



CONCOURS DE PROJETS  
EN PROCEDURE SUR INVITATION  
POUR LA CONSTRUCTION  
D'UNE NOUVELLE CASERNE POUR LE SERVICE DU FEU  
DES COMMUNES DE MONTHEY & COLLOMBEY-MURAZ

RAPPORT DU JURY  
JUN 2018

## **ORGANISATEUR ET MAITRE DE L'OUVRAGE**

L'organisateur et Maître de l'ouvrage est composé des deux communes : Monthey et Collombey-Muraz.

## **SITUATION ACTUELLE**

Les services du feu de la ville de Monthey & environs et de Collombey-Muraz sont composés de 135 sapeurs-pompiers de milice. Les pompiers de milice sont des personnes qui ne vivent pas en caserne et qui ont un travail hors service du feu.

Des cours communaux sont organisés le soir de 18:00 à 21:00. Des cours sont aussi organisés en journée 3 à 4 fois par année. Des cours cantonaux pouvant accueillir 100 participants sont organisés sur 2 à 3 jours en fonction du programme.

Il est à noter que le service du feu de Monthey & environs est un centre de secours incendie appelé CSI-A. Il dessert non seulement le territoire communal et celui des communes de Massongex et Vérossaz mais il renforce aussi les corps de sapeurs-pompiers partant de St-Maurice jusqu'à St-Gingolph, y compris la Vallée d'Illiez.

Lors d'interventions, les sapeurs-pompiers partent de leur travail en fonction de leurs disponibilités et de leurs employeurs pour se rendre au local du feu. Arrivés au local du feu, ils s'équipent selon l'évènement et se rendent sur le lieu d'intervention en fonction de la systématique des départs.

Concernant les alarmes :

- Les services du feu de Monthey & environs et de Collombey-Muraz ont au total environ 280 à 320 alarmes par années (60% sont des alarmes bleues qui demandent un effectif de 4 personnes, 10% sont des alarmes jaunes qui demandent un effectif de 15 personnes et les 30% restant sont des alarmes rouges qui demandent un effectif moyen de 30 personnes).

Diverses tâches sont effectuées en caserne durant la journée, à savoir :

- dispense de cours théoriques et/ou pratiques (ex. : école de feu, formation pour des entreprises) ;
- révision et contrôle des appareils respiratoires (ces derniers doivent être contrôlés après chaque utilisation) ;

- révision et entretien des extincteurs (après chaque utilisation ou au minimum tous les 3 ans) ;
- entretien du parc véhicule et du nombreux matériel (il est à noter que pour l'entretien des véhicules et du matériel y attaché, il faut ouvrir des rideaux latéraux, sortir des tiroirs d'une dimension pouvant aller jusqu'à 1 m). Concernant le matériel stocké sur le toit des véhicules lourds, ce dernier doit pouvoir être accessible soit pour raison d'inventaire, soit pour la remise en place après exercice et/ou intervention ;
- travaux d'atelier (soudure, meulage, etc.)

Activités hors service du feu :

Depuis 2012, la protection civile valaisanne, plus particulièrement la région 6, collabore activement avec le service du feu et ont les synergies suivantes :

- place de travail (bureaux, atelier, entreposage de matériel, etc...) ;
- salle de théorie, salle de travail

## **GENRE DE CONCOURS ET PROCEDURE**

Le présent concours est un concours de projets d'architecture à un degré en procédure sélective selon les articles 3.1b, 3.3 et 7 du règlement SIA 142, édition 2009, d'une procédure sélective selon l'art. 12 alinéa b de l'AIMP du 25 novembre 1994 et 15 mars 2001 adapté le 1 juillet 2010 et l'art. 10 de la Loi concernant l'adhésion du canton du Valais à l'accord intercantonal sur les marchés publics du 8 mai 2003.

## **RECONNAISSANCE DES CONDITIONS DU CONCOURS**

La participation au concours implique pour l'organisateur, le jury et les concurrents, l'acceptation des clauses du présent document, des réponses aux questions, ainsi que des dispositions du règlement SIA 142 édition 2009.

## **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 du 8 mai 2003 concernant l'adhésion du canton du Valais à l'accord intercantonal sur les marchés publics
- Accord intercantonal du 25 novembre 1994 / 15 mars 2001 adapté le 1 juillet 2010 sur les marchés publics (AIMP)
- Ordonnance du 11 juin 2003 sur les marchés publics

## **LANGUE**

La langue officielle de la procédure est le français.

## **PARTICIPANTS**

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

Les partenaires du groupe doivent être établis en Suisse ou dans un pays signataire de l'Accord sur les marchés publics du 15.04.1994 et ne peuvent participer qu'à ce seul groupe, sous peine d'exclusion, de même que les bureaux à plusieurs succursales ne peuvent participer qu'à ce seul groupe. Aucun des membres du groupe ne doit se trouver dans l'une des situations définies par l'article 12.2 du règlement SIA 142.

Les architectes, respectivement les ingénieurs civils, doivent être inscrits sur la liste permanente d'un canton suisse, ou diplômés d'une école d'architecture de niveau universitaire, ou d'une école technique supérieure, ou titulaires d'un titre équivalent d'une école étrangère, ou inscrits au registre suisse A ou B, ou répondant aux exigences de la liste permanente du canton du Valais, fixées par le service social de la protection des travailleurs (tél. : 027/606.74.00 (F) 027/606.74.01 (D)).

Les architectes, respectivement les ingénieurs civils, qui forment une société simple ou une société en nom collectif doivent être associés les uns avec les autres depuis un an au moins. S'ils forment une société à personnalité juridique, celle-ci doit être inscrite au Registre du commerce depuis un an au moins. Dans l'un ou l'autre de ces cas, aucun des architectes, respectivement des ingénieurs civils, de telles sociétés ne doit se trouver dans l'une des situations définies par l'article 12.2 du règlement SIA 142. L'un des architectes, respectivement l'un des ingénieurs civils, au moins doit remplir les conditions de participation.

Les architectes, respectivement les ingénieurs civils, qui ne sont associés que pour un temps déterminé doivent tous remplir les conditions de participation.

Les collaborateurs occasionnels engagés pour le concours doivent remplir les conditions de participation. Leurs noms devront être inscrits sur la fiche d'identification.

Un architecte, respectivement un ingénieur civil, employé, peut participer au concours si son employeur l'y autorise et ne participe pas lui-même au concours comme concurrent, membre du jury ou expert. Le cas échéant, l'autorisation signée de l'employeur devra être remise dans l'enveloppe contenant la fiche d'identification.

Les conditions doivent être remplies à la date de l'inscription. Les architectes, respectivement les ingénieurs civils, porteurs d'un diplôme étranger ou inscrits sur un registre étranger doivent fournir la preuve de l'équivalence de ces qualifications. Le bureau d'ingénieurs Bonvin Partners Sàrl de Sierre, auteur de l'étude de faisabilité, est autorisé à participer au concours, car il met à disposition les documents qu'il a produits pour l'élaboration du présent programme des locaux.

## **JURY**

Le jury est composé des personnes suivantes :

Président :

- Philippe Venetz, Architecte cantonal

Membres non-prof. :

- Yannick Buttet, Président de Collombey-Muraz
- Stéphane Coppey, Président de Monthey
- Jacques Magnin, Chef de l'Office cantonal du Feu

Membres prof. :

- Emilie Chaperon, Architecte de la ville de Monthey
- Blaise Tardin, Architecte Lausanne
- Frank Séverin, Ingénieur Montreux

Suppléants non-prof. :

- Glenn Martignier, Chef sécurité civile Monthey
- Romain Parvex, Remplaçant commandant pompiers Collombey-Muraz

Suppléants prof.:

- Laurent Mayoraz, Architecte SBMA

## REPONSES AUX QUESTIONS

Les réponses aux 22 questions posées ont été envoyées aux concurrents et aux membres du jury le 23 mars 2018.

## EXAMEN PREALABLE

Conformément au règlement SIA 142, tous les projets ont fait l'objet d'un examen portant sur leur conformité avec le règlement du concours. L'examen a été réalisé par le SBMA et les responsables concernés des communes de Monthey et Collombey-Muraz. Il a porté sur les points suivants:

1. Respect du périmètre
2. Règlement de construction (alignement, distances aux limites, feu)
3. Programme des locaux
4. Valeurs statistiques

### Point 1

Tous les projets respectent le périmètre mis à disposition.

### Point 2

Tous les projets respectent les alignements et distances aux limites.

Selon l'article 70 du RCCZ, vu le type de zone "Zone mixte A artisanale et industrielle à aménager" qui renvoie aux dispositions constructives de la "Zone industrielle 1", l'emprise au sol hors terre des bâtiments doit être comprise entre 45% et 60 %.

Aucun des projets rendus n'atteint une emprise au sol de 45%. Par conséquent, quel que soit le projet choisi, une dérogation devra être demandée.

### Point 3

Certains projets apportent quelques interprétations ou modifications au programme des locaux. Elles sont signalées au jury en début de jugement.

Le respect des autres contraintes particulières et du rapport entre les différentes fonctions du programme n'a pas été contrôlé.

### Point 4

Les valeurs qui figurent dans le rapport d'examen préalable sont celles données par les architectes. Les volumes SIA ont été vérifiés pour les projets primés.

## JUGEMENT

Le jury s'est réuni le mardi 12 juin 2018 à la salle des combles du bureau communal de Collombey-Muraz.

Tous les membres, suppléants et experts ont participé aux présentations et analyses des projets.

Après avoir pris connaissance de l'examen préalable et examiné en détail les questions liées au respect des prescriptions officielles, le jury décide d'admettre tous les projets au jugement.

## ANALYSE DU SITE

La parcelle mise à disposition par la commune se situe dans la plaine à l'Est du village de Collombey en zone de construction de type commerciale et artisanale.

Le terrain est horizontal, il est limité au Nord par un bâtiment commercial, à l'Est par la route de Pré-Loup. Il s'ouvre au Sud sur des champs. Par son angle Nord – Ouest, il touche à la route cantonale légèrement au-dessus du niveau de la parcelle. Ouvert dans toutes les directions, il ne présente pas de caractéristiques particulières.

Une des difficultés du concours était d'implanter le volume du bâtiment de manière à gérer la circulation et le stationnement des véhicules privés et d'intervention sur la parcelle ainsi que sa liaison avec la route de Pré-Loup.

## REFLEXION SUR L'ENSEMBLE DES PROJETS

Au cours de son analyse, le jury a pu apprécier les propositions des architectes. Il relève que les 7 projets proposés sont de grande qualité et apportent tous, à des degrés divers, une contribution à la résolution du problème posé.

## CRITERES DE JUGEMENT

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

- pertinence de l'insertion dans le site et qualités des relations établies avec le contexte existant ;
- qualités fonctionnelles, structurelles et spatiales du projet ;
- expression architecturale et adéquation au thème ;
- économie générale du projet

## ANALYSE DE DETAIL DES PROJETS

### 1<sup>er</sup> Tour

Lors du premier tour, le jury a décidé d'éliminer les projets dont l'implantation a été jugée moins intéressante, qui présentaient des difficultés de conception générale, dans leur relation au site, mais aussi dans leur organisation.

Le jury a pu les apprécier et les pondérer en tenant compte des avantages et inconvénients relatifs aux partis proposés ou choisis. Les projets suivants ont été éliminés :

N° 1 Smokey Eyes

N° 2 1 = 2

N° 5 Toi mon Toit

Le jury a ensuite analysé les 4 projets restants avec les critères définis à l'article 1.13 du programme dans leur globalité. Il a analysé en particulier la qualité des circulations, des espaces extérieurs et intérieurs et le fonctionnement général du projet.

## CLASSEMENT ET ATTRIBUTION DES PRIX

Le jury dispose d'une somme globale de Fr. 80'000.-- pour attribuer des prix et des mentions. Il décide de classer les 4 projets restants et de leur attribuer les montants suivants :

Prix	Projet N°	Devise	Montant
1 <sup>er</sup> prix	3	PHENIX	Fr. 25'000. --
2 <sup>e</sup> prix	6	ASAP	Fr. 16'000. --
3 <sup>e</sup> prix	4	SOLEIL ROUGE	Fr. 14'000. --
4 <sup>e</sup> prix	7	NAGA + HABANERO	Fr. 10'000. --

A titre de reconnaissance pour le travail effectué, le jury décide également d'attribuer une indemnité de Fr. 5'000. -- aux trois bureaux non classés.

## CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU JURY

Au terme du jugement, le jury a tenu à souligner l'effort des concurrents dans la recherche de réponses aux problèmes posés.

La qualité et la diversité des propositions présentées ont mis en évidence la difficulté des choix à effectuer par les architectes en termes d'implantation, de volumétrie, de mise en place des circulations, de manière à proposer une mise en forme cohérente et harmonieuse du programme.

A l'unanimité, le jury propose au maître de l'ouvrage de confier à l'auteur du projet **n° 3 " PHENIX "**, la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Ce projet, par son attitude dans le site et sa mise en forme du programme, répond globalement aux objectifs et aux exigences formulés par le maître d'ouvrage.

Le mandat attribué au lauréat correspond à l'ensemble des prestations d'architecte définies à l'article 3 du règlement SIA 102, édition 2003, ainsi qu'aux prestations d'ingénieur civil nécessaires à la réalisation de l'ouvrage.

Le jury remercie l'ensemble des concurrents pour leur contribution à la découverte de solutions.

## EXPOSITION

Le vernissage officiel de l'exposition aura lieu **le jeudi 21 juin à 17h30, à la salle des combles de la maison de commune de Collombey-Muraz.**

Les projets resteront ensuite exposés du vendredi 22 juin au mercredi 4 juillet 2018 sauf les samedis et dimanches de 16h00 à 19h00 à la salle des combles de la maison de commune de Collombey Muraz.

**APPROBATION DU RAPPORT DU JURY**

Arrivé au terme de ses délibérations, le jury, à l'unanimité  
décide d'attribuer le premier prix, .....  
au projet n° 3 " Phoenix " .....  
et de proposer ce projet pour la poursuite des études en vue de sa  
réalisation.

Collombey - Muraz, le 12 juin 2018

Philippe Venetz



Yannick Buttet



Stéphane Coppey



Jacques Magnin



Emilie chaperon



Blaise Tardin



Franck Séverin



Glenn Martignier

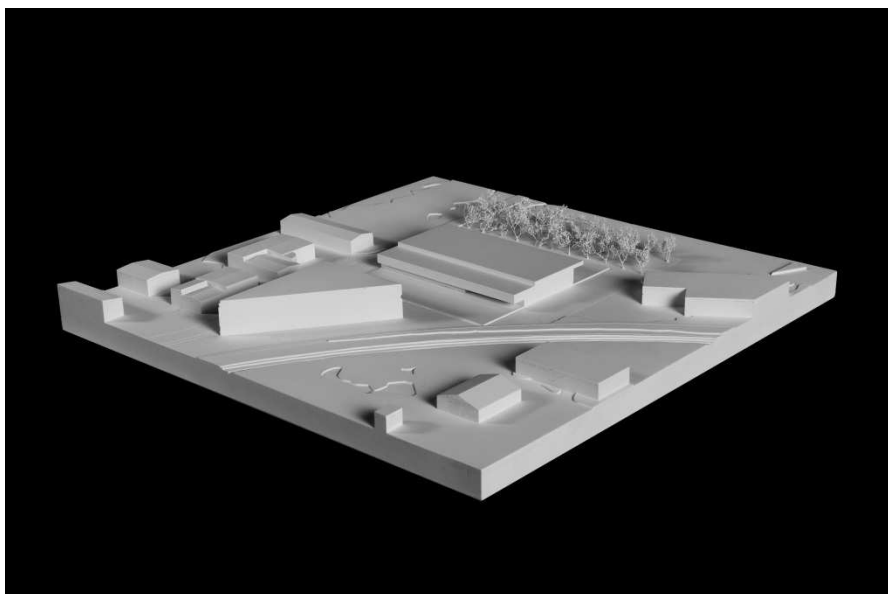
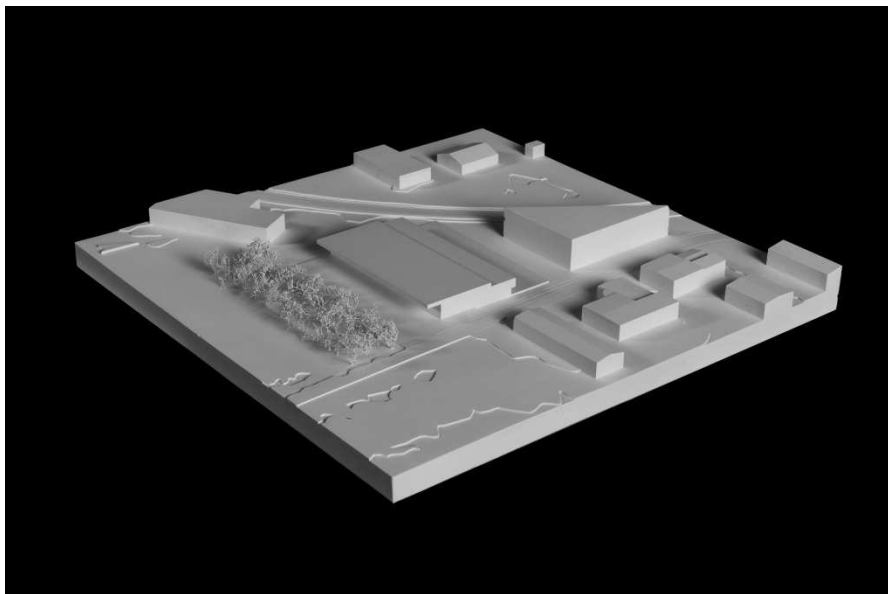


Romain Parvex



Laurent Mayoraz





**1<sup>er</sup> prix : N° 3 PHENIX Fr. 25'000. --**

**Auteurs : Savioz Fabrizzi  
Architectes  
Sion**

**Alpatec SA  
Ingénieurs  
Martigny**

**Collaborateurs :**

Laurent Savioz  
Claude Fabrizzi  
Barbora Pisanova  
Florence Revaz  
Lionel Ballmer  
Christian Lamon  
Loïc Nellen  
Etienne Gilloz  
Nathan Jollien  
Arnaud Jacq  
Cindy Fabrizzi

Alain Hugo  
Pierre Boisset  
André-Michel Fort  
Jacques Formaz  
Frédéric Formaz  
Vitor Saraiva  
Noé Brülhart  
Gabriel Morais  
Michel Kurmann  
Bruno Ribeiro  
Antonio Pimenta

Le projet propose un volume simple et compact, orienté Nord-Sud, avec le parking situé côté route cantonale et un mail d'arbres côté zone agricole.

Positionné précisément sur l'alignement côté route de Pré-Loup, il permet de dégager une surface de terrain au Sud agrémentée par des plantations pouvant servir à protéger l'équipement du vent dominant et à former la transition avec la zone agricole.

Le fait de ne pas utiliser l'entier du périmètre pour la mise en place du programme constitue, à long terme, une réserve de constructibilité stratégiquement intéressante.

La volumétrie marque une légère différenciation de hauteur entre la partie halle et la partie vestiaires - salles de cours - bureaux. Le décalage des espaces ainsi obtenu (outre l'optimisation des volumes) permet de proposer un apport de lumière naturelle par un éclairage en 2<sup>ème</sup> jour, judicieux du fait de la profondeur de la halle.

Le Jury relève la fonctionnalité et l'efficacité générale de la proposition qui comprend la halle des véhicules côté Sud, juxtaposée à deux niveaux de services côté Nord.

La profondeur de la travée au Nord, qui convient bien aux grands espaces comme salle de cours ou réfectoire, impose pratiquement d'organiser les bureaux en « *open space* », avec un complément de lumière zénithale.

La cohérence et la fonctionnalité des locaux sont bonnes, le positionnement de la piste de gaz au 1<sup>er</sup> étage n'est pas idéal.

La construction de la toiture en dalles mixtes acier-béton présente une masse dont la pertinence devra être étudiée plus en avant en regard des sollicitations sismiques. La rupture de niveau entre le toit du hangar et celui des locaux de service doit être résolue par une stabilisation indépendante de chacune des deux toitures ou par un système de contreventements disposé dans la retombée entre celles-ci.

La stabilisation transversale de l'ensemble de la construction ne pose aucun problème grâce aux deux refends en béton occupant l'entier des deux façades est et ouest. Dans le sens longitudinal, le maintien de la toiture du hangar par les deux murs longitudinaux de la zone nettoyage / contrôle / séchage semble assuré. La retenue de la toiture de la zone de vestiaires et bureaux par la seule cage d'ascenseur semble un peu juste et devra faire l'objet d'une attention particulière lors du développement du projet.

La protection incendie des structures verticales prévues en acier devra également être étudiée.

Les flux de circulations sont bien organisés avec une séparation claire des espaces pour les véhicules privés et les véhicules de service. La différenciation du parcage privé en 2 secteurs complémentaires est appréciée par le Jury, mais des vérifications dimensionnelles seraient probablement nécessaires.

Le traitement des façades est de qualité. La différenciation claire des matériaux proposés pour les pignons par rapport aux façades principales renforce la frontalité du bâtiment.

Les ouvertures sont bien dimensionnées et augurent d'une bonne protection UV pour le matériel et pour éviter les risques de surchauffe en été.

Le projet, nettement inférieur à la moyenne des surfaces et cubes des projets présentés, est même le plus efficace pour ce qui concerne le volume, la surface brute de planchers et la surface de toitures.

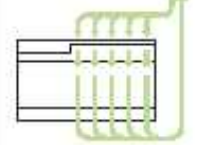


spécifier

Le nouveau ussara est une structure de type... (text continues describing the project goals and context)

Le projet est une structure de type... (text continues describing the project goals and context)

plan de site



profil

Le profil de la nouvelle ussara est... (text describes the building's profile and its relationship to the site)



analyser

Le projet est une structure de type... (text describes the building's profile and its relationship to the site)

Le projet est une structure de type... (text describes the building's profile and its relationship to the site)

profil section

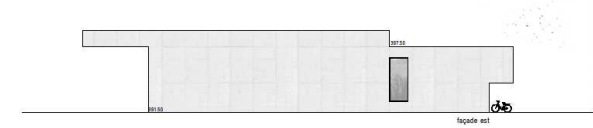
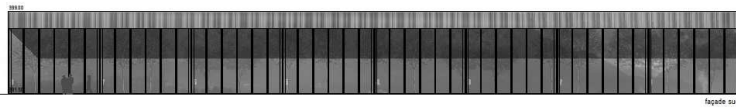
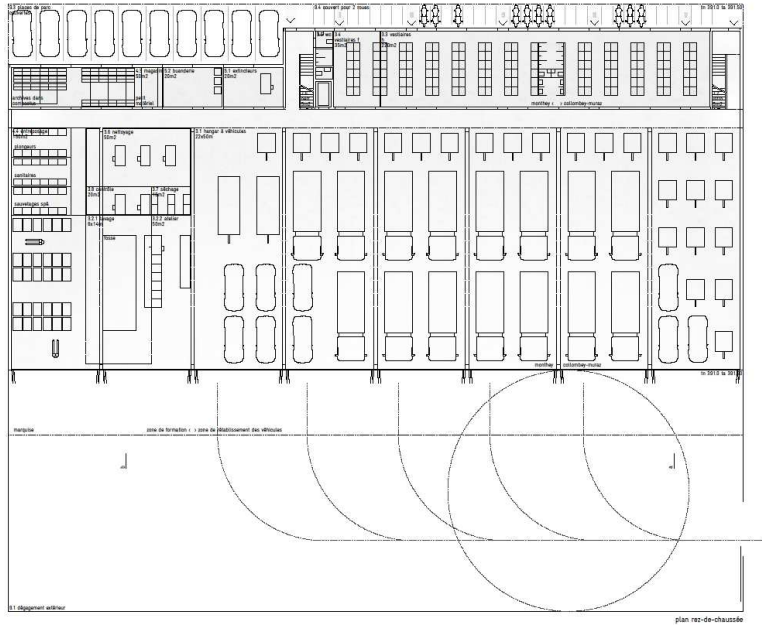


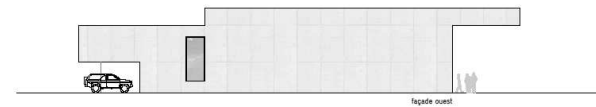
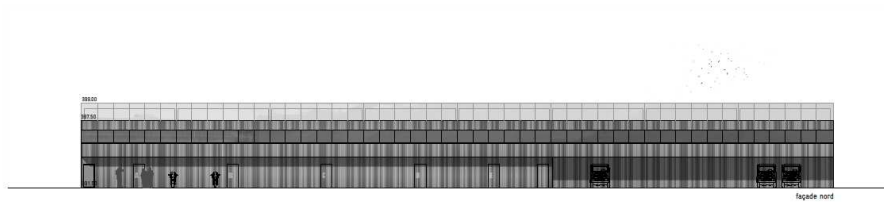
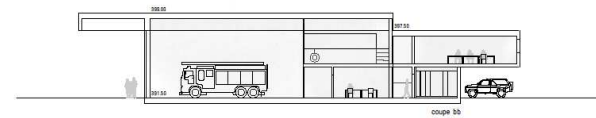
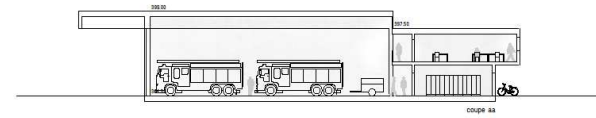
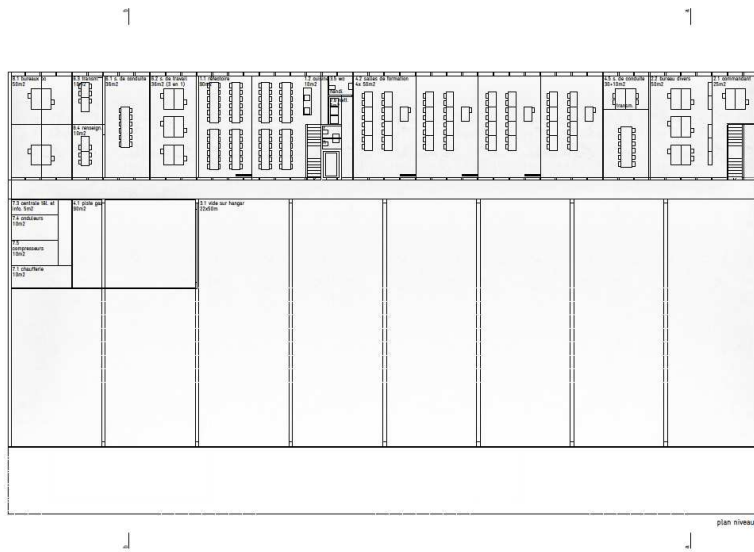
coupe

Le projet est une structure de type... (text describes the building's profile and its relationship to the site)

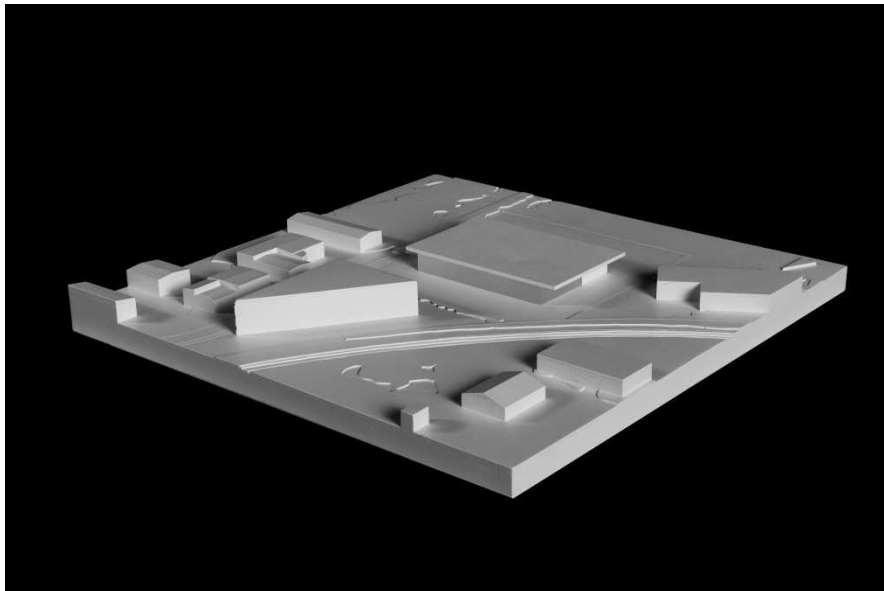
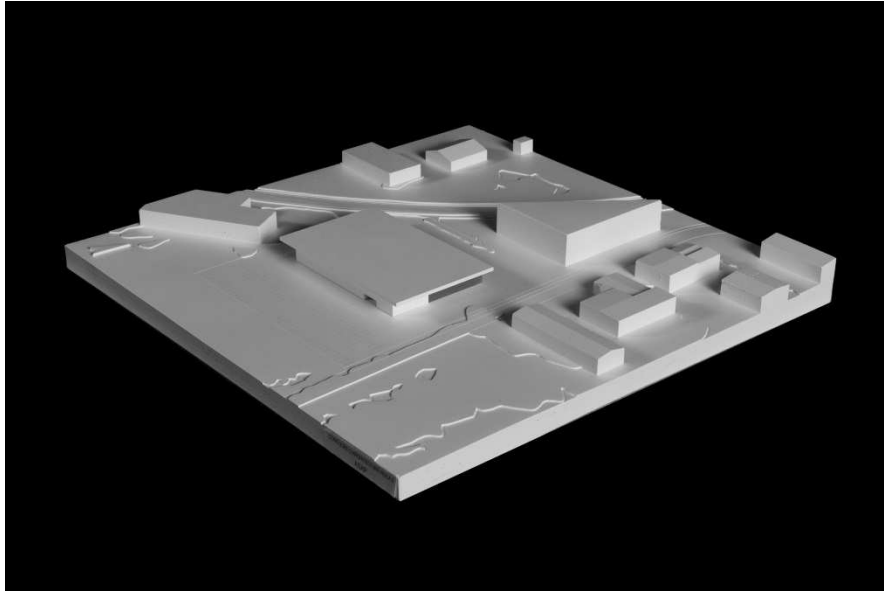
Le projet est une structure de type... (text describes the building's profile and its relationship to the site)











**2<sup>ème</sup> prix : N° 6**

**ASAP**

**Fr. 16'000. --**

**Auteurs :** Jordan et Comamala  
Architectes  
Delémont

Sollertia  
Ingénieurs  
Monthey

**Collaborateurs :**

Joel Alliman  
Ricardo Teixeira  
Malou Menozzi  
Toufiq Ismail-Meyer  
Frédéric Jordan  
Diego Comamala

Lionel Brochellaz  
Fabien Tordeur

Le volume de deux étages s'implante sur l'alignement de la route de Pré-Loup, ce qui lui confère une bonne assise dans le tissu urbain existant, notamment avec le bâtiment sis au Nord. Le bâtiment orienté Nord-Sud crée une séparation claire et efficace entre la zone de manœuvre et le stationnement des véhicules.

La concentration du programme de service au Sud offre une grande fonctionnalité et libère un vaste espace flexible et ouvert pour la halle destinée aux véhicules d'urgence. Le jury a particulièrement apprécié la possibilité offerte de sortir de cette halle par trois côtés, facilitant ainsi les manœuvres nécessaires à son fonctionnement.

L'utilisation de lumière zénithale permet de palier efficacement à l'importante profondeur du volume de service. Il est constaté toutefois que certains espaces, comme le hall d'entrée, sont surdimensionnés, avec comme conséquence une augmentation du volume bâti.

Même si la transparence de la halle est séduisante, elle pose certaines questions liées notamment aux coûts de construction et d'entretien, mais aussi à la durabilité des équipements soumis à la lumière directe.

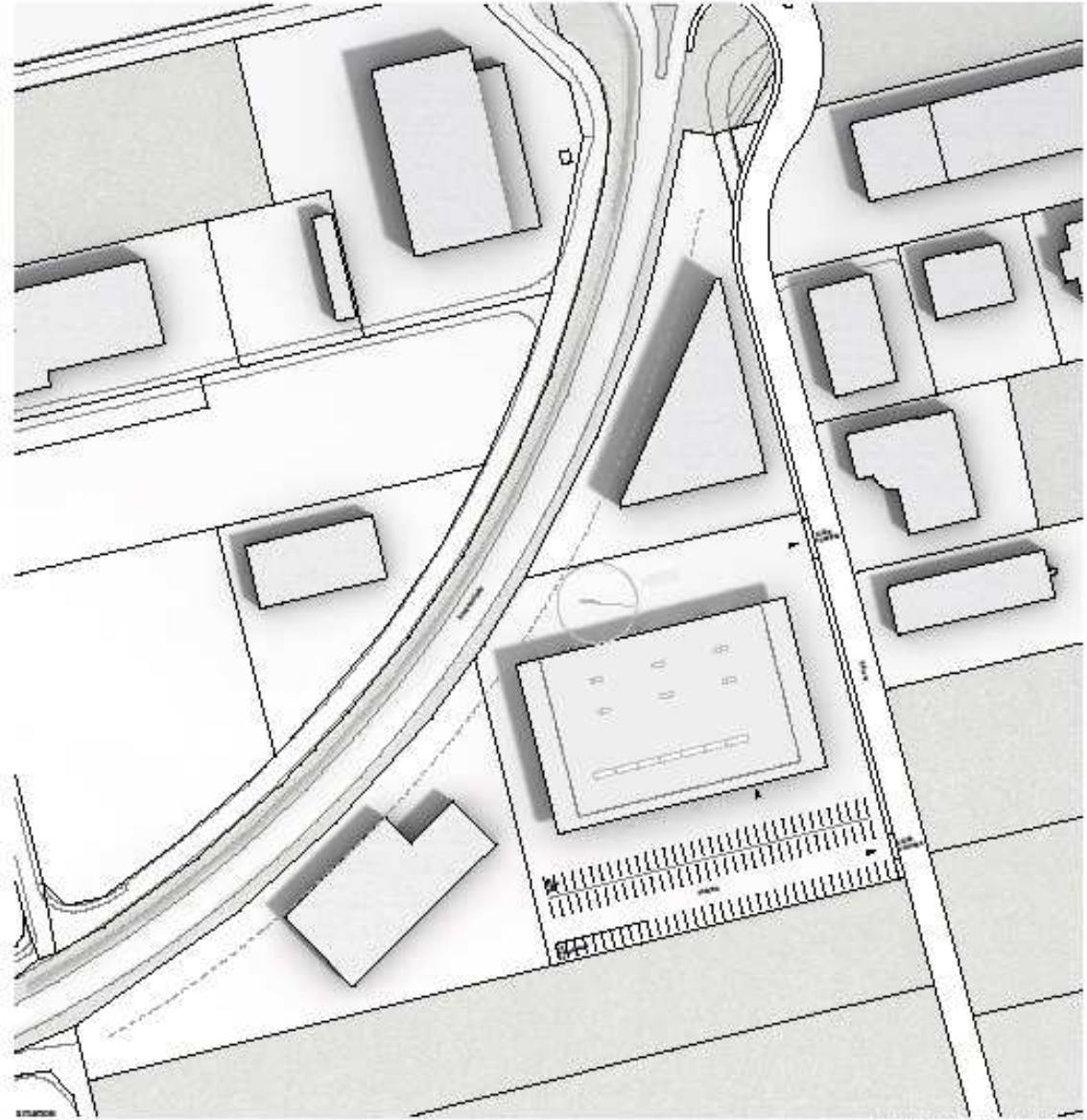
La présence de couverts sur trois côtés permet de dégager d'importantes surfaces protégées tout en permettant la circulation des véhicules tout autour de la halle. Le jury regrette toutefois que le couvert destiné aux véhicules individuels n'ait pas été intégré au bâtiment principal et qu'aucun aménagement paysager n'ait été proposé.

Il manque un 2<sup>ème</sup> accès de sortie de secours pour des locaux qui peuvent être occupés par plus de 100 personnes. Le fait de devoir passer à l'intérieur de la halle pour rentrer dans les vestiaires et la répartition des salles au 1<sup>er</sup> étage sont des inconvénients.

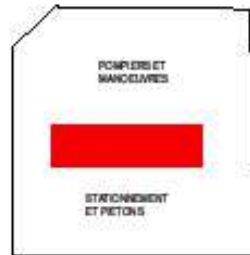
La dalle mixte de 14 cm proposée pour la toiture représente une masse d'environ 1'000 tonnes dont on peut se demander si les avantages qu'elle procure en termes

de flexion (et de confort thermique) compensent les importantes sollicitations horizontales qu'une action sismique pourra engendrer. Les refends longitudinaux sont toutefois placés au meilleur endroit possible et les refends transversaux semblent suffisants pour reprendre les effets de torsion.

Le volume du projet est supérieur à la moyenne, les surfaces de plancher et de toiture dans la moyenne et la surface des façades légèrement inférieure.

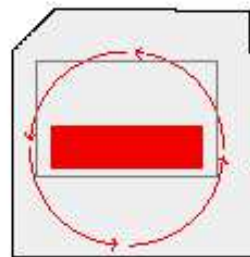


1. **POUR LES ESPACES DE STATIONNEMENT ET DE PIÉTONS**  
 Le plan de l'espace de stationnement et de piétons est défini par les limites de l'espace de stationnement et de piétons. Les limites de l'espace de stationnement et de piétons sont définies par les limites de l'espace de stationnement et de piétons. Les limites de l'espace de stationnement et de piétons sont définies par les limites de l'espace de stationnement et de piétons.



ESPACES DE STATIONNEMENT

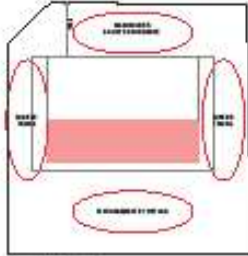
2. **POUR LES ESPACES DE STATIONNEMENT ET DE PIÉTONS**  
 Le plan de l'espace de stationnement et de piétons est défini par les limites de l'espace de stationnement et de piétons. Les limites de l'espace de stationnement et de piétons sont définies par les limites de l'espace de stationnement et de piétons. Les limites de l'espace de stationnement et de piétons sont définies par les limites de l'espace de stationnement et de piétons.



ESPACES DE STATIONNEMENT

**Des descripteurs de la structure :**

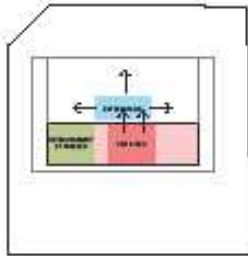
Le bâtiment est conçu à l'échelle de la ville et est conçu pour être un élément de la ville et non un objet isolé. Il est conçu pour être un élément de la ville et non un objet isolé. Il est conçu pour être un élément de la ville et non un objet isolé.



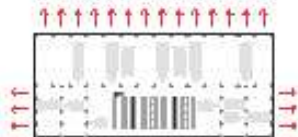
DESIGN DE LA STRUCTURE

**Le bâtiment est conçu à l'échelle de la ville et est conçu pour être un élément de la ville et non un objet isolé.**

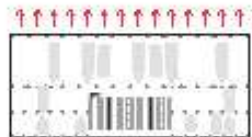
Le bâtiment est conçu à l'échelle de la ville et est conçu pour être un élément de la ville et non un objet isolé. Il est conçu pour être un élément de la ville et non un objet isolé. Il est conçu pour être un élément de la ville et non un objet isolé.



DESIGN DE LA STRUCTURE

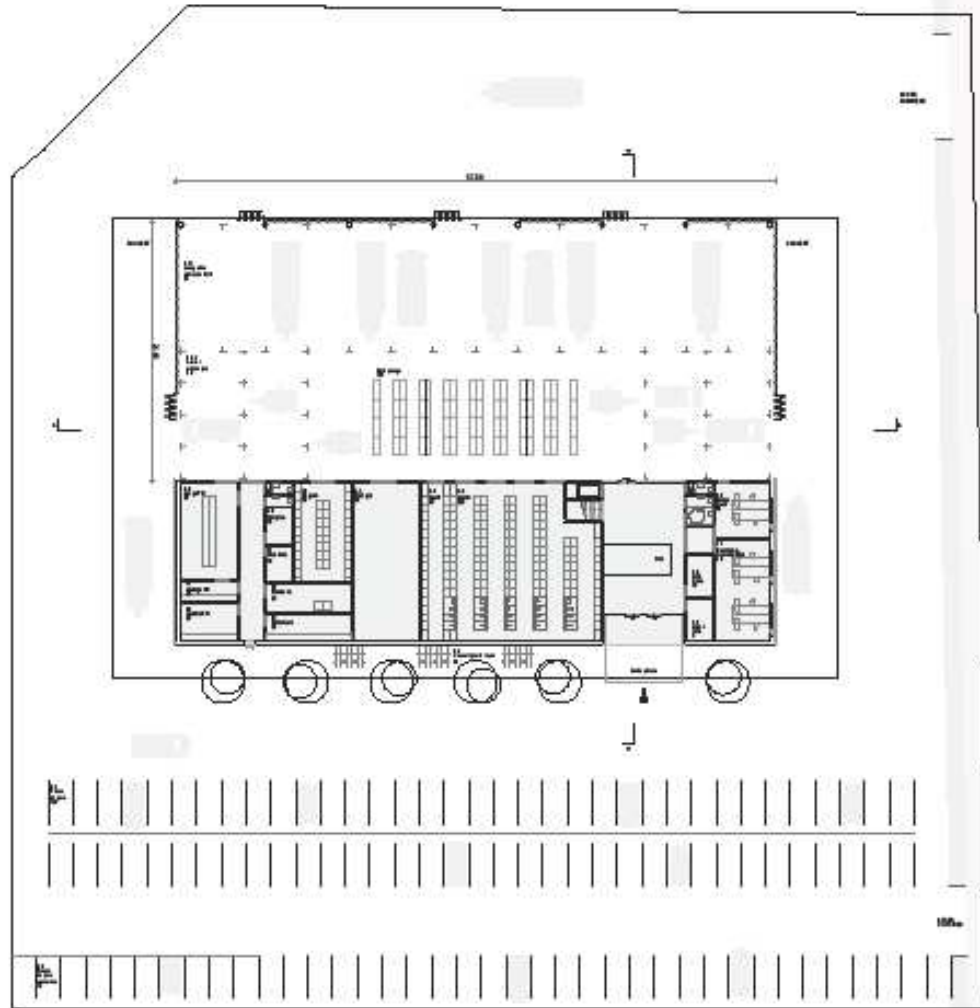


DESIGN DE LA STRUCTURE



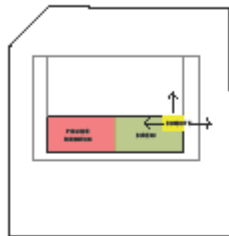
DESIGN DE LA STRUCTURE

DESIGN DE LA STRUCTURE

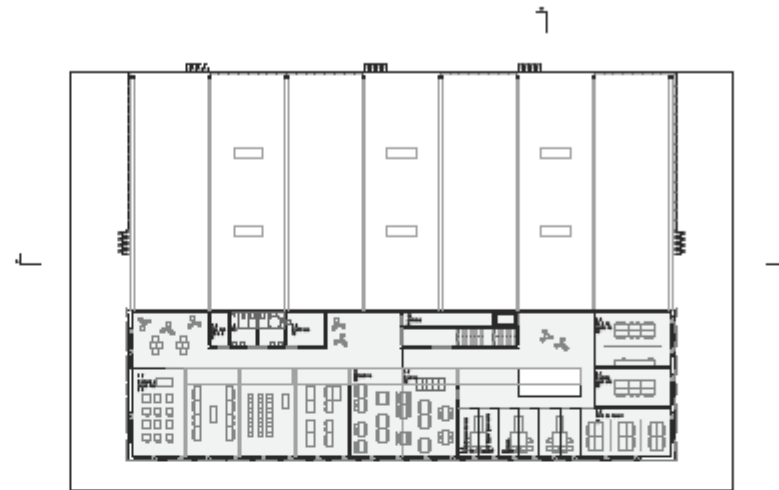


DESIGN DE LA STRUCTURE

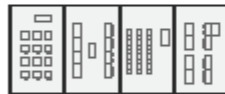




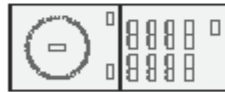
ORIENTATION STUDY



FLOOR 1/00



FRONT VIEW 01

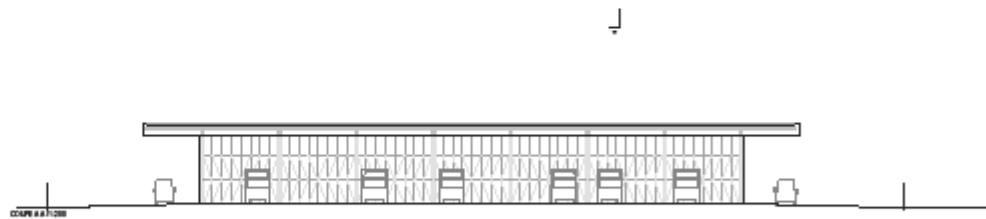


FRONT VIEW 02

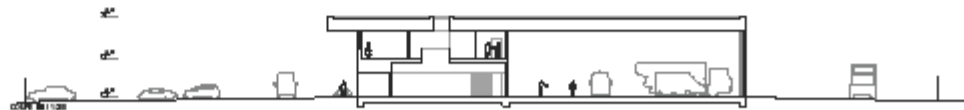


FRONT VIEW 03

WALLS OF CRITICAL LIVING ROOM ARE AT FLOOR 0 / 000



SIDE VIEW 01

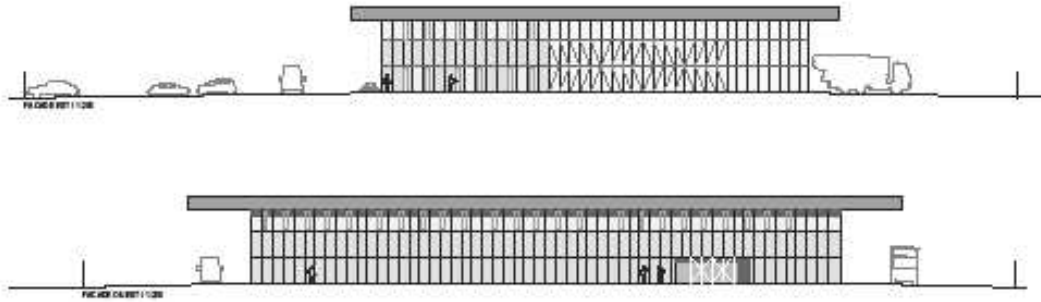


SIDE VIEW 02

**Indicazioni per il cliente**

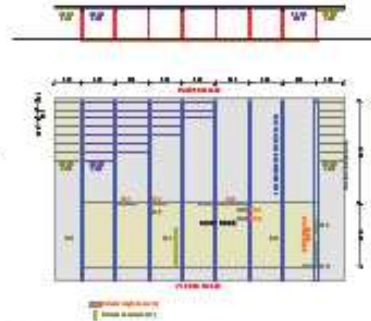
Il cliente è tenuto a informare il progettista, prima della stipula del contratto, di tutti i particolari relativi all'uso che sarà fatto dell'edificio, in modo da poter progettare l'edificio in modo da poterlo utilizzare in modo adeguato e sicuro.

Il cliente è tenuto a informare il progettista, prima della stipula del contratto, di tutti i particolari relativi all'uso che sarà fatto dell'edificio, in modo da poter progettare l'edificio in modo da poterlo utilizzare in modo adeguato e sicuro.



1 2 3 4

**CONTOPI STRADA**

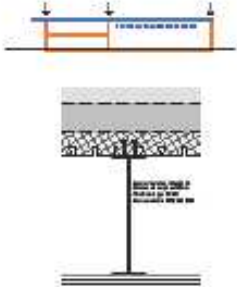


**NOTE**

1. Per la realizzazione dell'edificio, il cliente deve fornire al progettista, prima della stipula del contratto, tutti i particolari relativi all'uso che sarà fatto dell'edificio, in modo da poter progettare l'edificio in modo da poterlo utilizzare in modo adeguato e sicuro.

2. Il cliente è tenuto a informare il progettista, prima della stipula del contratto, di tutti i particolari relativi all'uso che sarà fatto dell'edificio, in modo da poter progettare l'edificio in modo da poterlo utilizzare in modo adeguato e sicuro.

3. Il cliente è tenuto a informare il progettista, prima della stipula del contratto, di tutti i particolari relativi all'uso che sarà fatto dell'edificio, in modo da poter progettare l'edificio in modo da poterlo utilizzare in modo adeguato e sicuro.



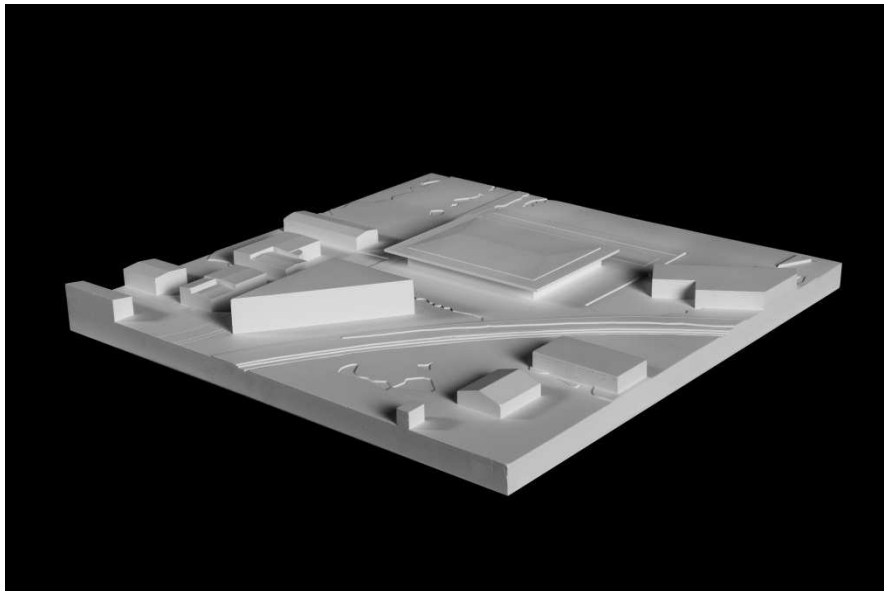
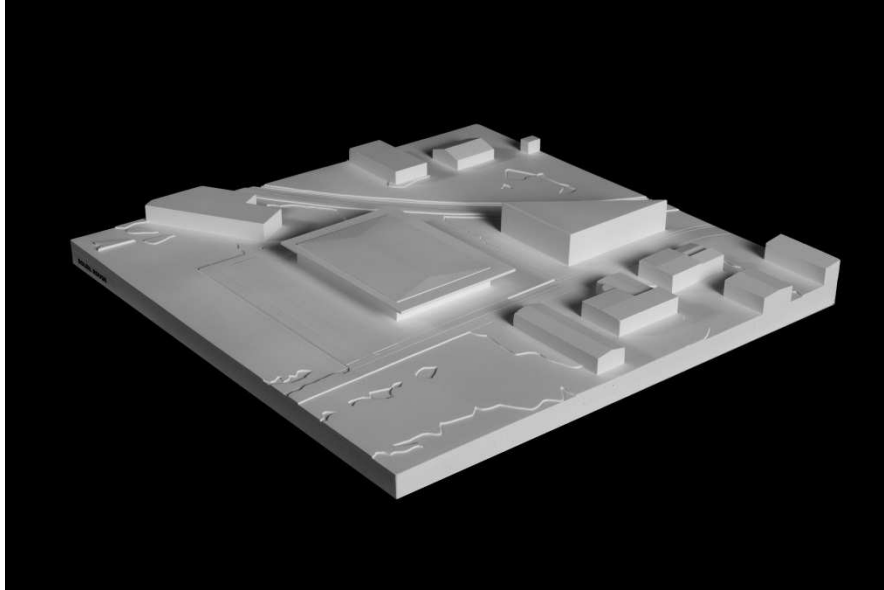
**NOTE**

1. Per la realizzazione dell'edificio, il cliente deve fornire al progettista, prima della stipula del contratto, tutti i particolari relativi all'uso che sarà fatto dell'edificio, in modo da poter progettare l'edificio in modo da poterlo utilizzare in modo adeguato e sicuro.

2. Il cliente è tenuto a informare il progettista, prima della stipula del contratto, di tutti i particolari relativi all'uso che sarà fatto dell'edificio, in modo da poter progettare l'edificio in modo da poterlo utilizzare in modo adeguato e sicuro.

3. Il cliente è tenuto a informare il progettista, prima della stipula del contratto, di tutti i particolari relativi all'uso che sarà fatto dell'edificio, in modo da poter progettare l'edificio in modo da poterlo utilizzare in modo adeguato e sicuro.

CONTOPI STRADA - 1/200



**3<sup>ème</sup> prix : N° 4 SOLEIL ROUGE Fr. 14'000. --**

**Auteurs :** Bonnard Woeffray Kurmann Cretton  
Architectes Ingénieurs  
Monthey Monthey

**Collaborateurs :**

Pierre Nebel Roberto Peruzzi  
Grerory d'Antonio Alexandre Schmid  
David Vanlierde

Le projet prend la forme d'un vaste parallépipède s'implantant sur l'alignement de la future route de Pré-Loup. La zone de manœuvre des camions est installée au Nord, tandis que le parking véhicules se développe au Sud.

Une vaste toiture couvre un bâtiment largement vitré, qui rayonne sur trois côtés. De généreux auvents permettent de dégager des zones de travail extérieures ou de stationnement abrités des éléments.

Les flux de circulation externes sont bien organisés, avec une séparation claire des fonctions. En outre, l'utilisation des auvents pour couvrir notamment les accès et le stationnement est convaincante.

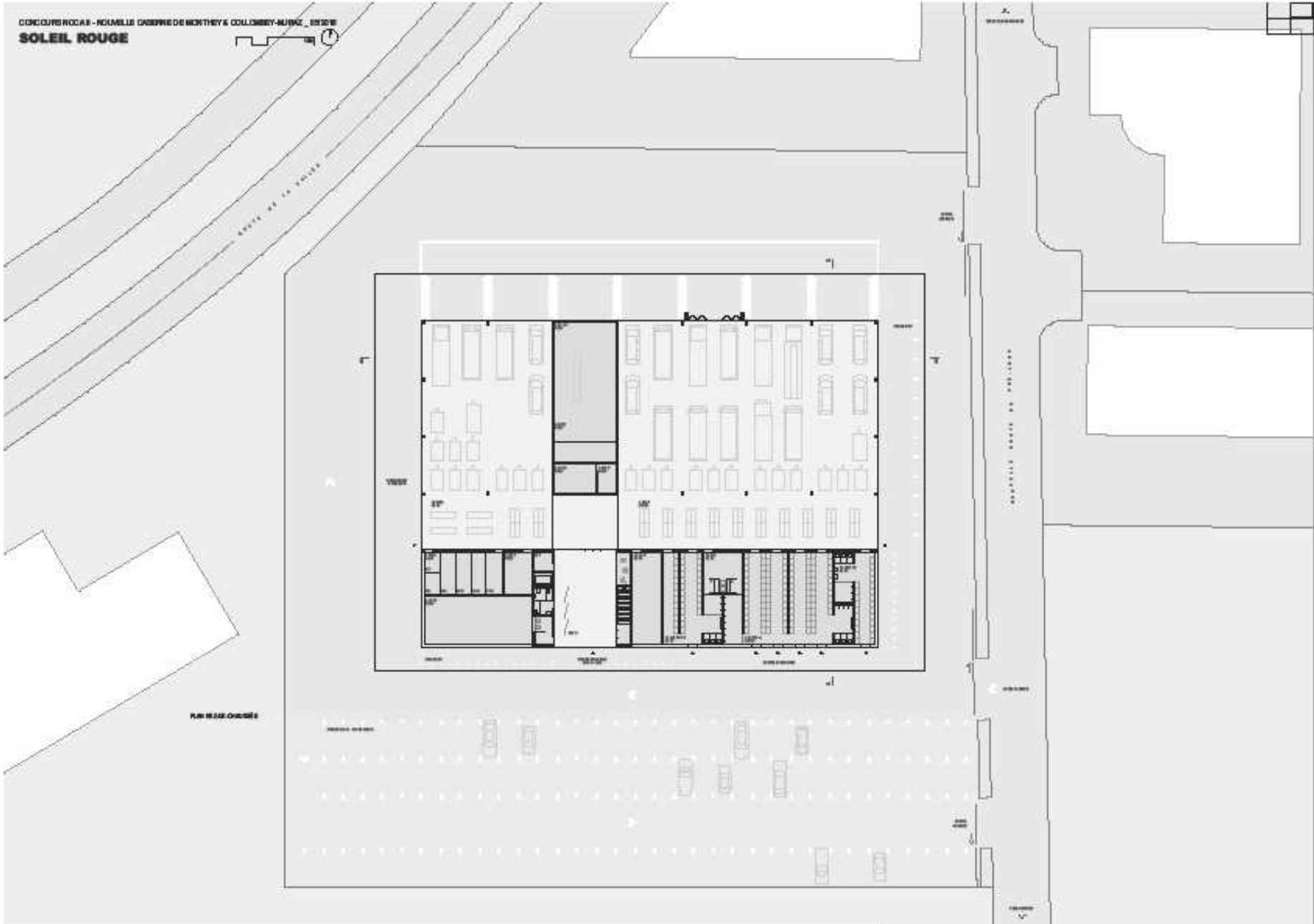
L'organisation interne concentre les espaces administratifs et de service au Sud, libérant ainsi trois façades pour la zone de stockage des véhicules. La zone de lavage se trouve toutefois à l'intérieur du volume bâti, en position centrale, ce que le jury a considéré comme peu pertinent, car, en coupant ainsi le volume principal en deux, des contraintes fonctionnelles importantes apparaissent. L'implantation en « L » telle que proposée entraîne la présence d'un hall d'entrée surdimensionné. En outre, en ne permettant pas la sortie des véhicules d'urgence par les façades latérales, le principe de rayonnement perd de sa force.

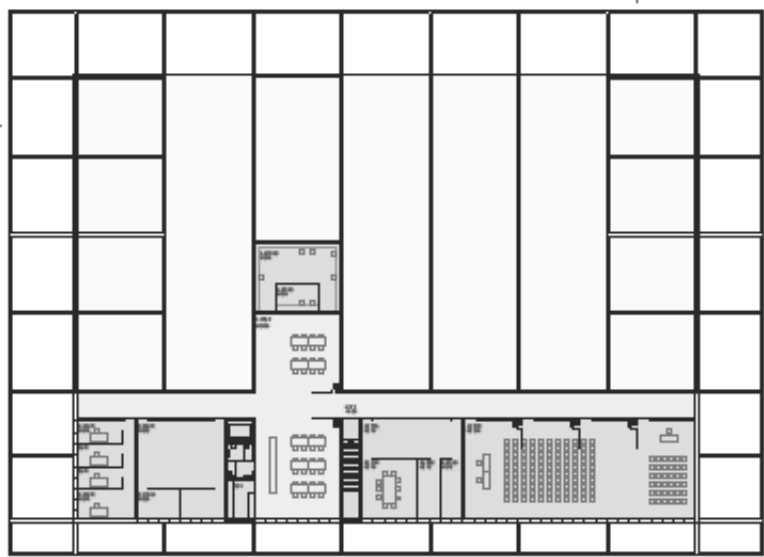
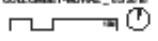
Il manque un 2ème accès de sortie de secours pour les locaux qui pourront être occupés par plus de 100 personnes. La distribution des salles ne correspond pas aux attentes des pompiers et la salle de conduite centrale n'apporte pas une réelle plus-value.

La construction et les structures porteuses semblent être aussi simples et économiques que possible. La large place faite aux éléments porteurs en bois augure d'un comportement favorable lors de sollicitations sismiques grâce à leur légèreté. Les refends en béton armé sont généreux et disposés de façon à reprendre la plus grande partie des sollicitations. Le comportement en torsion est complété par l'action des contreventements en croix de St-André positionnés dans les façades est et ouest.

A part la surface de la toiture, les valeurs statistiques sont dans la moyenne.







PLAN NIVEAU 1



CDFP 1



FIGURE 107



CDFP 2



FIGURE 108



**DES ESPACES D'ACTIVITÉ EN BALAI**

Le rôle de la balise est de servir de repère visuel, tout en étant une sorte de filigrane architectural. La balise est conçue pour être simple, fonctionnelle et esthétique, et elle est conçue pour être utilisée par tous les habitants du quartier. Elle est conçue pour être utilisée par tous les habitants du quartier. Elle est conçue pour être utilisée par tous les habitants du quartier.

**PLATEAU D'ACTIVITÉ EN BALAI**

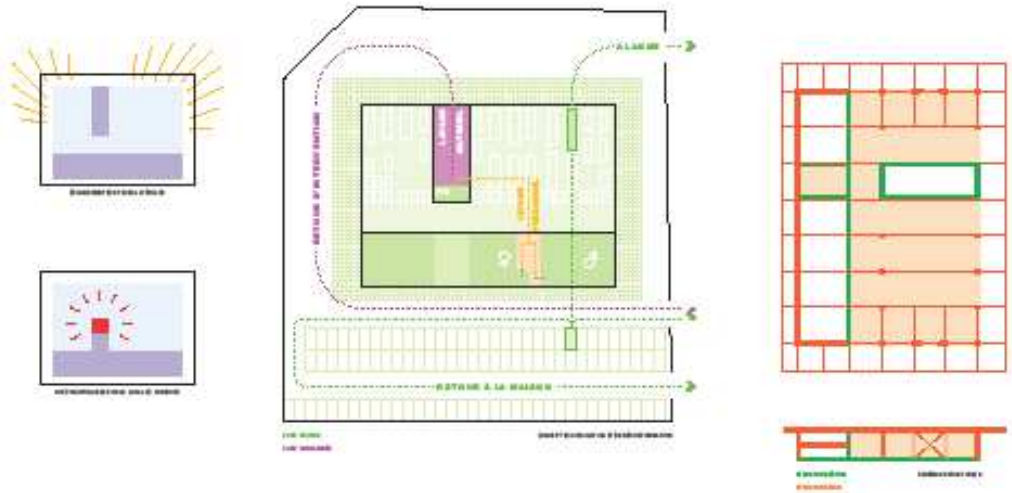
Le plateau d'activité est conçu pour être utilisé par tous les habitants du quartier. Il est conçu pour être utilisé par tous les habitants du quartier. Il est conçu pour être utilisé par tous les habitants du quartier.

**PLATEAU D'ACTIVITÉ EN BALAI**

Le plateau d'activité est conçu pour être utilisé par tous les habitants du quartier. Il est conçu pour être utilisé par tous les habitants du quartier. Il est conçu pour être utilisé par tous les habitants du quartier.

**PLATEAU D'ACTIVITÉ EN BALAI**

Le plateau d'activité est conçu pour être utilisé par tous les habitants du quartier. Il est conçu pour être utilisé par tous les habitants du quartier. Il est conçu pour être utilisé par tous les habitants du quartier.



**DES ESPACES D'ACTIVITÉ EN BALAI**

Le rôle de la balise est de servir de repère visuel, tout en étant une sorte de filigrane architectural. La balise est conçue pour être simple, fonctionnelle et esthétique, et elle est conçue pour être utilisée par tous les habitants du quartier.

**DES ESPACES D'ACTIVITÉ EN BALAI**

Le rôle de la balise est de servir de repère visuel, tout en étant une sorte de filigrane architectural. La balise est conçue pour être simple, fonctionnelle et esthétique, et elle est conçue pour être utilisée par tous les habitants du quartier.

**DES ESPACES D'ACTIVITÉ EN BALAI**

Le rôle de la balise est de servir de repère visuel, tout en étant une sorte de filigrane architectural. La balise est conçue pour être simple, fonctionnelle et esthétique, et elle est conçue pour être utilisée par tous les habitants du quartier.

**DES ESPACES D'ACTIVITÉ EN BALAI**

Le rôle de la balise est de servir de repère visuel, tout en étant une sorte de filigrane architectural. La balise est conçue pour être simple, fonctionnelle et esthétique, et elle est conçue pour être utilisée par tous les habitants du quartier.

**DES ESPACES D'ACTIVITÉ EN BALAI**

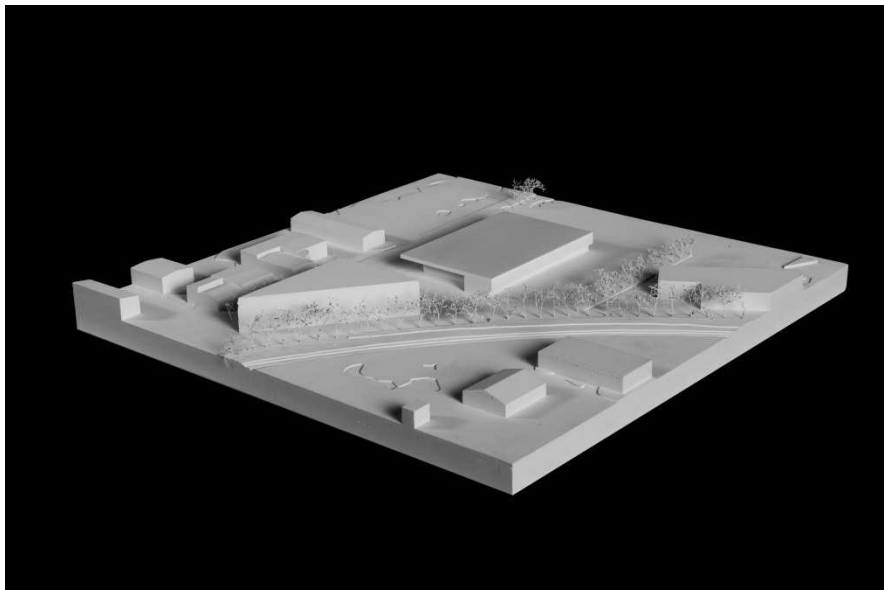
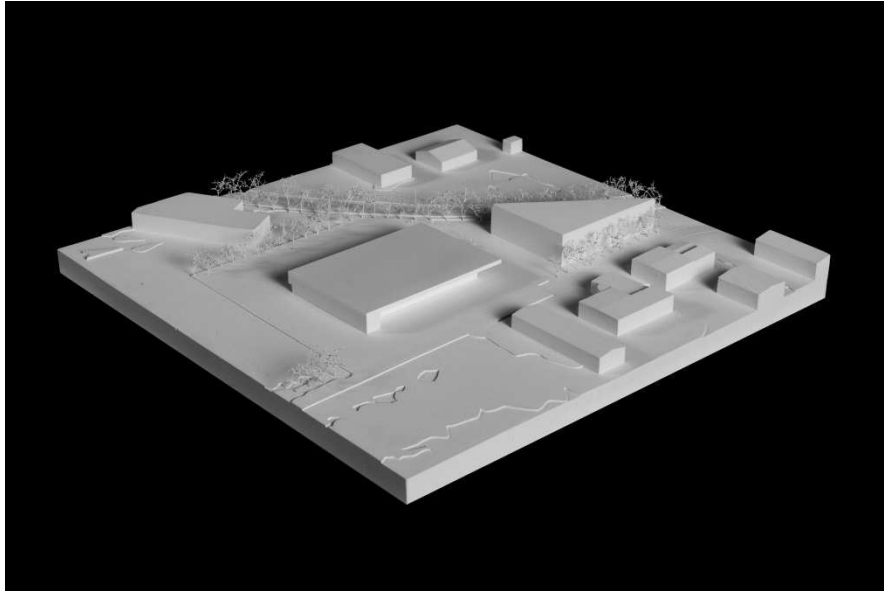
Le rôle de la balise est de servir de repère visuel, tout en étant une sorte de filigrane architectural. La balise est conçue pour être simple, fonctionnelle et esthétique, et elle est conçue pour être utilisée par tous les habitants du quartier.

**DES ESPACES D'ACTIVITÉ EN BALAI**

Le rôle de la balise est de servir de repère visuel, tout en étant une sorte de filigrane architectural. La balise est conçue pour être simple, fonctionnelle et esthétique, et elle est conçue pour être utilisée par tous les habitants du quartier.







**4<sup>ème</sup> prix : N° 7      NAGA + HABANERO      Fr. 10'000. --**

**Auteurs :**      Dreipunkt      CSD  
                           Architekt      Ingénieurs SA  
                           Brig            Sion

**Collaborateurs :**

Diego Clausen	Vincent Rebstein
Michèle Brunner	Nicolas Renggli
Carla Josefa Alagna	Beatrice Bessaire
Samuel Seiler	

Ce projet est le seul qui propose d'implanter un volume orienté Est-Ouest. Le stationnement est ainsi concentré à l'arrière du bâtiment, tandis que la surface avant, en contact direct avec la route de Pré-Loup, est destinée aux véhicules d'urgence.

Les locaux de service s'implantent en « L », sur les façades Ouest et Sud, libérant un vaste volume central pour le stockage des véhicules. La disposition des locaux est fonctionnelle et les espaces généreux. Ils disposent en outre tous de fenêtres donnant directement sur l'extérieur. Les nombreuses sorties prévues pour le hangar à véhicules permettent de limiter les manœuvres internes, mais la présence de poteaux intermédiaires dans cette halle est toutefois problématique.

Le jury salue cette proposition d'implantation mais souligne la complexité des manœuvres permettant d'entrer et de sortir de la halle principale, en raison de l'obligation de limiter les points de croisement avec la route de Pré-Loup. Dès lors, l'implantation Est-Ouest perd de son intérêt.

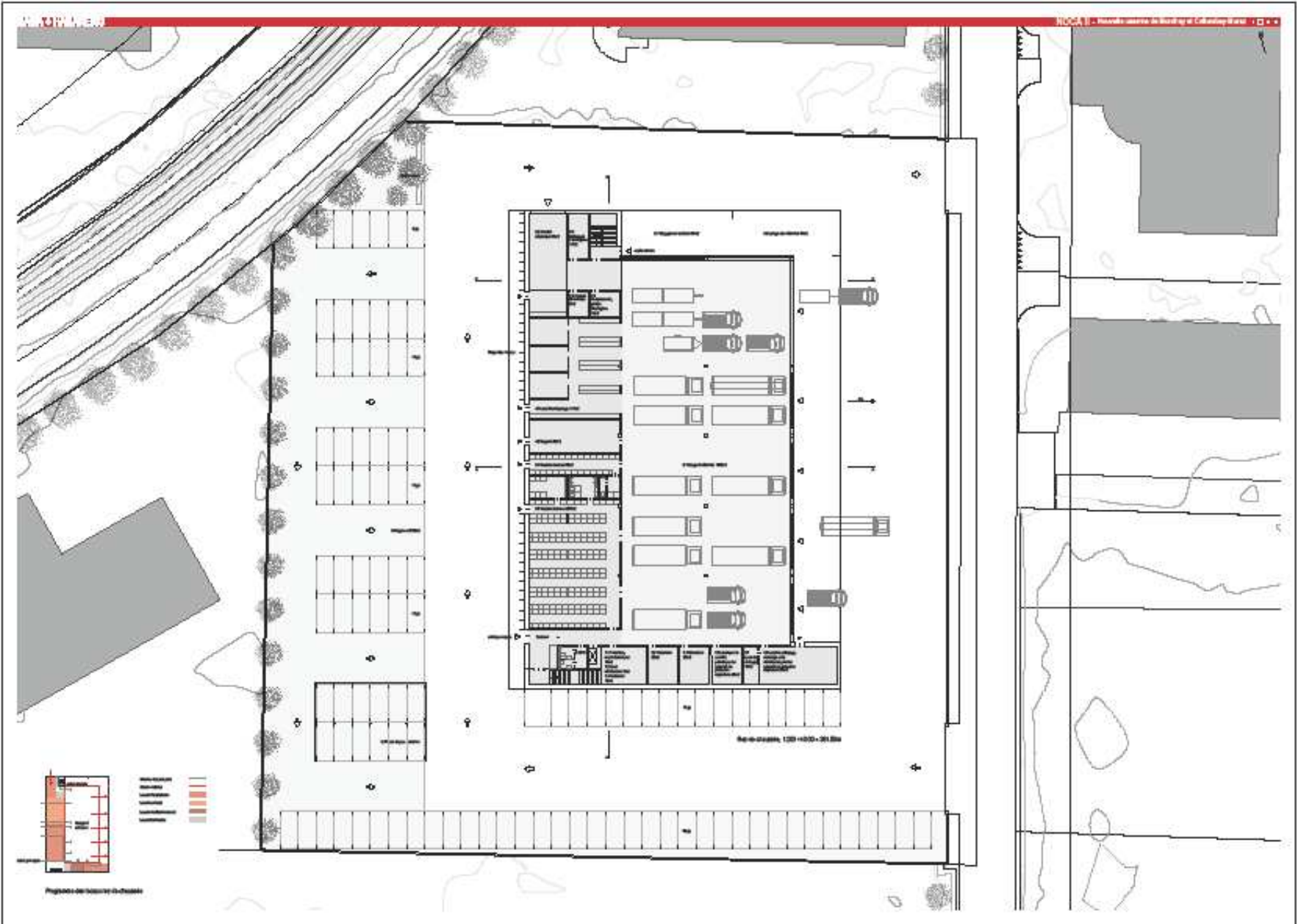
Le jury a apprécié le traitement paysager des secteurs de stationnement, mais déplore la présence d'un couvert annexe destiné aux véhicules individuels.

Les locaux sont trop disparates et ne correspondent pas aux attentes des sapeurs-pompiers.

Ce projet présente une structure porteuse intégralement projetée en béton armé. Au vu de la masse élevée de la toiture, les refends sismiques longitudinaux matérialisés par les deux noyaux de circulation verticale paraissent faibles. Un travail sur l'organisation des locaux et sur les structures porteuses de la zone de service pourrait certainement faire apparaître des refends longitudinaux supplémentaires. La stabilisation transversale semble être suffisante.

A part la surface des façades, de 40 % supérieure à la moyenne, les autres valeurs statistiques sont dans la moyenne.





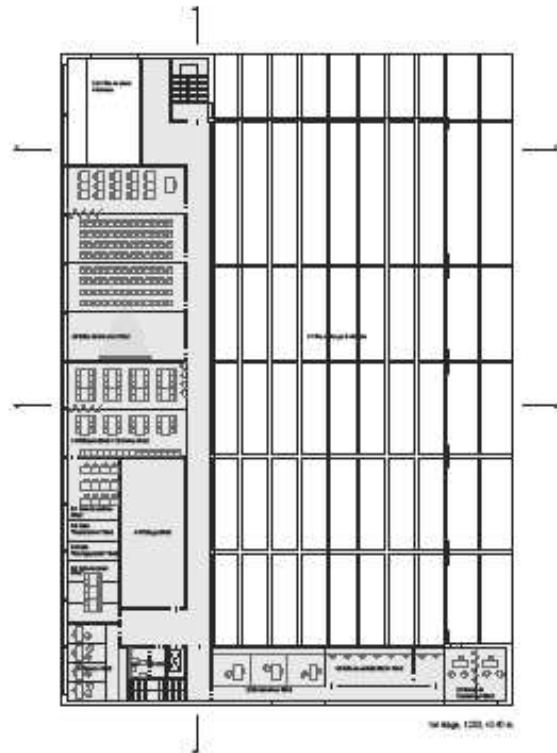


Fig. 123. G. 1/1

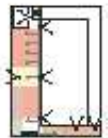


Figura din text la pag.

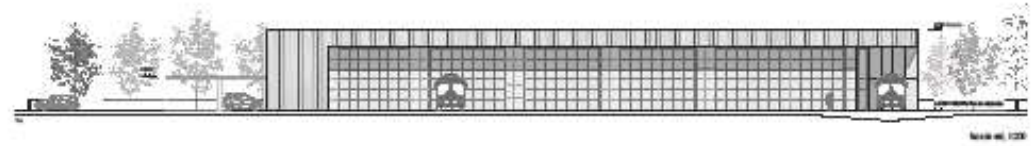
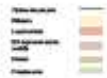


Fig. 124. 1/20



Fig. 125. 1/20

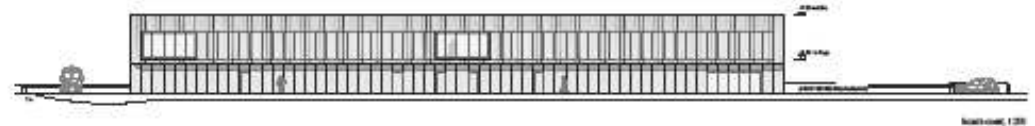


Fig. 126. 1/20

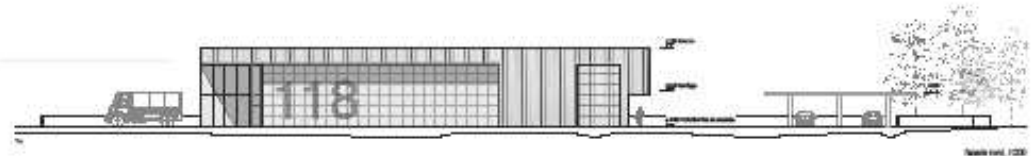
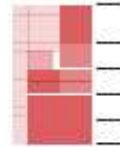


Fig. 127. 1/20



1. Situazione

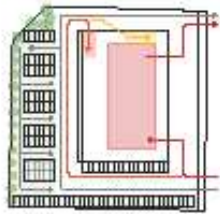


- Area di intervento
- Area di parcheggio
- Area di verde
- Area di parcheggio
- Area di verde

2. Piano

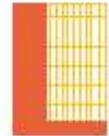


3. Facciata in 3D



- Area di parcheggio
- Area di parcheggio
- Area di parcheggio
- Area di parcheggio
- Area di parcheggio
- Area di parcheggio

4. Piano

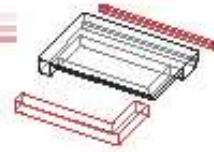
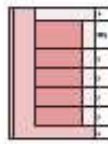


- Area di parcheggio
- Area di parcheggio

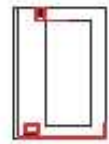
5. Piano



6. Sezione A-A, 1/200



7. Facciata in 3D



8. Facciata



9. Sezione B-B, 1/200

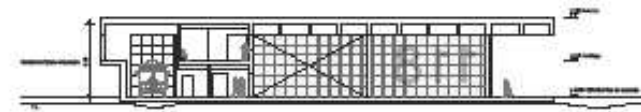
9. Facciata



10. Facciata

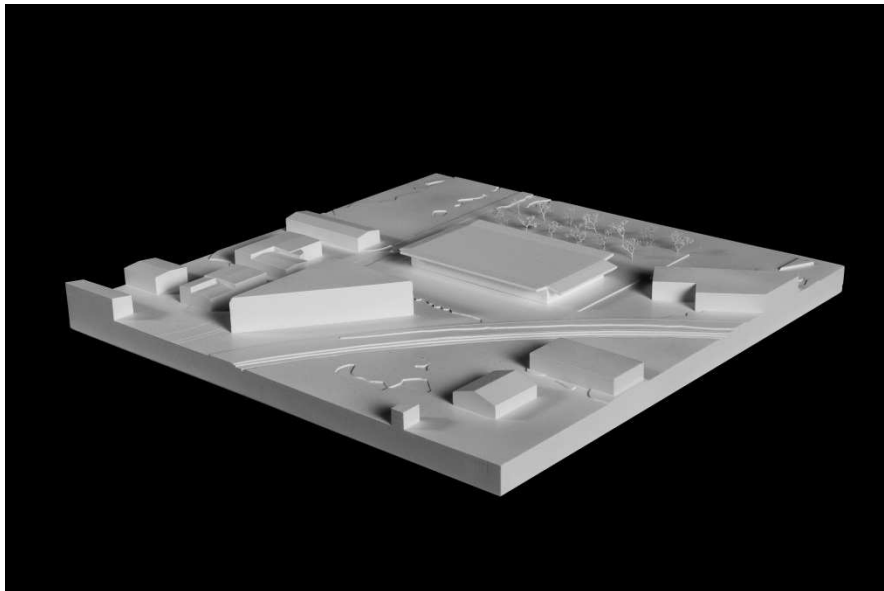
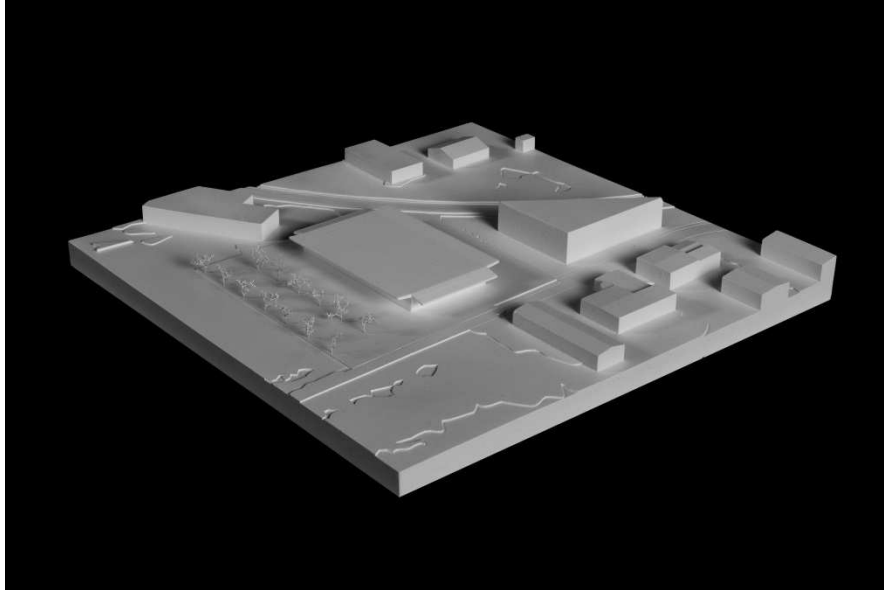


11. Facciata



12. Sezione C-C, 1/200





**N° 1 SMOKEY EYES Fr. 5'000. --**

**Auteurs :** Gay Menzel Sàrl  
Architectes  
Monthey

Louis Bonvin & Fils  
Ingénieurs  
Sierre

**Collaborateurs :**

Catherine Gay Menzel	Eric Bonvin
Götz Menzel	Pedro Araujo
Grégoire Polikar	Milijan Miletic
Florian Voigt	Nicolas Granges
Delphine Turin	Dallan Buttiker
Anthony Gjnosa	Leila Dumoulin
Xavier Mendes de Leon	

Le projet propose un volume unitaire, orienté Nord-Sud, avec un parking végétalisé situé côté zone agricole.

Le bâtiment s'implante de manière à positionner la façade principale côté route cantonale, sans créer de rapport particulier avec la route de Pré-Loup.

L'expression du volume se caractérise par un jeu d'avant-toits qui le distingue des bâtiments voisins. L'effet d'angle créé a pour but de signaler le bâtiment sur la route cantonale. Cette volonté de singularisation, répétée aux 3 autres angles de façon systématique et indifférente, perd de sa force. Le traitement de la toiture - avec des auvents alternativement plissés vers le haut et le bas - est difficilement compréhensible, et la nécessité de disposer d'avant-toits sur les 4 faces n'est pas démontrée.

Les flux de circulations sont bien organisés avec une séparation claire des espaces pour les véhicules privés et les véhicules de service.

Les locaux sont regroupés dans un même volume, avec une juxtaposition de l'atelier de mécanique au Nord et des locaux de services au Sud. A l'étage, un couloir en galerie sur la halle distribue les bureaux et salles de réunion.

La halle, sans porteurs intermédiaires, est bien organisée.

Le fonctionnement correspond aux attentes des sapeurs-pompiers mais les vestiaires auraient pu être liés à la paroi extérieure.

La toiture de ce projet est intégralement en bois et les structures porteuses des locaux de services situés à l'arrière sont en béton. Dans cette zone, la dalle sur rez-de-chaussée présente un porte-à-faux intérieur de 6 m environ. Son soutien par les poutres primaires de la toiture via un jeu de suspentes paraît faisable.

La légèreté de la toiture offre un avantage du point de vue parasismique. Les refends semblent de dimensions suffisantes et leur disposition aussi centrée et

régulière que possible permet d'envisager une sécurité satisfaisante vis-à-vis des séismes et autres actions horizontales.

Le traitement clairement différencié des espaces extérieurs - place de travail et pourtour du bâtiment en enrobé, parking planté avec sol en pavés gazon - est apprécié par le Jury.

Le projet se situe dans la moyenne des projets présentés, sauf pour ce qui concerne la surface de toitures qui est supérieure à la plupart des autres propositions.



# smokey eyes

CONCOURS D'ARCHITECTURE  
 COMMUNES DE MONTHEY ET DE COLLOMBEY-MURAZ  
 NOUVELLE CASERNE POUR LE SERVICE DU FEU  
 MAI 2018

## URBANISME

Les façades de la caserne se présentent de manière frontale au conducteur circulant sur la route cantonale.  
 L'angle du bâtiment se décline par l'articulation de ses avant-toits à inclinaison différente.  
 Avec ses quatre côtés couverts, le bâtiment offre un usage optimal, tant au dehors qu'à l'intérieur. Le nettoyage, l'entreposage et le pontage se font à l'abri.

Le hangar à véhicules est orienté vers le Nord, offrant à la caserne une façade représentative sur la route.

## ORGANISATION INTERNE

rez-de-chaussée : vestiaires, piste de gaz, petit matériel d'intervention, appareils respiratoires, buanderie  
 premier étage : salles de formation et bureaux, état major, reflectoire, protection civile

## CIRCULATION

La circulation des véhicules de service et des véhicules privés est clairement séparée.  
 Le parking de cent places se situe au sud.

## AMENAGEMENTS EXTERIEURS

Le parking est en pavés gazon, la surface autour de la caserne est en enrobé.  
 Des plantations sont prévues sur le parking.

## MATERIALITE

Le bâtiment reçoit une structure bois recouverte de panneaux sandwich pour la partie chauffée et de polycarbonate pour le hangar tempéré.  
 La toiture isolée reçoit des panneaux solaires.



situation

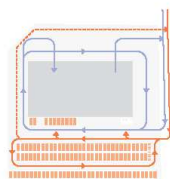
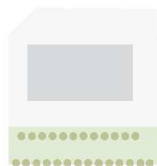
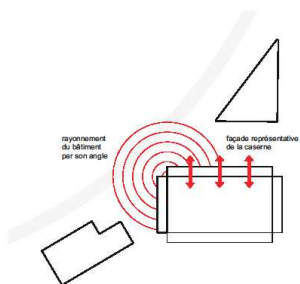


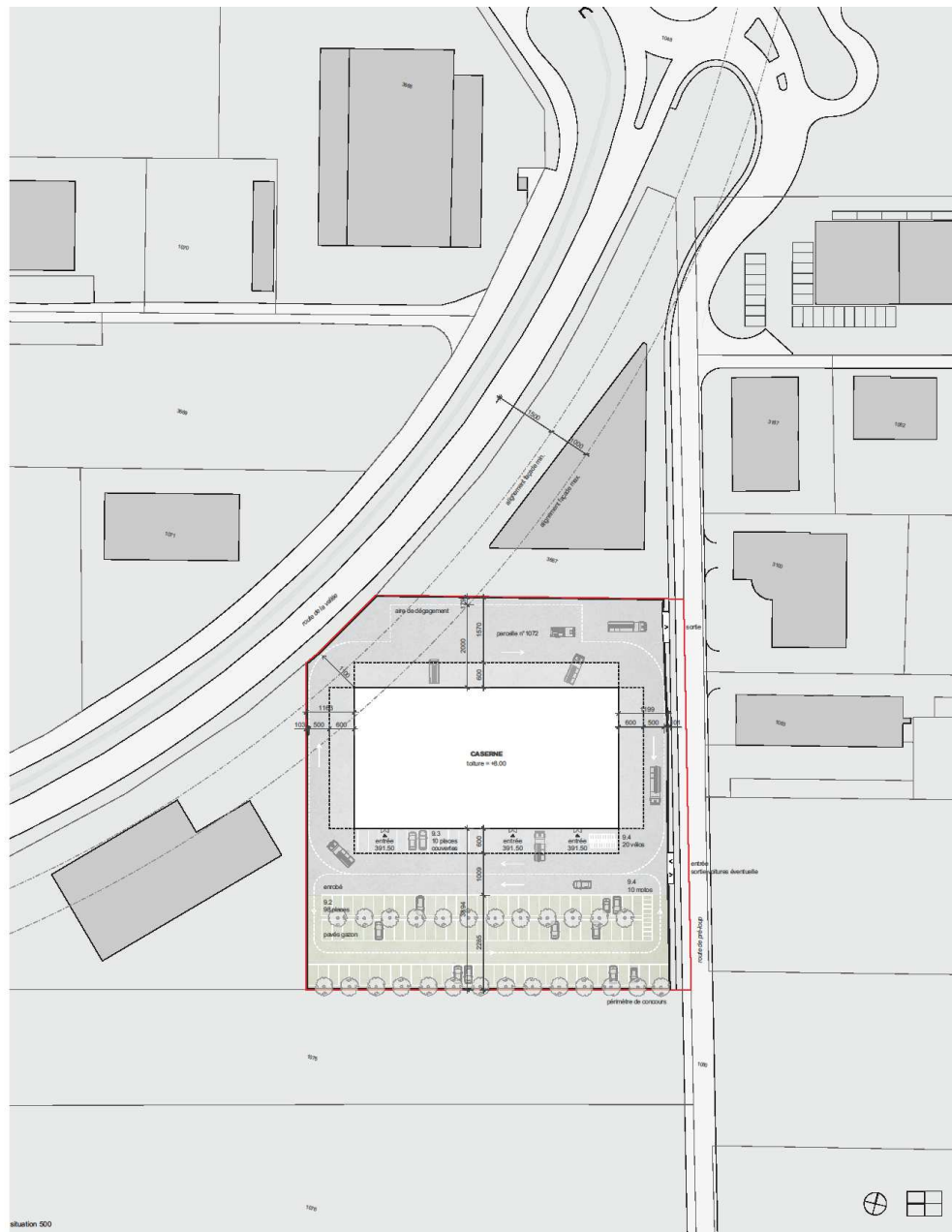
schéma de circulation  
 camion  
 voitures et 2 roues



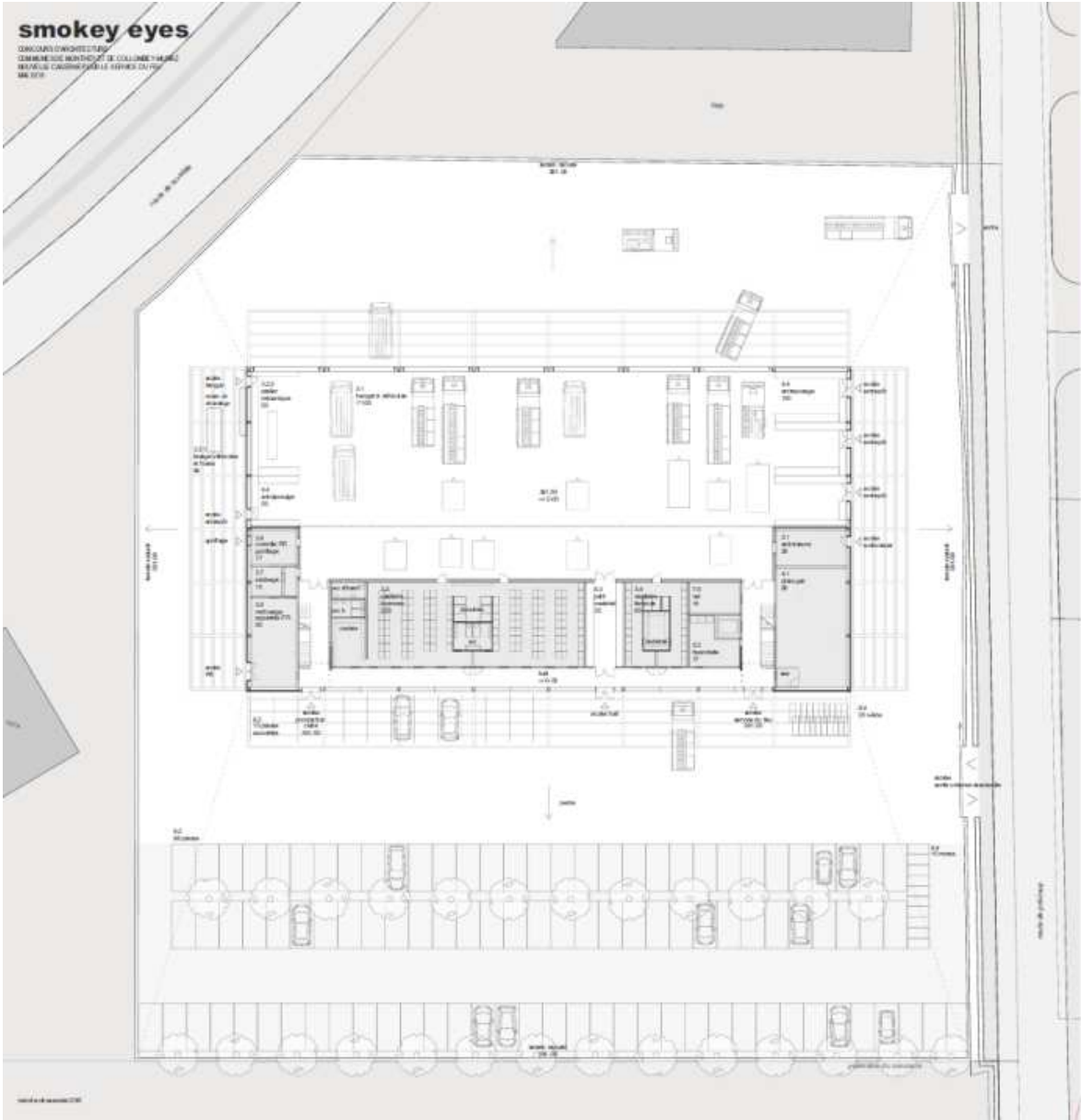
qualités des aménagements extérieurs  
 arbres et buissons  
 pavés gazon  
 enrobé



présence du bâtiment sur la route



situation 500



# smokey eyes

CONCEPT ARCHITECTURE  
 DOMINIQUE MATHY ET OLYMPIE HUBER  
 NOUVELLE CHAÎNE PUBLIQUE LOCALE SAUVÉ  
 184 070

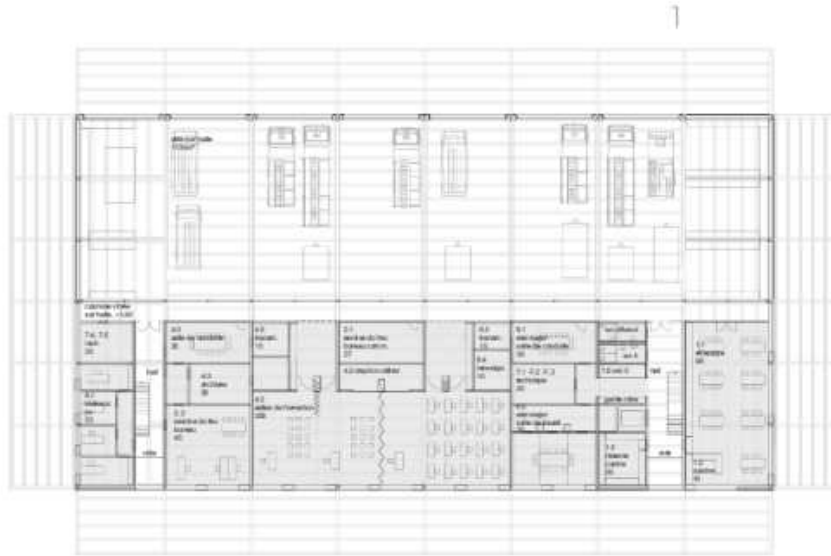


Image 2/3



Assiette d'appentis



Assiette d'appentis

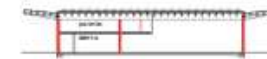


Image 3/3

## SYSTEME STRUCTUREL

Le dalle de filage est en béton et est supporté par des traves en chêne perpendiculairement. Le ponton de bois est supporté par deux supports, les traves sont alignés sur la dalle perpendiculairement aux traves supportées. Le béton est soutenu par des traves en bois parallèles et est supporté par des traves.



Image 4/3

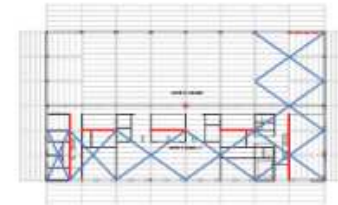


Image 5/3

## CONCEPT STRUCTUREL

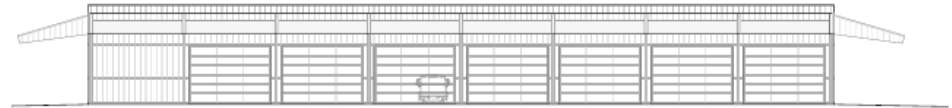
Le système structurel est composé par des éléments en bois et est un système structurel de bois équivalent de la poutre à double support. Les éléments sont soutenus par des traves.

# smokey eyes

CONCOURS D'ARCHITECTURE  
COMMUNE DE MONTREY ET DE COLLOMBEY-MURAZ  
NOUVELLE CASERNE POUR LE SERVICE DU FEU  
MAY 2018



façade ouest



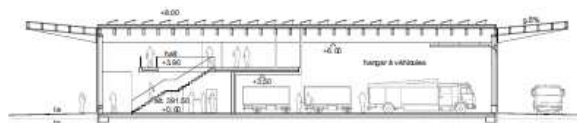
façade nord



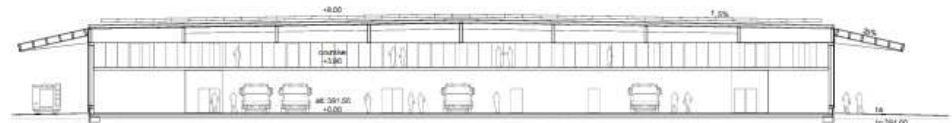
façade est



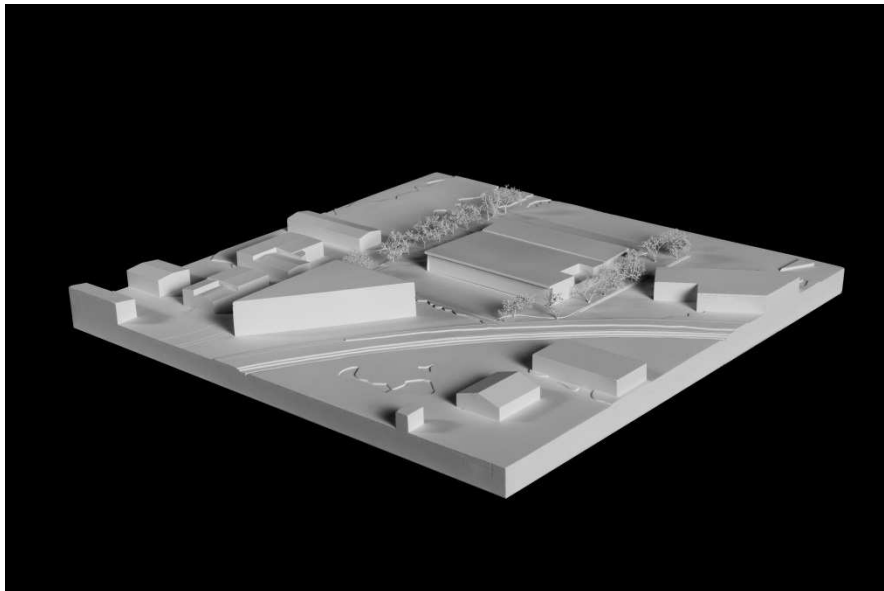
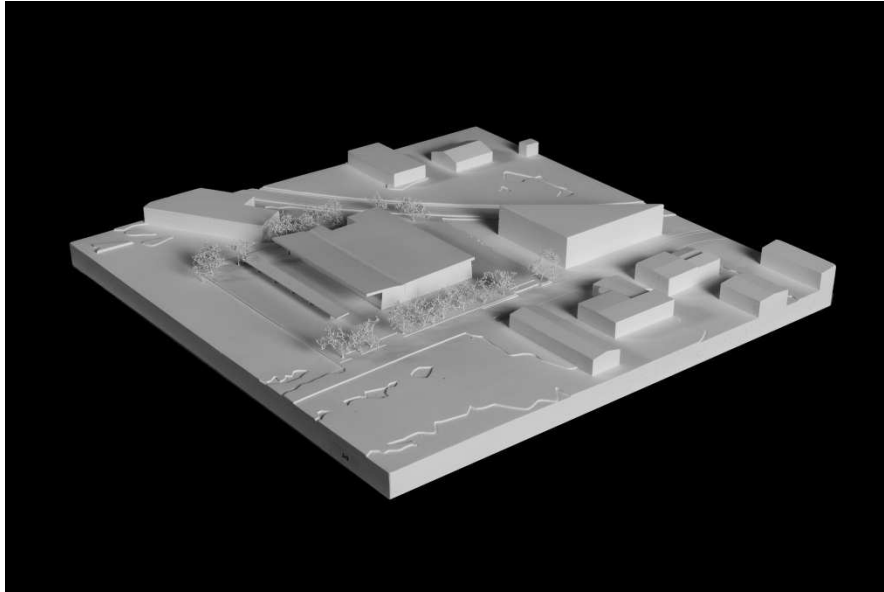
façade sud



coupe transversale



coupe longitudinale



**N° 2      1 = 2**

**Fr. 5'000. --**

**Auteurs :** Jean Paul Chabbey  
Sam Voltolini  
Didier Dalmas  
Architectes associés  
Monthey

Pierre Kurmann Sàrl  
  
Ingénieurs  
Monthey

**Collaborateurs :**

Malik Boukhechina  
Julien Maugat  
Clément Gisquet

Le projet propose d'installer un volume constitué de deux parties orientées Nord et Sud, avec un parking sur deux côtés du bâtiment.

La volumétrie proposée n'abrite pas l'ensemble du programme : Un couvert à véhicules distinct du volume principal prend place en face des vestiaires.

Le projet marque avec emphase l'articulation entre les 2 parties principales du programme, à savoir la halle des véhicules et les locaux de service. L'organisation des entreposages, séparés en surfaces de natures différentes, n'est pas convaincante. Le grand couvert côté Sud ne se justifie que par la présence de l'espace de lavage.

La matérialisation à l'intérieur du bâtiment, avec panneaux bois et béton soigné, évoque plus une ambiance scolaire ou institutionnelle qu'un lieu de travail pour le service du feu.

La Complexité des locaux et l'organisation de ces derniers ne correspondent pas à l'utilisation des sapeurs-pompiers.

Les locaux de services situés au sud sont construits en béton armé, tandis que la toiture est constituée d'une structure métallique. La légèreté de cette dernière est favorable vis-à-vis des actions sismiques. La rupture du disque de toiture par l'éclairage zénithal impose toutefois la stabilisation de chacune des masses indépendamment.

Le nombre et la disposition des refends transversaux dans la zone du hangar semblent un peu justes pour assurer la reprise des efforts de torsion engendrés par l'excentricité des refends longitudinaux. Les contreventements en façades Est et Ouest du hangar, non mentionnés comme refends parasismiques, devraient permettre d'améliorer ce comportement en torsion.

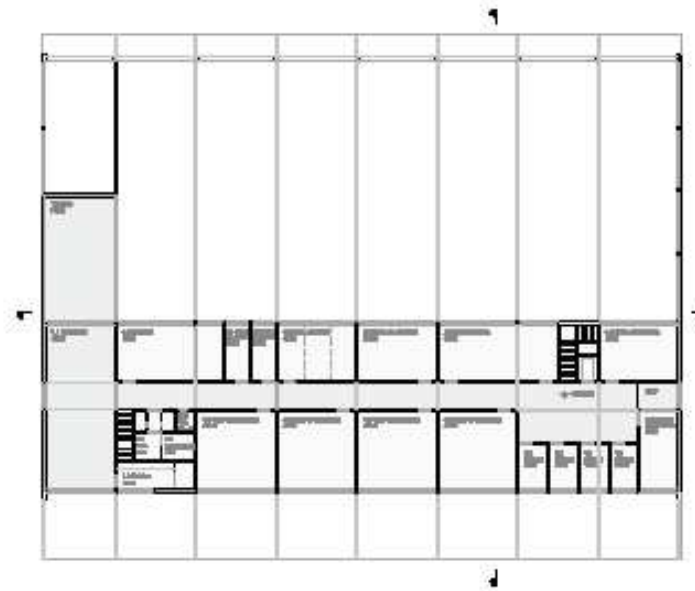
Les flux de circulations sont correctement organisés mais certains traitements de sols et de plantations, notamment dans l'angle côté route cantonale, ne sont pas convaincants.

Le projet se situe dans la moyenne inférieure des surfaces et cubes des projets présentés, sauf pour ce qui concerne la surface des façades, légèrement supérieure aux autres propositions.





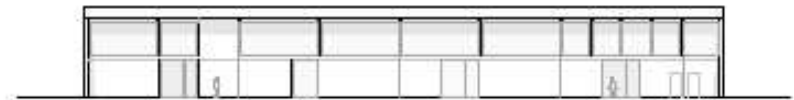




Plan de Niveau



Elevation Nord

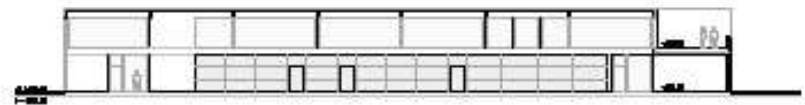


Elevation Sud

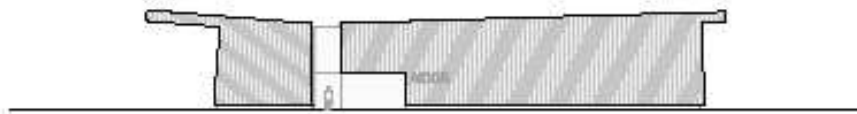
CONCRETO ACERQUELE CARPENT DE MONTANYA & COLLEMBRY - MURCIA  
1 = 2



Secció A-A



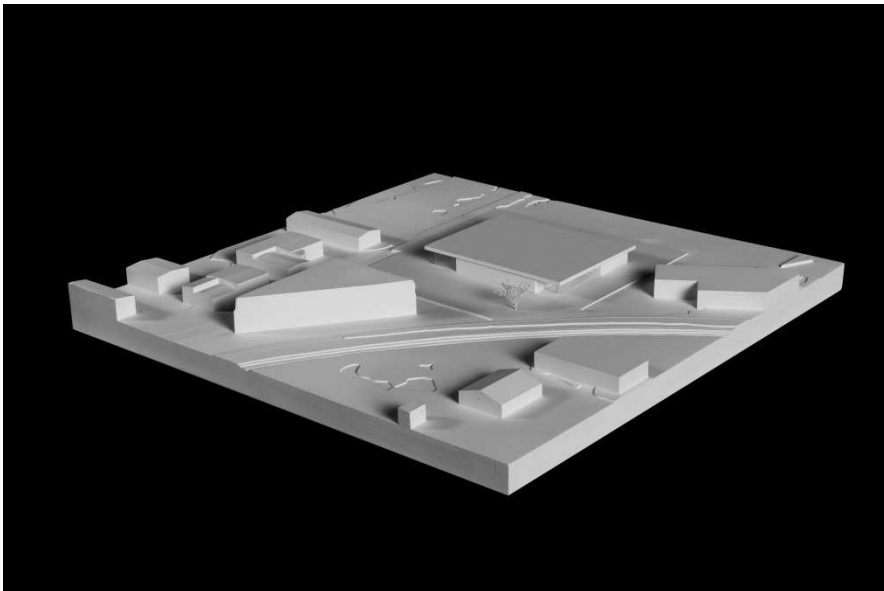
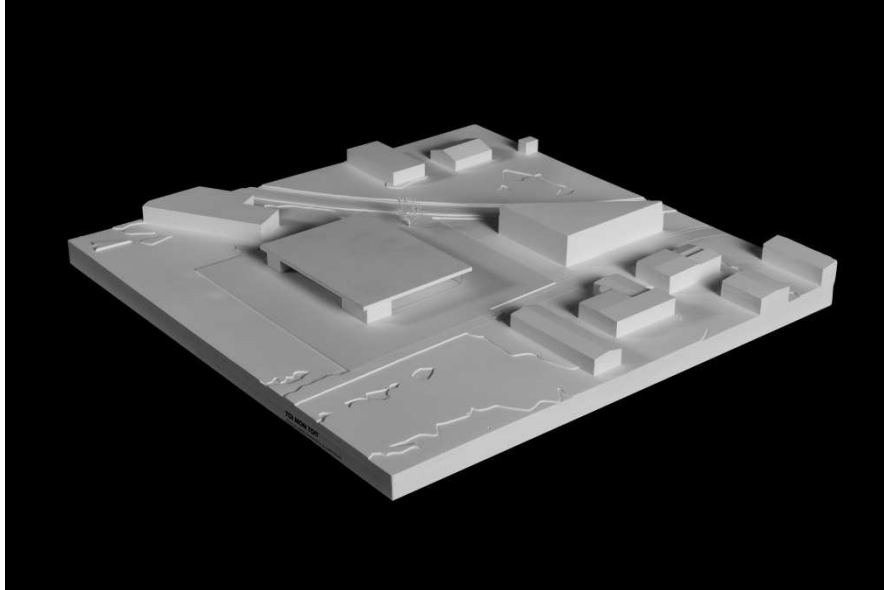
Secció B-B



Secció C-C



Secció D-D



**N° 5 TOI MON TOIT Fr. 5'000. --**

**Auteurs** Suter Sauthier SD Ingénierie  
 Architectes Ingénieurs  
 Sion Sion

**Collaborateurs**  
 Suter Christian Xavier Mittaz  
 Sauthier Raphaël  
 Jacquier Magnolia  
 Delalay Sylvie

Le bâtiment, un parallélépipède de faible hauteur orienté Nord-Sud, s'implante près de la limite Ouest du périmètre. Il délimite un espace Nord destiné au stationnement, et un espace Sud dédié aux véhicules d'urgence.

Le programme des locaux est réparti dans trois volumes qui circonscrivent l'espace intérieur ouvert destiné aux véhicules d'intervention et soutiennent une imposante toiture. Bien que le jury ait apprécié la possibilité de sortir sur deux façades, offrant ainsi plus de flexibilité lors d'interventions, il déplore le caractère éclaté du programme, qui complique son usage quotidien. La position et la taille des volumes pleins génèrent des espaces peu fonctionnels, notamment à l'Ouest, et limite l'apport de lumière naturelle dans certains locaux.

Les flux de circulations sont clairs et les espaces extérieurs généreux, mais le jury déplore l'absence d'éléments paysagers.

Le fonctionnement correspond aux attentes des sapeurs-pompiers avec un inconvénient, l'éloignement des divers locaux entre eux.

La structure métallique légère du toit repose sur trois boîtes en béton. La rigidité en plan de la toiture en grille de poutres contreventées, associée à la rigidité verticale des trois boîtes, assure un comportement favorable lors de sollicitations sismiques.

Les cloisons intérieures de la boîte nord devront probablement être envisagées en construction légère, en regard des grandes portées proposées pour la dalle sur rez-de-chaussée.

Les valeurs statistiques sont dans la moyenne.



0201 plan de situation

**CONTEXTE**

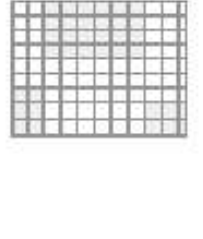
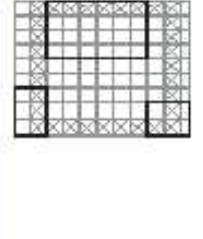
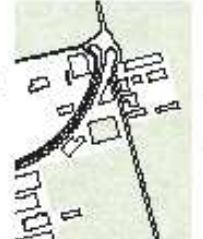
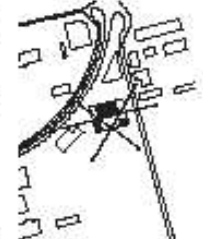
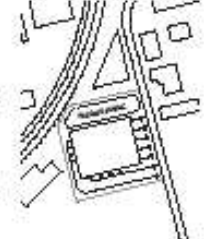
Un grand projet de programmation a été lancé par la commune de Mouéni & Collobyvaux en 2014. Le projet a pour objectif de créer un nouveau quartier résidentiel et commercial, en lien avec le développement urbain existant. Le projet est situé dans une zone d'habitat individuel existant, avec des bâtiments de 1950 à 1970. Le projet est composé de plusieurs phases, dont la première phase est actuellement en cours de réalisation. Le projet est financé par la commune et des investisseurs privés. Le projet est en phase de planification et de construction.

**OBJECTIFS**

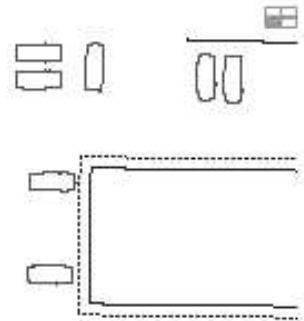
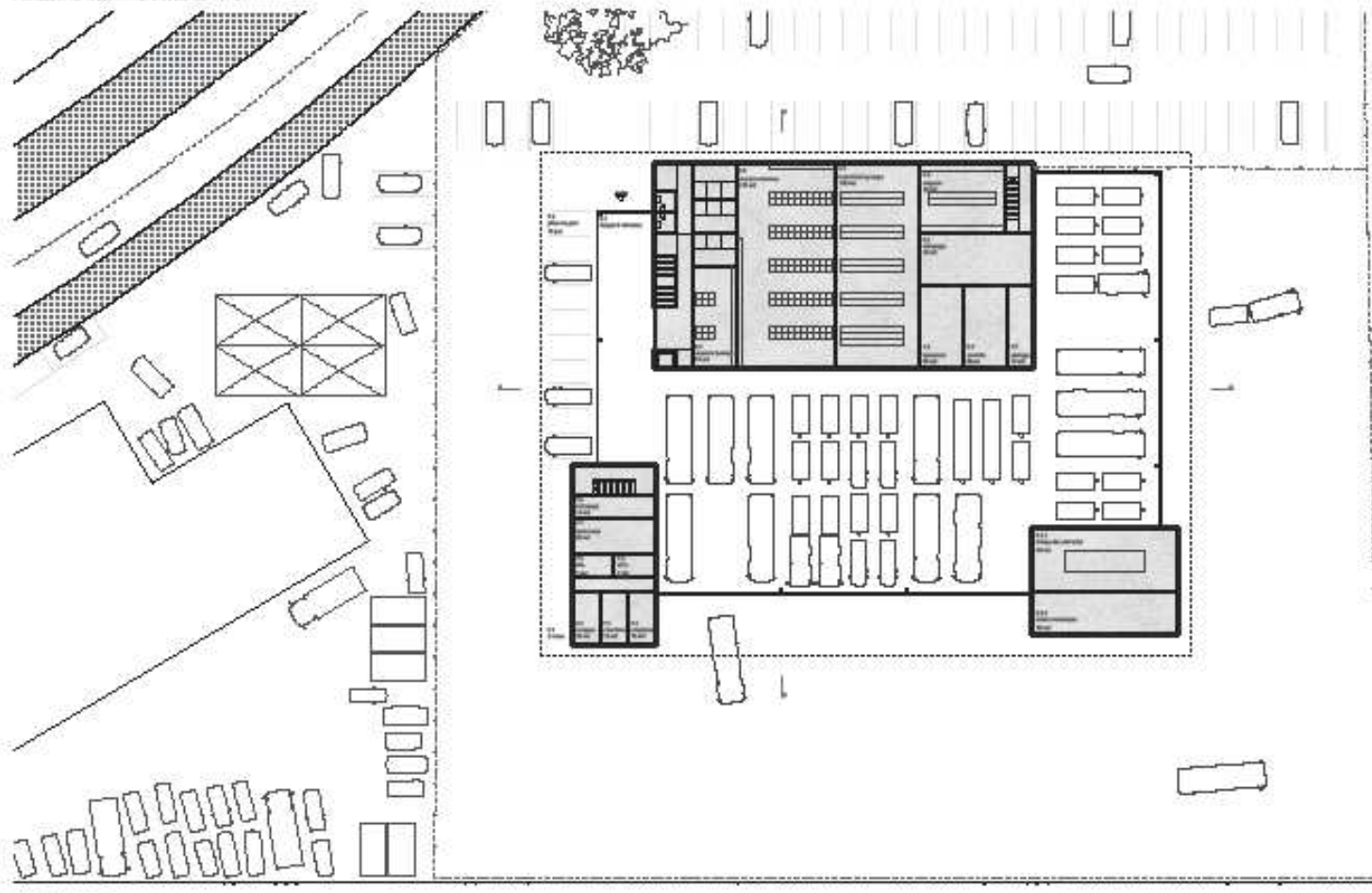
Le projet a pour objectif de créer un nouveau quartier résidentiel et commercial, en lien avec le développement urbain existant. Le projet est composé de plusieurs phases, dont la première phase est actuellement en cours de réalisation. Le projet est financé par la commune et des investisseurs privés. Le projet est en phase de planification et de construction.

**PROJET**

Le projet est composé de plusieurs phases, dont la première phase est actuellement en cours de réalisation. Le projet est financé par la commune et des investisseurs privés. Le projet est en phase de planification et de construction.



TO MON 1017  
 NOUVELLE CHÈRE DE MONTPELIER & COLLEMBERT



Text block containing architectural notes or specifications, consisting of multiple lines of small text.

020 - 1/1000

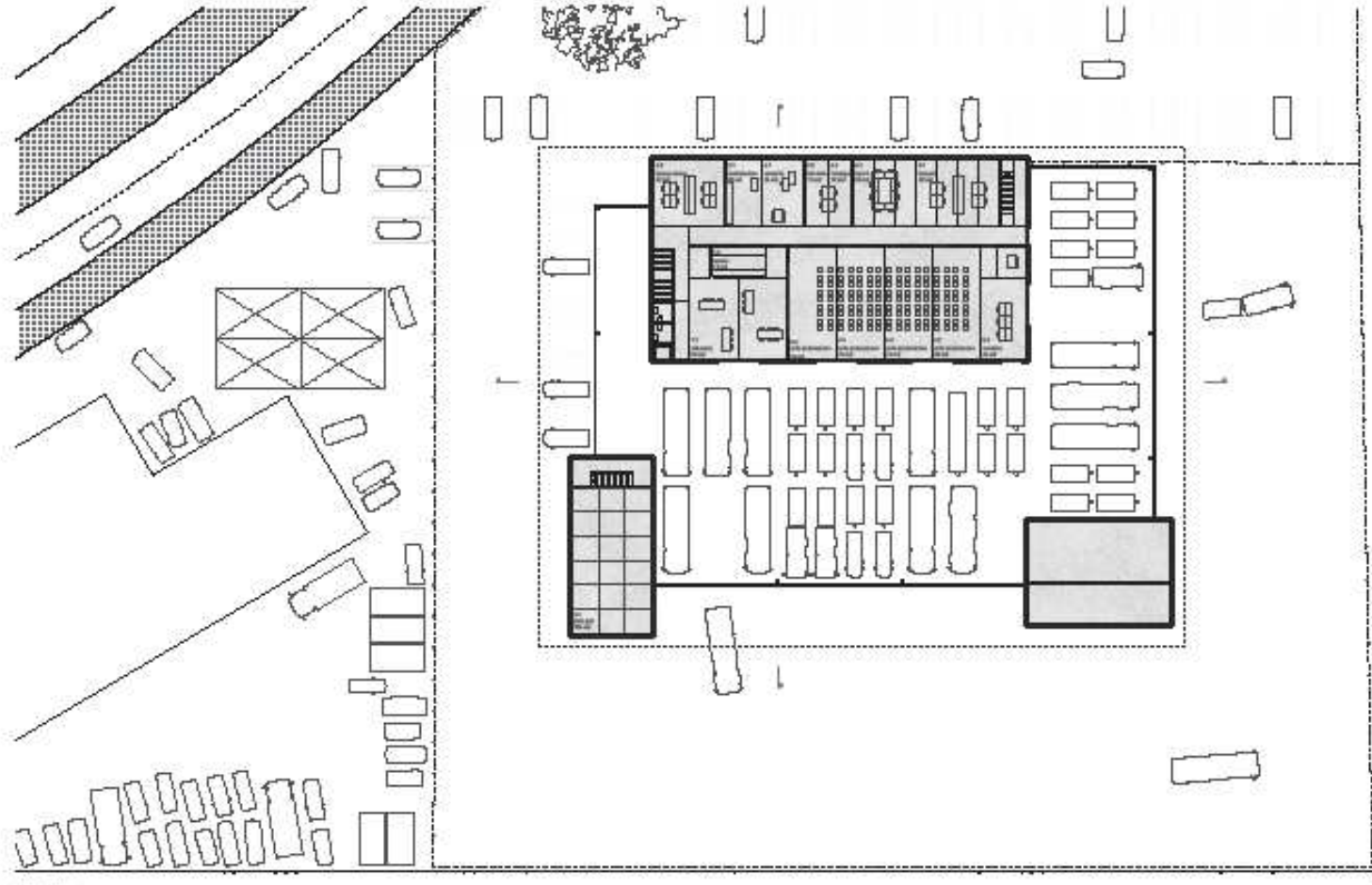


020 - 1/1000

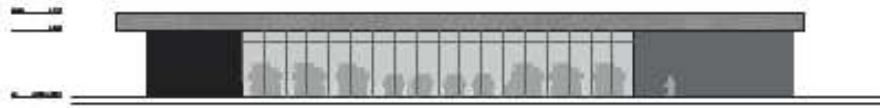


020 - 1/1000

TOURNAI 10/17  
NOUVELLE CATHÉDRALE DE MONTEFIATRE & COLLOMBINI



0000 Site plan



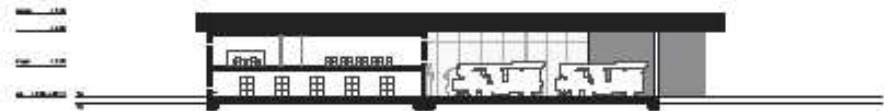
0000 Elevation



0000 Elevation



1000 Image length/meter



1000 Image length/meter