



Rapport du jury
Juin 2025

Concours de projets

Infrastructure mobilité douce secteur Ste-Marguerite à Sion



Sommaire

SITUATION ACTUELLE ET OBJECTIFS DU CONCOURS 3

Objet du concours	3
Nouveau collège Ella Maillart – contraintes temporelles	3
Objectifs du maître de l'ouvrage	4

GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCEDURE 5

Langue	5
Prescriptions officielles	5
Conditions de participation	5
Critères de jugement	6
Publication	6
Réponses aux questions	6
Jury	7

EXAMEN ET DÉROULEMENT DU JUGEMENT 8

Examen préalable	8
Jugement	8
Analyse de détail des projets	8
1 ^{er} tour d'élimination	9
2 ^{ème} tour d'élimination	9
Repêchage	9
Classement et attribution des prix	10
Conclusions et recommandations du jury	10
Exposition	10

LES PROJETS 11

ATCHALA	12
Vrille	16
Valse	20
La ligne verte	24
Cours d'haut	28
Dessus-dessous-de sion	30
Sans dessus dessous	32
Sur le fil	34
De part et d'autre	36
HYPER-LOOP	38
À vol d'oiseau	40
La traversée	42
Anthracite	44
Hâte-toi lentement	46
Femur	48
Rolling stones	50
Tissage paysagere	52
Diversion	54

Maîtres d'ouvrage :

Canton du Valais
Service de la mobilité

Ville de Sion

Service de l'urbanisme et de la mobilité
Service des travaux publics et de l'environnement

Organisateur :

Canton du Valais
Service de la mobilité – section INFRA



Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle für Mobilität

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

★ | **SION**

Ville de Sion
Service de l'urbanisme et de la mobilité
Service des travaux publics et de l'environnement

SITUATION ACTUELLE ET OBJECTIFS DU CONCOURS

Objet du concours

Placé entre le Rhône et le canal de Vissigen, le secteur stratégique de Ste-Marguerite est appelé à se transformer dans les années à venir avec le développement des projets suivants:

- Ouverture du Lycée-collège Ella Maillart
- Projet de développement urbain Ronquoz 21 (www.sion.ch/ronquoz21)
- Développement d'un réseau de chauffage à distance (CAD) de la commune de Sion
- Projet R3 avec notamment la Mesure prioritaire (MP) de Sion, la Mesure anticipée (MA) Canal de Vissigen et le parc des Ateliers.

Ce concours de projet a comme but de projeter un ensemble cohérent et intégré de nouvelles infrastructures pour la Mobilité Douce (MD), de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les différentes formes de mobilité (MD, transports en commun, transports individuels motorisés) ainsi que de créer un axe MD attractif incitant les usagers-ères à son utilisation spontanée.

La variante retenue par le Service de la mobilité et la ville de Sion pour le secteur (voir figure 1) est caractérisée par trois ouvrages de franchissement reliés entre eux par des rampes et des murs de soutènement:

- Une passerelle MD sur le Rhône (60 à 70 m de portée);
- Un passage inférieur MD sous la rue de la Dixence (VS RC 536) couplé avec la construction d'un nouveau pont multimodal franchissant le canal de Vissigen, en lieu et place du franchissement multimodal existant sur canal;
- Une passerelle MD franchissant le canal de Vissigen (25 à 30 m de portée) comme accès MD au futur Lycée-collège Ella Maillart et plus largement au quartier de Vissigen/Champsec.

La démolition du franchissement multimodal existant et les ouvrages intermédiaires font partie du présent concours.

Ces ouvrages et les aménagements devront en outre considérer ceux des cours d'eau (canal de Vissigen et

Rhône) projetés dans le cadre de la 3^{ème} correction du Rhône et notamment leur fonctions environnementales et biologiques. Ils vont compléter la mutation en cours du secteur Est de la Ville de Sion et font partie de la mesure «Sion: Ouvrages mobilité douce Ste-Marguerite (passerelles et passage inférieur)» du projet d'agglomération Valais central 5^{ème} génération, qui a été déposé en mars 2025 en vue d'un cofinancement de la Confédération.

Nouveau collège Ella Maillart – contraintes temporelles

La construction du Lycée-collège Ella Maillart à Sion progresse rapidement. Son ouverture est prévue pour la rentrée scolaire 2026/2027 au plus tôt. Ce quartier, déjà saturé par le trafic quotidien, subit une congestion significative aux heures de pointe. Une voie ferrée traverse de surcroît la zone industrielle de Chandoline.

L'arrivée dans ce quartier de 1200 élèves accentuera les difficultés de mobilité et les enjeux sécuritaires existants, particulièrement en raison de l'absence de séparation claire entre les différents flux de circulation.

La mise en service du nouveau cheminement MD entre le lycée-collège et la Rue de l'Industrie ne pourra se faire avant l'été 2029 voire 2030. La construction des ouvrages du nouvel axe MD devra se faire en cohabitation avec les trafics MD et motorisés qui se partageront le même axe pendant trois ans au moins.

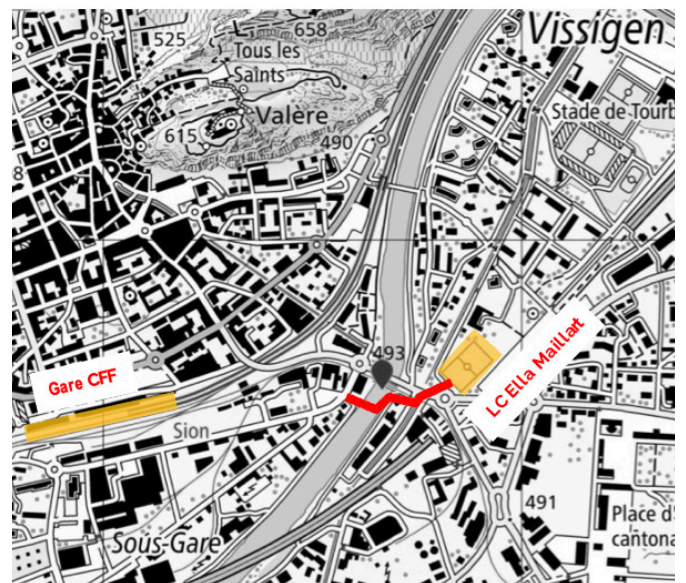


Figure 1: Emplacement du nouvel itinéraire

Le SDM a d'ores et déjà élaboré un projet routier pour la gestion du trafic pendant cette phase transitoire, projet routier qui a débouché sur un plan de signalisation facilitant la gestion des divers flux à court-terme. Un soin particulier devra être porté à l'adaptation de ce plan de signalisation aux phases de chantier. Des feux de signalisation seront mis en place sur la rue de la Dixence (RC 536 Sion Centre – Champsec) et sur la route de Vissigen pour assurer la sécurité des usagers (piéton et cycles) aux abords du lycée-collège pendant la phase transitoire. Cette phase transitoire marque la situation de départ (situation « zéro ») pour le présent concours.

Comme il est à ce jour impossible d'estimer le temps qui sera nécessaire pour réaliser la MP Sion, projet de la 3ème correction du Rhône dans le secteur considéré de Ste-Marguerite, une grande importance doit être portée au projet dans sa phase transitoire. Ainsi, à l'exception de la sortie directe sur la Route des Ateliers et la trémie placée entre la voie de chemin de fer et la pizzeria, l'ensemble des constructions et des aménagements aura un caractère définitif et seront donc planifiés, construits et aménagés avec soin et de façon durable.

Les ouvrages de MD doivent s'articuler et être compatibles avec les deux horizons suivants :

État transitoire : 2029-30 Projet de concours réalisé

- ▶ Route des Ronquoz dans son état actuel
- ▶ Réseau chauffage à distance Tronçon 8.1 – Passage du Rhône réalisé
- ▶ ZI des Ateliers encore en activité
- ▶ Pizzeria du Pont du Rhône encore en activité

État définitif : 2030+

- ▶ Pont de la Drague, développement Quartier Ronquoz 21 et 3ème Correction du Rhône en cours de réalisation ou réalisés
- ▶ Route des Ronquoz réaménagée/coupée au trafic motorisé.
- ▶ Parc des Ateliers et 3ème correction du Rhône en cours d'aménagement. La Z.I. des Ateliers encore partiellement en activité, jusqu'à l'achèvement de ces travaux et l'inauguration du parc des Ateliers.

Objectifs du Maître de l'ouvrage

Les objectifs du MO pour ce projet sont mentionnés ci-après :

- ▶ Réaliser une infrastructure MD reliant le Lycée-collège Ella Maillart (en construction) et la Rue de l'Industrie, en dissociant les flux MD (piétons et cyclistes) et trafic motorisé.
- ▶ Proposer une cohérence architecturale et urbanistique marquant un trait d'union entre les divers ouvrages projetés dans le cadre du concours.
- ▶ Présenter une conception structurale et une expression architecturale de qualité avec une intégration adéquate dans le site et dans le paysage.
- ▶ Intégrer les passerelles, le passage inférieur et les ouvrages intermédiaires en tenant compte de l'état actuel du Rhône et de son réaménagement futur (selon état à ce jour du projet R3, notamment la MP Sion, la MA canal de Vissigen et le projet de parc des ateliers) ainsi que le projet de développement urbain Ronquoz 21.
- ▶ Proposer un projet évolutif qui répond aux diverses phases de développement du site.
- ▶ Développer un projet qui soit réaliste en termes de faisabilité et d'économicité et qui minimise l'entretien futur.
- ▶ Proposer une méthode de construction rationnelle qui minimise l'impact des travaux (phasage des travaux), notamment en lien avec le trafic motorisé et ferroviaire. Il est précisé que le trafic ferroviaire peut être interrompu.
- ▶ Prendre en compte les intérêts des parties prenantes, notamment les usagers-ères (piétons et cyclistes), les riverains et l'environnement.
- ▶ Privilégier un ouvrage innovant et respectant les critères du développement durable. Les concepts issus des réflexions touchant à l'économie circulaire et au réemploi sont notamment appréciés. (par ex. pour la passerelle sur le canal de Vissigen).

GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCÉDURE

Le présent concours est un concours de projet d'ingénierie et d'architecture pour l'attribution d'un mandat d'ingénieur civil selon le règlement SIA 103 et d'un mandat d'architecte selon le règlement SIA 102 avec accompagnement par un architecte paysagiste pour les prestations de conseil en architecture paysagiste. Il s'agit d'une procédure ouverte à un degré soumis aux accords, lois et ordonnances cités ci-après (cf. chapitre Prescriptions officielles).

Langue

La langue officielle pour la procédure du concours, ainsi que pour la suite des opérations est le français exclusivement.

Prescriptions officielles

Le concours est régi par les prescriptions officielles suivantes :

- ▶ Accord sur les marchés publics (AMP) de l'organisation mondiale du commerce (OMC / WTO) du 15 avril 1994 et annexes concernant la Suisse
- ▶ Loi fédérale sur le marché intérieur du 6 octobre 2005 (LMI)
- ▶ Loi concernant l'adhésion du canton du Valais à l'accord intercantonal sur les marchés publics du 15 novembre 2019 (LcAIMP) du 15 mars 2023 (état au 01.01.24)
- ▶ Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) du 15 novembre 2019 (état au 01.01.24)
- ▶ Ordonnance sur les marchés publics (OcMP) du 29 novembre 2023 (état au 01.01.24)

Conditions de participation

Le concours est ouvert aux groupes formés obligatoirement d'un ingénieur civil (ou d'un groupement d'ingénieurs civils) responsable du groupe et d'un architecte (ou d'un groupement d'architectes) ainsi que d'un architecte paysagiste.

Le concours est ouvert à tous-tes les professionnels-les établis-es en Suisse ou dans un État signataire de l'Accord OMC sur les marchés publics, qui offre la réciprocité aux bureaux suisses en matière d'accès aux marchés publics. La liste des États qui accordent la réciprocité dans le domaine des marchés publics au titre des accords internationaux de la Suisse [cf. art. 6, al. 3 AIMP 2019] est disponible sur la page de garde du site internet de la plateforme simap.ch (cf. le document intitulé « Liste d'accès au marché » sous la rubrique « Marché Publics /UE, OMC et AELE »).

Un bureau ou un membre d'une association de bureaux ne peut participer qu'à une seule candidature. Cette condition s'applique également à un bureau d'architecture ou à un membre d'un bureau d'architectes. Elle ne s'applique pas aux éventuels-les spécialistes consultés-es qui peuvent participer à plusieurs candidatures.

Pour participer au concours, l'ingénieur civil et l'architecte doivent remplir l'une des conditions suivantes :

- ▶ Être porteurs-ses, à la date d'inscription, d'un diplôme d'ingénieur civil respectivement d'architecte d'une haute école (Écoles polytechniques fédérales de Lausanne ou de Zurich - EPF), Hautes Écoles Spécialisées (HES/ETS), Académie d'architecture de Mendrisio (AAM) ou d'un diplôme étranger bénéficiant de l'équivalence avec les diplômes suisses.
- ▶ Être enregistrés-es, à la date d'inscription, au titre d'ingénieur civil respectivement d'architecte au Registre suisse des professionnels-les de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement, REG A ou REG B, ou à un registre officiel professionnel étranger équivalent.
- ▶ Le cas échéant, les ingénieurs civils et architectes porteurs-ses d'un diplôme étranger ou inscrits-es sur un registre professionnel étranger devront apporter la preuve de l'équivalence de leurs qualifications par rapport aux exigences suisses.

En outre, ils-elles doivent pouvoir apporter la preuve, à la première réquisition, que leurs bureaux ou, le cas échéant, chacun des membres de l'association de bureaux, temporaire ou permanente, soient à jour avec le paiement des charges sociales de leur personnel et qu'ils respectent les usages professionnels en vigueur pour leur profession. Ainsi, chaque bureau doit fournir une attestation sur l'honneur.

Dans le cas d'un groupement d'ingénieurs et d'architectes associés permanent, c'est-à-dire installé depuis au moins un an à la date de l'inscription au présent concours, il suffit que l'un-e des associés-es remplisse les conditions de participation.

Un-e employé-e peut participer au concours comme associé-e à un bureau si son employeur l'y autorise et ne participe pas lui-même au concours, comme concurrent-e, expert-e ou membre du jury. L'autorisation signée de l'employeur devra être annexée à l'inscription.

Critères de jugement

Les projets sont examinés et appréciés en fonction des qualités qu'ils exprimeront dans les aspects suivants, sans ordre hiérarchique :

- ▶ Insertion du projet dans son environnement y compris pour les rampes d'accès (culées, murs d'aile, talus, etc.) ;
- ▶ Qualité de la conception structurale et de son adéquation avec l'expression architecturale.
- ▶ Fonctionnalité et cohérence de la proposition d'ensemble ;
- ▶ Économicité générale du projet incluant également une durabilité élevée, un entretien minimal de l'ouvrage tout au long de sa durée d'exploitation et une maintenance facilitée ;
- ▶ Options structurelles innovantes et pertinentes ;
- ▶ Durabilité de la solution (adéquations des moyens, empreinte carbone des opérations, disponibilité et caractère renouvelable des ressources) ;
- ▶ Méthode de construction rationnelle qui minimise l'impact des travaux (phasage des travaux).

Publication

Le concours a été publié sur SIMAP le 24 janvier 2025.

Réponses aux questions

Les réponses aux 25 questions anonymes ont été publiées sur SIMAP le 21 février 2025.

Jury

Le jury est composé des personnes suivantes:

Président et membre professionnel	M. Vincent Pellissier Ingénieur civil EPFL/SIA, Dr. ès sc. EPFL
Vice-président et membre non professionnel	M. Philippe Varone Président de la Commune de Sion
Membres professionnels indépendants du Maître de l'ouvrage	Mme Stephanie Bender Architecte EPFL SIA FAS, Urbaniste FSU, Dr ès sc. EPFL 2b architectes, Lausanne, Professeur JMA HES-SO Haute école spécialisée de Suisse occidentale M. Patrick Buchs Chef du Secteur surveillance et étude des ouvrages d'art, Service des ponts et chaussées SPC, FR Mme Marie-Hélène Giraud Architecte paysagiste FSAP, urbaniste FSU M. Emmanuel Rey Architecte EPFL SIA, Urbaniste FSU, Dr ès. sc. UCL, Bauart, Berne / Neuchâtel / Zurich, Professeur EPFL, directeur du Laboratoire d'architecture et technologies durables, EPFL, Lausanne
Membres professionnels représentants du Maître de l'ouvrage	M. Eric Duc Ingénieur civil HES, Ingénieur cantonal suppl., représentant du Maître de l'ouvrage et du Service de la Mobilité M. Yves Jacquier Chef du groupe Valais central, section Rhône et Léman, Service des dangers naturels SDANA, VS M. Philippe Venetz Architecte HES-SIA, architecte cantonal, chef du service immobilier et patrimoine SIP, VS.
Membres suppléants	M. Christian Bitschnau Vice-président de la Commune de Sion
Spécialistes conseils	M. Patrick Astori Ingénieur EPFL, Chef de service Travaux publics et Environnement de la ville de Sion M. Vincent Kempf Ingénieur urbaniste, Chef de service urbanisme et mobilité de la ville de Sion M. Sina Nabaei Ing. Dipl. des Ponts et Chaussées, Dr. ès Sc. EPFL, cellule ouvrages d'art, section INFRA, SDM, VS M. Philippe Petit Géographe UNIL, chargé de projets routiers, section INFRA, SDM, VS
Secrétaire de la procédure de concours	M. Alfred Squaratti Ingénieur civil EPFZ, Alfred Squaratti Consulting Sàrl, secrétaire de la procédure de concours.

Comme exigé par l'art. 10.4 du règlement SIA 142, la majorité des membres du jury sont des professionnels-les, dont la moitié au moins sont indépendants-es du maître de l'ouvrage.

EXAMEN ET DÉROULEMENT DU JUGEMENT

Examen préalable

Conformément au règlement SIA 142, tous les projets ont fait l'objet d'un examen préalable, sans jugement de valeur, mais portant sur le contrôle de leur conformité avec le règlement du concours et des modalités du rendu. Il a porté sur les points suivants:

Délai du rendu

18 projets ont été déposés dans les délais.

Respect du périmètre et des prescriptions du concours

8 projets ont respecté le périmètre mis à disposition, du moins dans la phase transitoire. 10 projets, dont 4 projets aériens, n'ont pas respecté le périmètre imposé:

- ▶ Les projets 3,4,5,6,12 et 14 ont traversé la zone industrielle des Ateliers pendant la phase transitoire déjà.
- ▶ Les projets 9,10,13 et 18 ont fait le choix de franchir le secteur en aérien en passant au-dessus de la rue de la Dixence et de la voie ferrée. Ces 4 projets n'ont pas proposé de concept d'intervention pour le renouvellement du passage inférieur multimodal sur le canal de Vissigen.

Ces 10 projets (énumérés ci-dessous) peuvent faire l'objet d'une mention mais non pas d'un prix, s'ils sont retenus pour la répartition des prix, art 22.2 et 3 SIA 142:

N°3	VALSE phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des ateliers
N°4	DESSUS-DESSOUS-DE SION phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des Ateliers
N°5	SANS DESSUS DESSOUS phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des Ateliers
N°6	SUR LE FIL phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des Ateliers
N°9	HYPER-LOOP franchissement aérien du secteur
N°10	À VOL D'OISEAU franchissement aérien du secteur
N°12	ANTHRACITE phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des Ateliers
N°13	VRILLE franchissement aérien du secteur
N°14	HÂTE-TOI LENTEMENT phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des Ateliers
N°18	DIVERSION franchissement aérien du secteur

L'examen technique des projets portant sur les thématiques de l'urbanisme, de la mobilité douce, du génie civil et des aspects liés à la conception des ouvrages d'art a été réalisé entre le 26 mai et le 6 juin 2025 par les spécialistes conseils susmentionnés.

Mme Marie-Hélène Giraud, membre du jury, n'a pas pu participer à la journée de délibération du jury. Cependant, d'entente avec l'organisateur du concours, les maîtres d'ouvrage et le jury elle a pu transmettre une note de recommandation sous l'angle du paysage aux membres du jury. Ce dernier a pris en compte ces remarques dans ses délibérations.

Jugement

Le jury s'est réuni le mardi 17 juin 2025 à la Manufacture des Iles, Routes des Iles 32, à Sion.

Analyse de détail des projets

Préalablement au jugement, le jury a passé en revue les 18 projets affichés, afin de s'informer des résultats du contrôle technique et d'étudier des caractéristiques de chaque projet.

Après avoir pris connaissance de l'examen préalable et analysé en détail les questions liées au respect des prescriptions, le jury a admis les 18 projets au jugement.

1^{er} tour d'élimination

Au premier tour, le jury a porté une attention particulière aux difficultés en matière de fluidité du tracé et de fonctionnalité.

La pertinence de la conception de la structure porteuse, la matérialisation des ouvrages et les aspects liés au développement durable ont été également examinés avec attention.

À l'issue du premier tour, les 8 projets suivants ont été éliminés par le jury :

N°02	COURS D'HAUT
N°04	DESSUS-DESSOUS-DE SION
N°07	DE PART ET D'AUTRE
N°09	HYPER-LOOP
N°15	FEMUR
N°16	ROLLING STONES
N°17	TISSAGE PAYSAGERS
N°18	DIVERSION

2^{ème} tour d'élimination

Au deuxième tour, le jury a porté une attention particulière aux besoins du Maître de l'ouvrage et aux aspects fonciers. Il a analysé plus en détail la qualité des espaces extérieurs (parcours et paysage), la compatibilité générale et l'intégration du projet dans le site.

Les 6 projets suivants ont été éliminés à l'issue du 2ème tour :

N°05	SANS DESSUS DESSOUS
N°06	SUR LE FIL
N°10	À VOL D'OISEAU
N°11	LA TRAVERSÉE
N°12	ANTHRACITE
N°14	HÂTE-TOI LENTEMENT

Repêchage

Au terme des deux premiers tours d'élimination, le jury a procédé à un tour de contrôle (repêchage). Il confirme ses décisions et ne repêche aucun projet.

Classement et attribution des prix

Le jury dispose d'une somme globale de Fr. 180'000.- TTC pour attribuer des prix et des mentions. Il décide de classer les 4 projets restants et de leur attribuer les montants suivants :

Rang	Prix	n°	Devise	Montant
1 ^{er} rang	1 ^{er} prix	1	ATCHALA	78'000.- TTC
2 ^{ème} rang	1 ^{ère} mention	13	VRILLE	40'000.- TTC
3 ^{ème} rang	2 ^{ème} mention	3	VALSE	32'000.- TTC
4 ^{ème} rang	2 ^{ème} prix	8	LA LIGNE VERTE	30'000.- TTC

Conclusions et recommandations du jury

Au terme du jugement, le jury a tenu à souligner la qualité et la diversité des projets proposés et a salué l'effort des participants. Au cours de l'analyse des projets, il a pu apprécier la distinction des propositions des participants. Il a relevé que les 18 projets reçus apportent tous, à des degrés divers, une contribution à la résolution du problème posé.

Le choix du tracé de projet, la fluidité du passage et la cohabitation des différents modes de la mobilité douce a pesé dans le choix du jury. Pour les projets qui avaient fait le choix d'un tracé à travers la Z.I. des ateliers, les implications foncières ont été examinées au cas par cas pour promouvoir les projets les plus compatibles.

Le jury a attentivement débattu la qualité des espaces-parcours créés par certains projets, notamment entre les projets qui proposaient un franchissement aérien du secteur et ceux qui prévoyaient des parcours conformes au cahier des charges du concours. Le débat a également porté sur la valeur symbolique et iconique des ouvrages du secteur notamment en lien avec la fonctionnalité des infrastructures proposées.

Au terme des discussions et à la majorité, le jury a proposé au maître de l'ouvrage d'attribuer le 1er prix à l'auteur du projet n°1 «ATCHALA» et de lui confier la poursuite des études en vue de sa réalisation.

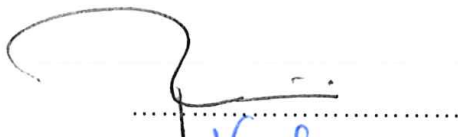
Ce projet, répond aux objectifs et aux exigences formulées par le maître de l'ouvrage, bien qu'une attention particulière devra être portée sur sa considération de la fonction de liaison biologique du canal de Vissigen. Le tracé du projet est compatible avec les contraintes foncières liées à la zone industrielle des ateliers, tout en restant fluide et fonctionnel. La problématique du renouvellement du passage inférieur multimodal est maîtrisée avec une solution adéquate. La passerelle franchissant le Rhône est élégante et robuste à la fois, garantissant un ouvrage durable et facile à l'entretien.»

Le jury remercie l'ensemble des concurrents pour les efforts consentis, la créativité affichée et leur contribution à cette démarche intellectuelle.

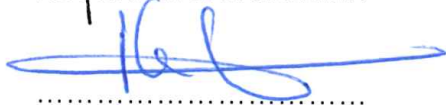
Arrivé au terme de ses délibérations, le jury, à la majorité, décide d'attribuer le 1^{er} rang, 1^{er} prix au projet : N°1 devise « ATCHALA » et de proposer ce projet pour la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Sion, 17 juin 2025

M. Vincent Pellissier



M. Philippe Varone



Mme Stephanie Bender



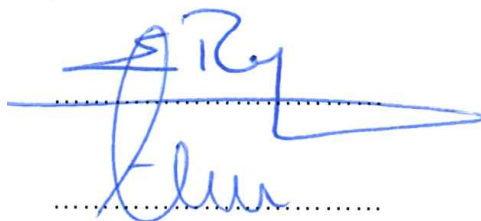
M. Patrick Buchs



Mme Marie-Hélène Giraud

absente

M. Emmanuel Rey



M. Eric Duc



M. Yves Jacquier



M. Philippe Venetz



Exposition

Le vernissage officiel de l'exposition aura lieu le mercredi 16 juillet 2025 à 17h30 à la Manufacture des Iles, Route des Iles 32, 1950 Sion.

Les projets seront ensuite exposés jusqu'au 25 juillet 2025, de 16h00 à 18h00, week-ends non compris, entrée libre.

Le jury remercie l'ensemble des concurrents pour les efforts consentis, la créativité affichée et leur contribution à cette démarche intellectuelle.

LES PROJETS



N°1 ATCHALA

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

MP INGÉNIEURS CONSEILS SA, CRISSIER

Collaborateurs Sébastien Di Federico, Alexandre Angéloz, Romain Regamey, David Corminboeuf

YKO ARCHITECTURE SA, RENENS

Collaborateurs Renaud Knobel, Yves Knobel, Victor Baptista, Magali Knobel

DUO ARCHITECTES PAYSAGISTES / LANDSCHAFTSARCHITEKTEN SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs Aurélie Barral

Le projet lauréat se distingue par une insertion urbaine fine et respectueuse au site. En rive droite, le raccord proposé à la place du Rhône est lisible et cohérent, créant une véritable interface avec la rue de l'Industrie. Cet espace public, à la fois sobre et accueillant, joue un rôle de transition douce entre les différentes entités urbaines.

La géométrie du tracé respecte les orientations du cahier des charges, tout en apportant une lecture fluide du parcours. Le traitement de l'escalier reliant la rue de la Dixence présente un réel intérêt fonctionnel, bien qu'un questionnement sur son emplacement et son emphase soit légitime au regard de la composition de l'espace public à son pied.

En bordure du Canal de Vissigen, le projet propose une respiration urbaine : un élargissement du parcours qui se transforme en place, agrémentée de bancs et d'une fontaine. Si cette dernière s'inspire d'un élément existant, sa pertinence peut être interrogée dans le contexte du projet de renaturation porté par le service des dangers naturels. La proposition illustre ainsi une volonté de dialogue entre aménagement urbain et gestion du patrimoine existant.

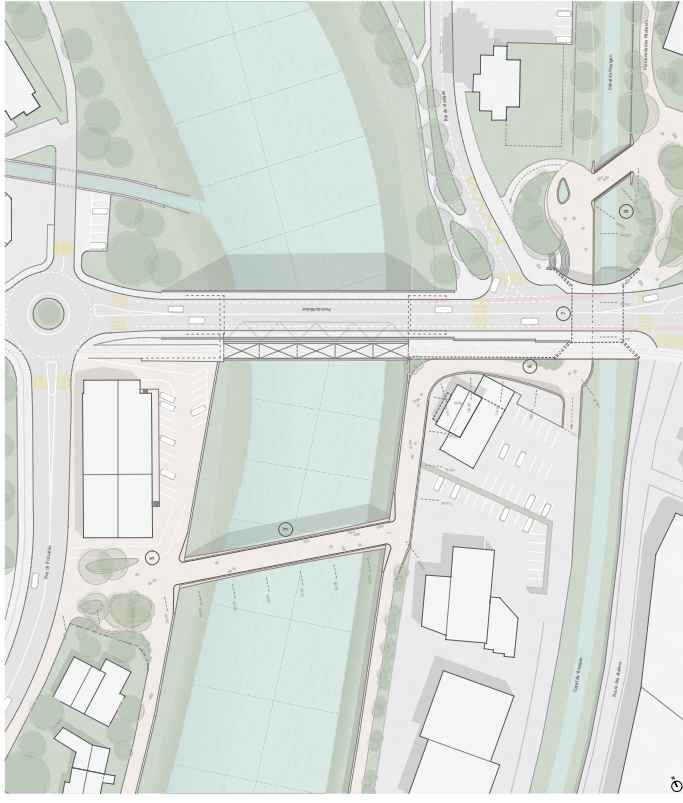
Le développement du projet se déploie en deux phases, avec une prise en compte habile des contraintes spatiales et patrimoniales. La première phase prévoit un contournement de la pizzeria, en adoucissant les angles par des courbes pertinentes. La seconde phase introduit un ouvrage fluide qui franchit le parc des Ateliers, offrant un tracé organique bien adapté aux usages doux. Cette deuxième séquence du projet est très cohérente et valo-

rise les cheminements piétons en intégrant des espaces de détente, soigneusement répartis le long du parcours. Le soin apporté aux raccords, tant du côté de la rampe de la route de Vissigen que de la digue Nord du Rhône, traduit une maîtrise de l'implantation des ouvrages et des parcours. Dans ce secteur à vocation fortement végétalisée, l'approche paysagère proposée est en cohérence avec la succession des parcs publics du futur quartier et se révèle globalement compatible avec le développement par étapes de ces derniers.

La passerelle principale sur le Rhône, d'une portée de 62 mètres, adopte une structure intégrale en acier auto-patinable recyclé, sans appuis intermédiaires ni joints de dilatation. Ce choix assure robustesse et durabilité. En s'encastant aux extrémités, elle s'intègre aux berges et confère au projet une impression d'ancrage et de légèreté à la fois. La passerelle sur le canal, plus courte (17 m), reprend la même écriture constructive, assurant ainsi une cohérence formelle. Le passage inférieur multimodal est un ouvrage monolithique en béton armé précontraint. La conception de l'ensemble est plausible et soignée. La qualité plastique des ouvrages – formes, matériaux, couleurs – affirme leur identité dans le paysage, sans le dominer et l'écraser. Chaque intervention trouve une place ciblée, avec simplicité et discrétion.

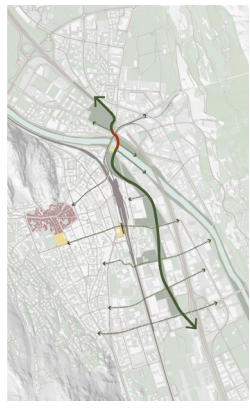
Le jury à la majorité décide d'attribuer le premier rang et le premier prix à ce projet.

N°1 ATCHALA



Plan de situation 1500 - Phase préalable

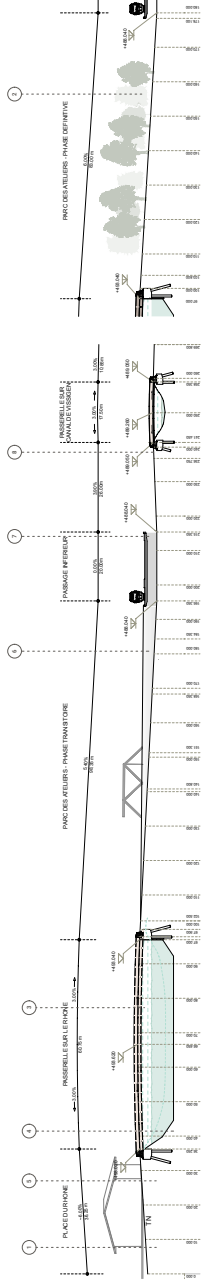
La ville de Sion souhaite développer une nouvelle zone résidentielle, à l'ouest de la ville, en direction de la vallée de l'Arve. Cette zone est actuellement occupée par des champs et des prairies. Le projet de développement est divisé en plusieurs phases, dont la première est la phase préalable. Cette phase consiste à définir le cadre général du développement, à établir les principes directeurs et à définir les zones à développer. Les objectifs de la phase préalable sont de définir le cadre général du développement, de définir les principes directeurs et de définir les zones à développer. Les objectifs de la phase préalable sont de définir le cadre général du développement, de définir les principes directeurs et de définir les zones à développer.



Source: Cartographie 1500



Le projet est conçu pour répondre aux besoins de la population locale et de la région. Il vise à créer un cadre de vie agréable et sûr, tout en préservant l'environnement naturel et culturel. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la phase préalable. Cette phase consiste à définir le cadre général du développement, à établir les principes directeurs et à définir les zones à développer.



Elevation 1500 - Phase préalable

Elevation 1500 - Phase définitive

Les études de faisabilité ont permis de définir les principes directeurs du développement. Ces principes directeurs sont : la préservation de l'environnement naturel et culturel, la création d'un cadre de vie agréable et sûr, et la promotion de l'activité économique locale. Les principes directeurs sont : la préservation de l'environnement naturel et culturel, la création d'un cadre de vie agréable et sûr, et la promotion de l'activité économique locale.



Le projet est conçu

Les études de faisabilité ont permis de définir les principes directeurs du développement. Ces principes directeurs sont : la préservation de l'environnement naturel et culturel, la création d'un cadre de vie agréable et sûr, et la promotion de l'activité économique locale. Les principes directeurs sont : la préservation de l'environnement naturel et culturel, la création d'un cadre de vie agréable et sûr, et la promotion de l'activité économique locale.



Le projet est conçu

Les études de faisabilité ont permis de définir les principes directeurs du développement. Ces principes directeurs sont : la préservation de l'environnement naturel et culturel, la création d'un cadre de vie agréable et sûr, et la promotion de l'activité économique locale. Les principes directeurs sont : la préservation de l'environnement naturel et culturel, la création d'un cadre de vie agréable et sûr, et la promotion de l'activité économique locale.



Le projet est conçu

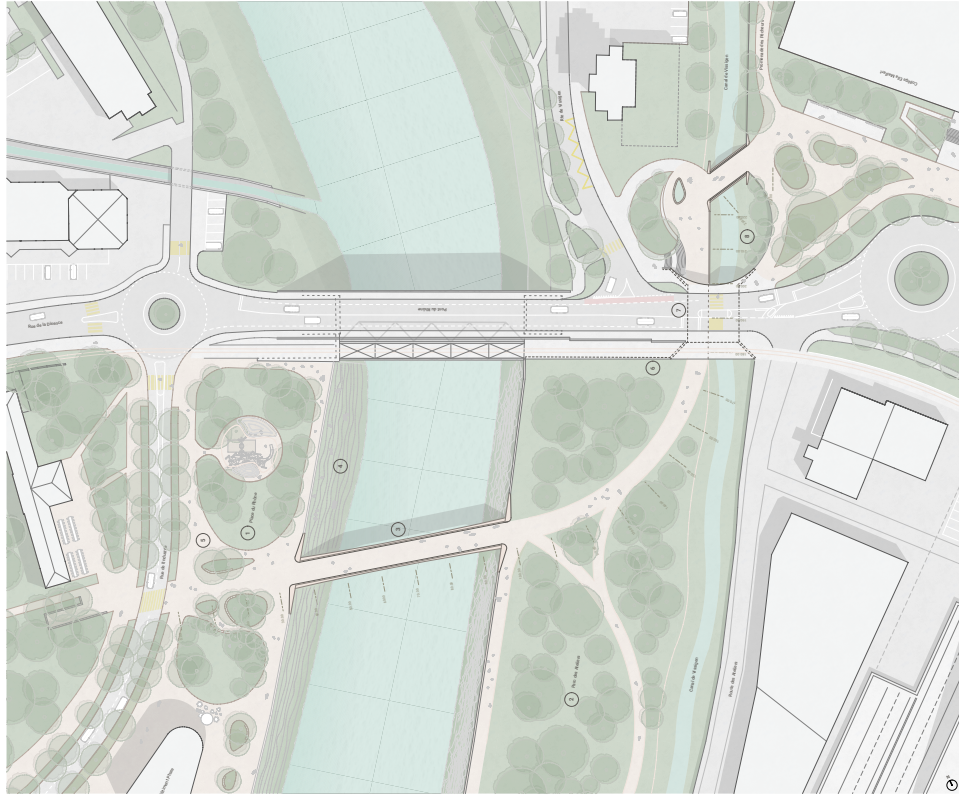
Les études de faisabilité ont permis de définir les principes directeurs du développement. Ces principes directeurs sont : la préservation de l'environnement naturel et culturel, la création d'un cadre de vie agréable et sûr, et la promotion de l'activité économique locale. Les principes directeurs sont : la préservation de l'environnement naturel et culturel, la création d'un cadre de vie agréable et sûr, et la promotion de l'activité économique locale.



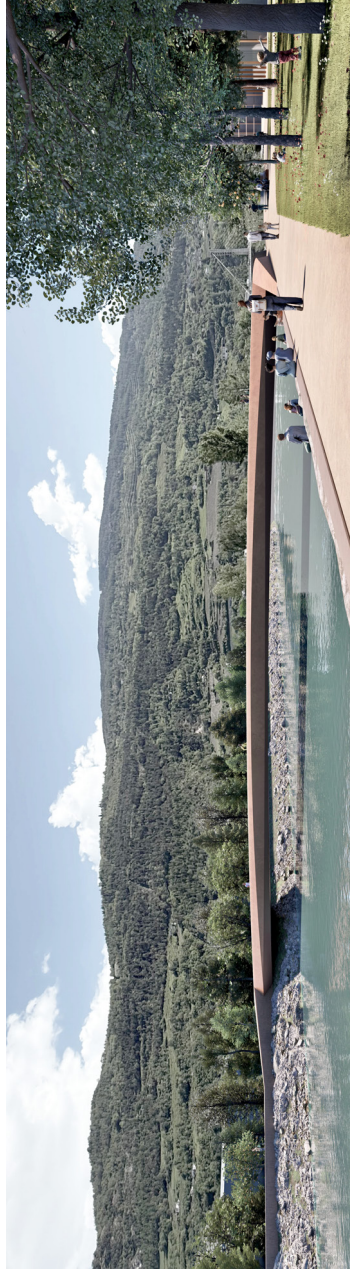
Le projet est conçu

ATCHALA

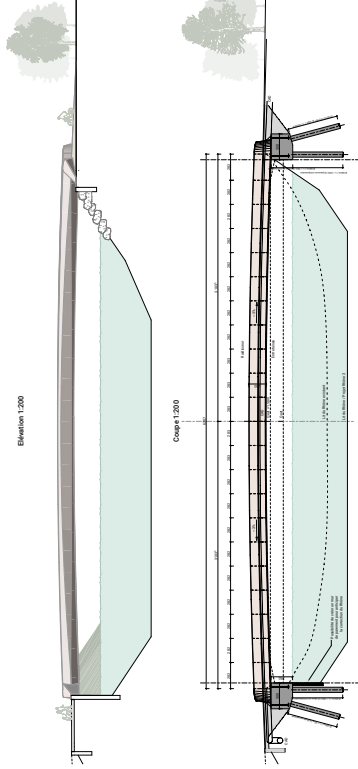
N°1 ATCHALA



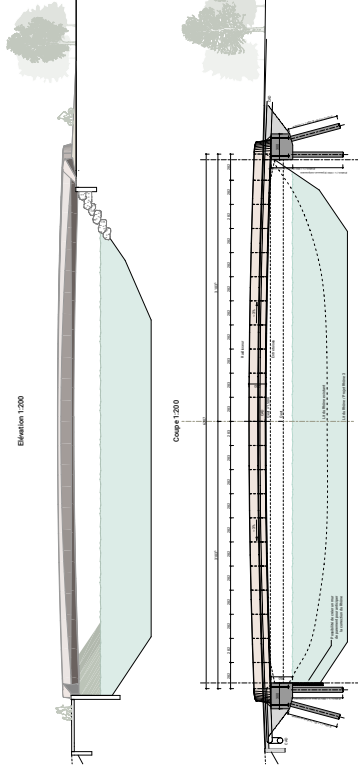
Plan de situation 1:200 - Réase diffuse



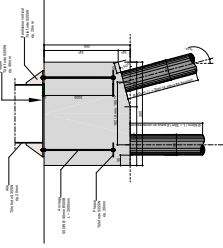
Elevation 1:200



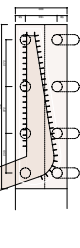
Coupe 1:200



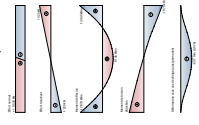
Fondation 1:50



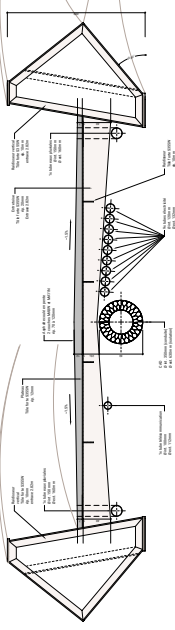
Plan 1:100



Statage



Plan 1:25



Concept standard

Le concept standard est conçu comme une structure modulaire, basée sur une ossature en acier. La structure est composée de poteaux et de poutres, avec une hauteur de 2,25 m. Les poteaux sont espacés de 4,5 m. La structure est conçue pour être facilement démontée et remontée. Elle est adaptée à différents types de sols et de climats. Le concept standard est une solution économique et durable pour la construction de bâtiments temporaires ou semi-temporaires.

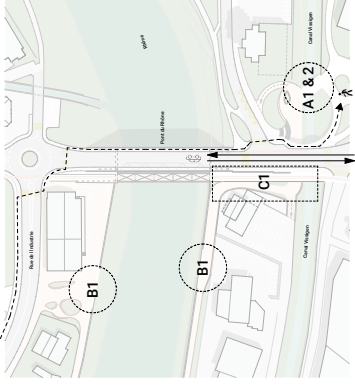
Durabilité

Le concept standard est conçu pour être durable. Il est fabriqué en acier, un matériau résistant et durable. La structure est conçue pour résister à des conditions climatiques difficiles, y compris des vents forts et des températures extrêmes. Elle est également conçue pour être facilement entretenue et réparée. Le concept standard est une solution durable pour la construction de bâtiments temporaires ou semi-temporaires.

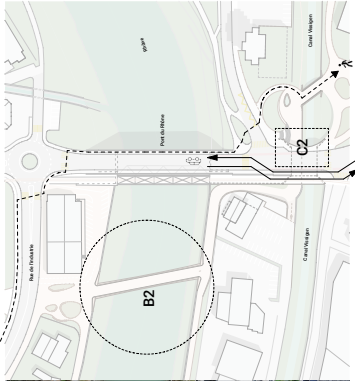
Matériau

Le concept standard est fabriqué en acier. L'acier est un matériau durable et résistant. Il est également facile à travailler et à assembler. Le concept standard est une solution économique et durable pour la construction de bâtiments temporaires ou semi-temporaires.

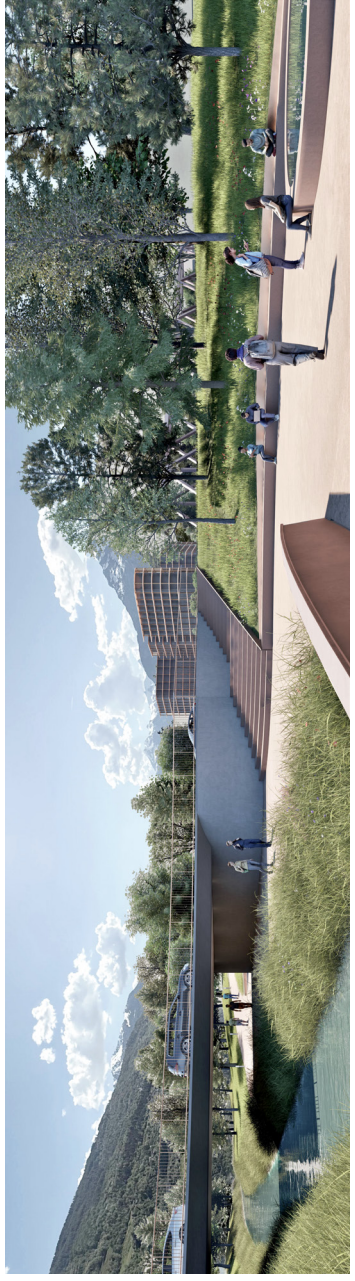
N°1 ATCHALA



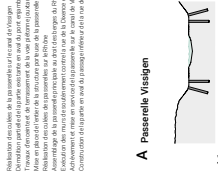
Phase n°1
 Définition partielle du programme et du programme d'usage.
 Mise en place de l'axe principal de circulation et de l'axe principal de circulation.
 Mise en place de l'axe principal de circulation et de l'axe principal de circulation.
 Mise en place de l'axe principal de circulation et de l'axe principal de circulation.



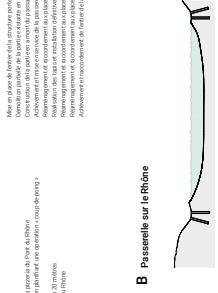
Phase 2
 Définition partielle du programme et du programme d'usage.
 Mise en place de l'axe principal de circulation et de l'axe principal de circulation.
 Mise en place de l'axe principal de circulation et de l'axe principal de circulation.
 Mise en place de l'axe principal de circulation et de l'axe principal de circulation.



A Passerelle Visagien



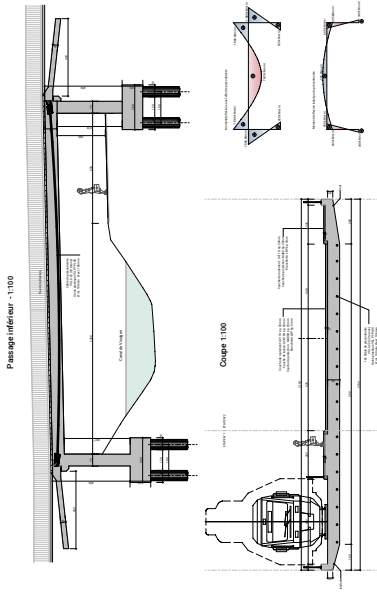
B Passerelle sur le Rhône



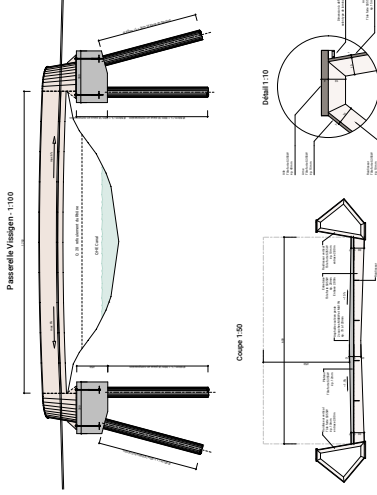
C Passage inférieur



Passage inférieur - 1:100



Passerelle Visagien - 1:100



Concept architectural
 Le passage inférieur est conçu comme un espace public de rencontre et de circulation. Il est conçu comme un espace public de rencontre et de circulation. Il est conçu comme un espace public de rencontre et de circulation. Il est conçu comme un espace public de rencontre et de circulation.

Construction
 Le passage inférieur est construit en béton armé. Il est construit en béton armé. Il est construit en béton armé. Il est construit en béton armé. Il est construit en béton armé. Il est construit en béton armé.

Concept architectural
 La passerelle Visagien est conçue comme un espace public de rencontre et de circulation. Elle est conçue comme un espace public de rencontre et de circulation. Elle est conçue comme un espace public de rencontre et de circulation. Elle est conçue comme un espace public de rencontre et de circulation.

N°13 Vrille

2^{ème} rang / 1^{ère} mention

CSD INGENIEURS SA, SION

Collaborateurs Vincent Rebstein, Micaël Tille, Georges Joliat, Alexandra Héritier, Lucile Thierrin

WMM INGENIEURE AG, MÜNCHENSTEIN

Collaborateurs Gilbert Santini, Javier Asensio, Victor Herrando, Günter Gisin, Jean-Solt Bättscher

LOCALARCHITECTURE SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs Laurent Saurer, Marine Coudert, Zalmaï Levrat

PAYSAGESTION, LAUSANNE

Collaborateurs Julie Imholz

Le projet *Vrille* se distingue par un geste architectural fort et assumé, qui s'écarte volontairement du tracé prescrit par le cahier des charges pour proposer une traversée singulière, inspirée de la nature, et plus précisément de la vrille de vigne. Ce choix formel donne naissance à un ouvrage sculptural, dont la courbe fluide relie directement la place du Rhône au Lycée-collège Ella Maillart. Si cette ligne directe sacrifie certaines connexions — notamment avec la rive gauche du Rhône et la route de Vissigen — elle assume pleinement sa logique de parcours, offrant une lecture claire et une expérience usager immersive.

La structure, longue de 318 mètres, franchit ainsi tout le secteur et repose sur dix appuis. Elle survole le terrain avec une certaine légèreté malgré sa puissance formelle. Le franchissement de la rue de la Dixence est assuré par une grande boucle en passage supérieur, permettant d'éviter les conflits avec la circulation tout en créant un moment fort du trajet, presque scénographique. Cette configuration implique un dénivelé et une distance non négligeables, légèrement supérieurs à d'autres projets concurrents, mais cette contrainte est en partie compensée par la générosité des vues et la qualité spatiale du parcours.

Le tablier, composé d'une poutre-caisson métallique, est recouvert d'un revêtement en béton fibré ultra-performant, affirmant un contraste subtil entre la robustesse de la structure inférieure et la légèreté des garde-corps. L'ensemble donne à l'ouvrage une silhouette élégante et tendue, renforcée par le choix d'une structure monolithique sans joints de dilatation, qui assure une continuité visuelle et technique sur toute la longueur.

Le projet se singularise également par la volonté de créer un objet paysager à part entière, une pièce à caractère ostentatoire, qui revendique un statut à part et un caractère quelque peu métropolitain. Par sa position en surplomb, la passerelle agit comme un belvédère sur la ville et le Rhône, renforçant le sentiment de sécurité par une bonne visibilité, tout en rythmant le parcours avec des moments de respiration. L'accroche à la rue de l'Industrie est bien pensée, pragmatique en phase transitoire grâce à une rampe adossée à un bâtiment existant, puis plus intégrée et lisible dans sa version définitive. En revanche, l'absence de connexion vers le parc des Ateliers ou la route de Vissigen peut être perçue comme une faiblesse en termes de maillage urbain.

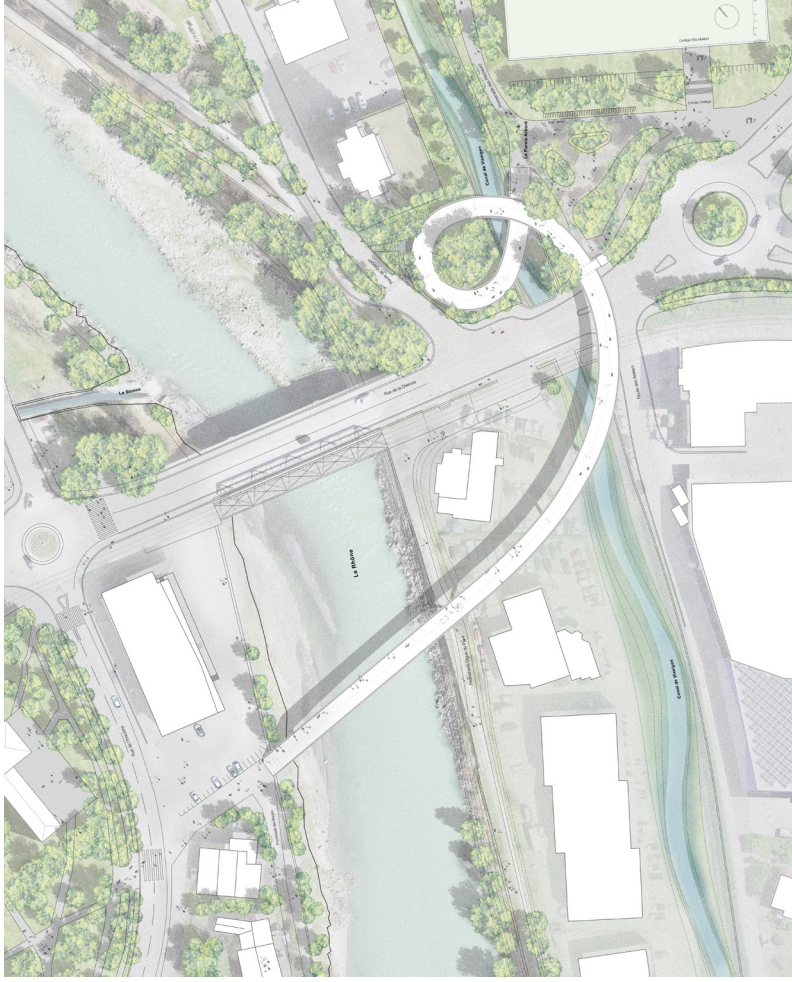
Sur le plan constructif, les piles en V, fondées profondément, assurent la stabilité de l'ouvrage tout en lui conférant une certaine légèreté visuelle. La conception statique semble réaliste, même si des vérifications sont à prévoir, notamment en ce qui concerne les effets thermiques sur les travées franchissant le Rhône. Le recours à des matériaux recyclés témoigne d'une volonté de durabilité, bien que certaines solutions techniques, comme l'évacuation des eaux de surface sans traitement préalable, sont source de questionnements.

Vrille se présente ainsi comme un projet ambitieux, aux lignes élégantes et à l'expérience forte, qui dialogue avec le paysage par sa forme autant que par sa fonction.

Le jury a particulièrement apprécié la qualité architecturale du parcours.

N°13 VRILLE

Plan de situation 1:500, phase définitive



Vue d'ensemble, phase transition

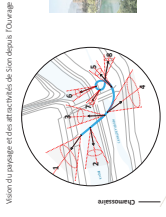


Schema mobilité, phase transition

« Vrille », quelle structure ?

Après avoir étudié différents scénarios de développement de la zone, le maître d'ouvrage a choisi de développer une structure circulaire qui permettrait de créer un espace public de qualité et de favoriser le développement commercial et résidentiel de la zone. Cette structure, appelée « Vrille », est composée de deux parties : une structure principale circulaire et une structure secondaire rectiligne qui permettrait de connecter la zone à la voirie existante.

Après avoir étudié différents scénarios de développement de la zone, le maître d'ouvrage a choisi de développer une structure circulaire qui permettrait de créer un espace public de qualité et de favoriser le développement commercial et résidentiel de la zone. Cette structure, appelée « Vrille », est composée de deux parties : une structure principale circulaire et une structure secondaire rectiligne qui permettrait de connecter la zone à la voirie existante.



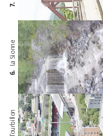
Vision du pavage et des aménagements de terrain de Site depuis l'Ouvrage



1. Courbe des rives et pontons 2.1



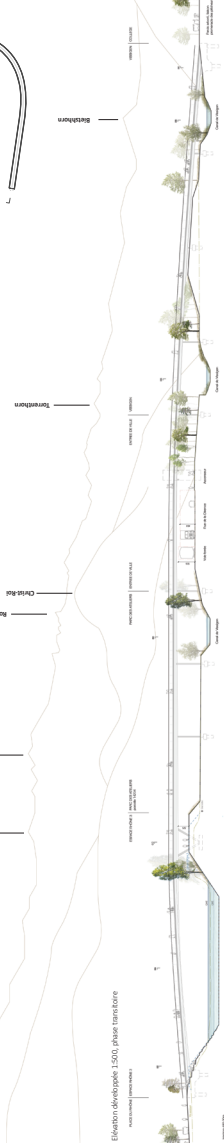
3. Vallée et forêt



4. L'enceinte



5. Pontons et pontons



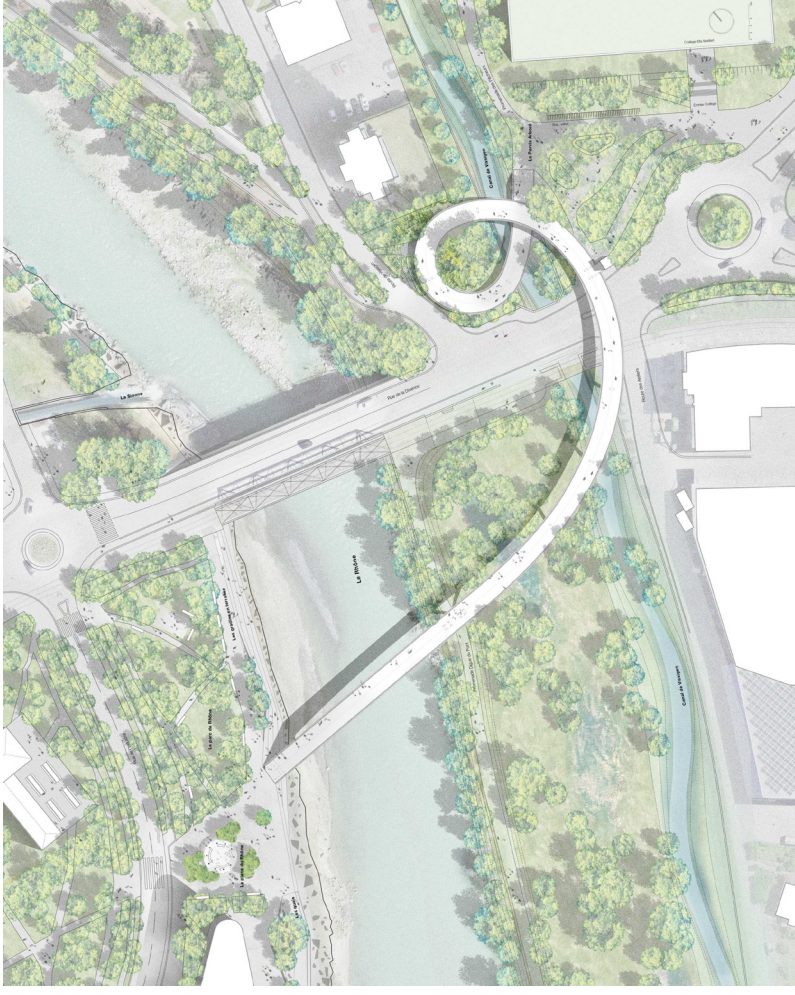
Vrille

Concours de projets - Infrastructure MO secteur St-Marguerite - Site
 la ville de Vire, Sarcelle, et l'Agence de l'Énergie et de la Mer
 vrilles, pour élever les et marquer la succession des millénaires.



N°13 VRILLE

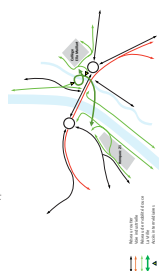
Plan de station 1:500, phase définitive



Vue d'ensemble phase définitive



Schema mobilité, phase définitive

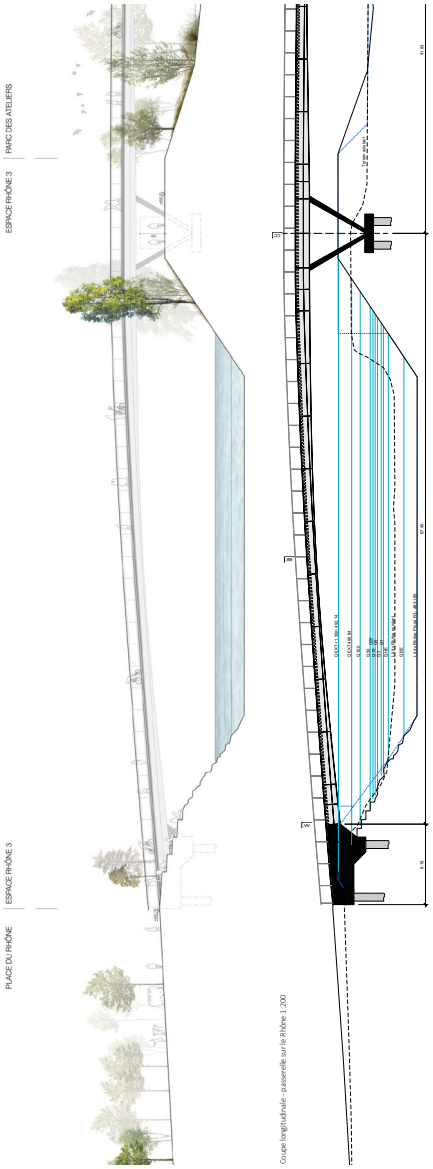


En termes de mobilité

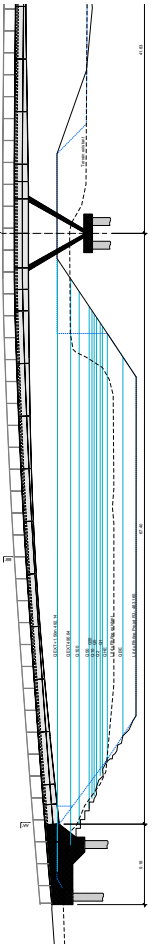
La Vrille est destinée pour s'intégrer au réseau existant et être un véritable nœud d'échange modal pour permettre aux usagers de bénéficier d'un accès direct à la gare de la ville. Elle sera desservie par les lignes de bus et de tramway existantes et les nouvelles lignes de bus et de tramway à créer. Le développement de la station est en phase avec le développement de la ville. Elle sera desservie par les lignes de bus et de tramway existantes et les nouvelles lignes de bus et de tramway à créer. Le développement de la station est en phase avec le développement de la ville.

Trois perspectives de réalisation sont envisagées, chacune en fonction de l'évolution du projet. Elles sont présentées ci-dessous. Cette étude a été réalisée en collaboration avec l'Agence d'urbanisme de la ville de La Roche-sur-Fon et la commune de La Roche-sur-Fon. La réalisation de la station est en phase avec le développement de la ville. Elle sera desservie par les lignes de bus et de tramway existantes et les nouvelles lignes de bus et de tramway à créer. Le développement de la station est en phase avec le développement de la ville.

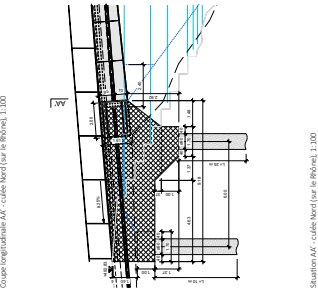
Elevation - passerelle sur le Rhône 1:100



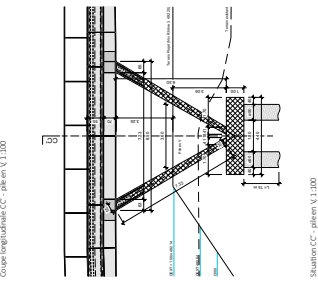
Coupe longitudinale AV - coteé Nord sur le Rhône 1:200



Coupe longitudinale AV - coteé Nord (sur le Rhône) 1:100



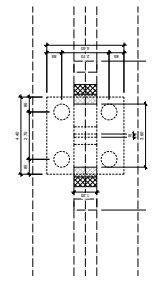
Coupe longitudinale CC - pile en V 1:100



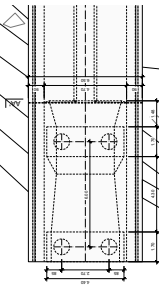
Vue perspective sur le Rhône en direction de Sierre



Station CC - pile en V 1:100



Station AV - coteé Nord sur le Rhône 1:100



Coupe entres AV - coteé Nord sur le Rhône 1:100



Vrille

Concours de projets - Infrastructure MD secteur St-Marguerite - Selon le maître de l'ouvrage, le maître d'œuvre et les différents supports de l'agence pour l'urbanisme et l'architecture de l'habitat.



N°13 VRILLE

Vue perspectives sur la Vrille, en direction de la place du Rhône

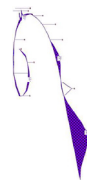


Schéma statique
Modélisation en 3-D

Contraintes dans l'acier



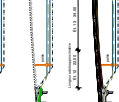
Déformations sous combinaison de charge fréquente



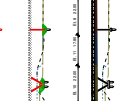
Étages de mise en œuvre



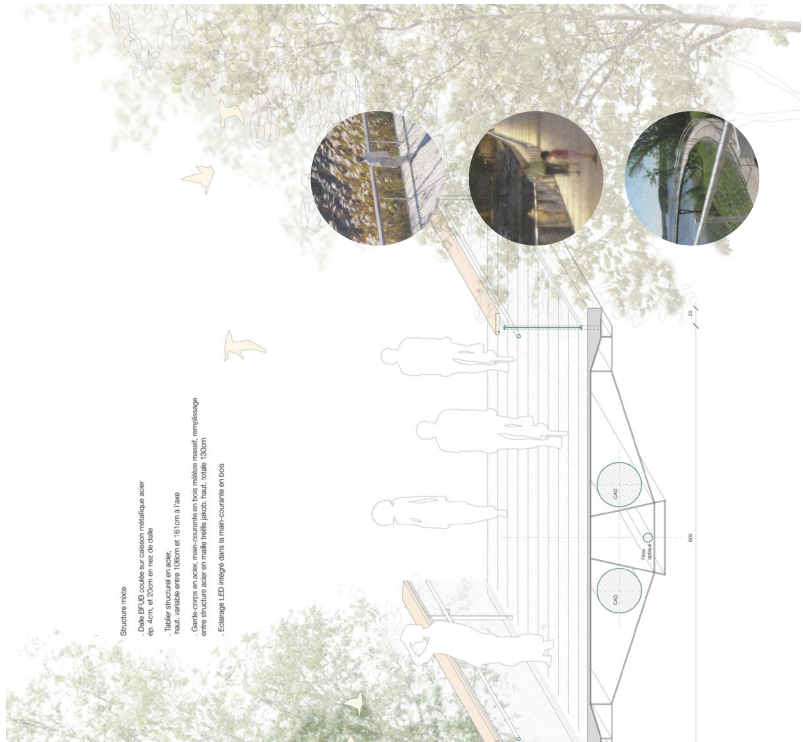
Étages de mise en œuvre



Étages de mise en œuvre



Coupe et détail type sur la Vrille et ses atmosphères, 1,25



Structure mixte
 Dalle D10 coulée sur caisson métallique acier
 de 4cm, et 20cm en rev. de dalle.
 Tablier structurel en bois.
 Poutres en acier laminé à chaud.
 Éclairage LED intégré dans la main-courante en bois.

Concret structurel

Le béton est le matériau de base de la Vrille, en un effort de faire de la structure simple et efficace. Une solution à la portée de tous pour une intégration discrète dans le paysage. Différents matériaux sont utilisés, selon leurs propriétés mécaniques : acier de construction pour la poutre (S355), BTP pour le tablier, béton armé (C20/25 et C25/30) pour les piliers, colonnes, fondations et acier d'armature (B500). Le béton est traité avec un produit hydrofuge pour protéger la structure contre les agressions extérieures. Les aciers sont traités avec des produits anticorrosion. La section transversale se compose de deux caissons soudés, en acier. Le caisson supérieur, support du tablier en BTP (6 cm), garde une forme constante. Le caisson inférieur varie en largeur de 1,30 m à 1,07 m. Une pale en acier est fixée au caisson inférieur pour faciliter l'entretien. Les piliers en béton armé sont conçus (15 cm x 1,07 m) pour plus de flexibilité longitudinale. Leur hauteur varie entre 2,37 m et 2,74 m. La pale en V a forme un triangle statique avec l'éclairage par traction via le béton armé. Les fondations sont réalisées par pieux (Ø 90 cm), en les saupiliers par des piles d'un mètre de diamètre. Grâce à la courbure du pont, les variations de température entraînent peu de contraintes. L'élevation des eaux de pluie s'occulte naturellement tout comme les accéléromètres routiers.

Phase de construction du couvrage

Le couvrage est réalisé en plusieurs phases. Phase 1 : Mise en place des poutres, des piliers, des colonnes et des éléments de montage. Phase 2 : Mise en place des poutres, des piliers, des colonnes et des éléments de montage. Phase 3 : Construction des liaisons, assemblages, soudures, montage et réglage. Les poutres sont assemblées sur site par réglage et prévu pour l'installation de chantier. Avant les 13 jours de montage, les poutres sont livrées au chantier et la hauteur de l'ouvrage est de 1,25 m. Le montage est réalisé en 17-20 jours. Le montage est prévu d'utiliser des grues mobiles pour le montage. Pour se faire au moins 4 emplacements pour les grues sont envisagés.

Vrille

Concours de projets - Infrastructre, MD, secteur Ste-Marguerite - 50m
 la ville de la Agne. S'inscrit, s'inscrit et s'inscrit sur différents supports.



N°3 VALSE

3^{ème} rang / 2^{ème} mention

DIC SA INGÉNIEURS, AIGLE

Collaborateurs Alexandre Noël, Filippo Del Drago, Tedros Martina Imhof, Corinne Cappellin

FARRA ZOUMBOULAKIS & ASSOCIÉS ARCHITECTES URBANISTES, LAUSANNE

Collaborateurs Emmanuel Colomb, Fiorenza Bianchi, Bassel Farra

OXALIS ARCHITECTES PAYSAGISTES ASSOCIÉS SÀRL, CAROUGE

Collaborateurs Jérémie Morel, Hikari Kikuchi

Le projet *Valse* propose un itinéraire particulièrement lisible et fluide, délibérément conçu sans angles droits, au bénéfice d'une continuité douce et agréable. Dès les premiers instants du parcours, les usagers sont guidés naturellement, grâce à un tracé évident et intuitif, qui favorise les mobilités douces dans un esprit de confort et d'efficacité. Le long du canal de Vissigen, le projet met en valeur le paysage traversé, avec une attention particulière portée à la perception successive des séquences urbaines et naturelles. Les escaliers perpendiculaires assurant les liaisons avec la rue de la Dixence se révèlent facilement perceptibles, tout comme le raccordement avec la rue de l'Industrie, qui s'inscrit avec clarté dans l'organisation du site.

La prise en compte d'une certaine flexibilité d'aménagement est également visible dans le phasage de réalisation, qui se montre pertinent et pragmatique. À titre d'exemple, le projet anticipe la possibilité de valoriser la terrasse sud de la pizzeria en cas de maintien temporaire de l'édifice. L'implantation proposée s'affranchit de certaines contraintes initiales, mais elle résout assez habilement les franchissements de niveaux autour de ce bâtiment. Dans son ensemble, l'ouvrage s'intègre harmonieusement dans le paysage, avec un soin visible porté à la réduction des volumes et des masses. Cette volonté d'allègement structurel contribue à la qualité du séjour le long du parcours, notamment grâce à l'intégration de bancs dans la structure de la passerelle et de garde-corps invitant à la pause.

L'itinéraire est particulièrement bien pensé pour les cyclistes, grâce à de grands rayons de courbure et à des connexions aisées à chaque extrémité du tracé. Les efforts pour réduire au minimum les distances et les dénivelés permettent de fluidifier les déplacements quotidiens. La lisibilité du tracé est immédiate pour tout usager, et les accès piétons sont soigneusement traités,

avec des emmarchements bien placés qui favorisent les ouvertures et renforcent l'accessibilité.

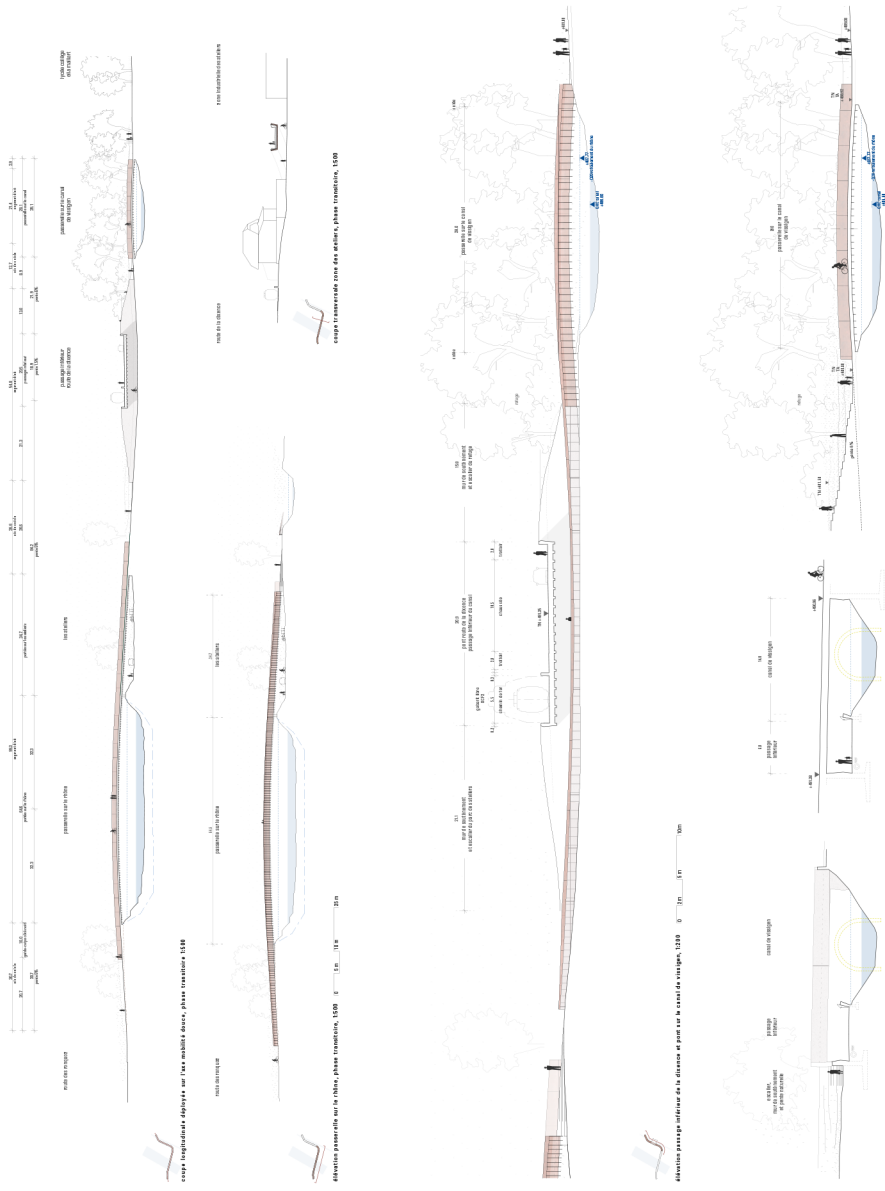
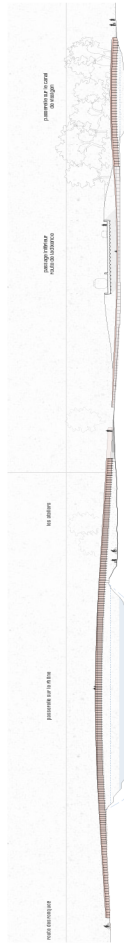
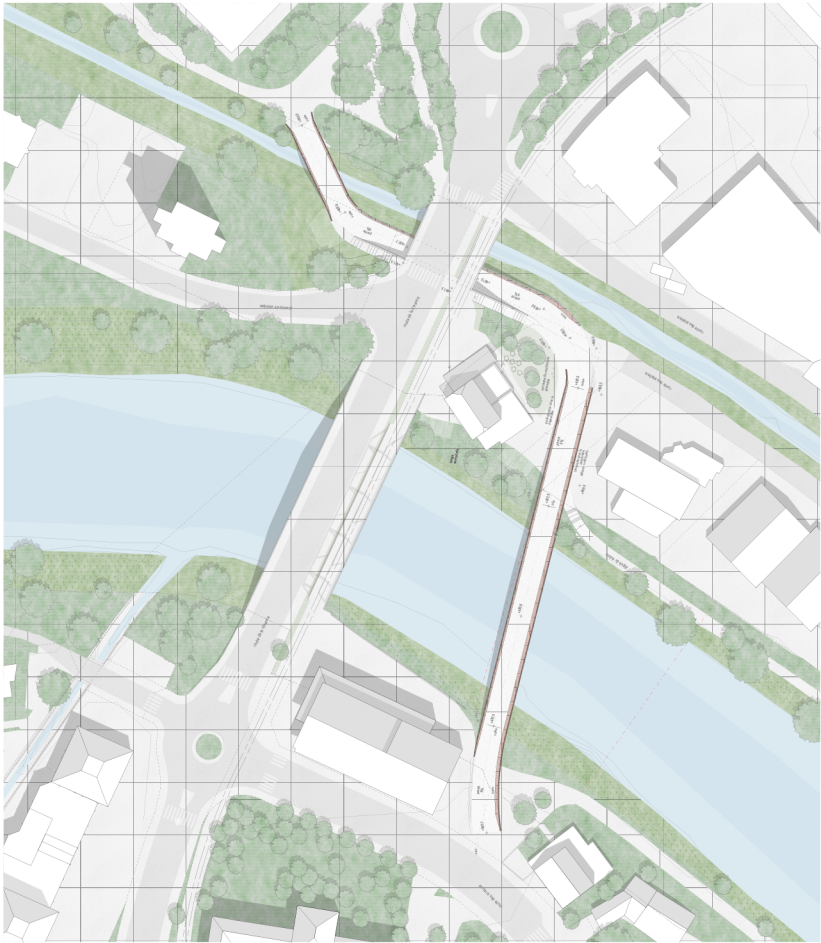
La passerelle sur le Rhône, longue de 100 mètres, repose sur deux travées de 65m et 35m. L'ouvrage adopte une structure continue en acier auto-patinable, associée à un tablier en auge métallique avec dalle mixte en béton fibré ultra-performant (CFUP). Ce choix assure robustesse et durabilité, même si l'on peut anticiper un coût réel supérieur à l'estimation initiale, notamment du fait de ces matériaux performants. La pile sur la rive gauche, fixe, supporte la structure au-dessus du Rhône, bien que certains détails techniques restent à préciser. La passerelle sur le canal, quant à elle, mesure 28 mètres, repose sur des appuis en élastomère, et reprend la même typologie structurelle.

Le projet inclut également un pont cadre intégral pour le pôle d'échange multimodal. Réalisé en béton armé précontraint, ce dernier franchit une portée de 20 mètres sans appui intermédiaire. D'une hauteur de tablier de 60 cm, monolithique, sans joints, il repose sur des murs semi-encastés de 6 mètres. Le concept est plausible, bien qu'il manque encore des précisions sur certains détails constructifs. La reconstruction de ce pôle est planifiée en deux phases.

Enfin, le projet démontre une réelle attention environnementale, à travers la continuité écologique du parc, un dispositif de passage pour la faune, et l'infiltration naturelle des eaux pluviales. L'éclairage intégré, orienté vers l'intérieur, limite la pollution lumineuse, contribuant ainsi à préserver l'ambiance nocturne.

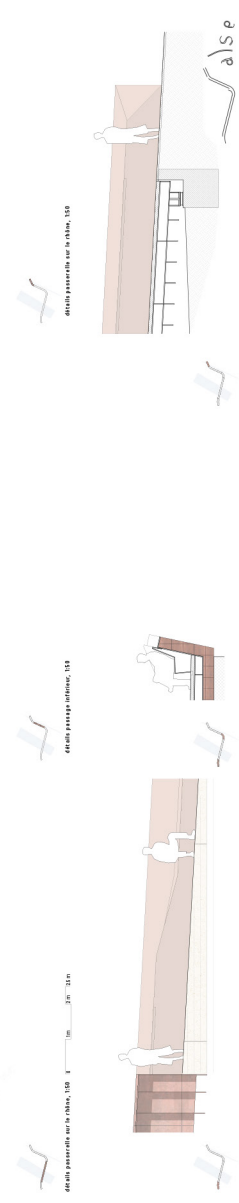
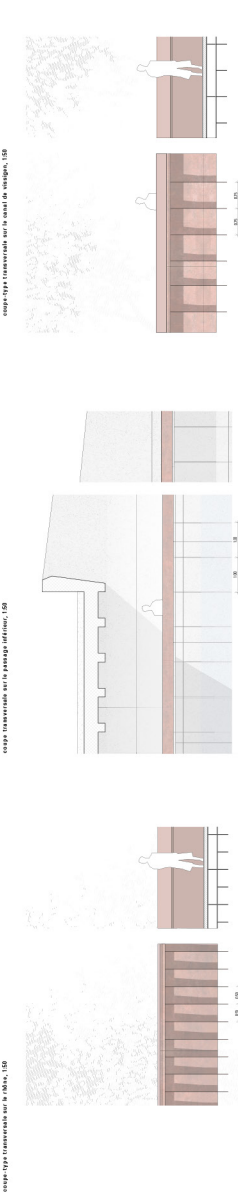
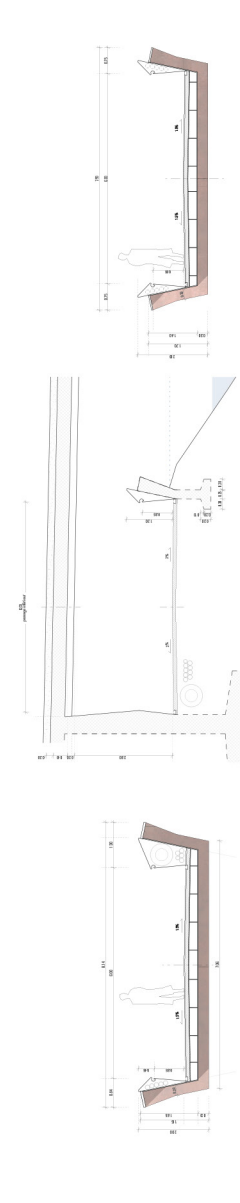
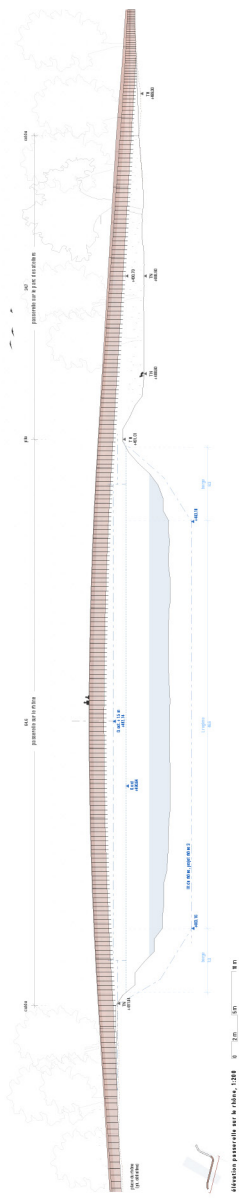
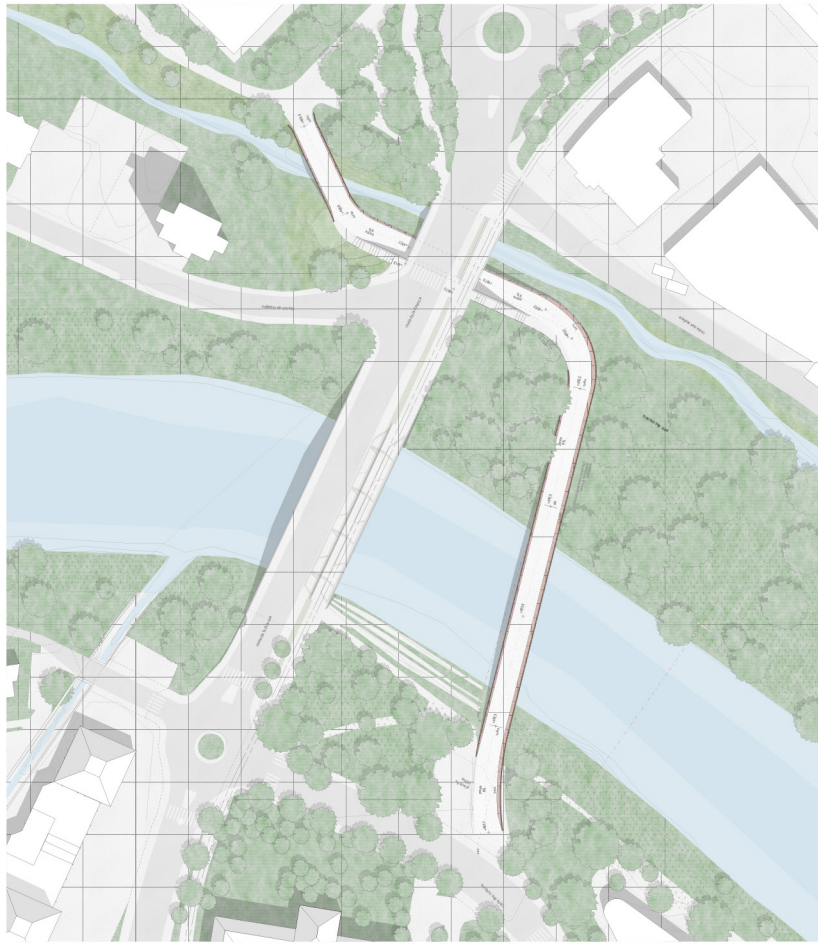
Le jury salue une démarche globale bien maîtrisée. *Valse* incarne un projet sobre, efficace et tourné vers un usage quotidien fluide et agréable.

N°3 VALSE



avant l'implantation des arbres, puis l'implantation, puis l'implantation

N°3 VALSE



concourse de projets - infrastructure mobilité douce - secteur ste-marguerite - slon

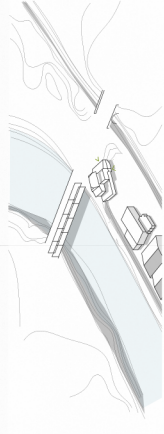


N'3 VALSE

Un train fluvial de croisière pour le Valais, en Suisse, offre une expérience unique et confortable pour ses passagers. Le projet est basé sur un concept innovant de croisière fluviale, qui combine le confort d'un train avec la détente d'une croisière fluviale. Le projet est basé sur un concept innovant de croisière fluviale, qui combine le confort d'un train avec la détente d'une croisière fluviale. Le projet est basé sur un concept innovant de croisière fluviale, qui combine le confort d'un train avec la détente d'une croisière fluviale.

Une modernité douce, un confort fluvial

Le projet est basé sur un concept innovant de croisière fluviale, qui combine le confort d'un train avec la détente d'une croisière fluviale. Le projet est basé sur un concept innovant de croisière fluviale, qui combine le confort d'un train avec la détente d'une croisière fluviale. Le projet est basé sur un concept innovant de croisière fluviale, qui combine le confort d'un train avec la détente d'une croisière fluviale.



DEUX ÉTAGES

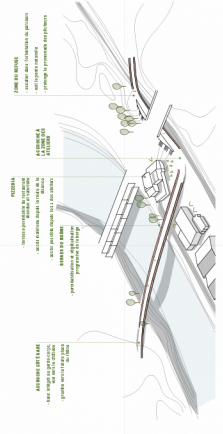


PLATE FORME

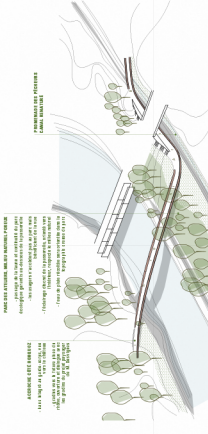
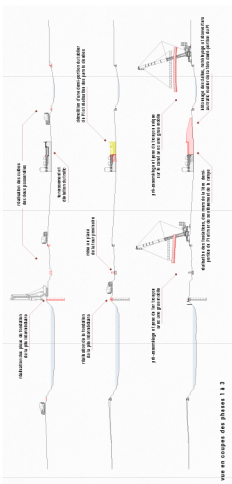
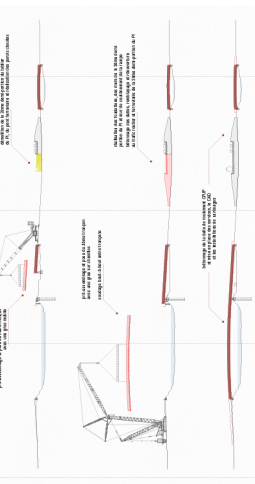


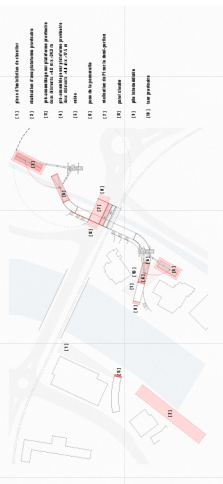
PLATE FORME



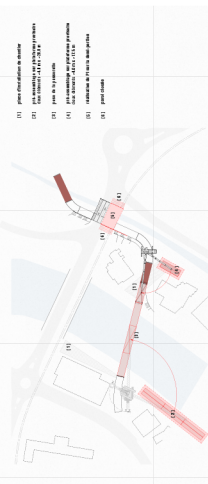
VOIE EN CRUPEL DES PLANCHES 1.3.2



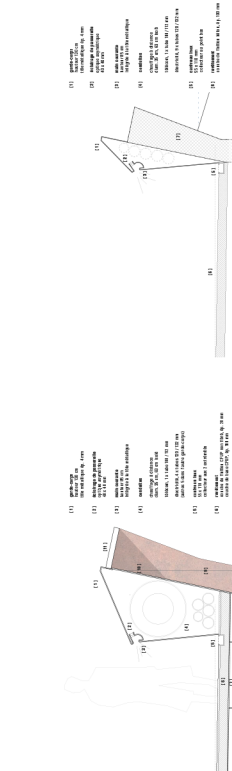
VOIE EN CRUPEL DES PLANCHES 1.3.3



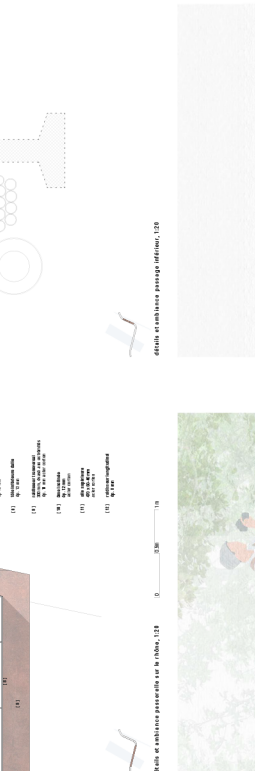
VOIE EN CRUPEL DES PLANCHES 1.3.3



VOIE EN CRUPEL DES PLANCHES 1.3.4



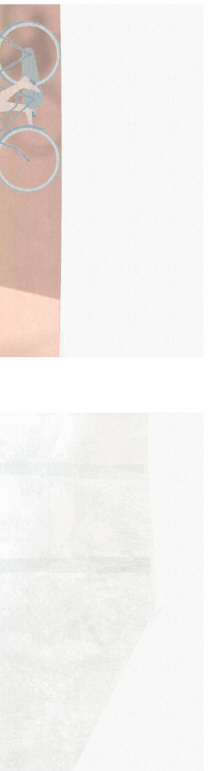
DEUX ÉTAGES



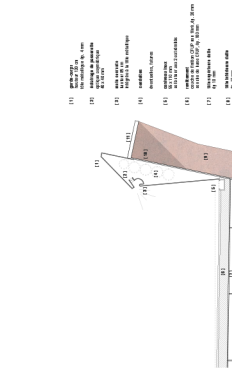
DEUX ÉTAGES



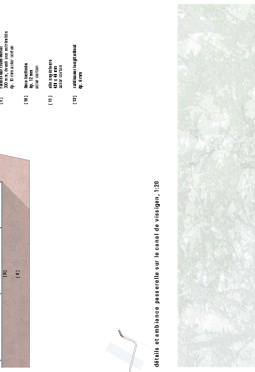
DEUX ÉTAGES



DEUX ÉTAGES



DEUX ÉTAGES



DEUX ÉTAGES



DEUX ÉTAGES



DEUX ÉTAGES

N°8 LA LIGNE VERTE

4^{ème} rang / 2^{ème} prix

SD INGENIERIE SION SA, SION

Collaborateurs Xavier Mittaz, Grégory Morand, François Vernay, Grégoire Savioz

MEMENTO ARCHITECTURE SÀRL, SION

Collaborateurs Bob Morard, Tiago Feliciano, Maximiliano Rivera

Le projet *La ligne verte* propose une ligne organique, douce et élégante. Cependant, la phase transitoire reste attachée au tracé initial du cahier des charges, plus rigide et contraint, ce qui atténue temporairement l'ambition d'ensemble. L'insertion générale est globalement harmonieuse, avec un traitement soigné des rampes, des talus et des murs d'ailé, cependant le projet reste peu explicite sur de nombreux aspects. L'approche visuelle prime parfois sur la démonstration fonctionnelle, ce qui soulève des interrogations sur la clarté de l'intention et la cohérence d'intégration dans le paysage urbain.

Le parcours proposé relie directement la place du Rhône au Lycée-collège Ella Maillart, en franchissant le parc des Ateliers dans une seconde étape. Toutefois, cette liaison linéaire – en phase définitive – s'accompagne d'un certain isolement par rapport au tissu urbain environnant : aucune connexion directe n'est prévue avec le parc des Ateliers. Le caractère unitaire de l'ouvrage limite les accès et réduit son rôle à un simple corridor de transit, au détriment de l'appropriation sociale ou de l'invitation à la pause.

La passerelle sur le Rhône adopte une légère courbe et repose sur une structure en poutre-caisson métallique de 65 mètres de portée. Fondée sur pieux profonds, sans pile intermédiaire, elle propose une silhouette élancée et relativement légère. Toutefois, certains détails de conception, notamment les bordures et les zones d'appui, devront être retravaillés pour garantir la durabilité à long terme. L'idée du pont-caisson est techniquement

plausible, mais la section transversale pourrait être optimisée avec l'intégration de raidisseurs et une meilleure gestion du comportement torsionnel et des porte-à-faux. Le projet prévoit également un ouvrage monolithique en dalle précontrainte pour le pôle d'échange multimodal, avec un phasage classique en demi-chaussée. La conception de cet élément semble crédible. La seconde phase du projet, quant à elle, offre une qualité de tracé bien supérieure, avec des courbes souples et efficaces, bien mieux adaptées aux déplacements doux. Toutefois, la documentation reste globalement moins développée que dans d'autres projets, limitant la lecture complète du concept.

L'économicité générale du projet est considérée comme maîtrisée, bien que le devis semble légèrement sous-estimé au vu des matériaux employés. La structure en acier recouverte d'une étanchéité et d'un enrobé bitumineux constitue un choix robuste. Les aspects de dilatation devront faire l'objet d'un suivi attentif. Une démarche environnementale est néanmoins présente : continuité écologique du parc, infiltration naturelle des eaux pluviales, et passage pour la faune sont intégrés au projet.

En résumé, le jury a apprécié le parcours sobre et lisible offert par le projet, qui est doté d'un certain potentiel, mais qui doit encore être amélioré dans son développement et sa démonstration.

N°8 LA LIGNE VERTE

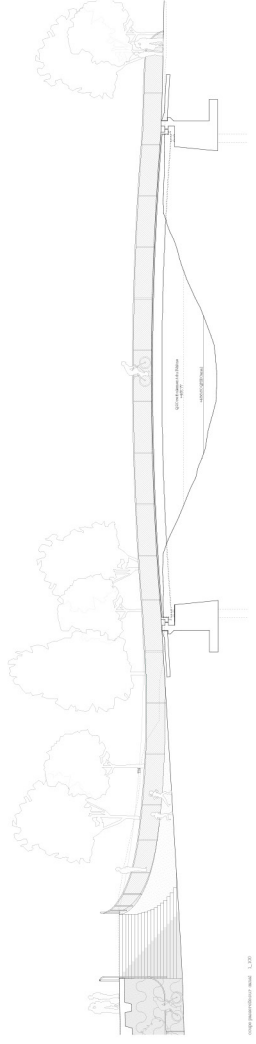
LA LIGNE VERTE - Étude architecturale de la station - Station de la Ligne Verte, Paris, France, 2014



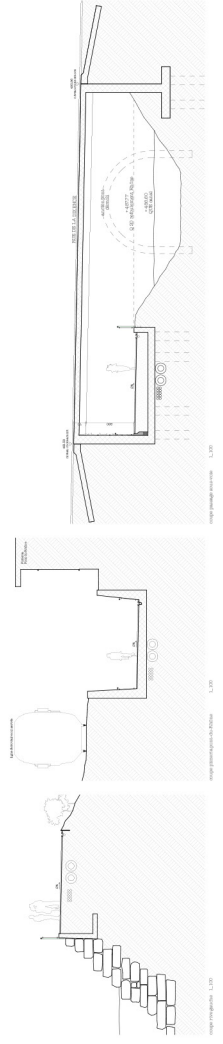
01



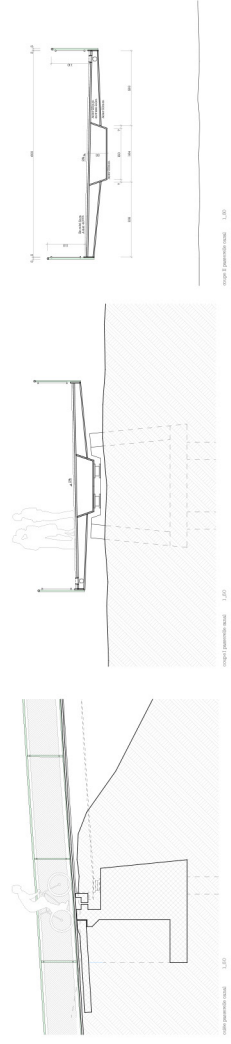
Élévation de la station - 1/200



Élévation de la station - 1/200



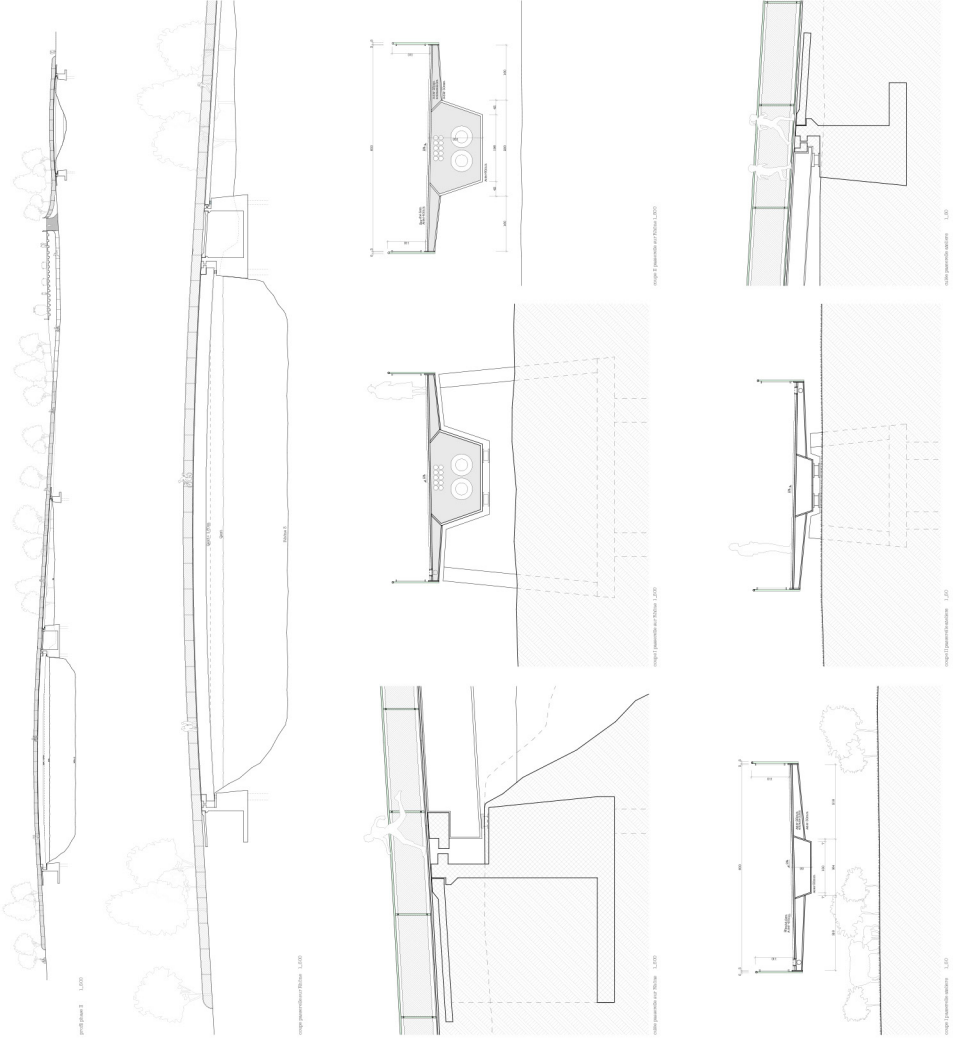
Section transversale - 1/200



Section transversale - 1/200

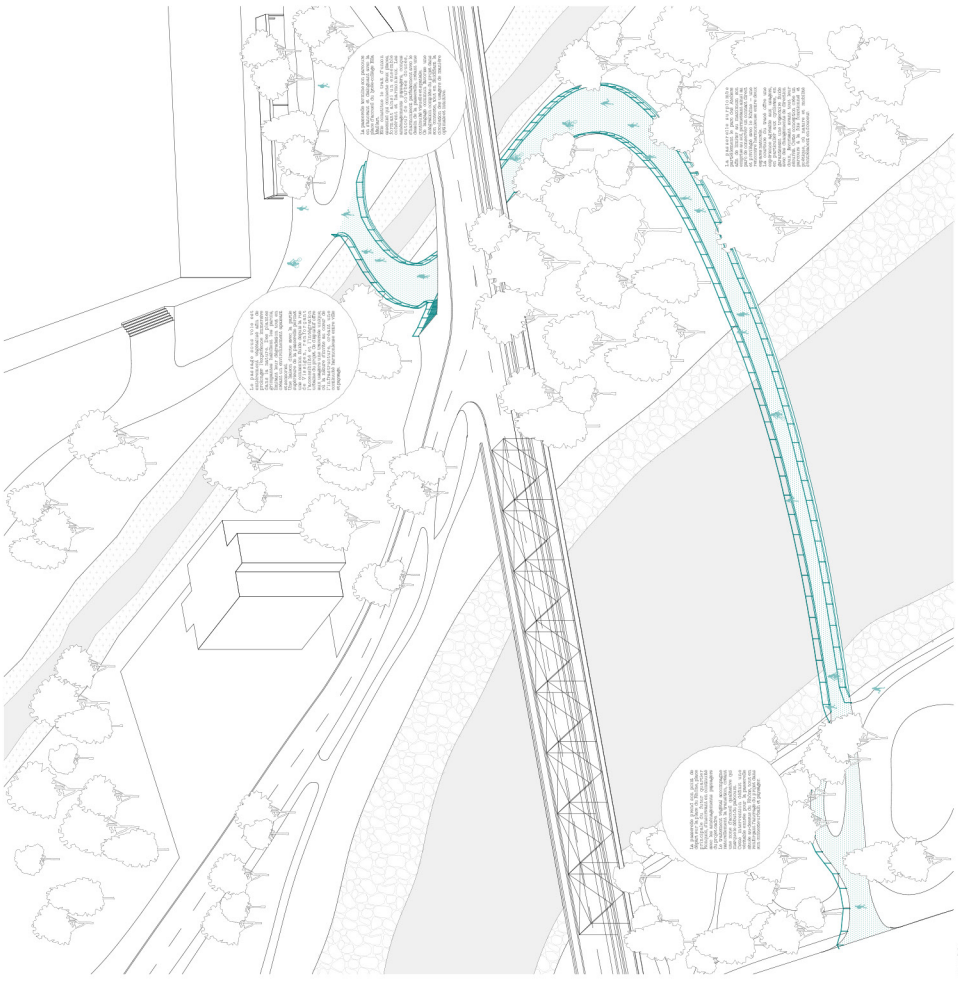
N°8 LA LIGNE VERTE

LA LIGNE VERTE - L'axe de circulation de la ville de Québec - Québec (Québec) - Québec, 2014



N°8 LA LIGNE VERTE

LA LIGNE VERTE - L'écoulement des eaux pluviales - Jean-François Bouchard, 2016



© 2016

N°2 COURS D'HAUT

PINI GROUPE SA, SION

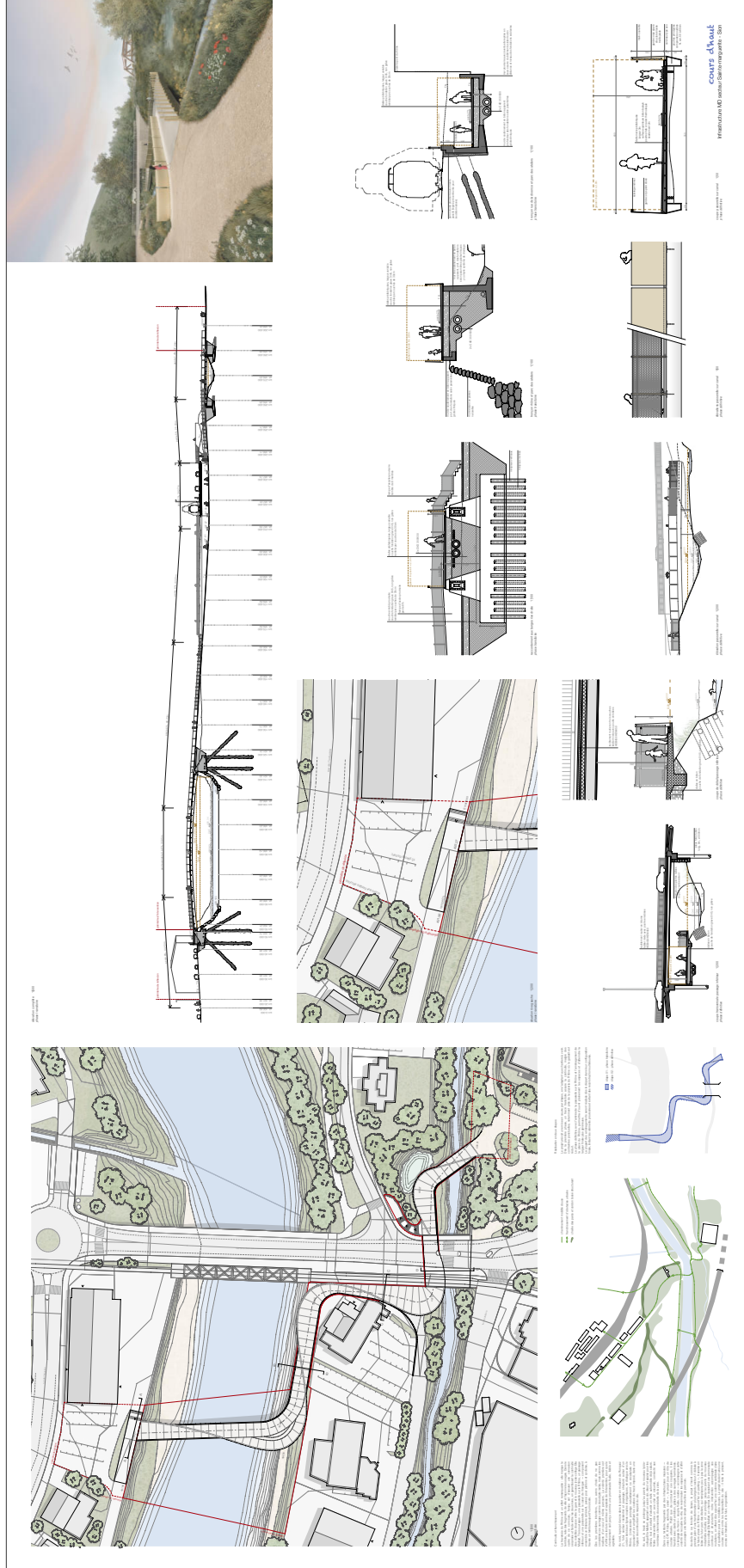
Collaborateurs André Tercinod, Jacques Fournier, Loris Polano, Alberto Comana

ATELIER MOR& ARCHITECTES SÀRL, SION

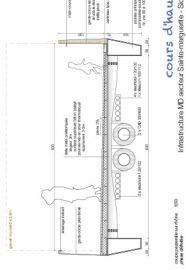
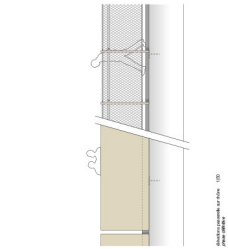
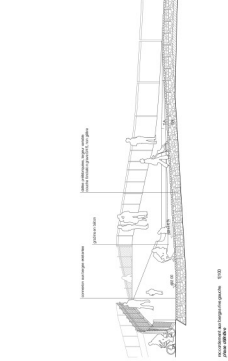
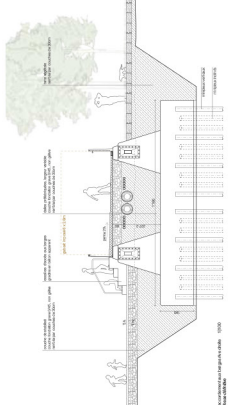
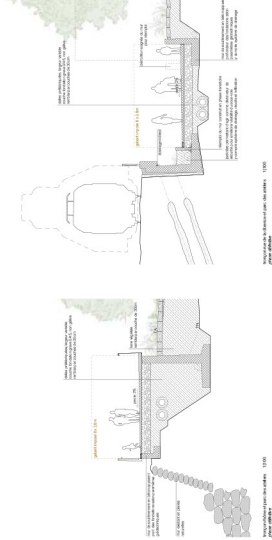
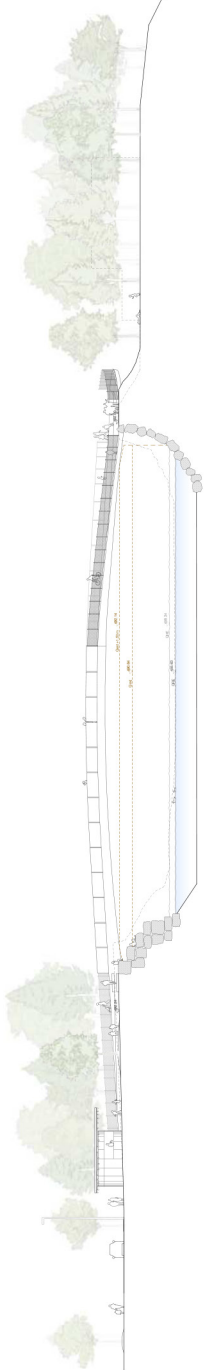
Collaborateurs Muriel Coquoz, Daniela Lopes Penalzoa, Rachel Caillière, Johanna Sierro

L'ATELIER DU PAYSAGE SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs Vanessa Réchautier-Zingg, Julien Corminboeuf



N°2 COURS D'HAUT



Cours d'Haute
 Matériau de revêtement : béton
 Hauteur de garde-corps : 1,10 m
 Hauteur de rampe : 0,15 m
 Hauteur de passerelle : 0,30 m
 Hauteur de trottoir : 0,15 m
 Hauteur de terrain : 0,15 m
 Hauteur de cours d'eau : 0,15 m

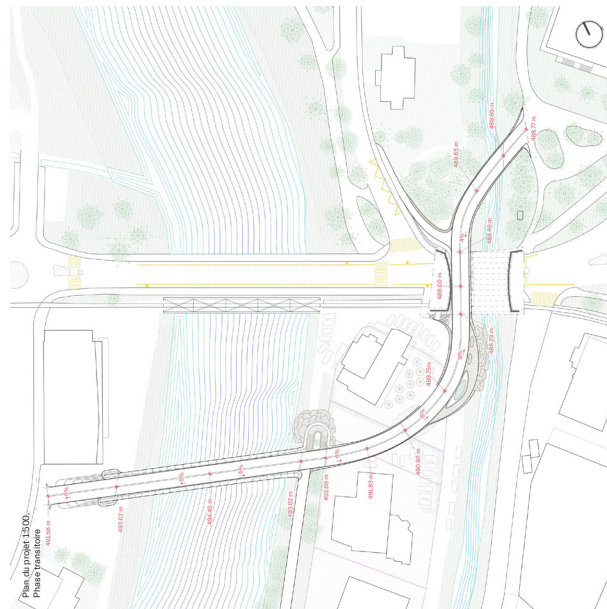
N°4 DESSUS-DESSOUS-DE SION

BASLER & HOFMANN SA, LAUSANNE

Collaborateurs Jan Reifler, Ephrème Jobin, Matthieu Fehlmann, Athanasios Kontis, Martin Meuli

BARAKI ARCHITECTURE & INGENIERIE SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs Georg-Christoph Holz, Jeanne Wéry, Adam-Joseph Ghadi-Delgado, Alexandre Srivatsava



Plan du projet 13000 - Phase transitoire

Plan 12000. Arguments pour le choix du tracé

Argument 1:
 Le tracé proposé permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Argument 2:
 Le tracé proposé permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Argument 3:
 Le tracé proposé permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

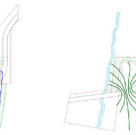
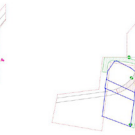
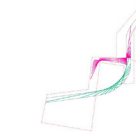
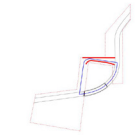
Argument 4:
 Le tracé proposé permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Argument 5:
 Le tracé proposé permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

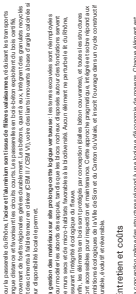
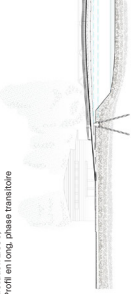
Argument 6:
 Le tracé proposé permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Argument 7:
 Le tracé proposé permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

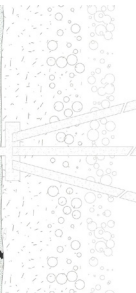
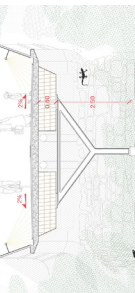
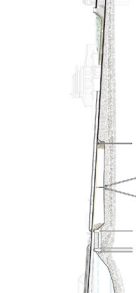
Profil en long, phase transitoire



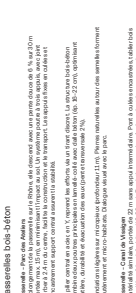
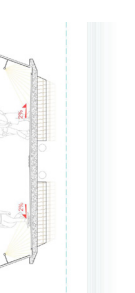
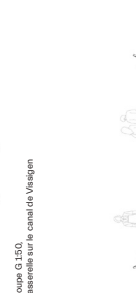
Profil en long, phase transitoire



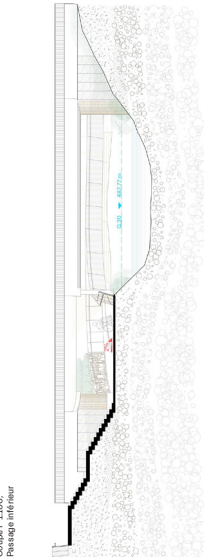
Profil en long, phase transitoire



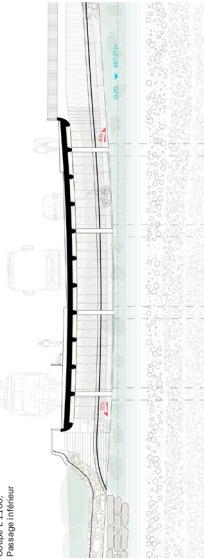
Profil en long, phase transitoire



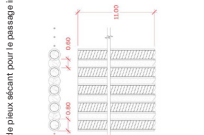
Coupe F 1100. Passage inférieur



Coupe E 1100. Passage inférieur



Plan et coupe 1100. Détail type des parois de pleux adjacent pour le passage inférieur



Concept global - Une liaison fluide, identifiable et contextuelle

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Concept global - Une liaison fluide, identifiable et contextuelle

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Concept global - Une liaison fluide, identifiable et contextuelle

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

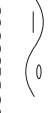
Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

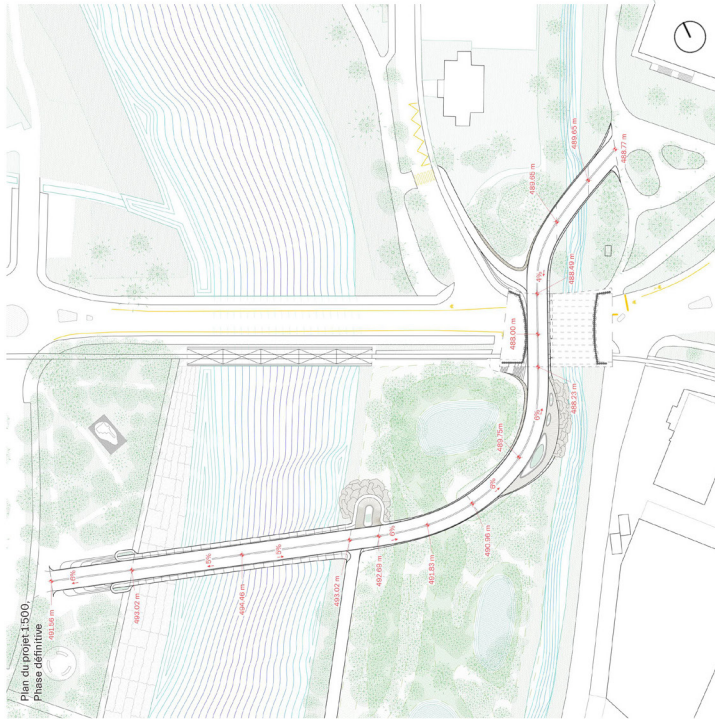
Le projet propose un tracé alternatif au tracé existant, qui est plus fluide et plus contextuel. Il permet de maintenir l'axe de circulation existant, ce qui est bénéfique pour la continuité du service public. Il évite également de perturber les zones résidentielles et commerciales existantes.

DESSUS DESSOUS DE SION

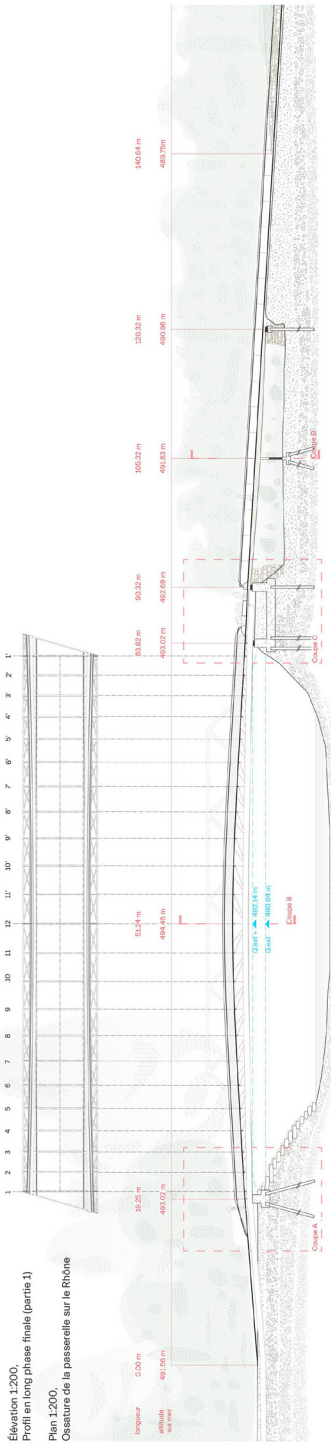


CONCOURS DE PROJET
 INFRASTRUCTURE MOBILITÉ DOUCE
 SECTEUR STE-MARGUERITE – SION

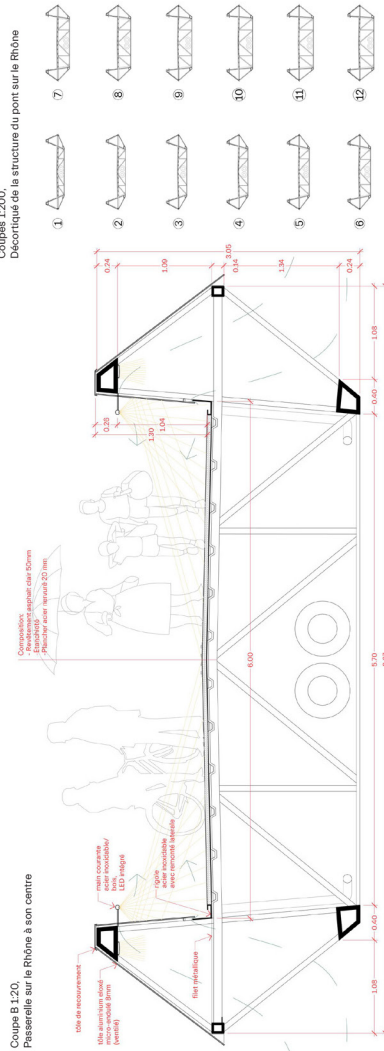
N°4 DESSUS-DESSOUS-DE SION



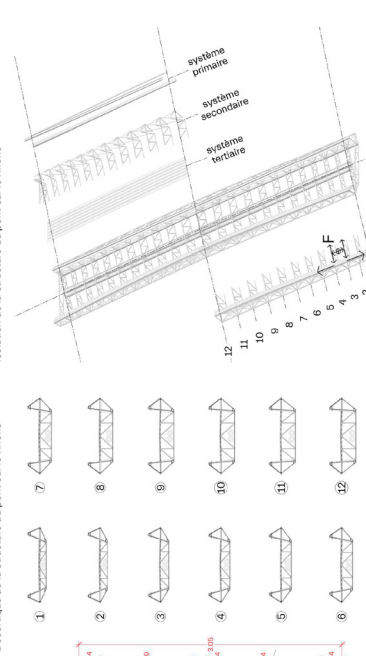
Élévation 1:200.
Profil en long phase finale (partie 1)
Plan 1:200.
Oscureté de la passerelle sur le Rhône



Coupe B 1:20,
Passerelle sur le Rhône à son centre

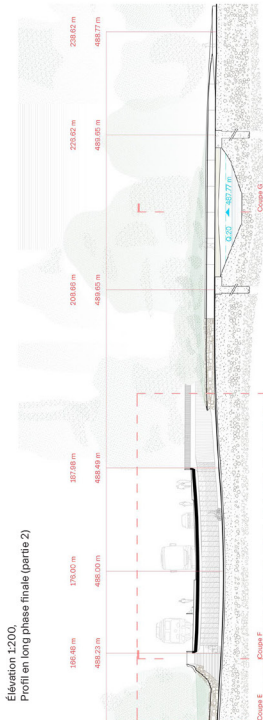


Coupe 1:200.
Décroché de la structure du pont sur le Rhône

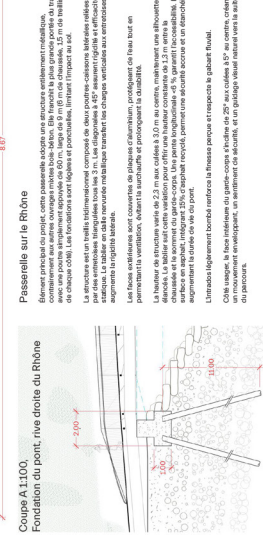


Vue parallèle et axes de symétrie.
Isolation de la structure du pont sur le Rhône

Élévation 1:200.
Profil en long phase finale (partie 2)



Coupe A 1:100.
Fondation du pont, rive droite du Rhône



Coupe C 1:100.
Fondation du pont, rive gauche du Rhône



Finesse structurelle et présence maîtrisée

La passerelle sur le Rhône adopte un modèle esthétiquement simple, basé sur la notion de stabilité et d'équilibre. La structure est conçue pour être robuste, fiable et durable. Elle est conçue pour être facilement entretenue et réparée. La structure est conçue pour être facilement entretenue et réparée. La structure est conçue pour être facilement entretenue et réparée.

CONCOURS DE PROJET INFRASTRUCTURE MOBILITE DOUCE SECTEUR STE-MARGUERITE - SION

DESSUS DESSOUS DE SION



N°5 SANS DESSUS DESSOUS

INGENI SA, GENÈVE-LANCY

Collaborateurs Gabriele Guscetti, Gahima Gahigiri, Aida Cameselle, Sonia Yanes-Armas, Jacques Raynaud, Antoine Vanuxem

SAVIOZ FABRIZZI ARCHITECTES SÀRL, SION

Collaborateurs Claude Fabrizio, Laurent Savioz, Manon Jauzac, Mathieu Sierro

MG ASSOCIÉS SÀRL, VUISSENS

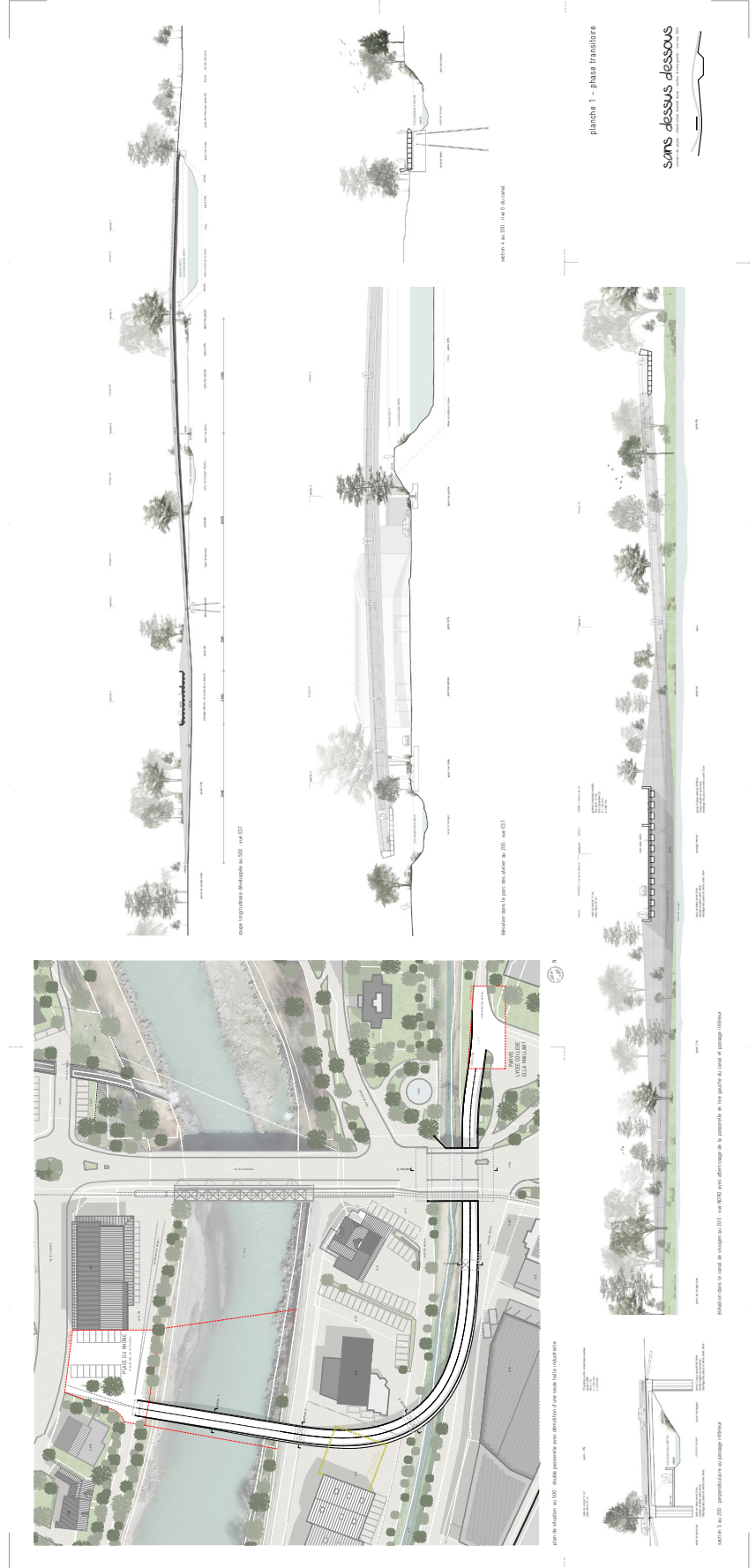
Collaborateurs Pablo Gabbay

KARAKAS FRANÇAIS, MARTIGNY

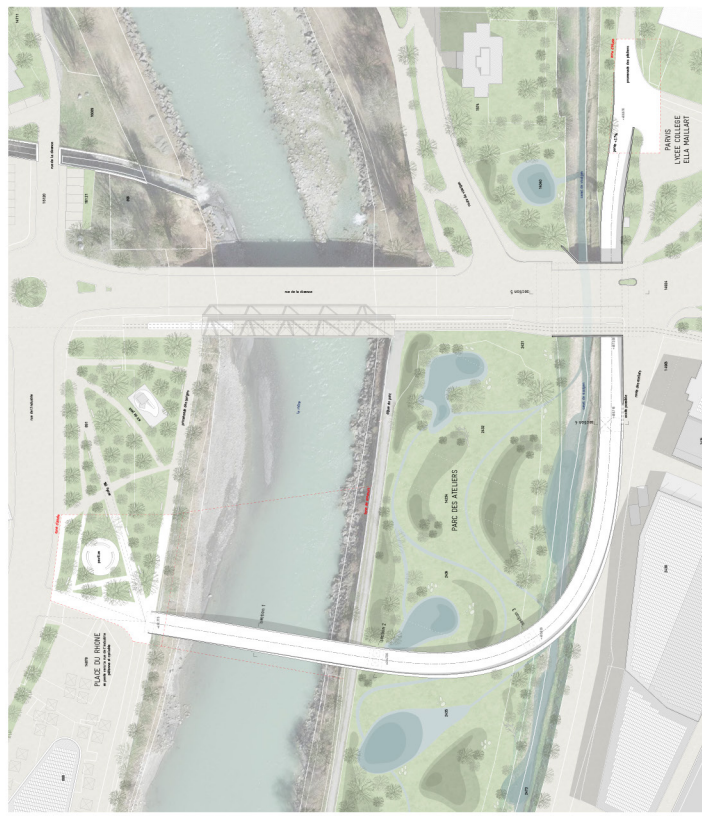
Collaborateurs Christophe Bédard

TRANSITEC INGENIEURS CONSEILS, LAUSANNE

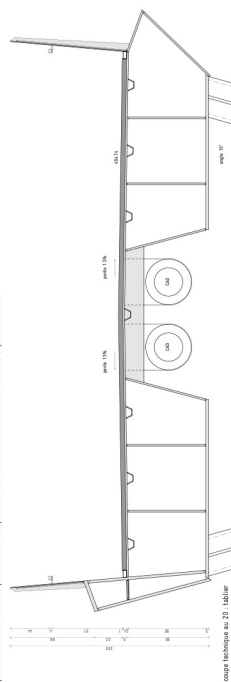
Collaborateurs Sophie Douziech



N°5 SANS DESSUS DESSOUS



plan de situation de la zone passante au 501 - phase définitive avec dimensions totales des trottoirs et place aménagée

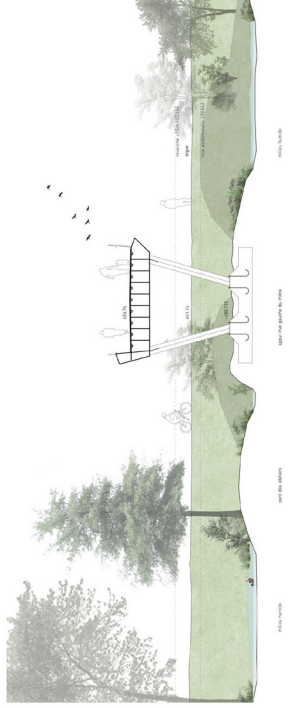


coupe technique au 20 - trottoir et place en site

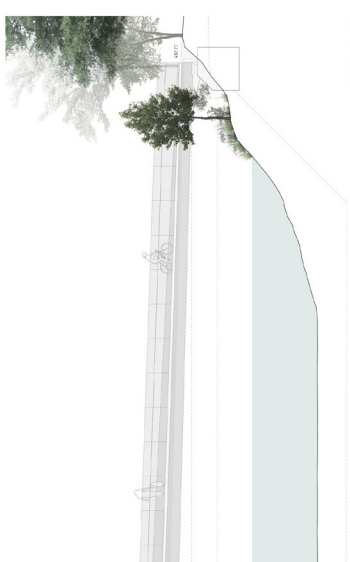
- 01 - voirie
- 02 - trottoir
- 03 - place
- 04 - banc
- 05 - arbre
- 06 - art
- 07 - bâtiment
- 08 - rivière
- 09 - clôture
- 10 - clôture
- 11 - clôture
- 12 - clôture
- 13 - clôture
- 14 - clôture
- 15 - clôture
- 16 - clôture
- 17 - clôture
- 18 - clôture
- 19 - clôture
- 20 - clôture



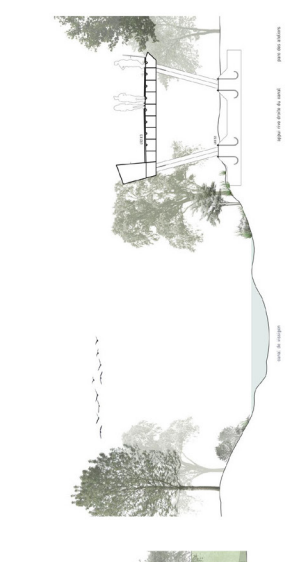
élévation EST de la passerelle sur le rhône au 101 - phase définitive



section 2 au 103 - plancher fixe B du rhône



section 3 au 100 - tablier au centre du rhône



coupe technique au 20 - trottoirs et place en site

planche 2 - phase définitive



N°6 SUR LE FIL

KURMANN CRETTON INGENIEURS SA, MONTHEY

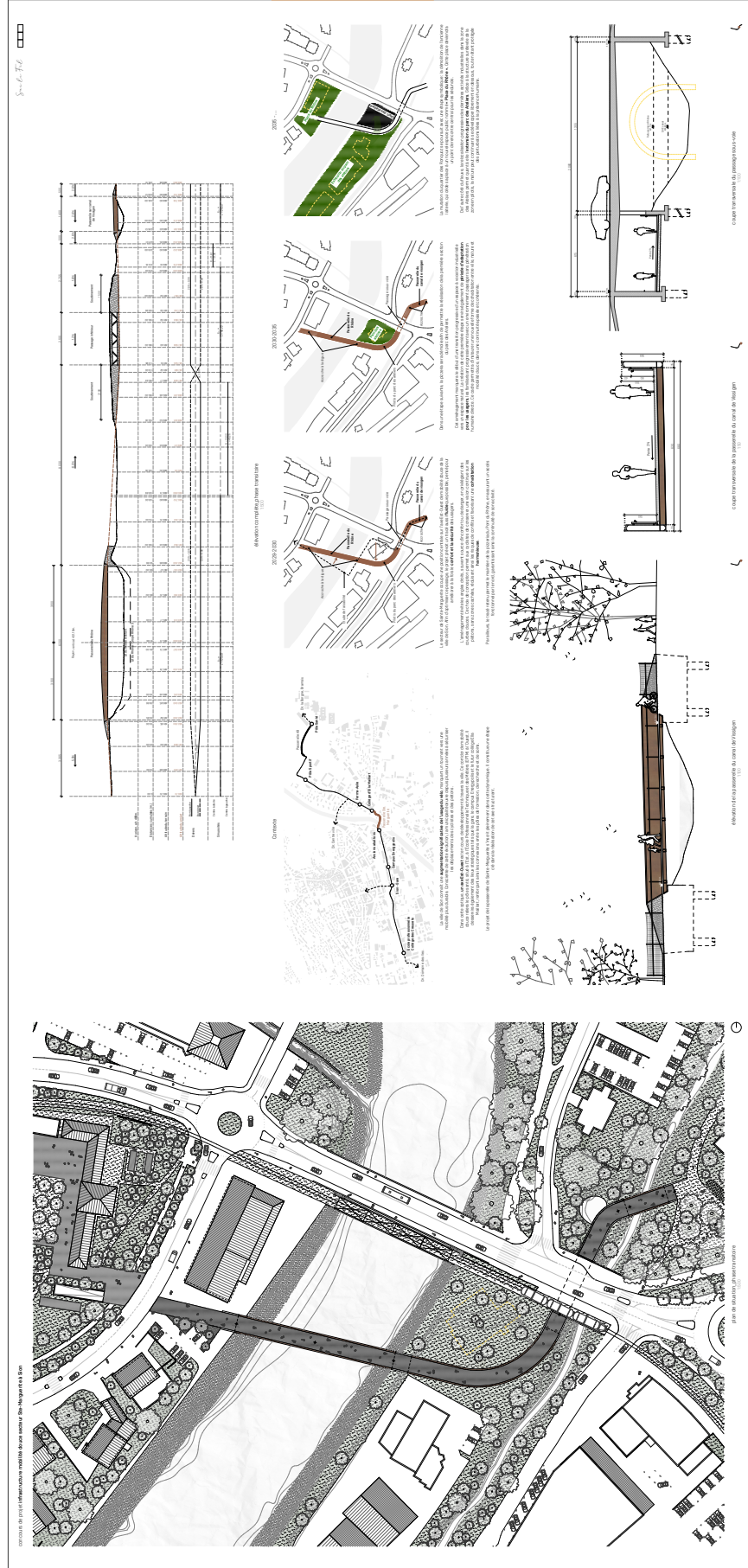
Collaborateurs Daniel Nguyen, Alexandre Schmid, Quentin Schmid, Roberto Peruzzi

CW/ARCHITECTES SA, SION

Collaborateurs Grégoire Wenger, Kilian Héritier, Laura Magnin

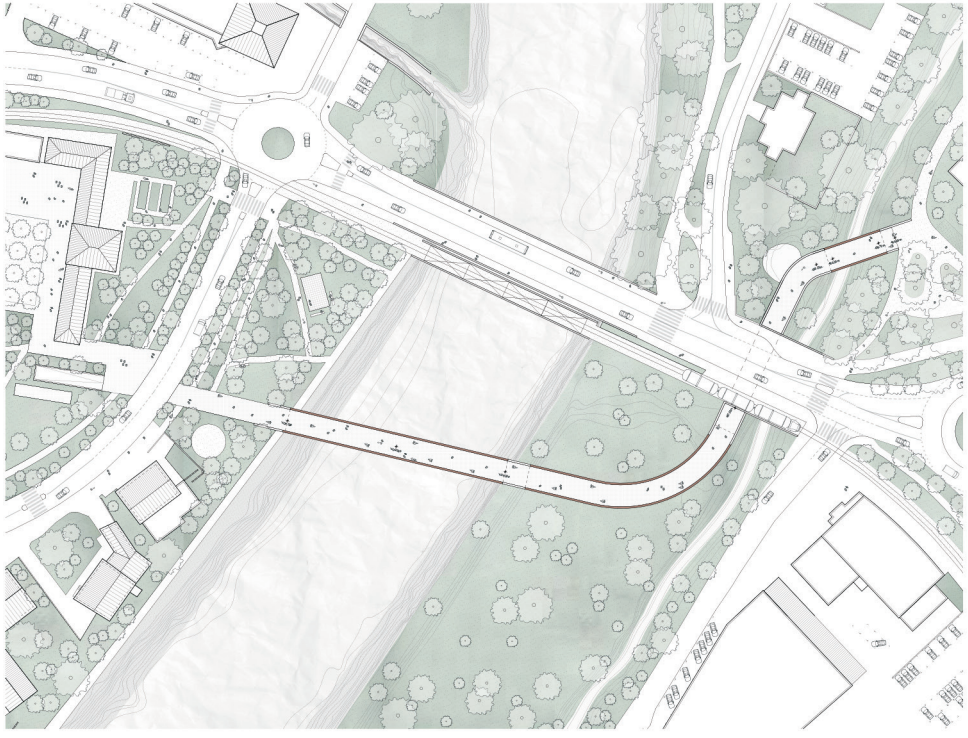
ATELIER GREPT SÀRL, SAINT-GINGOLPH

Collaborateurs Clotilde Rigaud, Adele Gagliardi

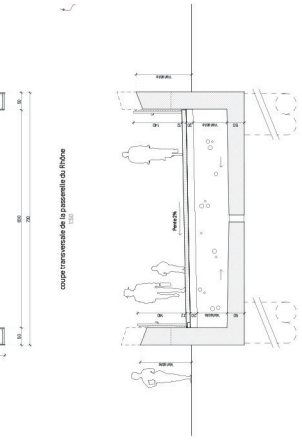
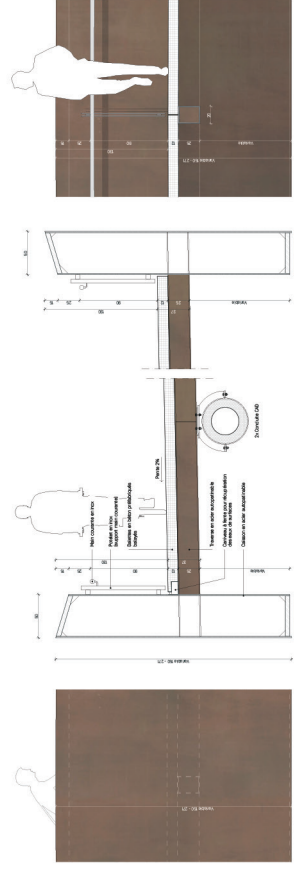
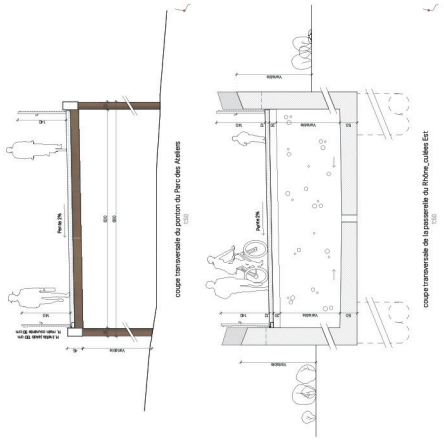
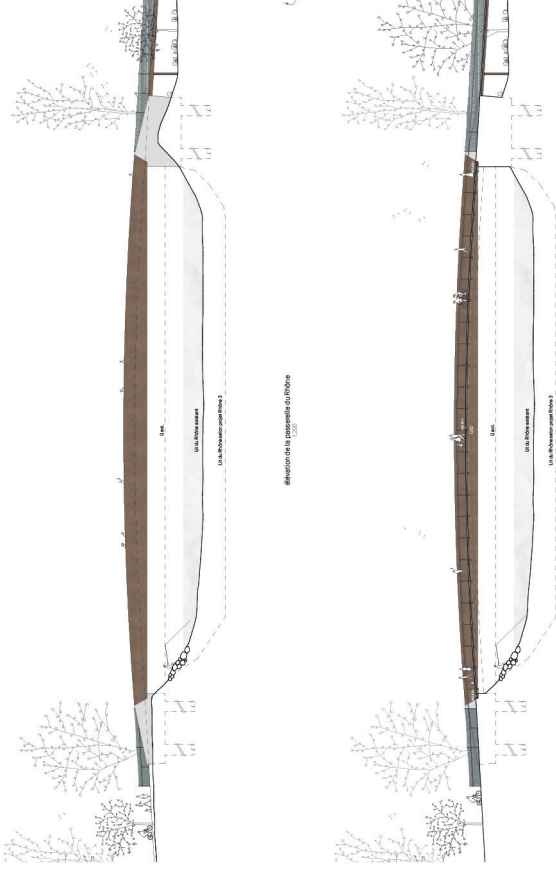


N°6 SUR LE FIL

croquis de projet d'infrastructure urbaine dans le secteur de la Marguerite à Biele



Site de Tré

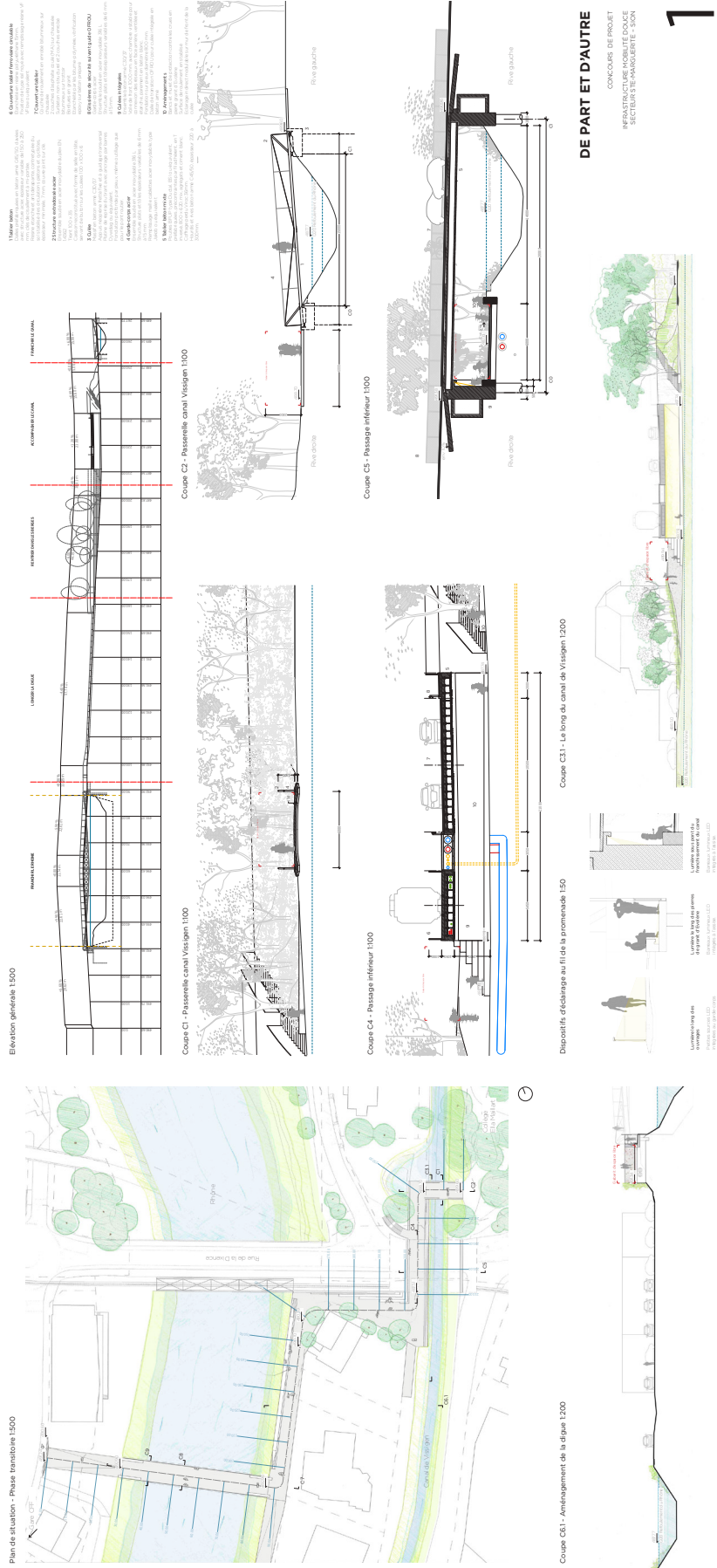


N°7 DE PART ET D'AUTRE

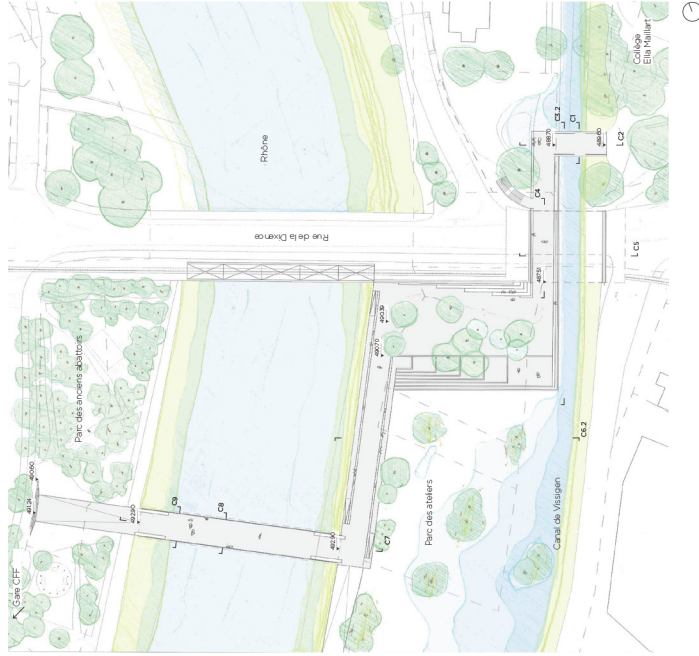
SPAN, PARIS, FR
 Collaborateurs Jean-François Blassel, Maxence Henry, Adrien Quaglia, Antoine Bayard

MSV ARCHITECTURE, GENÈVE
 Collaborateurs Yves Vieuxloup, Sophie Laurent, José Reyes Osorio

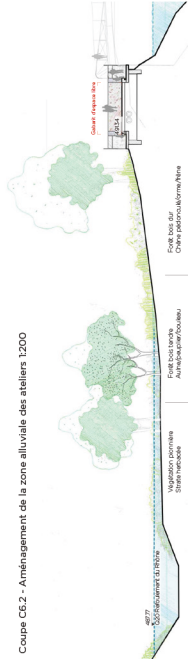
MSV PAYSAGE, GENÈVE
 Collaborateurs Béatrice Manzoni, Marie Freland, Arno Bovard



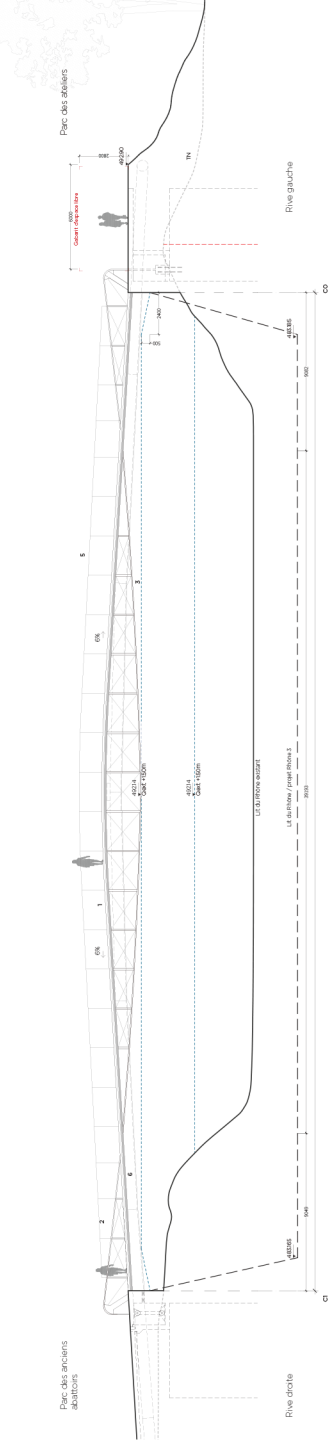
Plan de situation - Phase définitive 1:500



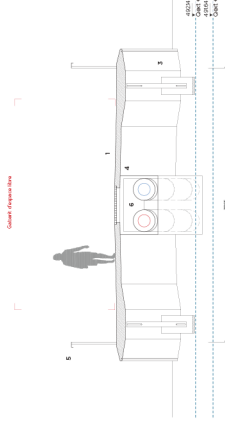
Coupe C6.2 - Aménagement de la zone alluviale des ateliers 1:200



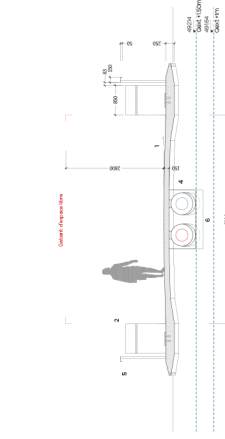
Élévation passerelle sur le Rhône 1:100



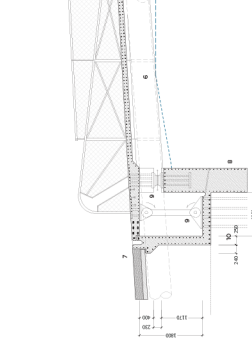
Coupe C8 - Passerelle sur le Rhône 1:50



Coupe C9 - Passerelle sur le Rhône 1:50



Détail - Culée de la passerelle sur le Rhône 1:50



1 Site de la passerelle
 La passerelle est située sur le Rhône, à l'ouest de la zone d'habitat existante. Elle est conçue pour être un élément de liaison entre les deux rives, tout en offrant un espace de détente et de promenade. Le site est caractérisé par une végétation dense et une vue dégagée sur le fleuve.

2 Parc des ateliers
 Ce parc est situé à l'ouest de la passerelle. Il est conçu pour accueillir des ateliers d'art et de culture, ainsi que des espaces de détente et de promenade. La végétation est dense et variée, offrant une ambiance calme et créative.

3 Parc des ateliers modernes
 Ce parc est situé à l'est de la passerelle. Il est conçu pour accueillir des ateliers modernes et des espaces de détente et de promenade. La végétation est plus ouverte et moderne, offrant une ambiance dynamique et innovante.

4 Aménagement d'urgence
 L'aménagement d'urgence est conçu pour répondre aux besoins immédiats de la population. Il comprend des espaces de détente, des espaces de promenade et des espaces de rencontre. La végétation est choisie pour sa résistance et sa facilité d'entretien.

5 Aménagement de la passerelle
 La passerelle est conçue pour être un élément de liaison entre les deux rives, tout en offrant un espace de détente et de promenade. Elle est dotée d'une structure solide et durable, capable de résister aux conditions climatiques difficiles.

6 Réseau CAD
 Le réseau CAD est conçu pour répondre aux besoins de la population. Il comprend des espaces de détente, des espaces de promenade et des espaces de rencontre. La végétation est choisie pour sa résistance et sa facilité d'entretien.

7 Parc des ateliers modernes
 Ce parc est situé à l'est de la passerelle. Il est conçu pour accueillir des ateliers modernes et des espaces de détente et de promenade. La végétation est plus ouverte et moderne, offrant une ambiance dynamique et innovante.

8 Carte de la passerelle
 La carte de la passerelle est conçue pour répondre aux besoins de la population. Elle est dotée d'une structure solide et durable, capable de résister aux conditions climatiques difficiles.

9 Aménagement de la passerelle
 La passerelle est conçue pour être un élément de liaison entre les deux rives, tout en offrant un espace de détente et de promenade. Elle est dotée d'une structure solide et durable, capable de résister aux conditions climatiques difficiles.

10 Aménagement de la passerelle
 La passerelle est conçue pour être un élément de liaison entre les deux rives, tout en offrant un espace de détente et de promenade. Elle est dotée d'une structure solide et durable, capable de résister aux conditions climatiques difficiles.

N°9 HYPER-LOOP

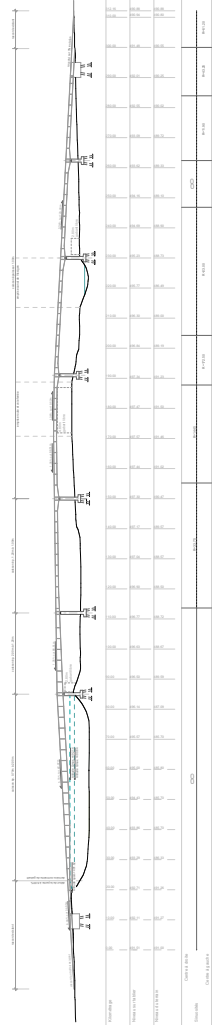
BUREAU D'INGENIEURS CRETZ ET PARTENAIRES SA, SIERRE
 Collaborateurs Raphaël Bonvin, Marjan Salahi, Karim Darradi

NOMAD ARCHITECTES VALAIS SÀRL, SION
 Collaborateurs Lucien Barras, Juliette Gautier, Lionel Bagnoud, Perrine Frick



HYPER-LOOP #1

Concours de projets - Infrastructure mobilité douce - Secteur Sainte-Marguerite - Sion



Elevation complète 1:500

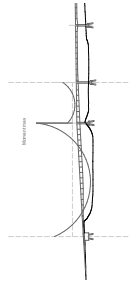


Diagramme de moment

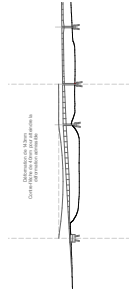


Diagramme de déformation

De la hauteur de 20 mètres, la VLS se situe au-dessus de la construction d'un immeuble existant de 10 étages, à l'ouest de la rue de la Gare. Ce projet de construction est en phase de planification et de permis de construire. Le projet de construction de la VLS est en phase de planification et de permis de construire. Le projet de construction de la VLS est en phase de planification et de permis de construire.

La nouvelle infrastructure de mobilité douce contribue à l'amélioration de la relation urbaine et cycliste entre la gare et le centre-ville. Le projet de construction de la VLS est en phase de planification et de permis de construire. Le projet de construction de la VLS est en phase de planification et de permis de construire.

Le projet de construction de la VLS est en phase de planification et de permis de construire. Le projet de construction de la VLS est en phase de planification et de permis de construire. Le projet de construction de la VLS est en phase de planification et de permis de construire.



Conexions interquartiers



Réseau des écoles supérieures et équipements sportifs



Parcours mobilités douces

N°9 HYPER-LOOP



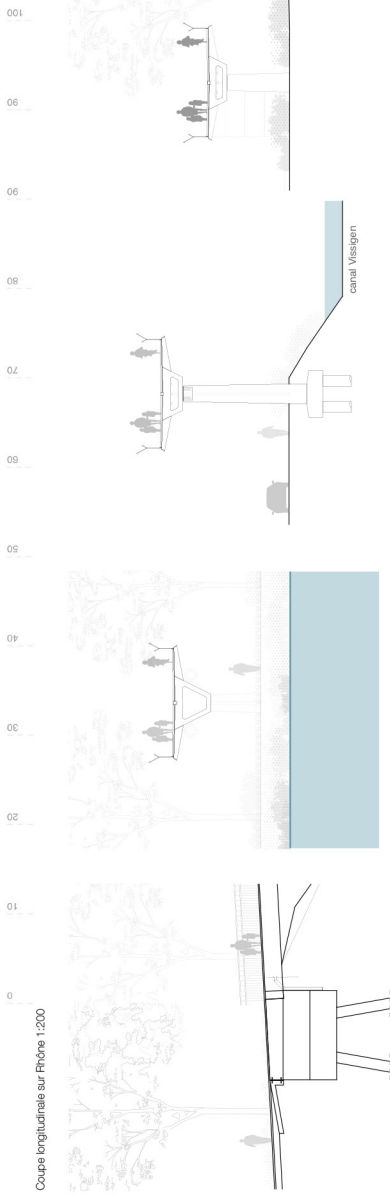
Plan phase 2 1:500

HYPER-LOOP #2

Concours de projets - Infrastructure mobilité douce - Secteur Sainte-Marguerite - Sion



Coupe longitudinale sur Rhône 1:200

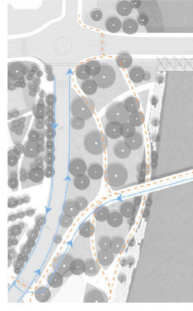


Coupe A-A' 1:100

Coupe B-B' 1:100

Coupe C-C' 1:100

Coupe E-E' 1:100



Au nord, la passerelle se connecte naturellement aux cheminements prévus dans la Charte d'usage du quartier, vers le site de l'industrie en direction de la gare, vers la place D'Arve en direction de la gare, vers la place de la gare, vers la place de la gare, vers la place de la gare. Elle permet ainsi de faciliter le passage vers les voies GFF vers le Campus d'Arve et la Gare.

Répartition des flux piétons et vélo, rive nord

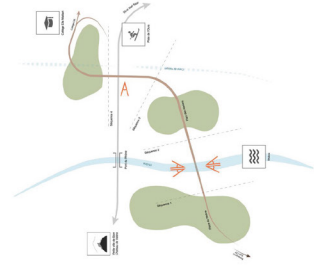


et rive sud

Au sud, en plus de leur destination le nouveau collège Rhône, ils créent également les flux qui permettent de traverser le quartier, vers la place de la gare, vers la place de la gare, vers la place de la gare, vers la place de la gare. Ils permettent ainsi de faciliter le passage vers les voies GFF vers le Campus d'Arve et la Gare.

La structure de la passerelle est conçue pour permettre de traverser le quartier, vers la place de la gare, vers la place de la gare, vers la place de la gare, vers la place de la gare. Elle permet ainsi de faciliter le passage vers les voies GFF vers le Campus d'Arve et la Gare.

Flux piétons
Flux cyclistes



N°10 À VOL D'OISEAU

SOLLERTIA SA, MONTHEY

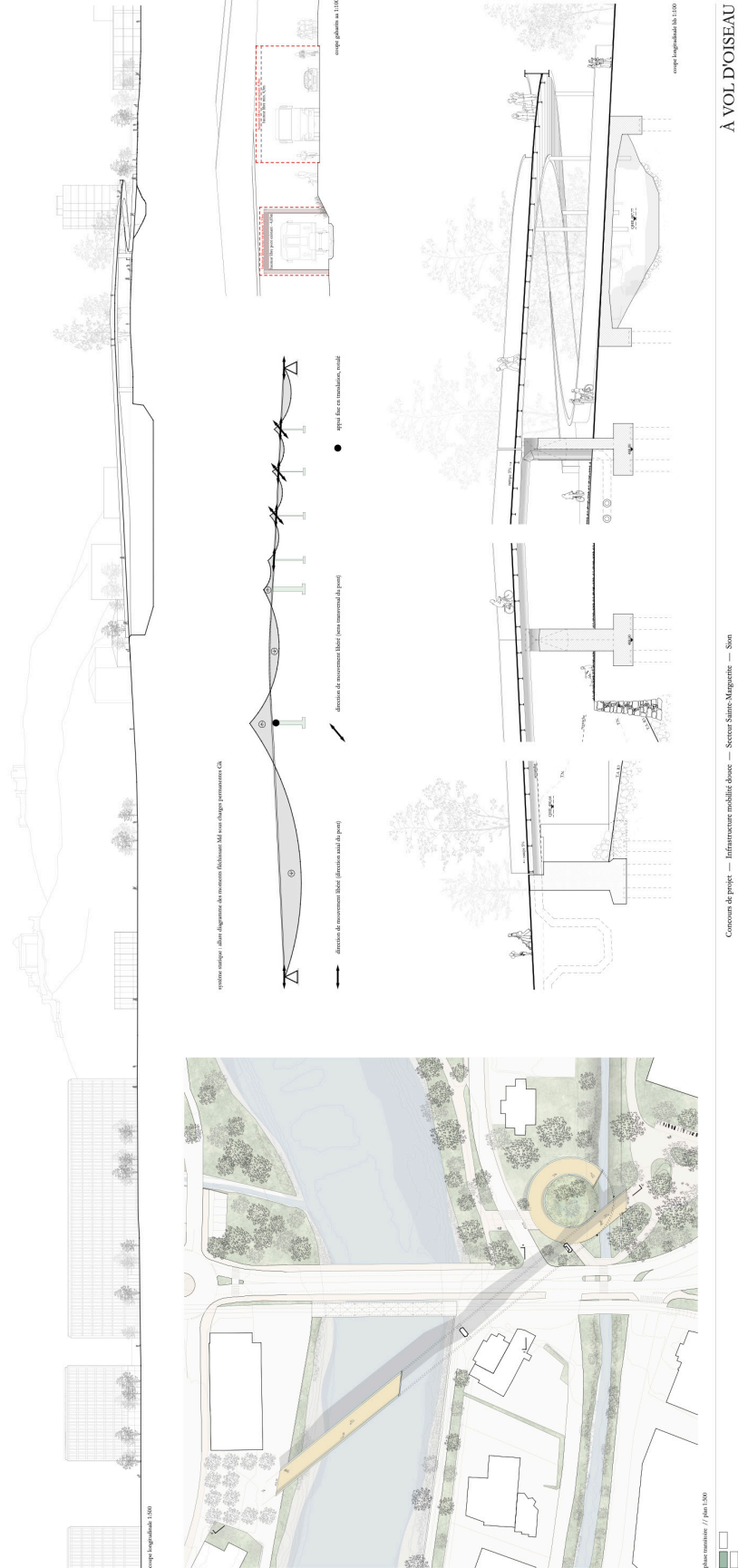
Collaborateurs Lionel Brochellaz, Laurent Salamin, Kim Boutarfa

DVARCHITECTES & ASSOCIÉS SA, SION

Collaborateurs Julien Praz, Glenn Cotter, Lucas Balet, Erika Métroz, Alan Zen-Ruffinen, Gabriela de Pellegrini

SÉBASTIEN STUDER, SAVIÈSE

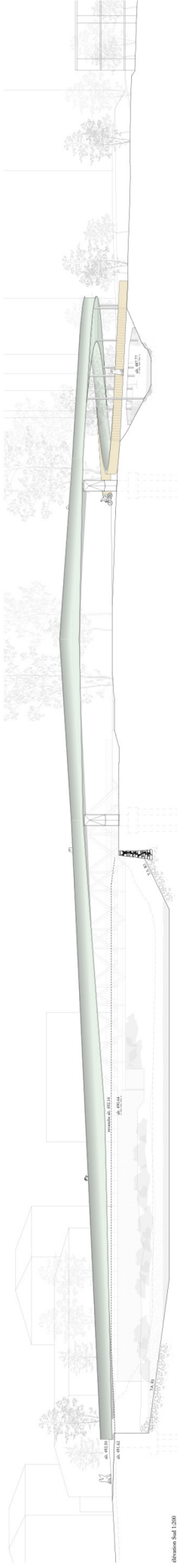
Collaborateurs Sébastien Studer



À VOL D'OISEAU

Concours de projets — Infrastructures mobilité douce — Secteur Ste-Marguerite — Sion

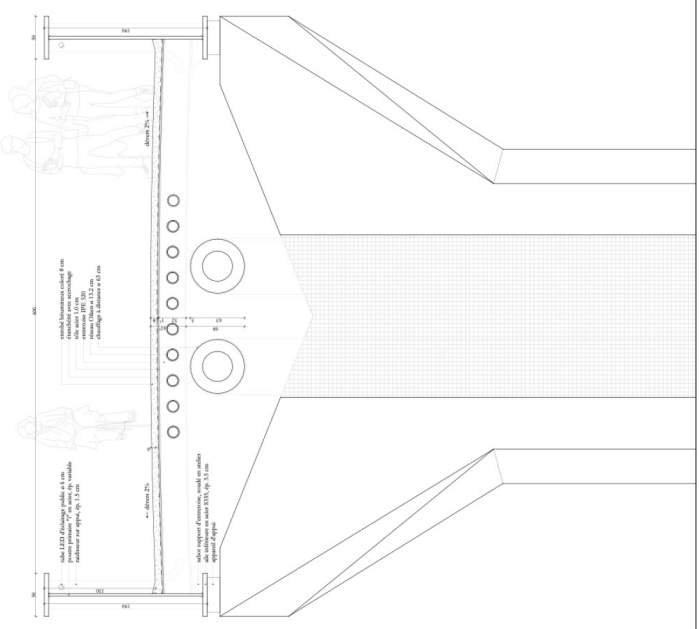
N°10 À VOL D'OISEAU



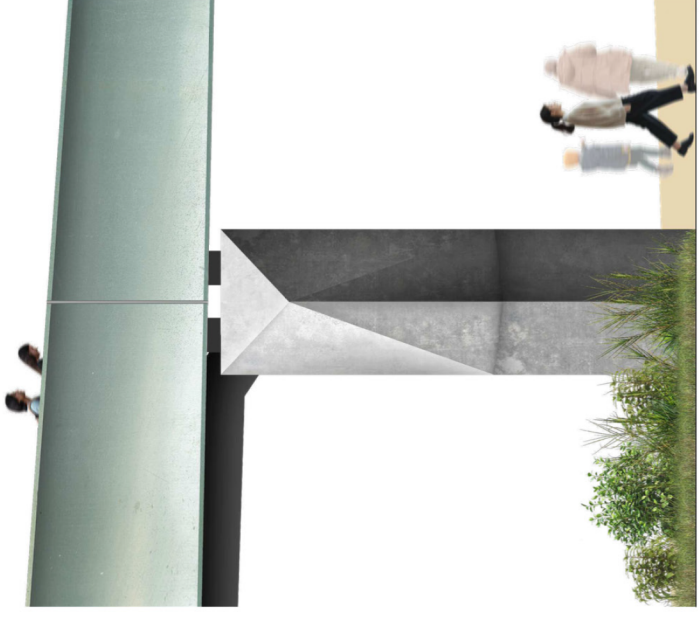
élévation Sud 1/200



plans d'édifice // plan 1/500



plan coupe transversale 1/20



élévation Sud

N°11 LA TRAVERSÉE

EMCH+BERGER SION, SION

Collaborateurs Didier Robyr, Paul-Eric Sesques, Joëlle Luu, Chabane Larbi

BISA — BUREAU D'INGÉNIEURS SA, SION

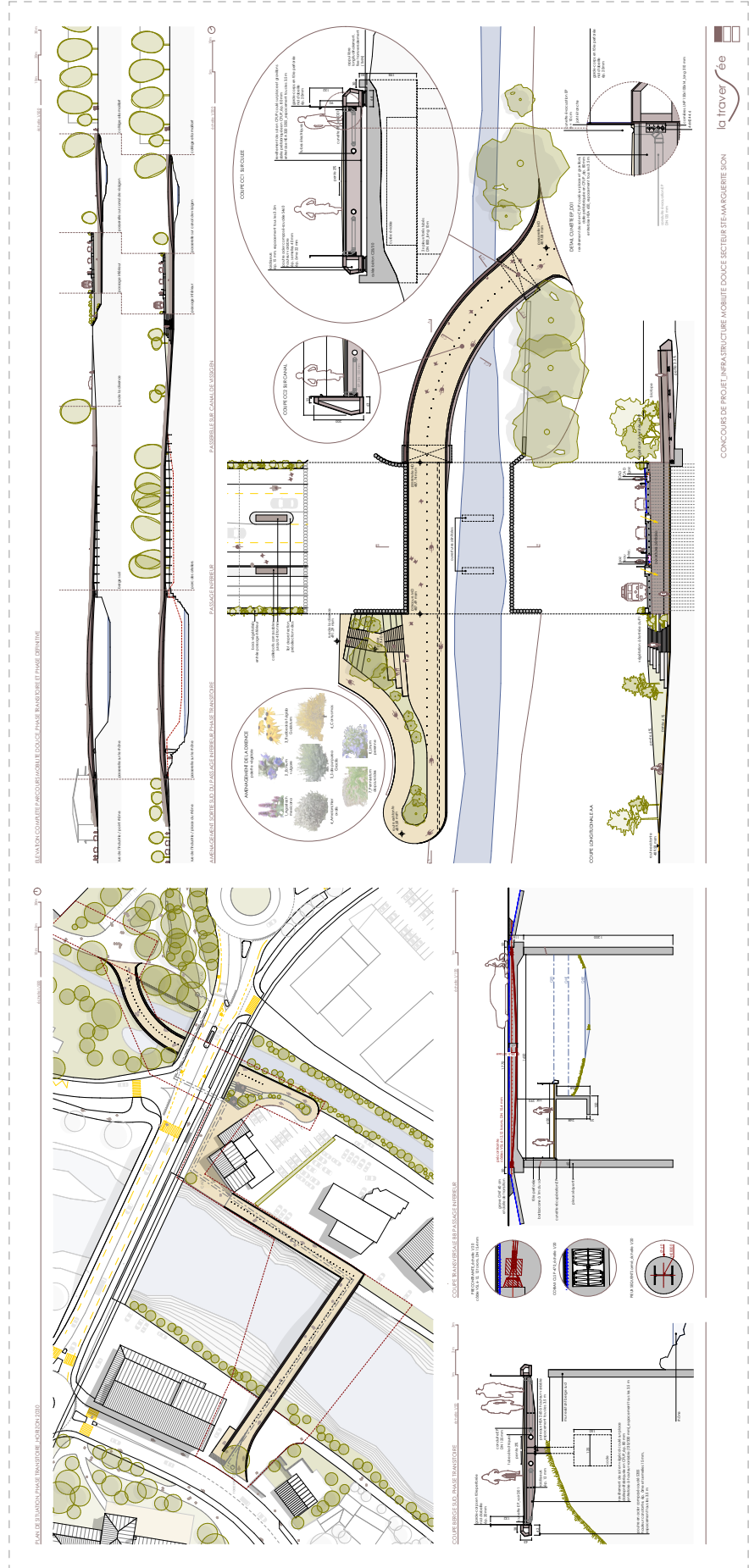
Collaborateurs Patrick Robyr, Hugo Petruzzelli, Idan Salama, Stive Azineirinha

VVP ARCHITECTURE SA, SION

Collaborateurs Serge Vilié, Philippe Cajoux, Annie Bavarel

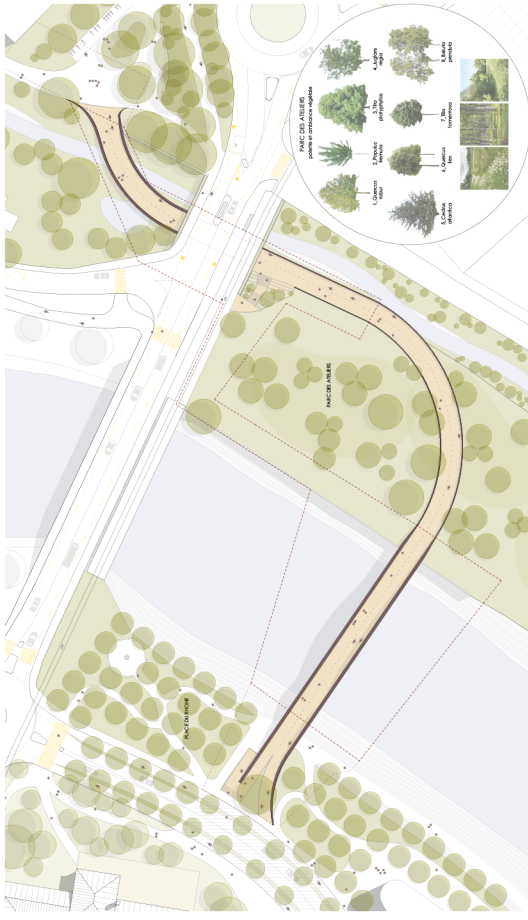
ORGANICDESIGN SÄRL, SION

Collaborateurs Marc Glasse

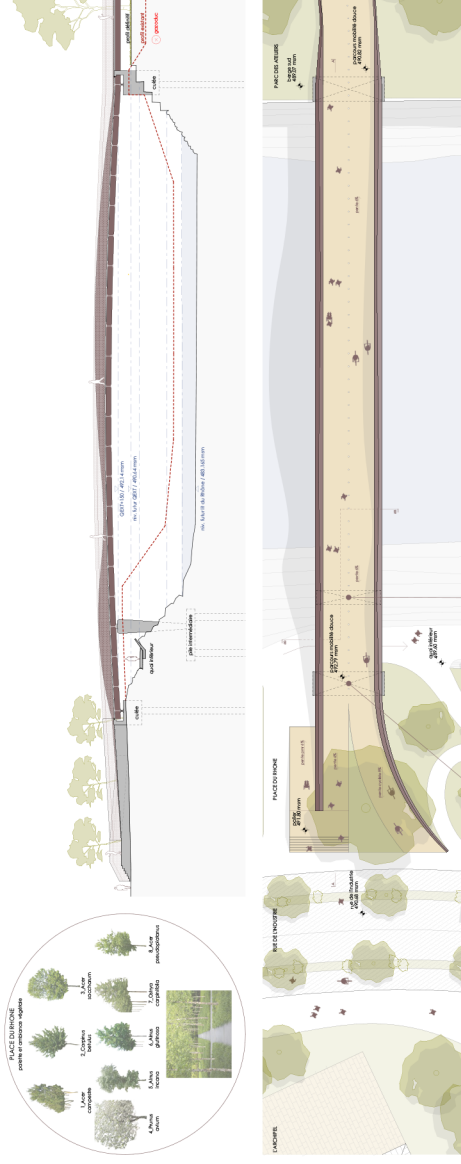


N°11 LA TRAVERSÉE

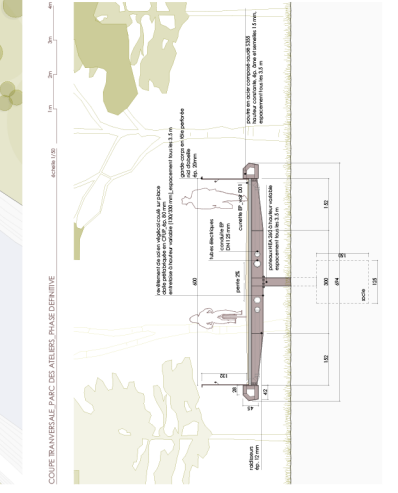
PLAN DE SITUATION, PHASE DÉFINITIVE, HORIZON 2050



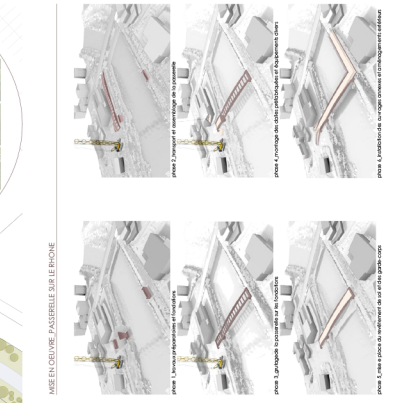
PLAN DE SITUATION, PHASE DÉFINITIVE, HORIZON 2050



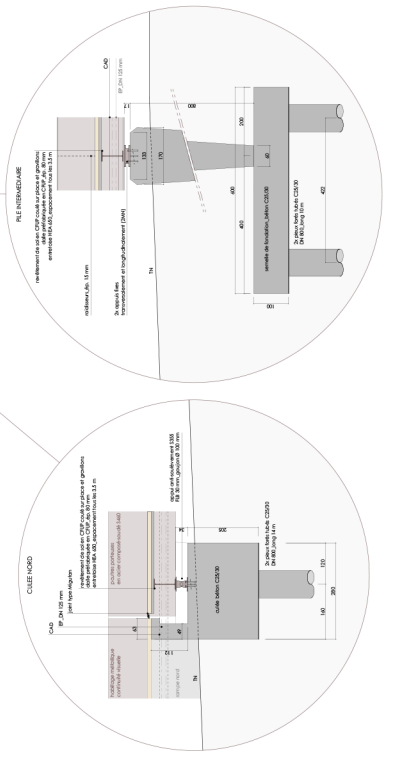
COUPE TRANSVERSALE, PHASE DÉFINITIVE, HORIZON 2050



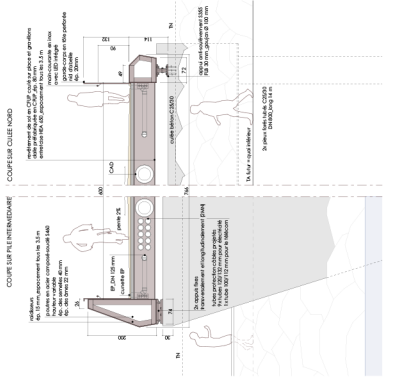
COUPE EN OBLIQUE, PHASE DÉFINITIVE, HORIZON 2050



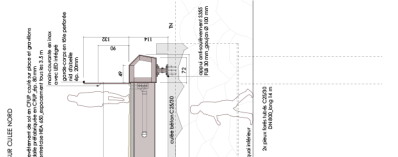
DETAILS COUBES ET PILE INTERMÉDIAIRE, PHASE DÉFINITIVE, HORIZON 2050



COUPE EN PENTE INTERMÉDIAIRE, PHASE DÉFINITIVE, HORIZON 2050



COUPE SUR CUBE HODD, PHASE DÉFINITIVE, HORIZON 2050



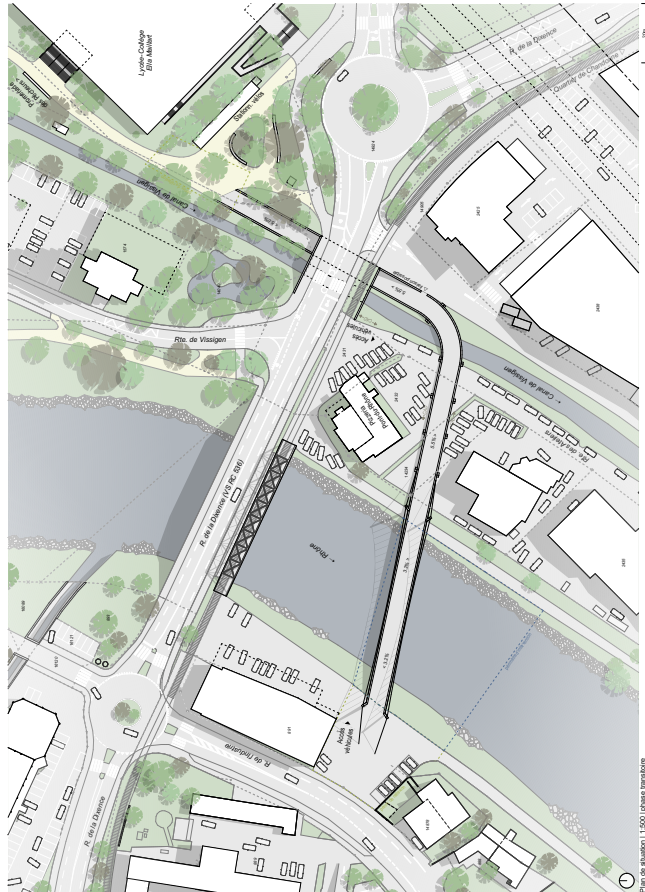
N°12 ANTHRACITE

ARC GENIE CIVIL SA, MONTHEY
 Collaborateurs Didier Liard, Christophe Alter, Kevin Michaud

EXIGO EXPERTISES SA, MORGES
 Collaborateurs Miguel Fernández Ruiz, Gustavo Cortés

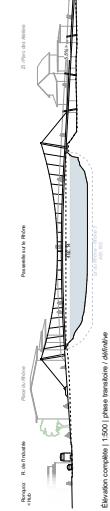
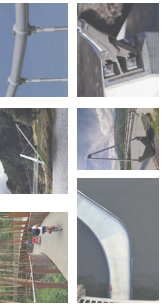
O&C ARCHITECTES SA, MONTHEY
 Collaborateurs Bruno Oliveira, Malik Boukhechina, Nicolas Chatelatan

PASS-AGE ALBAN CARRON & FLORENT LIÈVRE SNC, SION
 Collaborateurs Romane Nanchen, Florent Lièvre

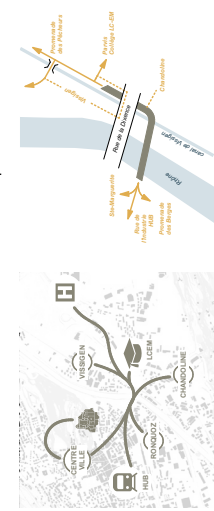


Références historiques du projet

« On a voulu, en particulier dans l'axe de la rue de la République, un axe de circulation piétonne qui relie le quartier de la gare à la gare de Sion, un axe de circulation piétonne qui relie le quartier de la gare à la gare de Sion, un axe de circulation piétonne qui relie le quartier de la gare à la gare de Sion... »



anthracite - Nouvel itinéraire de mobilité douce pour la ville de Sion



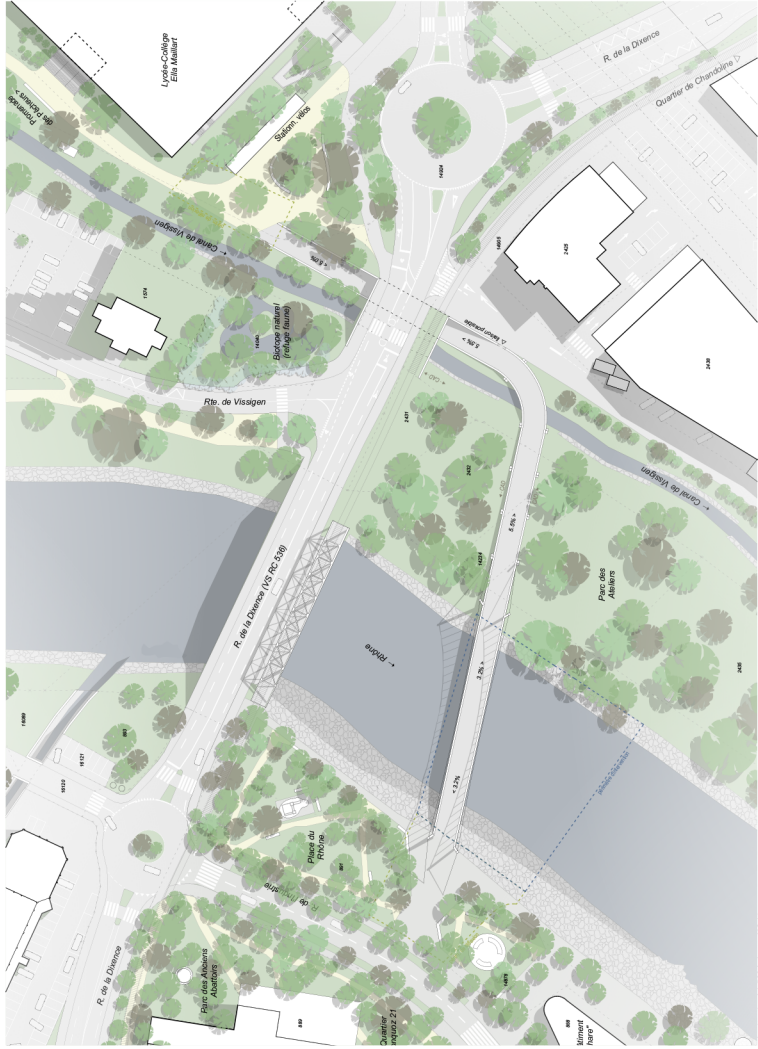
A l'échelle de la ville, le tracé respecte la continuité entre le site de la gare et la rue de la République, il s'insère et met en évidence le site de la gare de Sion. L'implantation des ouvrages - passerelles, pontons, passages latéraux - est pensée en fonction de la mobilité active et passive, en assurant une continuité entre les différents modes de déplacement. Ce tracé contribue à une réponse claire et structurée, garantissant la lisibilité et la sécurité de la structure urbaine.



Tracé retenu, avantages décisifs:

- 1) Absence de phase transitoire**
 Le tracé proposé pour la liaison de mobilité douce présente un caractère définitif et définitif. Contrairement à d'autres variantes qui impliquent des phases transitoires, ce tracé permet une mise en œuvre directe de la solution définitive, ce qui permet de réaliser immédiatement les réalisations pour les usagers et d'éviter les phases transitoires.
- 2) Respect du Parc des Ateliers**
 Le tracé respecte le Parc des Ateliers en s'insérant, par un passage souterrain, dans le site existant. Cette solution permet de préserver le caractère industriel du site tout en permettant une mise en œuvre directe de la solution définitive.
- 3) Optimisation et fluidité du tracé**
 Le tracé proposé est optimisé pour permettre un bon cheminement de direction spécifique. Il est fluide et permet de garantir la fluidité du parcours pour tous les usagers, qu'ils soient à pied ou à vélo. Le tracé est également optimisé pour permettre un bon cheminement de direction spécifique.
- 4) Libération rive droite du canal de Visalign**
 Le tracé proposé libère la rive droite du canal de Visalign, ce qui permet de réhabiliter et de valoriser ce site. Cette solution permet de créer un espace public de qualité et de favoriser une réhabilitation du site.
- 5) Maintien de l'accessibilité aux activités**
 Le tracé proposé maintient l'accessibilité aux activités existantes et permet de créer de nouvelles activités. Cette solution permet de garantir la continuité de l'offre de services et de favoriser une réhabilitation du site.

N°12 ANTHRACITE



1 de situation | 1:500 | phase définitive

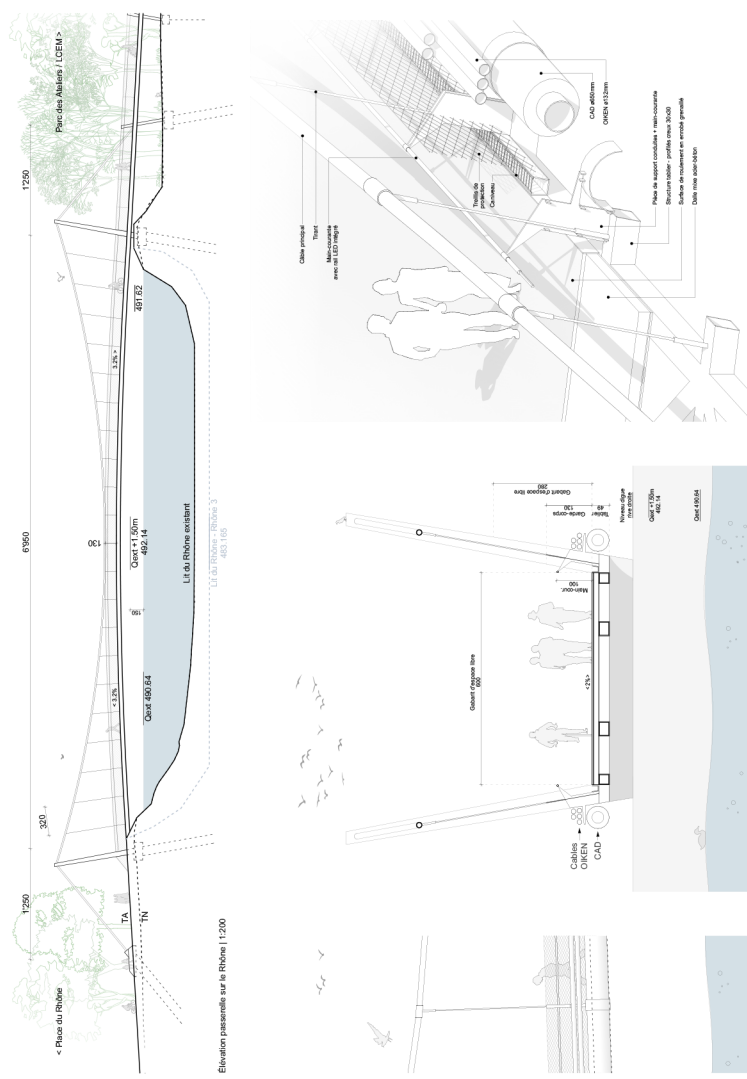
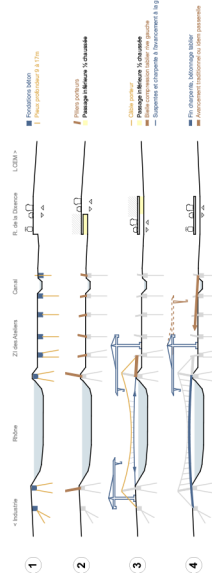
ode opératoire

1 travaux préparatoires permettent d'aménager les accès aux différentes zones de bornations ainsi que les deux rives du Rhône, la zone alluviale située dans le parc des Alléens sous brouillard est aménagée pour permettre l'accès des forêts, puis le transport et la mise en place du matériel de montage nécessaire à la réalisation des bornations et des puits.

2 une fois les bornations posées, les câbles porteurs sont posés sur les câbles d'acier et les câbles de soutien sont posés sur les câbles d'acier. Le câblage final du tablier sera réalisé en une seule opération. Un renforcement adapté sera réalisé sur le pont pour l'acier pour éviter dans la phase de montage d'être bloqué par un but comme support final.

3 normant le ponton sur le Parc des Alléens, celle-ci sera mise en œuvre par éléments autoportants. Le ponton sera assemblé en deux phases afin de maintenir le trafic routier en service. Les bornes de bornation seront posées sur les câbles d'acier et les câbles de soutien seront posés sur les câbles d'acier. Les bornes de bornation seront posées sur les câbles d'acier et les câbles de soutien seront posés sur les câbles d'acier.

4 les bornes de bornation seront posées sur les câbles d'acier et les câbles de soutien seront posés sur les câbles d'acier. Les bornes de bornation seront posées sur les câbles d'acier et les câbles de soutien seront posés sur les câbles d'acier.



Acronémie constructive de la passerelle sur le Rhône

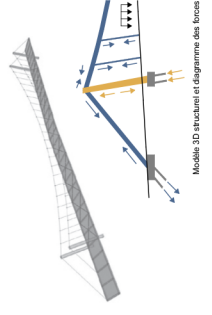
Concept structurel

L'ouvrage se compose de trois petites dalles : une travée principale franchissant le passage inférieur sous la rue de la Divence, Alléens ainsi que le canal de Visigam, et un passage inférieur sous la rue de la Divence.

La travée du Rhône sera assurée par un pont suspendu d'une portée d'environ 70 mètres. Les câbles porteurs seront en acier galvanisé. Les câbles de soutien seront en acier galvanisé. Les câbles de soutien seront en acier galvanisé. Les câbles de soutien seront en acier galvanisé.

Les câbles de soutien seront en acier galvanisé. Les câbles de soutien seront en acier galvanisé. Les câbles de soutien seront en acier galvanisé. Les câbles de soutien seront en acier galvanisé.

Enfin, le passage inférieur sous la rue de la Divence sera réalisé en béton armé brut.



CONCOURS DE PROJETS - INFRASTRUCTURE - MOBILITÉ DOUCE - SECTEUR DE MARGUERITE - SON

Concours de projets d'infrastructure et d'aménagement pour l'élaboration d'un maillage d'espaces publics et de services de proximité dans le quartier de Marguerite - Son. Les réalisations de concert en architecture d'intégration.

Maitre de l'ouvrage : **SAATCHI & SAATCHI**

Maitre d'œuvre : **ANTHRACITE**

Architecte : **ANTHRACITE**

Architecte paysagiste : **ANTHRACITE**

Architecte paysagiste de service : **ANTHRACITE**

ANTHRACITE

ANTHRACITE

N°14 HÂTE-TOI LENTEMENT

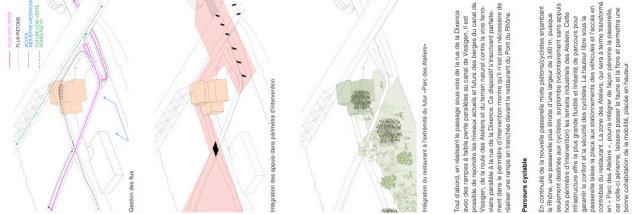
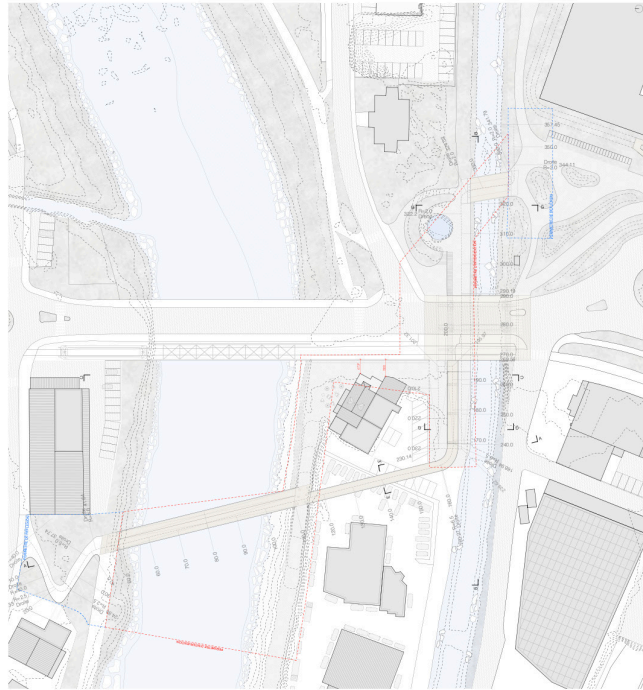
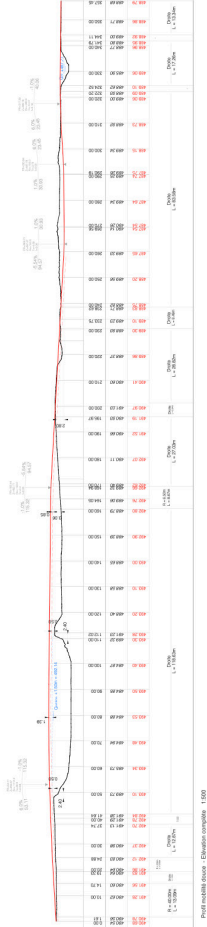
PRA INGENIEURS CONSEILS SA, SION
 Collaborateurs Christian Dumoulin, Nathalie Michelet, Laurent Pitteloud

MUTTONI PARTENERS INGENIEURS CONSEILS SA, ECUBLENS VD
 Collaborateurs Aurelio Muttoni, Xhemi Majja, João Tiago Simões

PIERRE-ALAIN DUPRAZ ARCHITECTES, GENÈVE
 Collaborateurs Pierre-Alain Dupraz, Nicola Chong, Giorgio Braga, David Rodriguez Amor, Arthur Piaget

IN SITU SA, LAUSANNE
 Collaborateur Emmanuel Tonetti

MORET & ASSOCIÉS SA, MARTIGNY
 Collaborateurs Michel Roduit, Rayan Déglise, Gilberto Gomes



Introduction
 La nouvelle infrastructure de mobilité douce à Sion est un projet ambitieux qui vise à améliorer la qualité de vie des habitants et à promouvoir un mode de déplacement durable. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un développement urbain durable et d'une politique de mobilité douce.

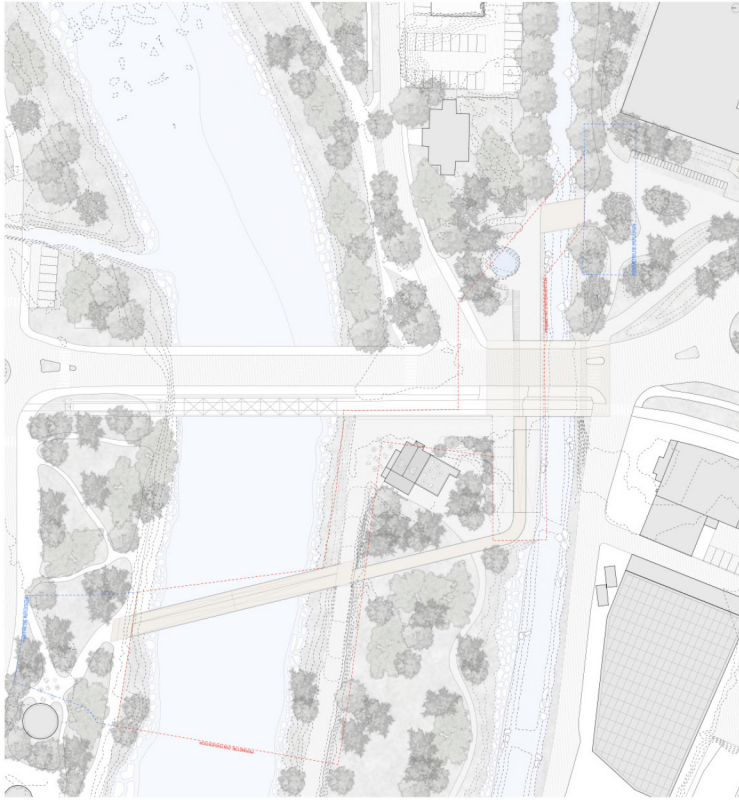
Objectifs
 L'objectif principal de ce projet est de créer un réseau de mobilité douce sécurisé et agréable, qui encourage l'usage du vélo et de la marche. Les autres objectifs sont de réduire la pollution, d'améliorer la sécurité et de créer des espaces publics de qualité.

Conclusion
 Ce projet est une étape importante dans le développement durable de Sion. Il contribue à améliorer la qualité de vie des habitants et à promouvoir un mode de déplacement durable. Les autres objectifs sont de réduire la pollution, d'améliorer la sécurité et de créer des espaces publics de qualité.

Vue après la pose

Plan de développement du territoire - Evolution urbaine

N°14 HÂTE-TOI LENTEMENT



Plan de situation - Etat final 1:500

Validation des parcours visiteurs

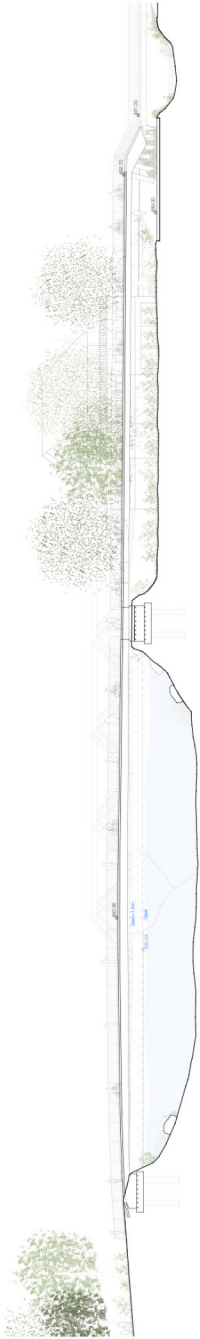
La validation des parcours visiteurs aux abords du restaurant permet d'assurer de part et d'autre, les gabarits confortables et nécessaires au bon usage des visiteurs. Le tout est conçu pour les visiteurs avec une attention particulière à l'accessibilité. Le tout est conçu pour les visiteurs avec une attention particulière à l'accessibilité. Le tout est conçu pour les visiteurs avec une attention particulière à l'accessibilité.

Préimplémentation du restaurant

Le restaurant du Port de Rhône constitue donc une opportunité d'implémentation de la stratégie de développement durable du site. Le restaurant constitue un élément clé de la stratégie de développement durable du site. Le restaurant constitue un élément clé de la stratégie de développement durable du site.

Séquences paysagères

La traversée entre la Vallée de Rhône et le Parc Lyonnais est composée de trois moments clés : le passage du pont de Rhône, le passage du pont de Rhône et le passage du pont de Rhône. Le passage du pont de Rhône est composé de trois moments clés : le passage du pont de Rhône, le passage du pont de Rhône et le passage du pont de Rhône.



Coupes A-A 1:200



Coupes D-D 1:200



Coupes E-E 1:200

Coupes F-F 1:200



Vue de passage intérieur

SECTION SITE-MARQUERIE - SION

Hâte-toi lentement

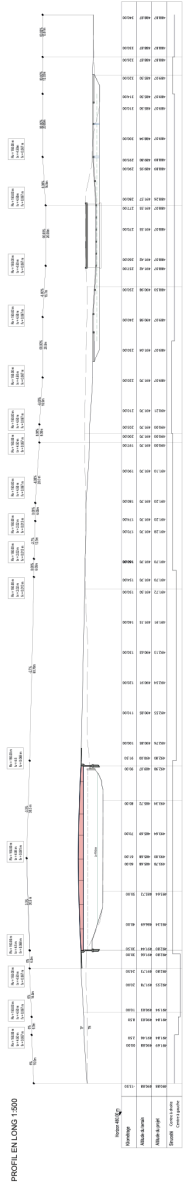
N°15 FEMUR

STEUCTURAME SARL, GENÈVE
 Collaborateurs Damien Dreier, Talyssa Duperret, Frederic Monney

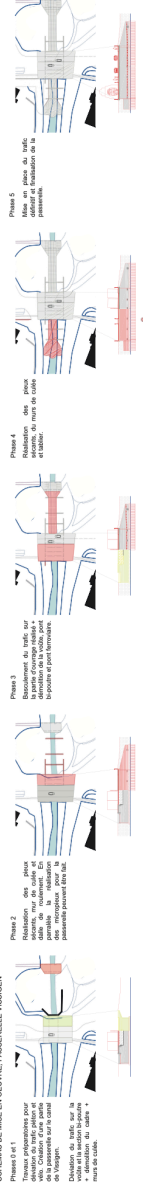
ATELIER ADR SA, GENÈVE
 Collaborateurs Flavio Gorgone, Richard Fulop, Cleo Frachebourg, Marco Rampini, Andrea Ishii



PLAN DE SITUATION, PHASE TRANSITOIRE 1:500



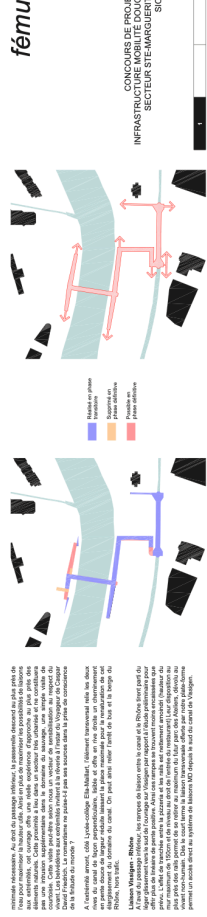
SCHEMA DE MISE EN ŒUVRE, PASSERELLE VISUELLE



SCHEMA DE MISE EN ŒUVRE, PASSERELLE RHÔNE 1:250



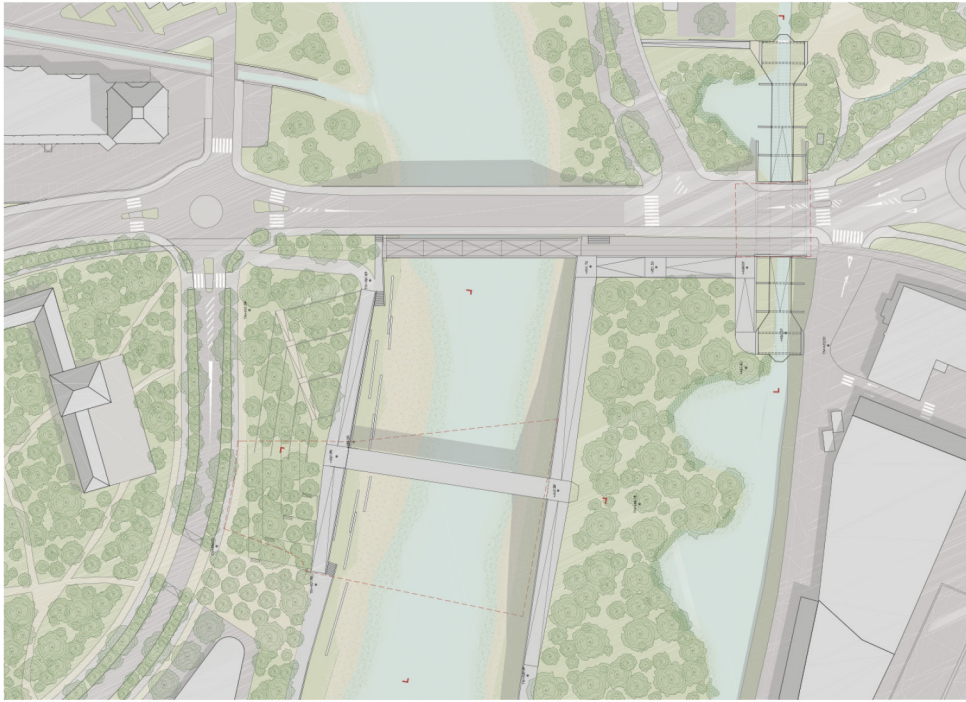
Le projet se situe au carrefour de la rue de la Vallée et de la rue de la République. L'objectif principal est de créer un espace public de qualité, sécurisé et agréable pour tous les usagers. Le projet comprend la construction d'une passerelle piétonne et d'une passerelle pour vélos, ainsi que l'aménagement d'un espace public adjacent. Les travaux sont réalisés en plusieurs phases, en tenant compte des contraintes de circulation et de sécurité. Les phases 1 et 2 concernent la mise en place de la passerelle piétonne, tandis que les phases 3 et 4 concernent la mise en place de la passerelle pour vélos et l'aménagement de l'espace public adjacent. Les travaux sont réalisés en respectant les normes de sécurité et de qualité de l'ouvrage.



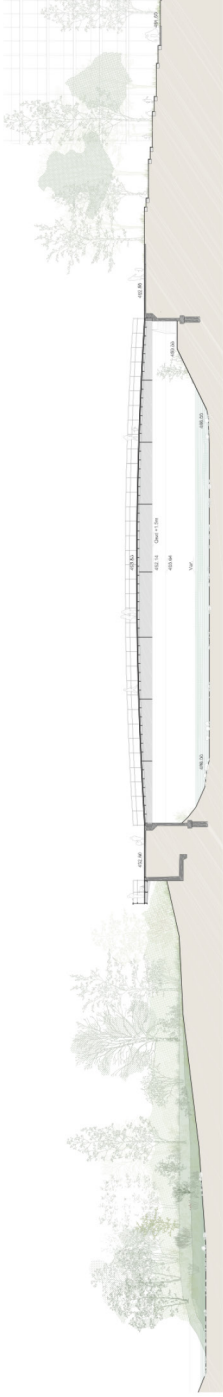
SCHEMA DE MISE EN PLACE

SCHEMA DE CIRCULATION

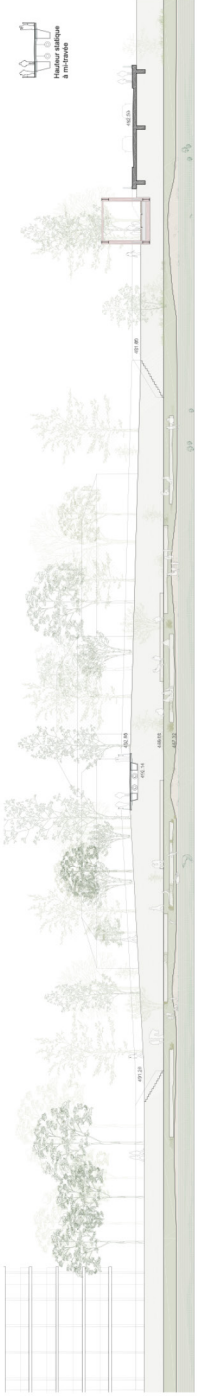
fémur
 CONOURS DE PROJET
 INFRASTRUCTURES MOBILITÉ DOUCE
 SECTEUR STE-MARGUERITE
 SION



PLAN DE SITUATION, PHASE DÉFINITIVE 1:500



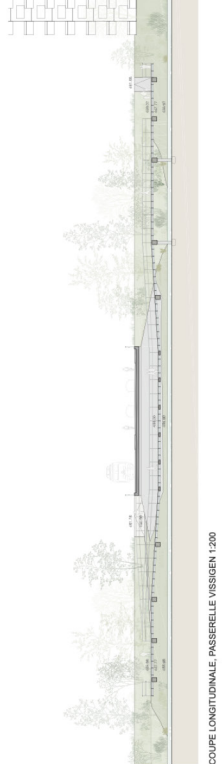
COUPE LONGITUDINALE PASSERELLE RHÔNE 1:200



COUPE LONGITUDINALE PASSERELLE RHÔNE 1:200

Passerelle sur le Rhône
 L'un des axes fondamentaux de la conception de la passerelle sur le Rhône est de proposer un lieu de rencontre et de médiation entre les deux rives de la rivière. Le projet est conçu comme un pont à double sens, permettant à la fois de faciliter les déplacements piétons et cyclistes, et de créer un espace public de qualité. Pour atteindre ce but, le système technique a été conçu de manière à offrir une expérience utilisateur optimale. Les matériaux utilisés sont choisis pour leur durabilité et leur capacité à résister aux conditions climatiques locales. Les sections portantes ont été dimensionnées pour supporter des charges élevées, garantissant ainsi la sécurité et la longévité de l'ouvrage. Le design intègre également des éléments de mobilier urbain et de végétation pour améliorer le cadre de vie et favoriser l'usage de la passerelle.

Passerelle Rhône - aménagements sur les berges
 Des travaux sont envisagés pour améliorer la passerelle. En outre, des aménagements sont prévus sur les berges adjacents. Ces travaux comprennent la création de zones piétonnes, de pistes cyclables et de zones de détente. L'objectif est de créer un environnement urbain agréable et sûr, favorisant les déplacements doux et le bien-être des riverains. Les aménagements sont conçus pour s'intégrer harmonieusement au paysage existant et respecter l'équilibre écologique de la zone.



COUPE LONGITUDINALE PASSERELLE VISSIGEN 1:200



fémur
 CONCOURS DE PROJET
 INFRASTRUCTURE MOBILITÉ DOUCE
 SECTEUR STE-MARGUERITE
 SION

SCHEMA D'IMPLANTATION ET DE CIRCULATION, PHASE DÉFINITIVE

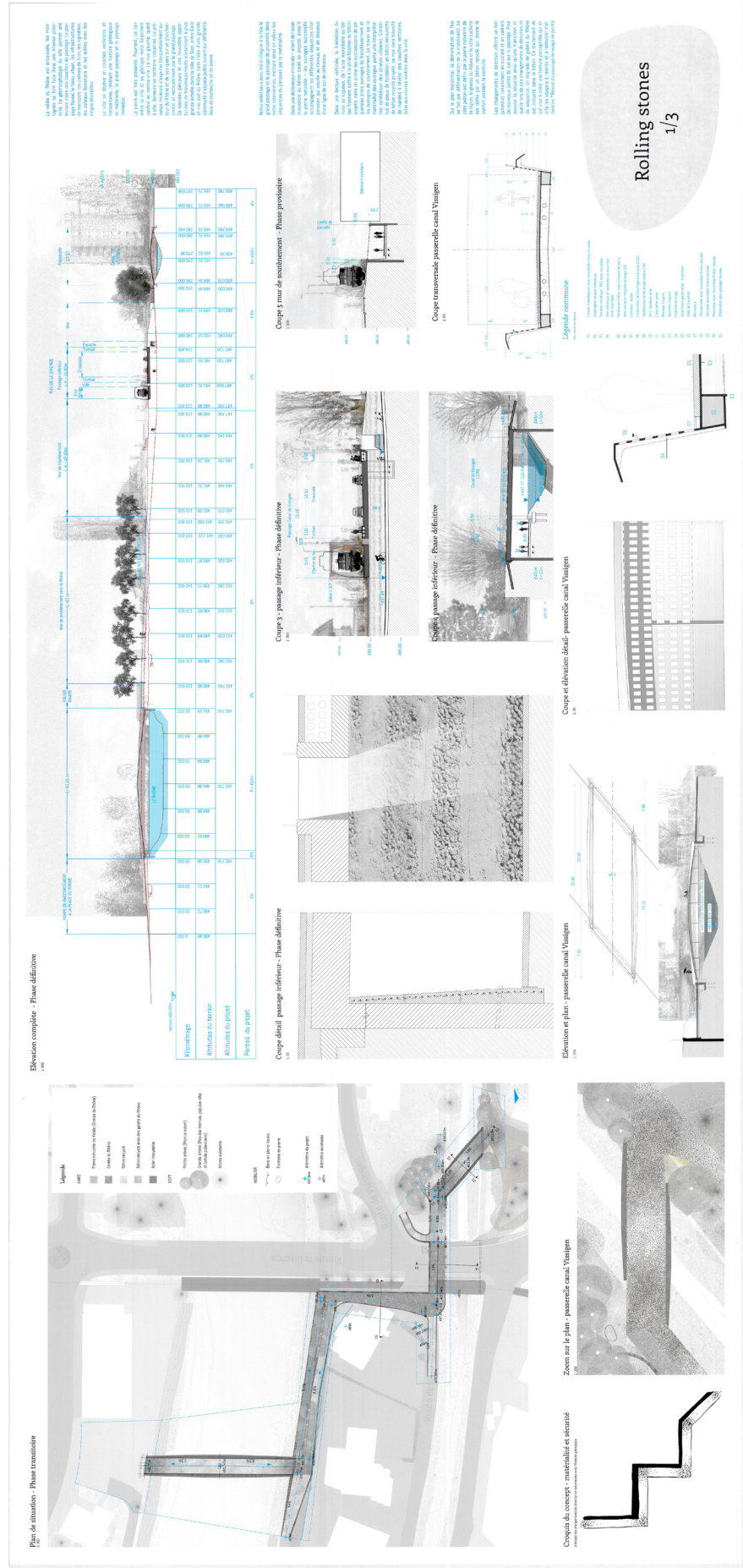
N°16 ROLLING STONES

BI INGENIERIE, S.A.R.L., PARIS, FR
 Collaborateurs Michele Bonera, Razvan Ionica

ATELIER CONFLUENCE ARCHITECTURE, RENNES, FR
 Collaborateurs Rémi Lelièvre, Mylène Le Berre

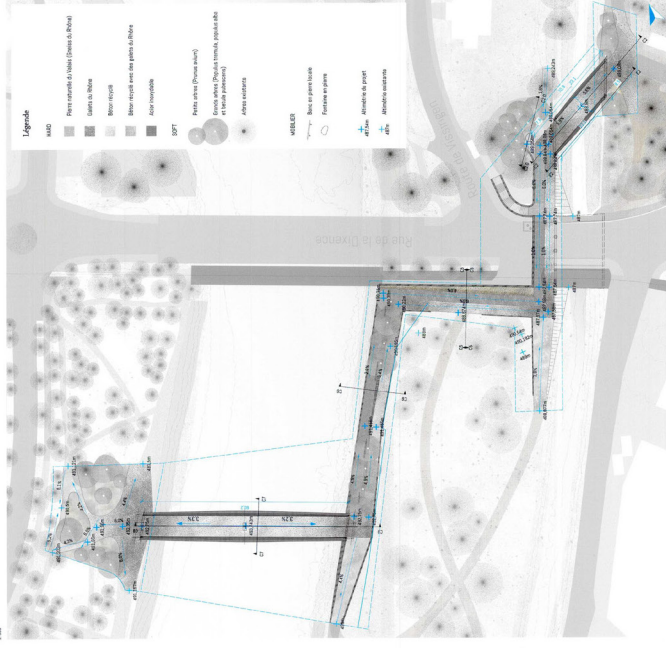
SERGIO PAULETTO ARCHITECTE, PARIS, FR
 Collaborateurs Sergio Pauletto

WALD SASU, PARIS, FR
 Collaborateurs Clément Willemmin, Dimitrios Theocharopoulos, Arantxa Menéndez Ron, Laerke Rosenlund

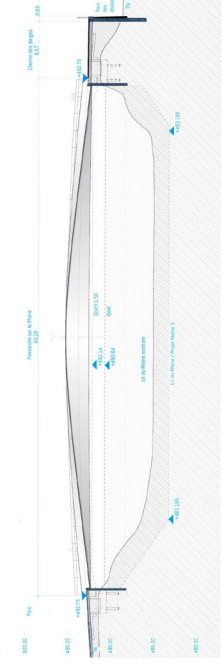


N°16 ROLLING STONES

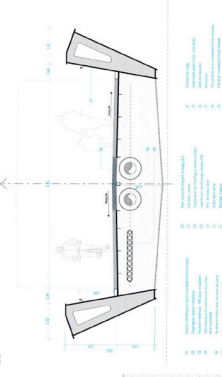
Plan de situation - Phase définitive
1:200



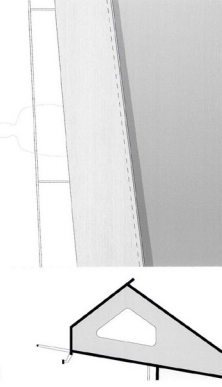
Élévation - Passerelle Rhône
1:200



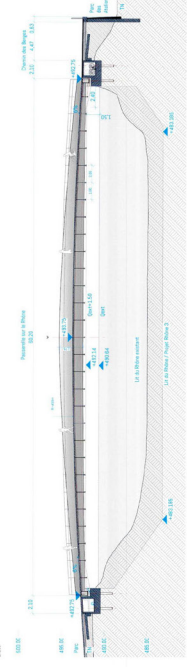
Coupe transversale n°1 traversée - Passerelle Rhône
1:40



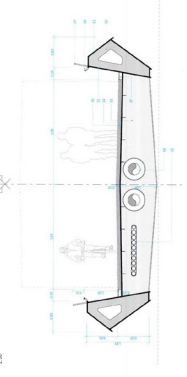
Coupe et élévation détail - Passerelle Rhône
1:20



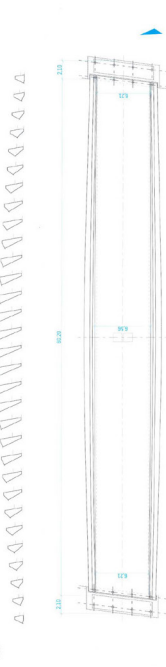
Coupe longitudinale à l'axe - Passerelle Rhône
1:200



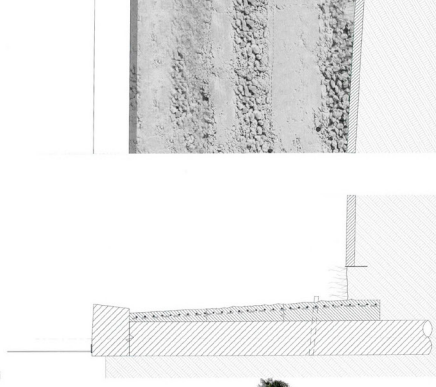
Coupe transversale intermédiaire - Passerelle Rhône
1:200



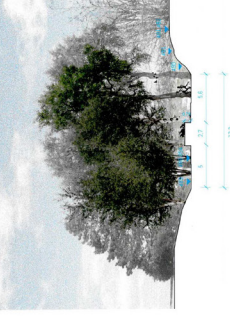
Plan et série de coupes saison - Passerelle Rhône
1:200



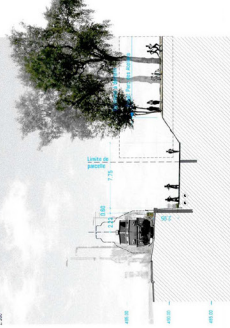
Coupe et élévation détail - mur de soutènement
1:20



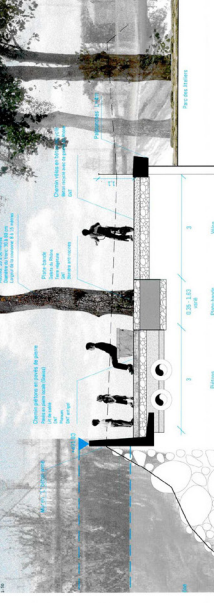
Coupe 2 - Refuge biodiversité
1:200



Coupe 5 - mur de soutènement - Phase définitive
1:200



Coupe 6 - Digue Rhône détail
1:40



Rolling stones
2/3

N°17 TISSAGE PAYSAGERE

WSP INGENIEURS CONSEILS SA, LAUSANNE

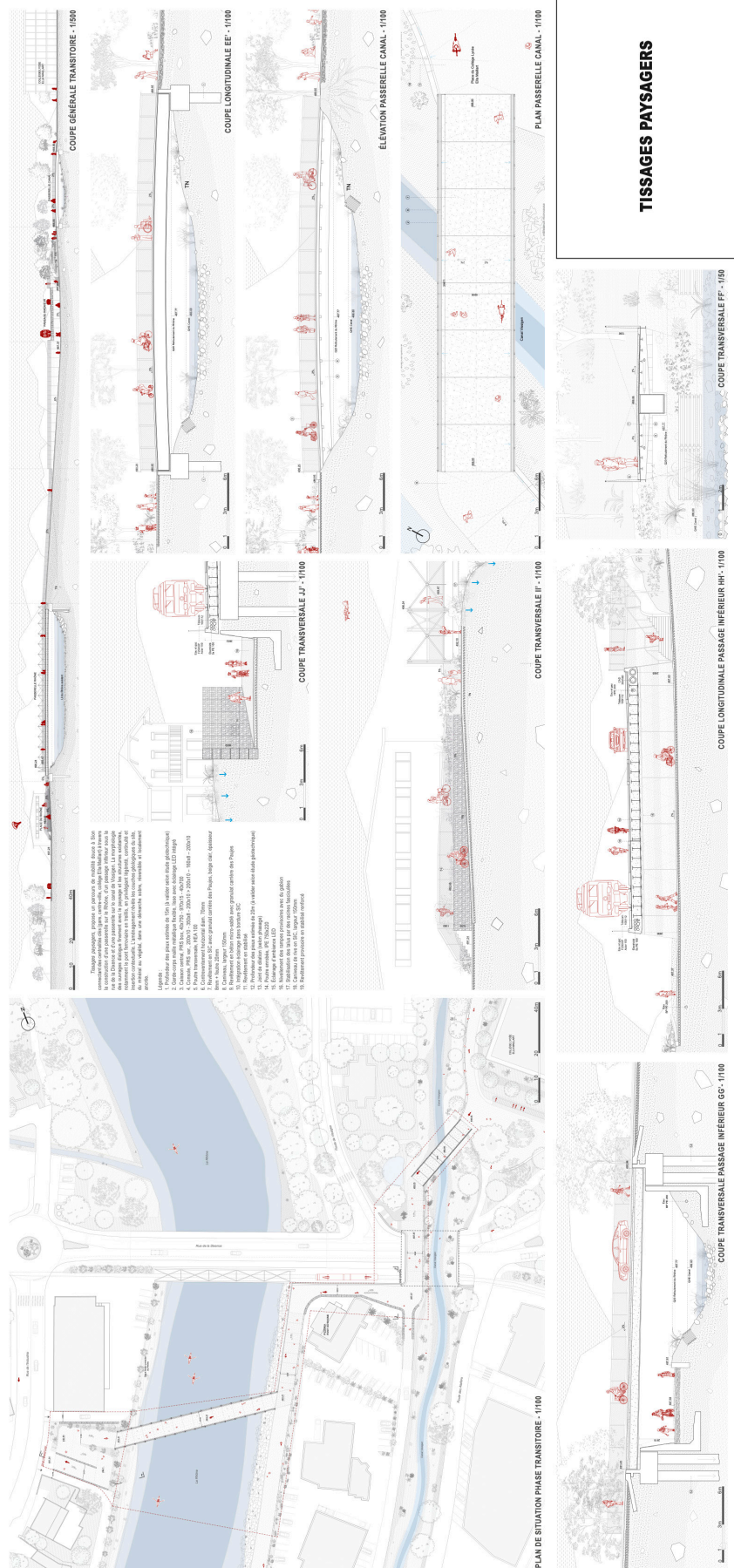
Collaborateurs Amine ElArfaoui, Guillaume Rotival, Saul Tavares, Sofia Gonçalves

AREP SUISSE, LAUSANNE

Collaborateurs Frédéric Marsaudon, Benjamin Porcher, Julie Ferrere, Julien Croitoru, Nicolas Samson

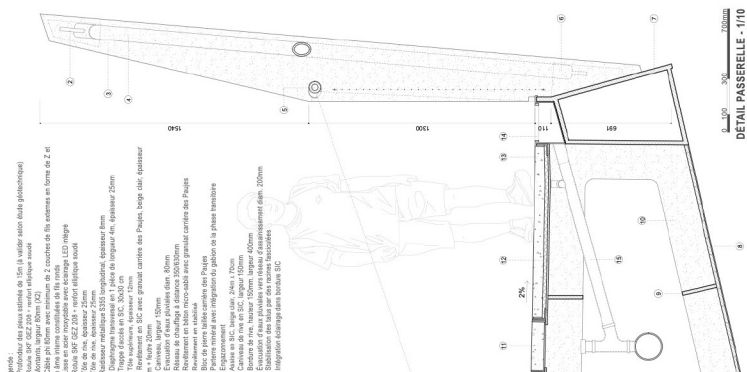
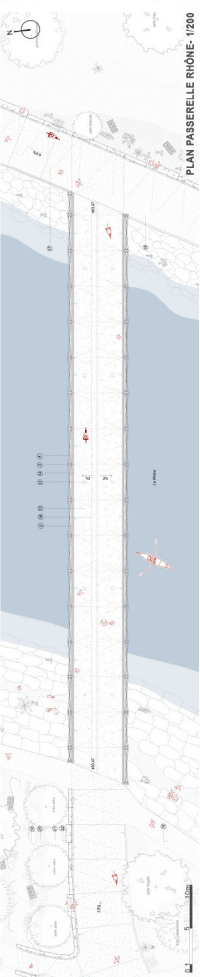
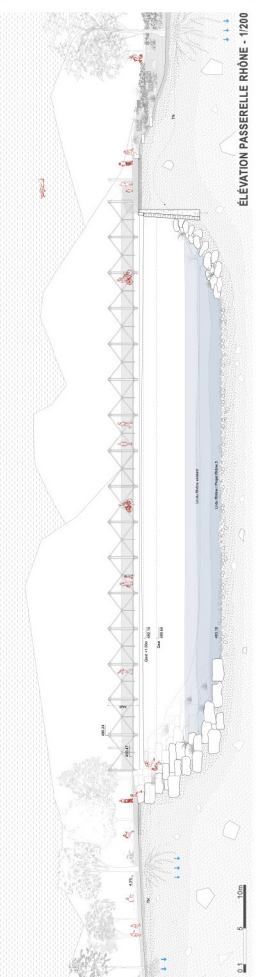
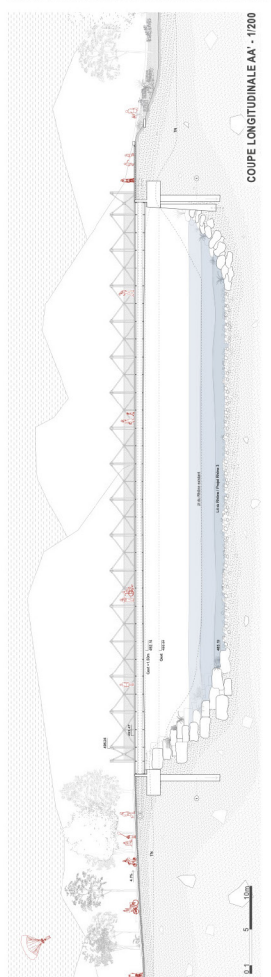
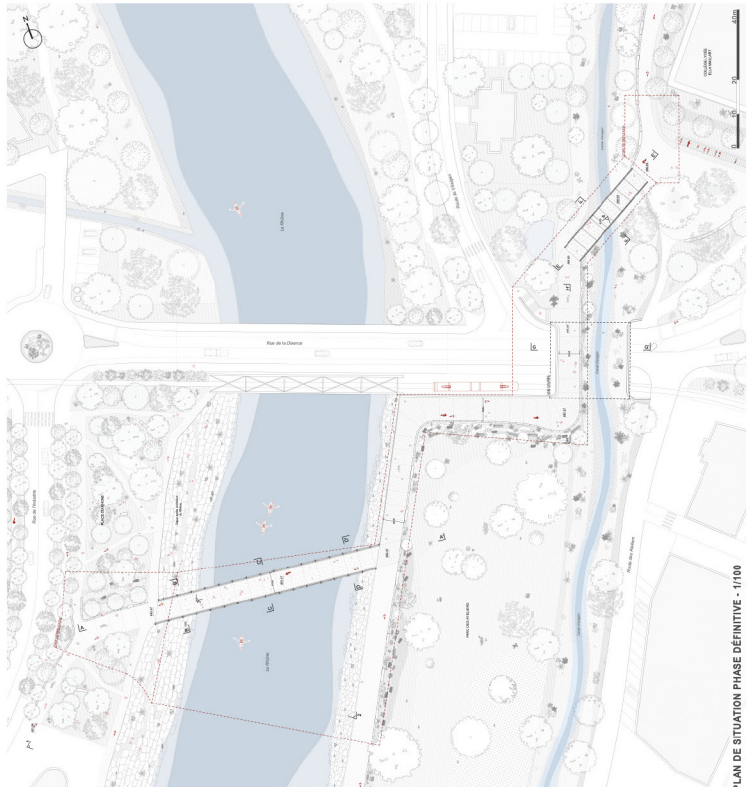
DEMAIN ARCHITECTURE PAYSAGE, LYON, FR

Collaborateurs Diego Romero

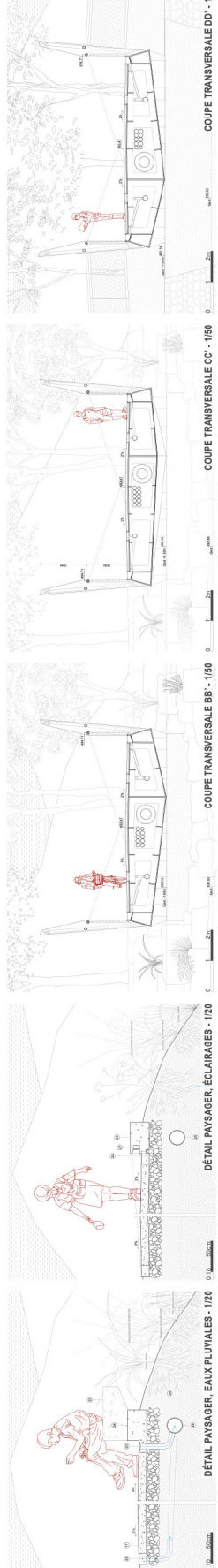


TISSAGES PAYSAGERS

N°17 TISSAGE PAYSAGERE



- Matériaux
1. Profilateur des plates striées de l'axe (à utiliser selon l'axe géométrique)
 2. Miroir (Ø 200x200x100)
 3. Miroir (Ø 200x200x100)
 4. Câble en fibre avec minimum de 2 couleurs de fils selon les formes de 2 et 3
 5. Câble en fibre avec minimum de 2 couleurs de fils selon les formes de 2 et 3
 6. Laine en verre recyclable avec scotch LED intégré
 7. Laine en verre recyclable avec scotch LED intégré
 8. Tôle de zinc, longueur 200cm
 9. Tôle de zinc, longueur 200cm
 10. Dispositif lumineux en 2 plots de largeur 4cm, espacer 20cm
 11. Dispositif lumineux en 2 plots de largeur 4cm, espacer 20cm
 12. Tôle en aluminium, longueur 200cm
 13. Profilateur en Ø16 avec garniture centre des Plats, largeur clair: espacer 20cm
 14. Charnière, largeur 100cm
 15. Charnière, largeur 100cm
 16. Bâches de charpente à distance 100x100cm
 17. Bâches de charpente à distance 100x100cm
 18. Revêtement en cailloux
 19. Bloc de terre (selon centre des Plats) ou à placer dans les Plats
 20. Revêtement en cailloux
 21. Dispositif lumineux en 2 plots de largeur 4cm, espacer 20cm
 22. Dispositif lumineux en 2 plots de largeur 4cm, espacer 20cm
 23. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 24. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 25. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 26. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 27. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 28. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 29. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 30. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 31. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 32. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 33. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 34. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 35. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 36. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 37. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 38. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 39. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 40. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 41. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 42. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 43. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 44. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 45. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 46. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 47. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 48. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 49. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 50. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 51. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 52. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 53. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 54. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 55. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 56. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 57. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 58. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 59. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 60. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 61. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 62. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 63. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 64. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 65. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 66. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 67. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 68. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 69. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 70. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 71. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 72. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 73. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 74. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 75. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 76. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 77. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 78. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 79. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 80. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 81. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 82. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 83. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 84. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 85. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 86. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 87. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 88. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 89. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 90. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 91. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 92. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 93. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 94. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 95. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 96. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 97. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 98. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 99. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm
 100. Câbles de rivet Ø16, largeur 100cm



TISSAGES PAYSAGERS

N°18 DIVERSION

T INGÉNIERIE (GENÈVE) SA, GENÈVE

Collaborateurs Thierry Delémont, Emilie Bellanger, Julien Thiriot

NEY & PARTNERS - BXL SA, BRUXELLES BE

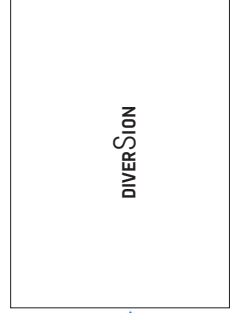
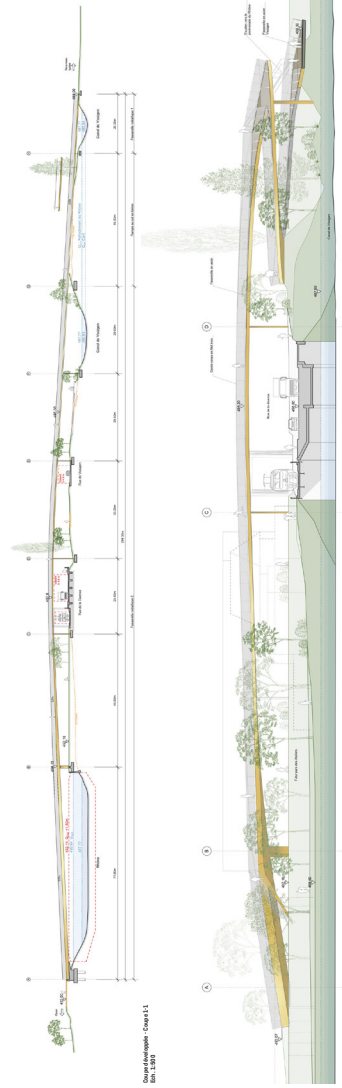
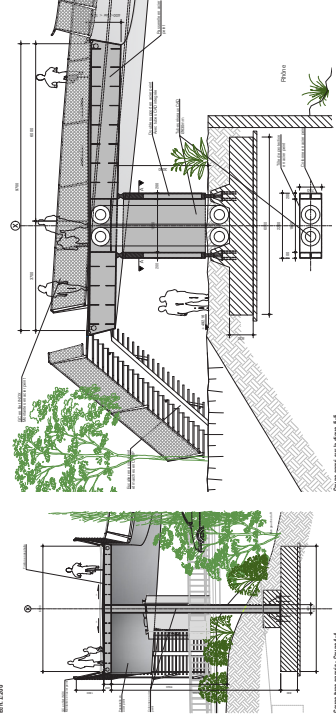
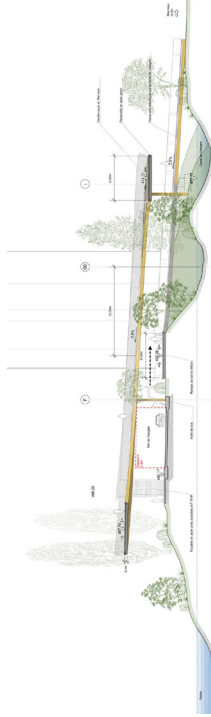
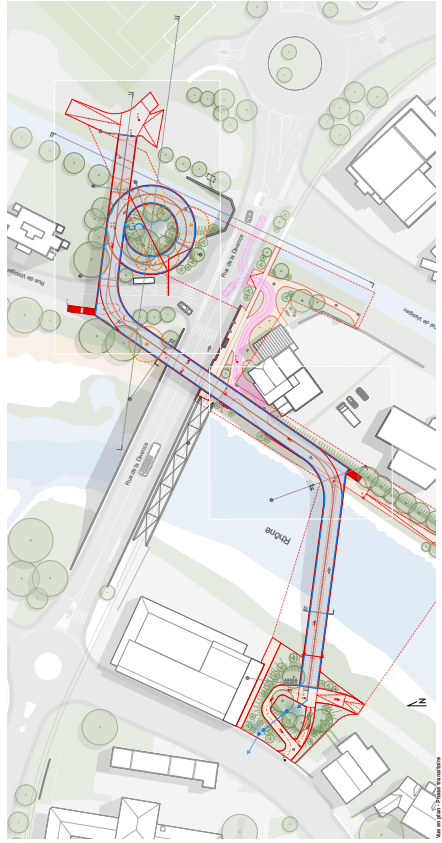
Collaborateurs Laurent Ney, Bertrand Lè, Matthieu Mallié

FORSTER PAYSAGES SA, PRILLY

Collaborateurs Jan Forster, Michele Falco, Simon Cerf-Carpentier

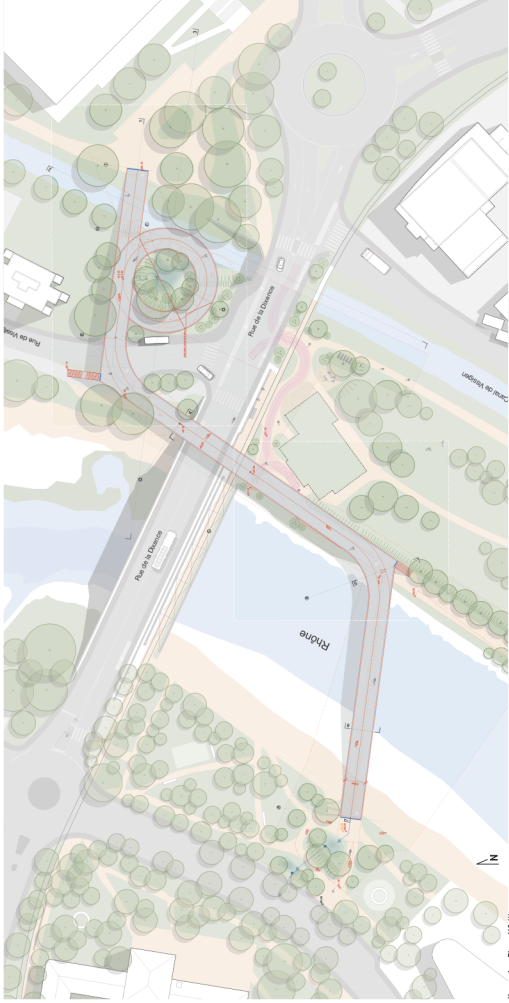
NEY & PARTNERS - ARCHITECTURE SRL, BRUXELLES BE

Collaborateurs Laurent Ney, Andrea Sollazzo, Aline Roger



NOTICE DEScriptive: Ce document est la propriété de l'INGENIERIE (GENÈVE) SA. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de l'INGENIERIE (GENÈVE) SA est formellement interdite. Toute violation de cette interdiction entraîne des poursuites judiciaires. Le présent document est un document de travail et peut être modifié sans préavis.

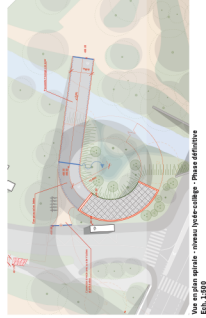
N°18 DIVERSION



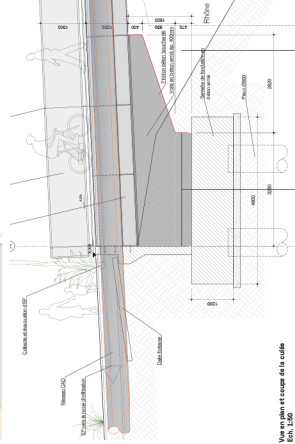
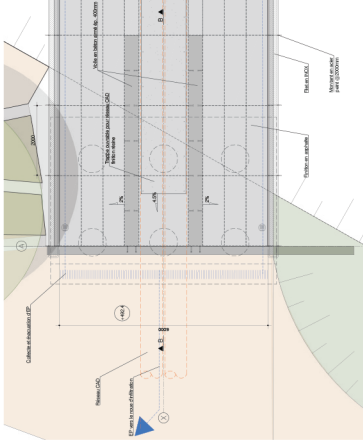
Vue en plan - Phase définitive
Ech. 1:500



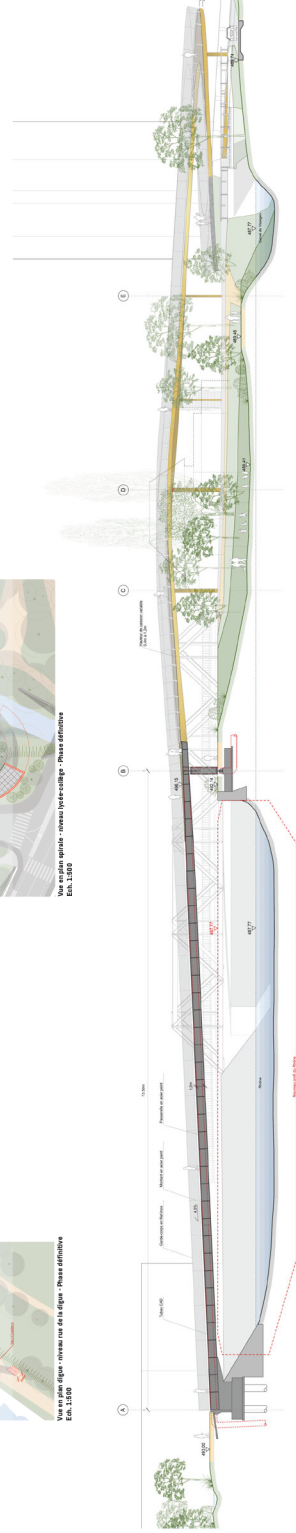
Vue en plan - Phase définitive
Ech. 1:100



Vue en plan - Phase définitive
Ech. 1:100



Vue en coupe de la rive
Ech. 1:100



Coupe longitudinale possible - Coupe P7
Ech. 1:200

Matériaux

- Les matériaux utilisés sont les suivants :
 - Béton : Béton C25/30
 - Mortier : Mortier M20
 - Gravier : Gravier 0/4
 - Sable : Sable 0/0,4
 - Terre : Terre végétale

Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi. Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle.

Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle. Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi.

Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi. Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle.

Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle. Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi.

Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi. Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle.

Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle. Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi.

Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi. Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle.

Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle. Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi.

La Divercion

Le projet de Divercion vise à créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé. L'objectif principal est de créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé. L'objectif principal est de créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé.

Le projet de Divercion vise à créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé. L'objectif principal est de créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé.

Le projet de Divercion vise à créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé. L'objectif principal est de créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé.

Le projet de Divercion vise à créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé. L'objectif principal est de créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé.

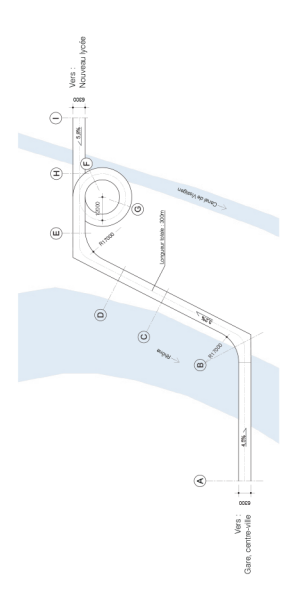
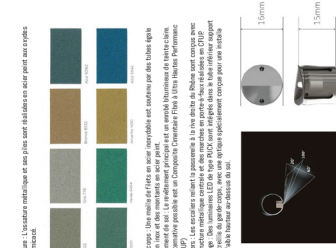
Conclusions

Après avoir examiné les différents aspects du projet, nous concluons que la Divercion est un projet ambitieux et innovant. Elle offre de nombreuses opportunités pour améliorer la qualité de vie des habitants et créer un espace public de qualité.

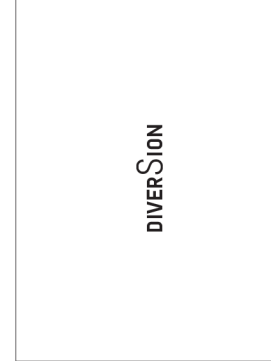
Après avoir examiné les différents aspects du projet, nous concluons que la Divercion est un projet ambitieux et innovant. Elle offre de nombreuses opportunités pour améliorer la qualité de vie des habitants et créer un espace public de qualité.

Après avoir examiné les différents aspects du projet, nous concluons que la Divercion est un projet ambitieux et innovant. Elle offre de nombreuses opportunités pour améliorer la qualité de vie des habitants et créer un espace public de qualité.

Après avoir examiné les différents aspects du projet, nous concluons que la Divercion est un projet ambitieux et innovant. Elle offre de nombreuses opportunités pour améliorer la qualité de vie des habitants et créer un espace public de qualité.



Vue en plan - Phase définitive
Ech. 1:500



Le projet de Divercion vise à créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé. L'objectif principal est de créer un espace public de qualité, offrant un cadre de vie agréable et sécurisé.

Conclusions

Après avoir examiné les différents aspects du projet, nous concluons que la Divercion est un projet ambitieux et innovant. Elle offre de nombreuses opportunités pour améliorer la qualité de vie des habitants et créer un espace public de qualité.

Matériaux

- Les matériaux utilisés sont les suivants :
 - Béton : Béton C25/30
 - Mortier : Mortier M20
 - Gravier : Gravier 0/4
 - Sable : Sable 0/0,4
 - Terre : Terre végétale

Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi. Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle.

Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle. Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi.

Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi. Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle.

Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle. Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi.

Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi. Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle.

Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle. Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi.

Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi. Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle.

Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle. Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi.

Les structures en béton sont réalisées en béton prêt à l'emploi. Les structures en maçonnerie sont réalisées en maçonnerie traditionnelle.

Contact

CANTON DU VALAIS

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Service de la mobilité

Rue des Creusets 5, 1950 Sion
027 606 34 00 – SDM@admin.vs.ch

Impressum

Édition : Service de la mobilité de l'État du Valais
Conception / Gestion de projet : LR communication
Graphisme : invisu-design.com / LR communication
Impression : Design Copy



*Ce document est disponible en téléchargement
PDF sur le site internet du Service de la mobilité
de l'Etat du Valais.*