région utilise également ce site comme lieu de stationnement des bus de ramassage scolaire (parking extérieur et entrepôts). Le stationnement des véhicules occupe plusieurs entrepôts.

Le département conserve un bâtiment anciennement dédié à la gestion des bus départementaux (Jura Bus).

Le SDIS 39

La caserne des pompiers de Morez est implantée sur le site. L'accès se faisant par le nord, les véhicules traversent une grande partie du site pour circuler (150 m depuis la gare).

L'unité de pilotage de réseau Orange

Un bâtiment est propriété de la société Orange. Ce dernier semble à l'abandon, ou très peu utilisé.

Bâtiment SNCF d'accueil aux voyageurs

Logement de fonction SNCF

Partie arrière du bâtiment Orange

Le site de la gare SNCF

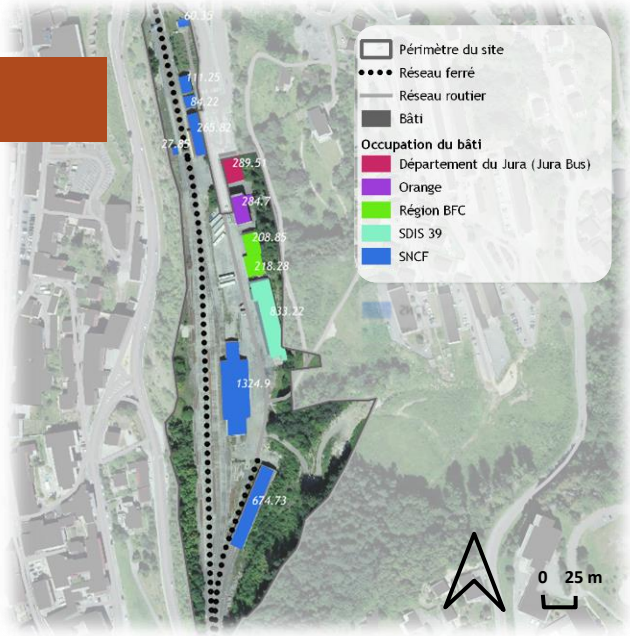
5. Fonctions et bâtiments existants

La majorité des bâtiments, soit plus de 3 000 m² sont des bâtiments considérés comme industriels.

Bâtiments de la SNCF

Outre la gare et les locaux administratifs, ces bâtiments sont partiellement, voire totalement inoccupés, soit un peu plus de 2 000 m² de patrimoine bâti sous-utilisé.

Les bâtiments de la SNCF sont majoritairement industriels. La gare elle-même est considérée comme un local commercial et de service. Un bâtiment est à vocation résidentielle (logement de fonction).



Bâtiment du Département du Jura

Le Département possède un bâtiment de 2 niveaux, avec une emprise au sol de 290 m². Il est répertorié dans l'inventaire historique de sites industriels et activités de service BASIAS et présente un risque de pollution en raison des activités qu'il a accueilli par le passé : fabrication, utilisation et stockage d'amiante et de produits amiantés, et dépôt de liquides inflammables.

Bâtiment de la Région BFC (Mobigo)

La région Bourgogne-Franche-Comté occupe un entrepôt de stationnement d'environ 430 m² pouvant accueillir 9 bus.

Bâtiment Orange

Ce bâtiment représente une emprise au sol de 285 m² et se déploie sur 3 niveaux. Il est aussi répertorié dans l'inventaire BASIAS et présente un risque de pollution en raison de l'existence d'un transformateur contenant des pyralènes (PCB).

Le site de la gare SNCF

5. Fonctions et bâtiments existants

Bâtiment Jura Bus et Gare SNCF

Unité de pilotage réseau Orange et garages Mobigo

Caserne des pompiers SDIS 39

Hangar SNCF

Hangar SNCF

Le potentiel de requalification

6. Règles d'urbanisme applicables

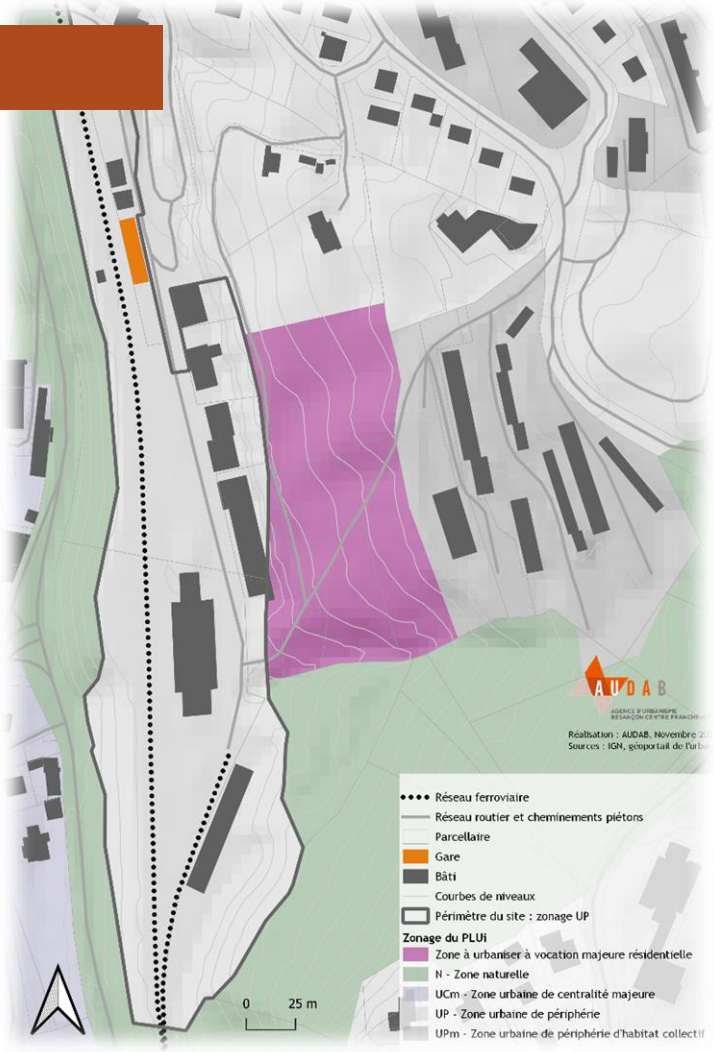
Les pistes de requalification possibles

Le PLUi classe le périmètre du site de la gare comme zone urbaine de périphérie (zone UP).

Les activités autorisées en zone UP sont les suivantes :

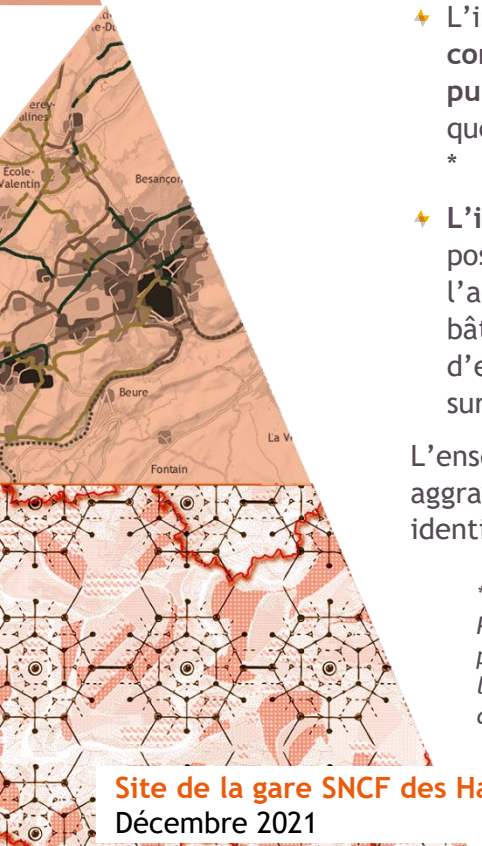
- Les logements ;
- Les hébergements ;
- La restauration ;
- Les hébergement hôteliers et touristiques ;
- Les locaux et bureaux accueillant du public ; des administrations publiques et assimilés ;
- Les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés ;
- Les établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale ;
- Les équipements sportifs ;
- Les autres équipements recevant du public.

Bien qu'actuellement la vocation dominante du site soit liée à l'exploitation de la voie ferrée et donc industrielle, le zonage du PLUi permet d'envisager différentes types d'usages et fonctions.



Le potentiel de requalification

6. Règles d'urbanisme applicables



Fonctions possibles, sous conditions

Parmi les activités autorisées, certaines sont soumises à conditions :

- L'implantation d'**artisanat, de commerce de détail, des services au public et des bureaux n'y est** possible que sur des surfaces inférieures à 75m² *
- **L'industrie et les entrepôts** ne sont possibles que s'ils sont nécessaires à l'activité existante, qu'ils mobilisent le bâti existant et qu'ils n'est pas prévu d'extension supérieure à 25% de ces surfaces.

L'ensemble de ces activités ne doit pas aggraver un risque ou une nuisance déjà identifié sur le site.

** Cette disposition a été retenue dans le PLUi Haut-Jura Arcade pour les zones périphériques afin de favoriser l'implantation et le bon fonctionnement des commerces des centres-villes.*

Activités interdites par le PLUi

Parmi les fonctions interdites en zone UP nous trouvons : les activités culturelles (cinéma, salle d'art et de spectacle, centre de congrès et d'exposition), agricoles ou forestières, les installations présentant un risque (ICPE). Le commerce de gros il est également interdit car il n'est pas lié ou nécessaire à l'activité existante).

Vue de l'esplanade du site SNCF vers le sud

Le potentiel de requalification

7. Contraintes particulières

Multiples propriétés foncières

La commune ne possède pas la maîtrise foncière du site. En conséquence, la mutation à terme nécessitera des discussions avec les propriétaires et occupants (SNCF, Région Bourgogne-Franche-Comté, Département du Jura, Orange). La vaste emprise dédiée actuellement aux circulations des véhicules, qui constitue un des principaux enjeux de requalification, appartient à la SNCF. C'est aussi le cas du secteur sud du site, occupé par 2 hangars SNCF presque à l'abandon.

L'accès/sortie en cul-de-sac

Le site est accessible en véhicule uniquement du côté nord, ce qui complique les circulations sur place. La future distribution des fonctions devra prendre en compte cette contrainte.

Les circulations des pompiers

Actuellement aucun marquage au sol ne délimite de périmètre de sécurité lié à la circulation des véhicules de secours. Cette emprise devra être définie et affichée clairement afin de sécuriser le site et rendre possible la mutualisation avec d'autres fonctions.

Accessibilité PMR

Les liaisons piétonnes permettant l'accès au site ne sont pas adaptées aux personnes à mobilité réduite (PMR) car la topographie du site ne le permet pas. Ce défaut ne peux pas être corrigé à partir des liaisons existantes. Une nouvelle liaison adaptée aux PMR pourrait être envisagée.

Le potentiel de requalification

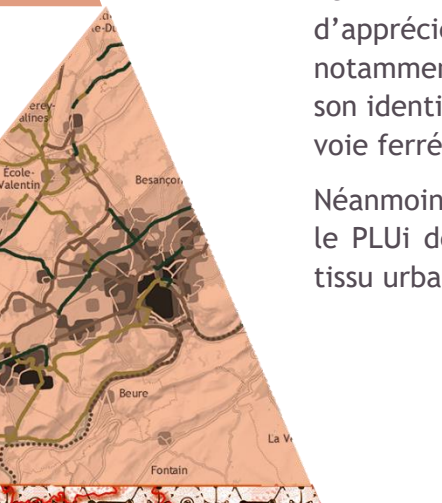
8. Qualité paysagère et environnementale

Les travaux forestiers réalisés entre 2013 et 2014 ont permis de créer des ouvertures paysagères, apporter plus de luminosité dans la cluse et de relier visuellement les deux versants de la ville.

Le **secteur de la gare** surplombe la ville ancienne et permet d'apprécier certains éléments structurants de son paysage, notamment la vallée de la Bienne, qui constitue un marqueur fort de son identité. Depuis le site on peut apercevoir aussi les viaducs de la voie ferrée, des bâtiments historiques et des industries.

Néanmoins, le site est fortement imperméabilisé. Plus globalement, le PLUi de CC d'Arcade souligne le déficit d'espaces verts dans le tissu urbain, que ce soit des jardins privatifs ou des espaces publics.

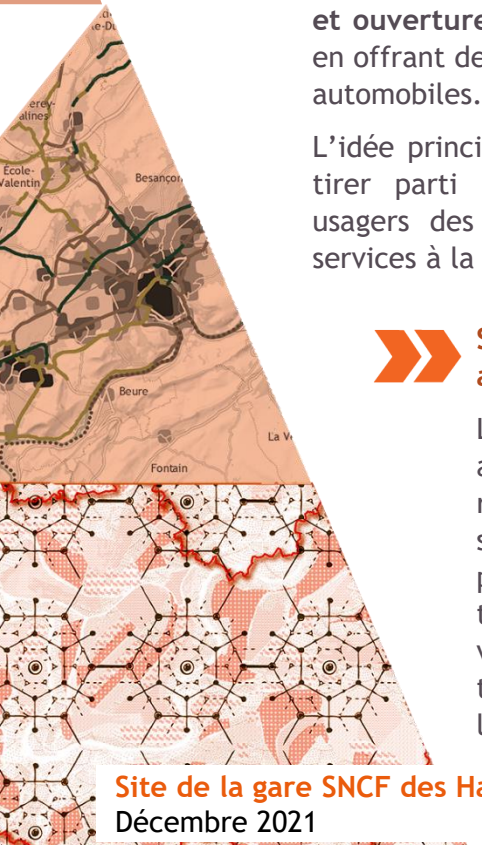
La requalification du site de la gare SNCF, en lien avec le centre-ville et les quartiers de Morez-dessus, serait l'occasion de valoriser le paysage local offrant à la fois des espaces de détente, contemplation, promenade, jeux et/ou loisirs accompagnés principalement d'une végétation basse et de quelques arbres pour apporter de l'ombre.



Vue panoramique du paysage depuis Morez-dessus

Le potentiel de requalification

9. Orientations d'aménagement et de programmation



Une plateforme multifonctionnelle au service des habitants et visiteurs

Le site de la gare offre des espaces précieux dans le contexte urbain des Hauts-de-Bienne. **Prise de hauteur et ouverture sur le paysage** sont au rendez-vous, tout en offrant des connexions ferroviaires, bus, piétonnes et automobiles.

L'idée principale du projet de requalification serait de tirer parti de ces caractéristiques pour offrir aux usagers des espaces de qualité proposant différents services à la croisée de Morez-dessous et Morez-dessus.

Sécurisation et amélioration qualitative des accès piétons au site

Les liaisons piétonnes existantes n'offrent pas aujourd'hui aux usagers un cadre sécurisant et rassurant. Afin de favoriser la fréquentation du site et la satisfaction des usagers il sera pertinent d'assurer notamment la continuité des trottoirs et l'éclairage du tunnel qui traverse la voie ferrée. Ce dernier pourrait aussi être traité avec une finition favorisant le reflet de la lumière *(peinture claire par exemple)*.

Optimisation de l'emprise ferroviaire et sectorisation des fonctions

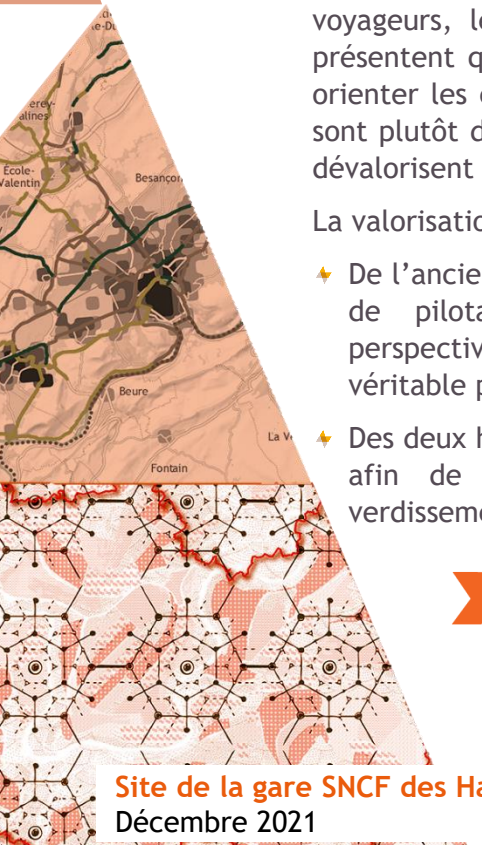
L'emprise foncière de la gare de est disproportionnée eu égard à l'usage actuel. Par ailleurs, les grands hangars de la SNCF donnent au site une image d'abandon.

La valorisation du site passerait par une optimisation des emprises et une sectorisation des fonctions permettant la cohabitation sécurisée des flux et la fréquentation du site par différents publics et temporalités.

- Le secteur nord du site concentrerait les fonctions du Pôle d'échanges multimodal.
- Le secteur central permettrait d'accueillir un commerce alimentaire de type supérette et assurer la continuité de l'activité de la caserne des pompiers et des garages des bus régionaux Mobigo.
- Le secteur sud serait dédié à des activités ludiques, animations et jardinage collectif permettant la valorisation paysagère et le verdissement du site.

Le potentiel de requalification

9. Orientations d'aménagement et de programmation



Des bâtiments à démolir

La ville des Hauts-de-Bienne dispose d'un patrimoine bâti de qualité en cœur de ville, dont plusieurs bâtiments sont à réinvestir. Mis à part le bâtiment destiné à l'accueil des voyageurs, les bâtis présents sur le site de la gare ne présentent quant à eux aucun intérêt particulier pouvant orienter les choix vers leur restauration. Au contraire, ils sont plutôt délabrés, ils contribuent à bloquer les vues et dévalorisent le paysage.

La valorisation du site comprendrait la démolition :

- De l'ancien bâtiment de Jura bus et de l'ancienne unité de pilotage réseau d'Orange afin d'ouvrir les perspectives autour de la gare et de constituer un véritable pôle d'échanges multimodal.
- Des deux hangars SNCF occupant l'extrémité sud du site afin de permettre la valorisation paysagère, le verdissement et l'appropriation par les usagers.

Un commerce alimentaire de type supérette*

Le site de la gare des Hauts-de-Bienne attire l'attention des acteurs de la grande distribution et la commune a déjà été sollicitée à ce sujet.

L'implantation de ce type de commerce sur la site de la gare paraît globalement adaptée. Néanmoins, le PLUi en vigueur restreint la création des surfaces de commerce de détail à 75 m² en dehors des centres-villes. La création d'une supérette nécessiterait donc la modification de la règle existante.

** Les commerces de type supérette se caractérisent par une surface de vente allant de 250 à 400 m² et une présentation de maximum 1 500 références.*

Délimitation de la voirie existante

Les flux seront canalisés de manière à sécuriser la circulation des véhicules de secours, optimiser la place de la voiture dans le site et libérer le plus de place possible pour l'accueil des piétons, des espaces verts et d'autres fonctions de loisirs.

Le potentiel de requalification

9. Orientations d'aménagement et de programmation

Désimperméabilisation des sols

Le site de la gare comporte des surfaces 100 % minérales et imperméables en constituant non seulement une coupure des trames vertes de la ville, mais aussi un potentiel îlot de chaleur urbain.

Les futurs aménagements devront limiter au maximum les surfaces imperméables et favoriser la création d'espaces verts principalement avec une végétation basse (e.g. pelouse de graminées) et quelques arbres pour apporter de l'ombre.

Jardinage collectif

Le manque d'espaces verts relevé dans le diagnostic du PLUi pourra être pallié grâce au développement des espaces de jardinage collectif dans la partie sud du site de la gare.

Ces espaces constitueront la partie « renaturée » du site, libre de tout flux de véhicules et à la croisée des escaliers piétons liant le haut et le bas de la ville.

Esplanade d'animations multifonctionnelle

L'ouverture de cet espace permettra d'améliorer la lisibilité globale du site, d'assurer la connexion en modes doux avec la supérette et la gare et d'offrir aux habitants un espace ouvert aux manifestations culturelles en extérieur, mais aussi à la promenade et la détente. Le verdissement de cet espace est à étudier en compatibilité avec le type de manifestations à prévoir.

Amphithéâtre - belvédère

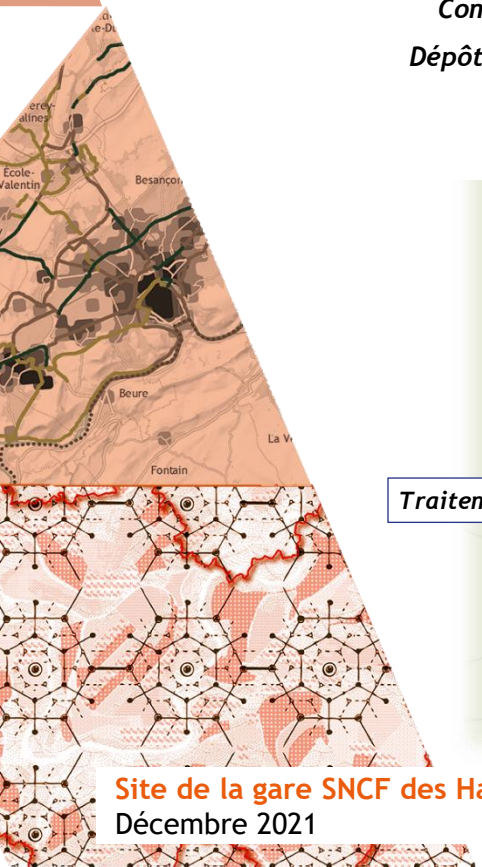
Face aux jardins partagés, un amphithéâtre surélevé et incrusté dans la falaise pourrait voir le jour. Les gradins de cette infrastructure offriraient au quotidien un point de détente surélevé, permettant d'apprécier le paysage et plus ponctuellement un endroit d'expression culturelle ouvert à tous.

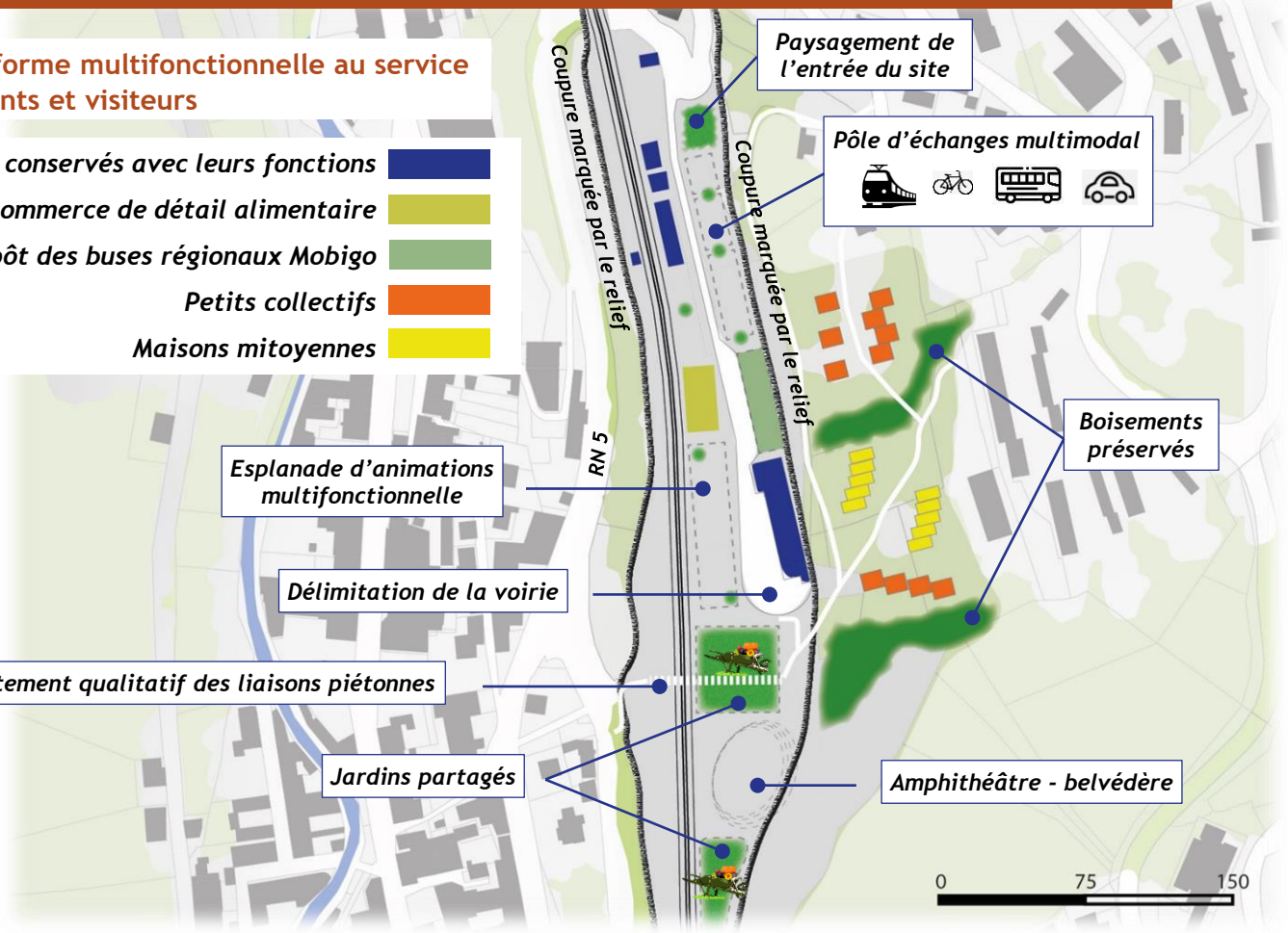
Le potentiel de requalification

9. Orientations d'aménagement et de programmation

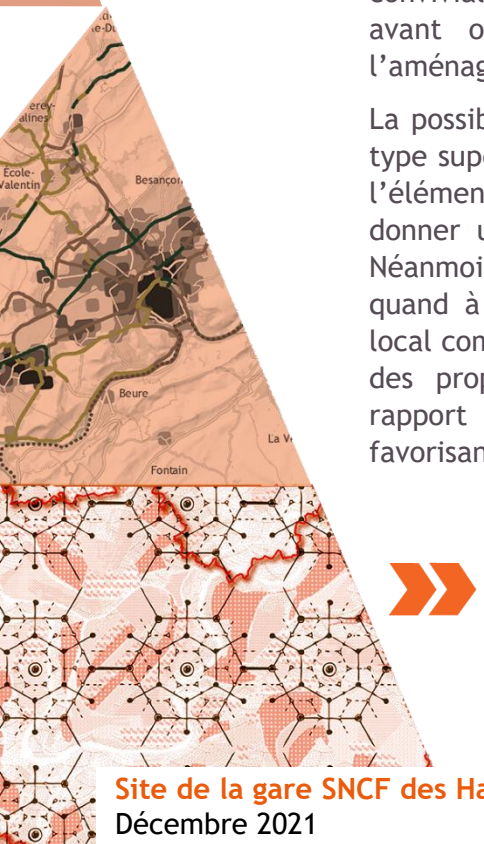
Une plateforme multifonctionnelle au service des habitants et visiteurs

- *Bâtiments conservés avec leurs fonctions*
- *Commerce de détail alimentaire*
- *Dépôt des buses régionaux Mobigo*
- *Petits collectifs*
- *Maisons mitoyennes*





Mise en perspective



Les temporalités du projet

Le projet de requalification du site de la gare avec changement d'usages de certains espaces se présente comme un projet à déployer à long terme.

Dans l'idéal, l'aménagement des espaces de convivialité devrait pouvoir être mis en œuvre avant ou de manière concomitante avec l'aménagement de la zone AU adjacente.

La possibilité d'implantation du commerce de type superette au sein du site sera sans doute l'élément de programmation qui pourra donner un élan à la transformation du site. Néanmoins, il conviendra de rester vigilant quand à la taille et à l'emplacement de ce local commercial de manière à veiller à garder des proportions du bâtiment adaptées, en rapport avec les bâtiments à conserver et favorisant la valorisation du paysage local.

L'habitat dans la zone à urbaniser

La création de la zone d'habitat adjacente au site de la gare devrait considérer notamment les enjeux environnementaux suivants :

- Le phénomène d'ilots de chaleur ;
- L'autonomie énergétique.

Il faudra ainsi :

- Prendre en compte le confort d'été dans les futurs logements (température record enregistrée en juin 2019 et en juillet 2020 à la station météo de Chaux-des-Prés (INRA) : respectivement 33 et 34°C à 850 m d'altitude) ;
- Concevoir des logements autonomes énergétiquement : chaufferie collective à plaquette forestière (filière bois bien développée au sein du PNR) + orientation des toitures vers le sud pour la mise en place de panneaux solaires.

Le risque de pollution

Un risque de pollution est identifié sur le site de la gare. Il conviendra donc de réaliser des diagnostics techniques nécessaires avant la prise de décision quant au destin du site et ainsi d'intégrer les coûts nécessaires (études et travaux), le cas échéant.

AUDAB

AGENCE D'URBANISME
BESANÇON CENTRE FRANCHE-COMTÉ

Hôtel Jouffroy
1 rue du Grand Charmont
25000 Besançon

Blanca Elena BENAVIDES
06 02 55 14 81
blanca.benavides@audab.org

Ophélie BORNAND
06 09 93 96 85
ophelie.bornand@audab.org