

CONCOURS DE PROJETS  
**NOUVELLE LIAISON À MOBILITÉ DOUCE**  
**A9 SION – EST**

RAPPORT DU JURY – MAI 2018



### LE MANDANT / MAÎTRE DE L'OUVRAGE EST :

Le présent concours de projets est organisé par la Ville de Sion, mandant et maître de l'ouvrage en collaboration avec les services de l'Etat du Valais.

### LES PARTENAIRES SONT :

- L'Hôpital du Valais
- L'Office fédéral des routes OFROU
- La Ville de Sion
- La HES-SO Valais-Wallis
- L'Etat du Valais
- Sogaval SA

### L'ORGANISATEUR DU CONCOURS EST :

L'Etat du Valais, représenté par le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE), Service des bâtiments, monuments et archéologie

### SITUATION ACTUELLE, INTENTIONS DU MAÎTRE DE L'OUVRAGE ET OBJECTIFS DU CONCOURS

Le groupe mobilité de l'hôpital de Sion (Hôpital du Valais, Suva, HES-SO Valais-Wallis, Ville de Sion), dans le cadre de la mise en oeuvre du plan de mobilité du Pôle Santé de Champsec (> 3'000 personnes/jour, 5'000 à moyen terme), souhaite améliorer les conditions d'accès au site en vélo et à pied en franchissement de l'autoroute A9, jonction de Sion-Est.

Les seuls franchissements aujourd'hui disponibles impliquent des détours selon la provenance des usagers. Les aménagements cyclables actuels sont également à améliorer sur l'ensemble de la route transversale d'Hérens. La future liaison modes doux permet le développement des synergies et complémentarités de l'offre en stationnement entre le parking des Echutes au nord-ouest de l'autoroute et le futur parking en silo de l'hôpital du Valais (HVS), situé en vis-à-vis, côté sud-est. A terme le but visé est la mutualisation du stationnement sur les deux sites.

### INTENTIONS GÉNÉRALES DU MAÎTRE DE L'OUVRAGE ET OBJECTIFS DU CONCOURS

La mission confiée aux concurrents du concours consiste à :

- Améliorer le maillage des liaisons modes doux en franchissement de l'autoroute A9 et compléter le réseau cyclable ;
- Sécuriser la route d'Hérens en faveur des modes doux ;
- Favoriser l'usage des modes doux pour les déplacements pendulaires des employés du Pôle Santé (HVS) ;
- Disposer d'une liaison modes doux directe entre le Pôle Santé (HVS) et Tourbillon / parking des Echutes ;
- Favoriser la complémentarité d'usage de stationnement entre les deux sites du Pôle Santé (HVS) et de Tourbillon / parking des Echutes.

### DESCRIPTION

Mettre en oeuvre une liaison modes doux (piétons et vélos) en franchissement de l'autoroute A9 à la hauteur de la jonction autoroutière de Sion-Est. En accompagnement, aménager et sécuriser les connexions entre la future liaison et les aménagements modes doux existants et planifiés.

Profiter de cette liaison pour y passer les conduites de chauffage à distance (CAD) permettant d'alimenter le centre-ville depuis la future centrale de l'Hôpital de Sion, sise dans le parking silo à construire. Cette liaison doit assurer plusieurs usages : accessibilité à l'HVS, accessibilité à la Clinique romande de réadaptation, liaisons inter-quartiers et synergies de l'offre en stationnement dans le secteur :

- Parking silo de 1138 places couvertes en projet sur le site de l'HVS ;
- Parking des Echutes de 450 places à proximité des installations sportives de Tourbillon ;
- Parking occasionnel et événementiel de 800 places à proximité des infrastructures sportives de Tourbillon.

Il importe tout particulièrement de veiller à une visibilité sur la continuité du cheminement aussi dégagée et nette que possible. Un éclairage suffisant et des indications claires

sur l'orientation sont les garants d'une sécurité minimum. L'éclairage joue par ailleurs un rôle central pour diminuer le sentiment d'insécurité. La liaison est utilisée de jour comme de nuit.

### CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet se caractérise par les avantages suivants :

- Gestion de la mobilité claire, simple et compréhensible facilement entre les Echutes (rue et parking) et le Pôle Santé ;
- Bonne connexion aux réseaux existants de mobilité douce rues des Maraîches et des Echutes, avenue du Grand-Champsec ;
- Ouvrage d'art avec qualité d'intégration au site.

### GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCÉDURE

Le présent concours est un concours de projets d'architecture et ingénierie à un degré en procédure ouverte selon les articles 3.1.b ; 3.3 et 6.1 du règlement SIA 142, édition 2009, d'une procédure ouverte selon l'art. 12 al. a de l'AIMP du 25 novembre 1994 et 15 mars 2001 et l'art. 9 de la Loi concernant l'adhésion du canton du Valais à l'accord inter-cantonal sur les marchés publics du 8 mai 2003.

### LANGUE

La langue officielle de la procédure est le français.

### 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 sur les marchés publics (AIMP) ;
- Ordonnance du 11 juin 2003 sur les marchés publics ;
- Le projet devra répondre aux exigences en matière de construction adaptée aux

personnes handicapées selon la norme SIA 500 ;

- Normes VSS en particulier SN 640 201 « Profil géométrique type - Dimensions de base et gabarit des usagers de la route », SN 640 238 « Trafic des piétons et des deux-roues légers, rampes, escaliers et rampes à gradins », SN 640 246 « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers, Passages inférieurs », SN 640 247 « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers, Passages supérieurs » ;
- Ordonnance du 30 mars 1994 sur les lignes électriques (OLEI)
- Directives OFROU

### CONDITIONS DE PARTICIPATION

Le concours s'adresse à des équipes d'experts interdisciplinaires, qui couvrent les domaines principaux du génie civil, de l'architecture et de l'architecture paysagère. Les participants sont libres de consulter d'autres spécialistes.

Le concours est ouvert aux architectes et ingénieurs (ou groupement d'architectes et d'ingénieurs) établis en Suisse ou dans un pays signataire de l'Accord sur les marchés publics du 15.04.1994. Ils doivent être inscrits sur la liste permanente d'un canton suisse, ou diplômés d'une école 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 de la protection des travailleurs et des relations du travail (tél. 027 606 74 00).

Les architectes et ingénieurs 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 et ingénieurs, 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 et ingénieurs, au moins, doit remplir les conditions de participation.

Les architectes et ingénieurs, 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 ou ingénieur, 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 et ingénieurs porteurs d'un diplôme étranger ou inscrits sur un registre étranger doivent fournir la preuve de l'équivalence de ces qualifications.

### CRITÈRES 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 les réseaux piétons, cyclables et routiers existants ;
- Qualités fonctionnelles, structurelles et spatiales du projet ;
- Expression architecturale et adéquation au thème ;
- Economie générale du projet.

### RÉPONSES AUX QUESTIONS

Les réponses aux 16 questions anonymes ont été publiées sur Simap et envoyées à tous les membres du jury le 19 janvier 2018.

### JURY

Le jury est composé des personnes suivantes :

#### Président :

Philippe Venetz, architecte cantonal, Sion

#### Membres non-professionnels :

Philippe Varone, président de la Ville de Sion

Etienne Caloz, directeur Centre Hospitalier du Valais Romand (CHVR)

François Seppey, directeur général HES-SO Valais-Wallis

Thomas Gut, responsable du domaine Gestion des projets, filiale Thoune OFROU

Pierre-Antoine Pralong, directeur RH et Opérations ESR

#### Membres professionnels :

Pascal Bruchez, hôpital du Valais (HVS), architecte

Vincent Pellissier, chef du service de la mobilité, Etat du Valais, ingénieur civil

Miguel Fernandez, Muttoni et Fernandez Ingénieurs conseils SA, ingénieur civil

Ueli Brauen, Brauen Waelchli Architectes, architecte

Clotilde Rigaud, Atelier Grept Sàrl, architecte-paysagiste

#### Suppléants :

Sandrine Schweizer, hôpital du Valais (HVS)

Anne Jacquier-Delaloye, directrice HEdS, HES-SO Valais-Wallis

Georges Joliat, ingénieur Ville de Sion

Christophe Clivaz, conseiller municipal, Ville de Sion

Eddy Jollien, service des bâtiments, monuments et archéologie

#### Experts :

Sophie Rusca, médecine du travail ICH

Vincent Kempf, urbanisme, Ville de Sion

Pierre Favre, Citec ingénieurs conseils SA

Daniela Czekalla, CFF Energie

Léonard Evéquoz, agglo Valais central

### EXAMEN PRÉALABLE

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 Service des bâtiments, monuments et archéologie accompagné du responsable du domaine Gestion des projets, filiale Thoune OFROU et d'un représentant de CFF Energie. Il a porté sur les points suivants :

#### 1. Délais de rendu

28 teams se sont inscrits au concours d'architecture, 26 projets ont été retournés dans les délais, 2 concurrents inscrits n'ont pas rendu de projet.

#### 2. Respect du périmètre du concours

Le projet 6 propose une liaison téléphérique entre la gare de Sion et l'hôpital. La proposition est hors périmètre du concours.

Le projet 14 propose un développement ouest du secteur. La proposition est hors périmètre du concours.

Tous les autres projets respectent le périmètre mis à disposition.

#### 3. Respect de la hauteur de passage sous A9

Les projets 6 et 23 proposent de faire passer le CAD sous le pont de la route d'Hérens. Le gabarit y est insuffisant.

Les projets 4 et 25 sont à la limite du gabarit autorisé.

Tous les autres projets respectent la hauteur de passage sous A9.

#### 4. Respect de la distance à la ligne à haute-tension

Le projet 26 ne respecte pas la distance à la ligne à haute-tension.

Le projet 17 n'a pas suffisamment de cotes et d'altitudes pour pouvoir contrôler la distance à la ligne.

Le haut de la structure du projet 3 est développé en limite de la zone de sécurité.

Les autres projets respectent la distance à la ligne à haute-tension.

#### 5. Respect des zones de départ et d'arrivée

Le projet 11 situe son départ en limite de zone.

Le projet 14 est en dehors des périmètres de départ et d'arrivée.

Les projets 1 et 2 situent leur arrivée à l'est de la zone prévue.

Le projet 18 a une zone d'arrivée splitée en 2.

#### 6. Respect des pentes (profils)

Les projets 7, 12, 14, 15, 16 et 17 n'ont pas suffisamment de cotes et d'altitudes pour pouvoir contrôler les pentes.

Le projet 25 ne respecte pas la pente de 6% côté hôpital.

#### 7. Intégration du chauffage à distance (CAD)

Le projet 21 n'intègre pas le CAD dans son développement.

Le projet 23 laisse le choix (passage sous transversale d'Hérens ou sous passerelle).

## JUGEMENT

Le jury s'est réuni les mercredi 2 et jeudi 3 mai 2018.

Madame Daniella Czekalla n'a pas participé au jugement.

## ANALYSE DE DÉTAIL DES PROJETS

### 1<sup>er</sup> tour d'élimination

Lors du 1<sup>er</sup> tour, le jury a décidé d'éliminer les projets qui présentaient des difficultés de conception générale dans leur relation au site, aux infrastructures et accès existants mais aussi dans leur organisation structurelle. Le jury a pu les apprécier et les pondérer en tenant compte des avantages et inconvénients relatifs aux partis proposés. Les projets suivants sont éliminés :

- N° 2 Into the wild
- N° 6 Hors sujet
- N° 7 Aiguille à chas
- N° 8 Loop
- N° 9 Allée d'Hérens
- N° 14 Madame Rêve
- N° 16 Une ligne droite et deux courbes
- N° 22 Orikado
- N° 24 Steri-Strip
- N° 25 O-Blik
- N° 26 Aiway 4.0

### 2<sup>e</sup> tour d'élimination

Pour le deuxième tour, le jury reprend de manière plus approfondie les critères du premier tour en s'attachant, à travers eux, à souligner les valeurs intrinsèques des propositions. Les projets suivants sont éliminés :

- N° 3 Mobilité douce first
- N° 4 Mamba
- N° 12 Phi
- N° 13 Promenade de santé
- N° 17 Le balcon
- N° 18 Big city life
- N° 19 Fibule
- N° 20 3141592
- N° 21 C
- N° 23 Entre deux

## VISITE DU SITE

L'ensemble du jury effectue une visite du site avant de clore la première journée de jugement. Le jury prend note de l'importance de la gestion fine des différentes altitudes dans les zones de départ et d'arrivée de la liaison. Il s'imprègne des espaces interstitiels formés de surfaces d'infiltrations, de routes et d'autoroutes, de zones vallonnées et boisées.

## REPÊCHAGE

Le jury effectue un tour de contrôle. Il décide de relever le projet éliminé au 2<sup>e</sup> tour N°23 Entre deux à un projet primé. Pour les autres projets, il confirme ses décisions antérieures.

## 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 6 projets restants et de leur attribuer les montants suivants :

Rang	Prix	n°	Devise	Montant
1 <sup>er</sup> rang	1 <sup>ère</sup> mention	1	Polydesmida	Fr. 15'000.-
2 <sup>e</sup> rang	1 <sup>er</sup> prix	5	Artère	Fr. 25'000.-
3 <sup>e</sup> rang	2 <sup>e</sup> prix	15	Alpha	Fr. 15'000.-
4 <sup>e</sup> rang	3 <sup>e</sup> prix	11	Demi-cabestan	Fr. 12'000.-
5 <sup>e</sup> rang	4 <sup>e</sup> prix	10	La passerelle sur le pont	Fr. 8'000.-
6 <sup>e</sup> rang	2 <sup>e</sup> mention	23	Entre deux	Fr. 5'000.-







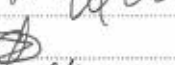
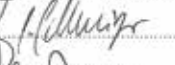








Arrivé au terme de ses délibérations, le jury décide à l'unanimité  
d'attribuer le premier prix au projet : «Polydesmida» première mention

N° 1. Polydesmida

et de proposer ce projet pour la suite des études en vue de sa réalisation.

Sion, le 3 mai 2018

---

Philippe Venetz	
Philippe Varone	
Etienne Caloz	
François Sepey	
Thomas Gut	
Pierre-Antoine Pralong	
Pascal Bruchez	
Vincent Pellissier	
Miguel Fernandez	
Ueli Brauen	
Clotilde Rigaud	
Sandrine Schweizer	
Anne Jacquier-Delaloye	
Georges Jölat	
Christophe Clivaz	
Eddy Jollien	

## 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 en termes d'implantation, de structure et de relations aux aménagements urbains existants 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° 1 «Polydesmida» la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Ce projet, par son implantation, la clarté de sa ligne et du traitement des différentes altitudes répond globalement aux objectifs et aux exigences formulées par le maître de l'ouvrage.

Le mandat attribué au lauréat correspond au minimum au 60,5% du total selon l'article 7.9 du règlement SIA 102 (édition 2014). 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 lundi 4 juin 2018 à 17h30 dans la halle aux vousoirs de l'usine électrique de Chandoline à Sion.** Les projets y seront exposés jusqu'au 13 juin 2018.

Entrée libre tous les jours de 12h à 20h.



## N°1 POLYDESMIDA

1<sup>er</sup> RANG – 1<sup>ère</sup> MENTION – FR. 15'000.-

---

### Auteurs / architecte

DVARCHITECTES & ASSOCIÉS SA

Collaborateurs : Anne-Line Darbellay-Duss, Glenn Cotter, Stefan Hare, Clémence Fauchère, Jimena Santa Cruz, Zoé Bonomi, TERENCE Biselx, Paride Corvaglia, Thomas Crognalletti, Julien Praz

---

### Auteurs / ingénieur

KURMANN CRETTON INGÉNIEURS SA

Collaborateurs : Alexandre Schmid, Christophe Alter, Roberto Peruzzi, Frédéric Rossoz, Noémie Durussel, Valentin Mento

---

### Auteurs / architecte paysagiste

TRANSPORTPLAN SION SA

Collaborateur : Pierre François Schmid



## N°1 POLYDESMIDA

La proposition de tracé de la voie à mobilité douce suit une géométrie parfaite. Le geste clair, rationnel et fluide assure un déplacement agréable et la trajectoire permet de se repérer facilement. Le terrain de golf de Sion est manifestement la partie la plus attractive du site. Le choix de s'adosser à celui-ci promet un confort et une certaine tranquillité aux utilisateurs.

Le départ du parcours côté parking est judicieusement placé pour les piétons et les cyclistes tout en incluant des réflexions de connexion avec de futures voies de mobilité douce. L'arrivée coté hôpital (en contradiction avec le cahier des charge) paraît judicieuse en considérant la synergie en relation avec le nouveau bâtiment du parking.

Cette synthèse élégante entre usage, structure et image manque par contre à la passerelle. Les portées équilibrées de celle-ci sont dépréciées par une culée disproportionnée côté hôpital.

## SYSTÈME STRUCTUREL

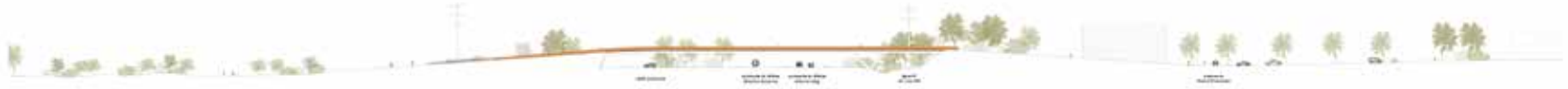
La structure de la passerelle correspond à un cadre en acier avec piles en « V ». Ce choix est efficace et adapté au tracé et contraintes du projet, permettant de réduire les portées effectives et minimisant le nombre de points d'appui requis pour l'ouvrage. La section transversale est constituée par deux poutres en acier avec des entretoises métalliques. Ces poutres sont reliées par une tôle supérieure afin d'assurer leur travail d'ensemble vis-à-vis d'actions horizontales. Ce choix de section bipoutre permet, outre une réponse statique efficace, une gestion simple et discrète des réseaux CAD et d'évacuation des eaux et offre une place supplémentaire pour d'éventuelles futures conduites. Grâce au choix des matériaux de construction et à la typologie structurale, la construction de la passerelle peut être effectuée de manière aisée sur l'autoroute, minimisant les nuisances et garantissant la sécurité des usagers.

## ASPECTS PAYSAGERS

Le projet tire parti des qualités paysagères du site en installant la nouvelle liaison au nord, le long du golf, profitant des dégagements sur Tourbillon et les vignobles de Clavaux d'un côté, et sur les bosquets d'arbres de l'autre. La courbe tendue se mue en dispositif pour cheminer mais aussi voir le paysage. Les garde-corps pleins dissimulent les routes en contrebas et contribuent à cadrer des vues panoramiques.

L'intervention est respectueuse du site : elle suit au maximum les pentes du terrain naturel et s'appuie sur les buttes existantes. La trajectoire intuitive, à l'écart des nuisances sonores de l'A9 et de la route d'Hérens, ainsi que la clarté du parcours, participent au sentiment de bien-être et de sécurité des utilisateurs.

# Polydesmida



coupe en plan 1:500

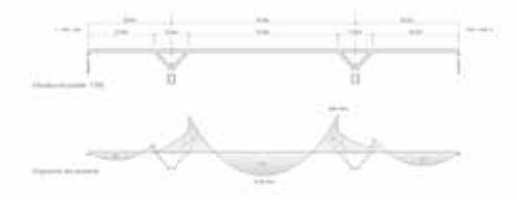


plan 1:500



Elevation 1/200

**Contexte**  
 Le projet s'inscrit dans le cadre de la mise à jour du plan directeur d'urbanisme de la ville de Sion. Il vise à améliorer la mobilité douce et à créer un lien plus fort entre le centre-ville et les zones périphériques. Le site est caractérisé par une topographie accidentée et une végétation dense. Le projet propose une solution innovante qui respecte l'environnement et s'intègre harmonieusement dans le paysage.



**Concept mobilité**  
 Le projet vise à créer une liaison multimodale qui accueille à la fois les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de véhicules à faible vitesse. La structure est conçue pour être sécurisée et confortable, avec des rampes douces et des surfaces antidérapantes. Des aménagements paysagers et des équipements de mobilier urbain sont prévus pour améliorer l'expérience des usagers.



**Polydesmida**  
 Implémentation et efficacité de la voie



Le tracé proposé s'inscrit dans le cadre de la politique de développement durable de la ville de Sion, en particulier de la promotion de la mobilité douce. Il s'agit d'une infrastructure de qualité, conçue pour offrir un cadre agréable et sécurisé à ses usagers. Le tracé est conçu pour être compatible avec les autres modes de transport, notamment le piétonnage et le vélo. Les aménagements proposés sont destinés à améliorer la sécurité et le confort des usagers, tout en favorisant l'écologie et le bien-être.

Les aménagements proposés ont été conçus en tenant compte de la sécurité et du confort des usagers. Ils sont destinés à améliorer la qualité de l'infrastructure et à favoriser l'écologie et le bien-être. Les aménagements sont conçus pour être compatibles avec les autres modes de transport, notamment le piétonnage et le vélo. Les aménagements proposés sont destinés à améliorer la sécurité et le confort des usagers, tout en favorisant l'écologie et le bien-être.



Le tracé proposé s'inscrit dans le cadre de la politique de développement durable de la ville de Sion, en particulier de la promotion de la mobilité douce. Il s'agit d'une infrastructure de qualité, conçue pour offrir un cadre agréable et sécurisé à ses usagers. Le tracé est conçu pour être compatible avec les autres modes de transport, notamment le piétonnage et le vélo. Les aménagements proposés sont destinés à améliorer la sécurité et le confort des usagers, tout en favorisant l'écologie et le bien-être.

Les aménagements proposés ont été conçus en tenant compte de la sécurité et du confort des usagers. Ils sont destinés à améliorer la qualité de l'infrastructure et à favoriser l'écologie et le bien-être. Les aménagements sont conçus pour être compatibles avec les autres modes de transport, notamment le piétonnage et le vélo. Les aménagements proposés sont destinés à améliorer la sécurité et le confort des usagers, tout en favorisant l'écologie et le bien-être.



Le tracé proposé s'inscrit dans le cadre de la politique de développement durable de la ville de Sion, en particulier de la promotion de la mobilité douce. Il s'agit d'une infrastructure de qualité, conçue pour offrir un cadre agréable et sécurisé à ses usagers. Le tracé est conçu pour être compatible avec les autres modes de transport, notamment le piétonnage et le vélo. Les aménagements proposés sont destinés à améliorer la sécurité et le confort des usagers, tout en favorisant l'écologie et le bien-être.

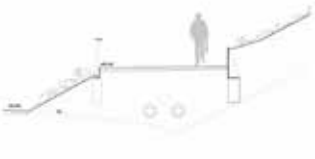
Les aménagements proposés ont été conçus en tenant compte de la sécurité et du confort des usagers. Ils sont destinés à améliorer la qualité de l'infrastructure et à favoriser l'écologie et le bien-être. Les aménagements sont conçus pour être compatibles avec les autres modes de transport, notamment le piétonnage et le vélo. Les aménagements proposés sont destinés à améliorer la sécurité et le confort des usagers, tout en favorisant l'écologie et le bien-être.



A9 Sion - Est - Nouvelle liaison à mobilité douce



coupe A 1:20



coupe B 1:20



coupe C 1:20



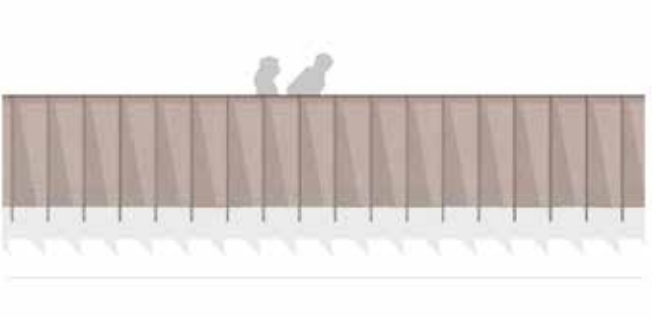
coupe D 1:20



coupe E 1:20



coupe technique 1:20



coupe 1:20



coupe longitudinale endogée 1:20



## N°5 ARTÈRE

2<sup>e</sup> RANG – 1<sup>er</sup> PRIX – FR. 25'000.-

---

### Auteurs / ingénieur

INGPHI SA

Collaborateurs : Philippe Menétrey, Claude Broquet,  
Nhien Nguyen, Malena Bastien Masse, Ninh Tran,  
Hugo Crespo, André Claro

## N°5 ARTÈRE

Le projet consiste en un ruban rouge qui méandre le long de la rue des Maraîches et qui s'élance, avec courbes et contrecourbes, par-dessus l'autoroute pour déboucher dans le parc avoisinant le Pôle Santé.

Le tracé sinueux est aussi concept de stabilité. Les piliers, non alignés de la passerelle, portent un caisson triangulaire en acier fermé par une dalle désaxée. A cette dernière sont accrochés, d'une façon pragmatique et maîtrisée, les deux tubes du chauffage à distance. L'ensemble est conçu avec un souci d'économie de moyens autant formel que constructif qui résulte en un ouvrage d'art simple et filigrane dont l'élégance est réjouissante.

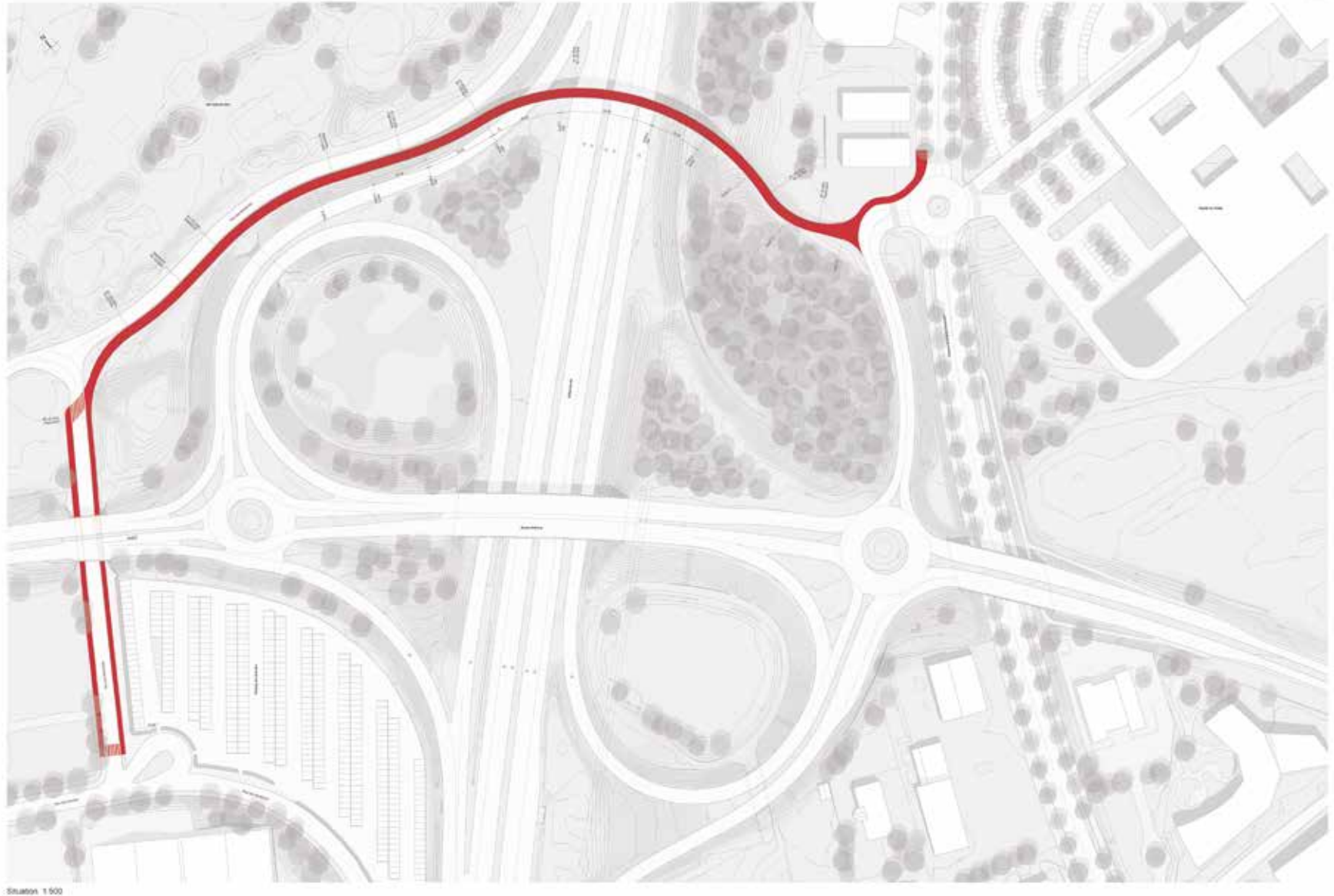
## SYSTÈME STRUCTUREL

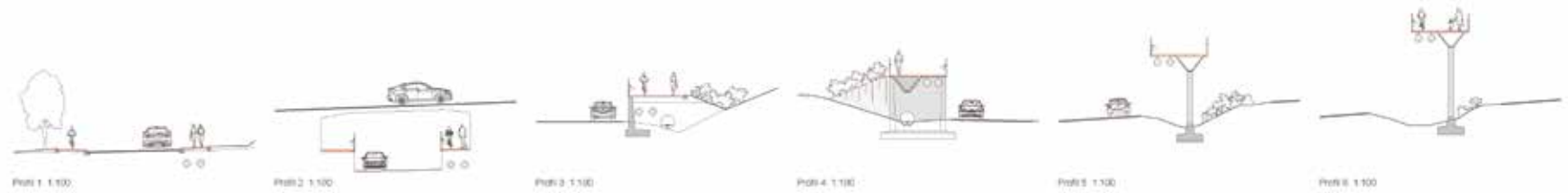
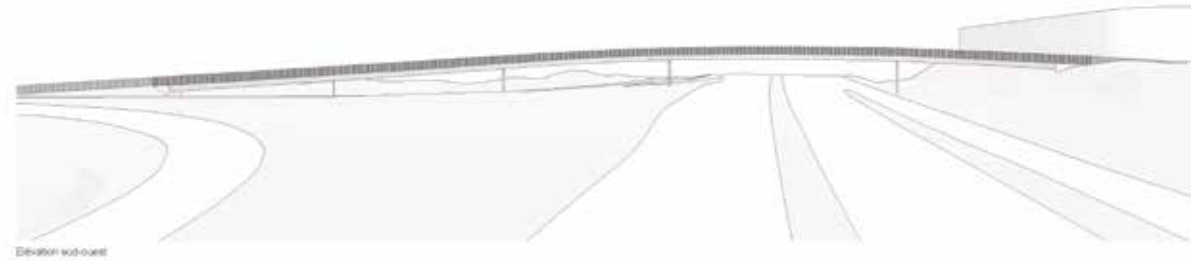
La passerelle est constituée par un caisson en acier avec un porte-à-faux excentré. Les choix de cette section et du tracé en courbe nécessitent la gestion de moments de torsion significatifs. Cela est traité de manière efficace par une disposition non-rectiligne des appuis au lieu d'effectuer l'encastrement à la torsion dans les piles et culées. La pertinence de la disposition latérale du porte-à-faux vis-à-vis des moments de torsion n'est toutefois favorable que sur une partie du tracé.

La dalle de la passerelle est orthotrope en acier. C'est un concept adapté du point de vue de la structure et de la légèreté de la construction, mais toutefois associé à des coûts de construction plus importants. Les piles sont des colonnes élancées adaptées à la gestion des déformations. Le concept d'appui aux piles et l'introduction de forces dans cette zone demanderaient cependant une meilleure définition.

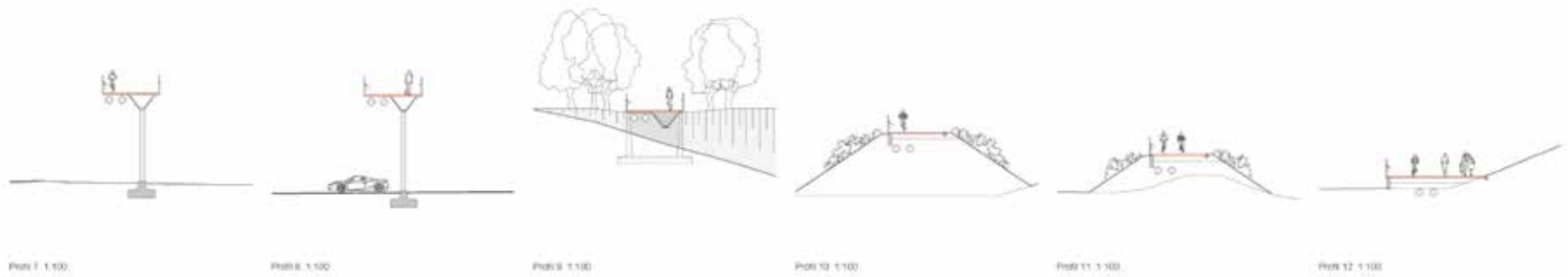
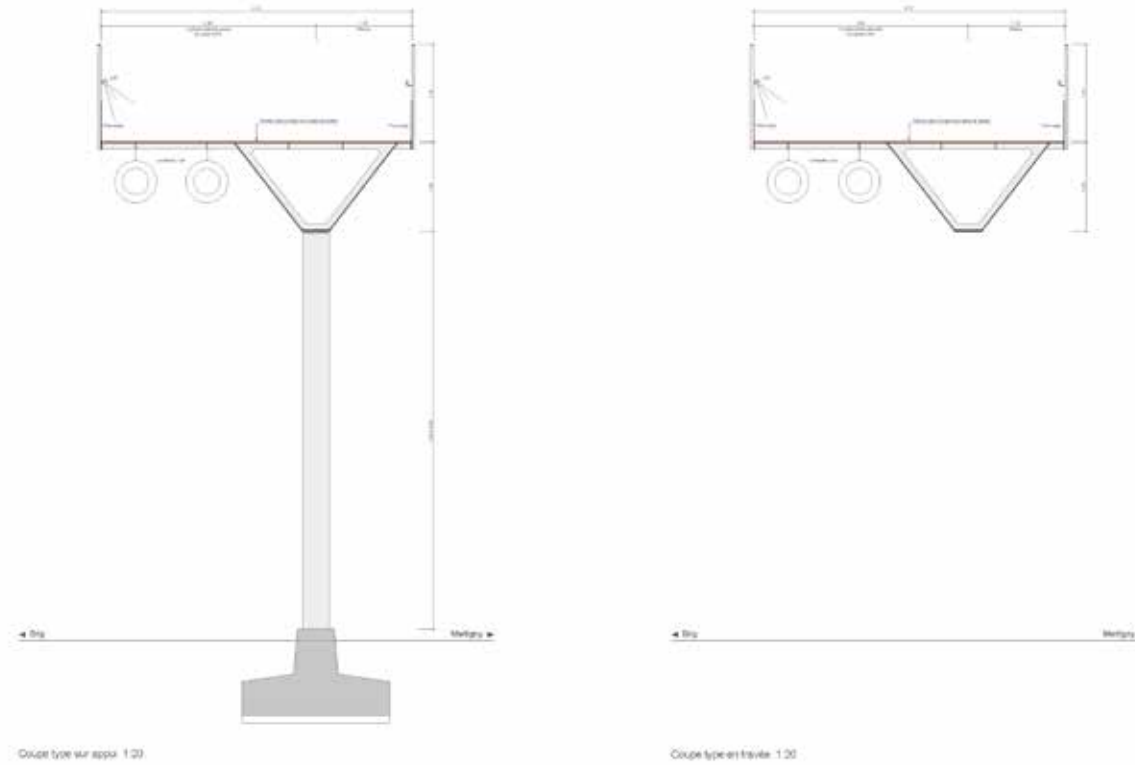
## ASPECTS PAYSAGERS

Le projet tire parti des qualités paysagères du site en installant la nouvelle liaison au nord, le long du golf, profitant des dégagements sur Tourbillon et les vignobles de Clavaux d'un côté, et sur les bosquets de l'autre. La sinuosité du parcours a une action dynamique sur l'utilisateur qui se voit projeté dans le paysage. Le tracé fluide et organique s'adapte aux infrastructures et à la topographie existantes : il longe la route des Maraîches, adopte les pentes du terrain naturel avant de prendre son envol et de s'appuyer à nouveau sur les buttes existantes à proximité de l'hôpital. La trajectoire intuitive, à l'écart des nuisances sonores de l'A9 et de la route d'Hérens, ainsi que la matérialité du parcours, participent au sentiment de bien-être et de sécurité des utilisateurs. L'hôpital reste toujours en vue. La transparence du garde-corps interroge sur le sentiment d'insécurité relatif aux nuisances sonores de l'autoroute en contrebas. Il contribue toutefois à la légèreté et à l'identité de la structure, qui s'intègre dans l'environnement urbain en se démarquant des infrastructures routières.













## N°15 ALPHA

3<sup>e</sup> RANG – 2<sup>e</sup> PRIX – FR. 15'000.-

---

### Auteurs / architecte

2B ARCHITECTES

Collaborateurs : Stéphanie Bender, Philippe  
Béboux, Thierry Raess, Odile Doepper

---

### Auteurs / ingénieur

INGENI SA

Collaborateurs : Marco Bosso, Claudio Pirazzi,  
Nicola Degani

---

### Auteurs / architecte paysagiste

CATIA NETO

## N°15 ALPHA

Les auteurs choisissent une structure croisée comme fil rouge qui accompagne l'ensemble du parcours. Selon l'emplacement, le long de la trajectoire, elle sert de structure porteuse, de garde-corps, de palissade ou de dispositif antibruit.

Le tracé en ruban élégant se développe en forme de boucle dans le biotope de la bretelle nord où les piétons apprécient les escaliers de raccourcis. Sur l'autoroute et coté hôpital, le ruban devient passerelle qui se pose délicatement et d'une manière pragmatique avec des portées variables que le principe structurel permet d'absorber.

Le point critique du projet se trouve coté parking. Le tracé se heurte au passage sous voie de la bretelle d'entrée de l'autoroute et se frotte à la culée nord-ouest du pont, où l'exposition au bruit sera importante.

## SYSTÈME STRUCTUREL

Le projet propose une structure soignée et optimisée, caractérisée par un garde-corps d'une grande transparence. L'optimisation effectuée dans le treillis est appréciée, étant un geste proportionné, élégant et justifié : il permet d'affiner le coût de la structure, lui donne un caractère singulier et permet aux utilisateurs de comprendre les subtilités de l'ouvrage. La gestion du réseau CAD et de l'étanchéité, en autres, est effectuée de manière efficace.

## ASPECTS PAYSAGERS

Le tracé, fluide et lisible, met en évidence différentes séquences qui rythment la traversée et la rendent psychologiquement moins longue (dans les arbres, sur l'autoroute, autour de l'étang, resserrements et passages). Ce rythme est accentué par la végétation, travaillée de façon plus ou moins dense, provoquant resserrements et ouvertures successifs.

La structure, faite de losanges plus ou moins distendus, sert autant la solidité que la sécurité et l'identité visuelle de la passerelle. Ce motif permet une intégration fine et flexible des nouvelles infrastructures dans l'environnement construit ou naturel. Il invite l'utilisateur au départ du parcours et déploie le fil d'une histoire jusqu'à l'hôpital. La végétation s'y accroche par endroits, contribuant à la diversité et à l'originalité du parcours.

Le tracé tire parti des constructions existantes et minimise les interventions. Une incohérence topographique au niveau de l'amorce ouest (passage sous la route), ainsi que les nuisances sonores occasionnées par le passage sous le pont routier, péjorent ponctuellement la qualité du parcours.

**alpha**

15 mai - 15 juin 2015 - 10h00 - 18h00

**Notion de mobilité**

La notion de mobilité est au cœur de la réflexion sur l'avenir de la ville. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de transport, de qualité de vie, de développement durable et de résilience. Elle se traduit par une approche intégrée et transversale des différents modes de transport, de la voiture individuelle à la marche à pied, en passant par le vélo, le tramway et le train. Elle vise à créer un système de transport efficace, sûr et agréable, qui favorise la mixité sociale et territoriale, et qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

**Notion de qualité de vie**

La notion de qualité de vie est un concept multidimensionnel qui englobe des aspects tels que la santé, le bien-être, la sécurité, l'éducation, le logement, l'emploi, les services publics, l'environnement, la culture et le loisir. Elle est influencée par de nombreux facteurs, dont le cadre de vie, les services disponibles, les opportunités d'emploi et de formation, et les relations sociales. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables.

**Notion de développement durable**

Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Il repose sur trois piliers : l'économique, l'environnemental et le social. Il implique une prise en compte globale des enjeux de développement, de la croissance économique à la protection de l'environnement, en passant par la justice sociale et la participation citoyenne. Il est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car il contribue à la création de villes plus résilientes, inclusives et durables.

**Notion de mixité**

La mixité est un concept qui désigne la diversité des usages, des fonctions et des populations au sein d'un territoire. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de mixité, de la diversité des usages et des fonctions à la diversité des populations, en passant par la mixité sociale et territoriale.

**Notion de sécurité**

La sécurité est un concept qui désigne la protection des personnes et des biens contre les accidents et les crimes. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de sécurité, de la sécurité des personnes et des biens à la sécurité des infrastructures de transport, en passant par la sécurité sociale et territoriale.

**Notion de justice sociale**

La justice sociale est un concept qui désigne l'équité dans la répartition des ressources et des opportunités. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de justice sociale, de la justice économique et sociale à la justice territoriale, en passant par la justice sociale et territoriale.

**Notion de participation citoyenne**

La participation citoyenne est un concept qui désigne l'implication des citoyens dans les décisions qui affectent leur vie. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de participation citoyenne, de la participation économique et sociale à la participation territoriale, en passant par la participation sociale et territoriale.



**Planification**

La planification est un processus qui vise à définir les objectifs et les stratégies pour atteindre ces objectifs. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de planification, de la planification économique et sociale à la planification territoriale, en passant par la planification sociale et territoriale.

**Notion de mobilité**

La notion de mobilité est au cœur de la réflexion sur l'avenir de la ville. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de transport, de qualité de vie, de développement durable et de résilience. Elle se traduit par une approche intégrée et transversale des différents modes de transport, de la voiture individuelle à la marche à pied, en passant par le vélo, le tramway et le train. Elle vise à créer un système de transport efficace, sûr et agréable, qui favorise la mixité sociale et territoriale, et qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

**Notion de qualité de vie**

La notion de qualité de vie est un concept multidimensionnel qui englobe des aspects tels que la santé, le bien-être, la sécurité, l'éducation, le logement, l'emploi, les services publics, l'environnement, la culture et le loisir. Elle est influencée par de nombreux facteurs, dont le cadre de vie, les services disponibles, les opportunités d'emploi et de formation, et les relations sociales. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables.

**Notion de développement durable**

Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Il repose sur trois piliers : l'économique, l'environnemental et le social. Il implique une prise en compte globale des enjeux de développement, de la croissance économique à la protection de l'environnement, en passant par la justice sociale et la participation citoyenne. Il est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car il contribue à la création de villes plus résilientes, inclusives et durables.

**Notion de mixité**

La mixité est un concept qui désigne la diversité des usages, des fonctions et des populations au sein d'un territoire. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de mixité, de la diversité des usages et des fonctions à la diversité des populations, en passant par la mixité sociale et territoriale.

**Notion de sécurité**

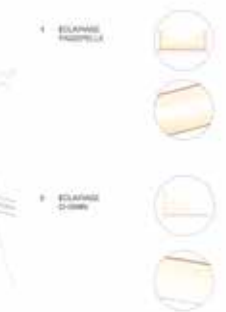
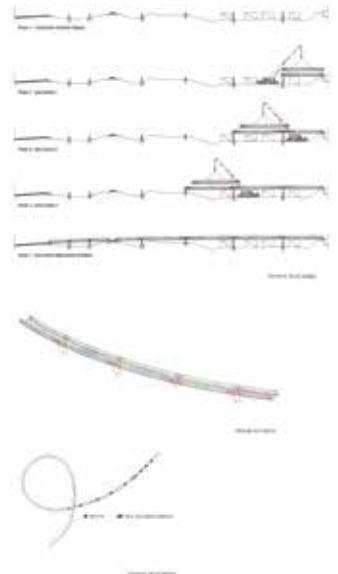
La sécurité est un concept qui désigne la protection des personnes et des biens contre les accidents et les crimes. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de sécurité, de la sécurité des personnes et des biens à la sécurité des infrastructures de transport, en passant par la sécurité sociale et territoriale.

**Notion de justice sociale**

La justice sociale est un concept qui désigne l'équité dans la répartition des ressources et des opportunités. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de justice sociale, de la justice économique et sociale à la justice territoriale, en passant par la justice sociale et territoriale.

**Notion de participation citoyenne**

La participation citoyenne est un concept qui désigne l'implication des citoyens dans les décisions qui affectent leur vie. Elle est un objectif central de la planification urbaine et de la politique de transport, car elle contribue à la création de villes plus attractives, inclusives et durables. Elle implique une prise en compte globale des enjeux de participation citoyenne, de la participation économique et sociale à la participation territoriale, en passant par la participation sociale et territoriale.







Page 1/10



Page 2/10



Page 3/10



Page 4/10



Page 5/10



Page 6/10



Page 7/10



Page 8/10



Page 9/10



Page 10/10



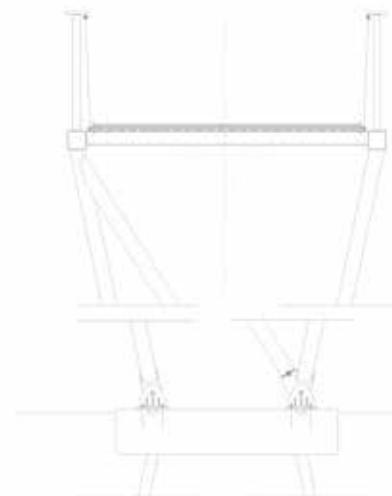
Page 11/10



Section transversale 1/10



Section transversale 2/10



Section transversale 3/10



Image 1/10



Image 2/10



Image 3/10



Image 4/10

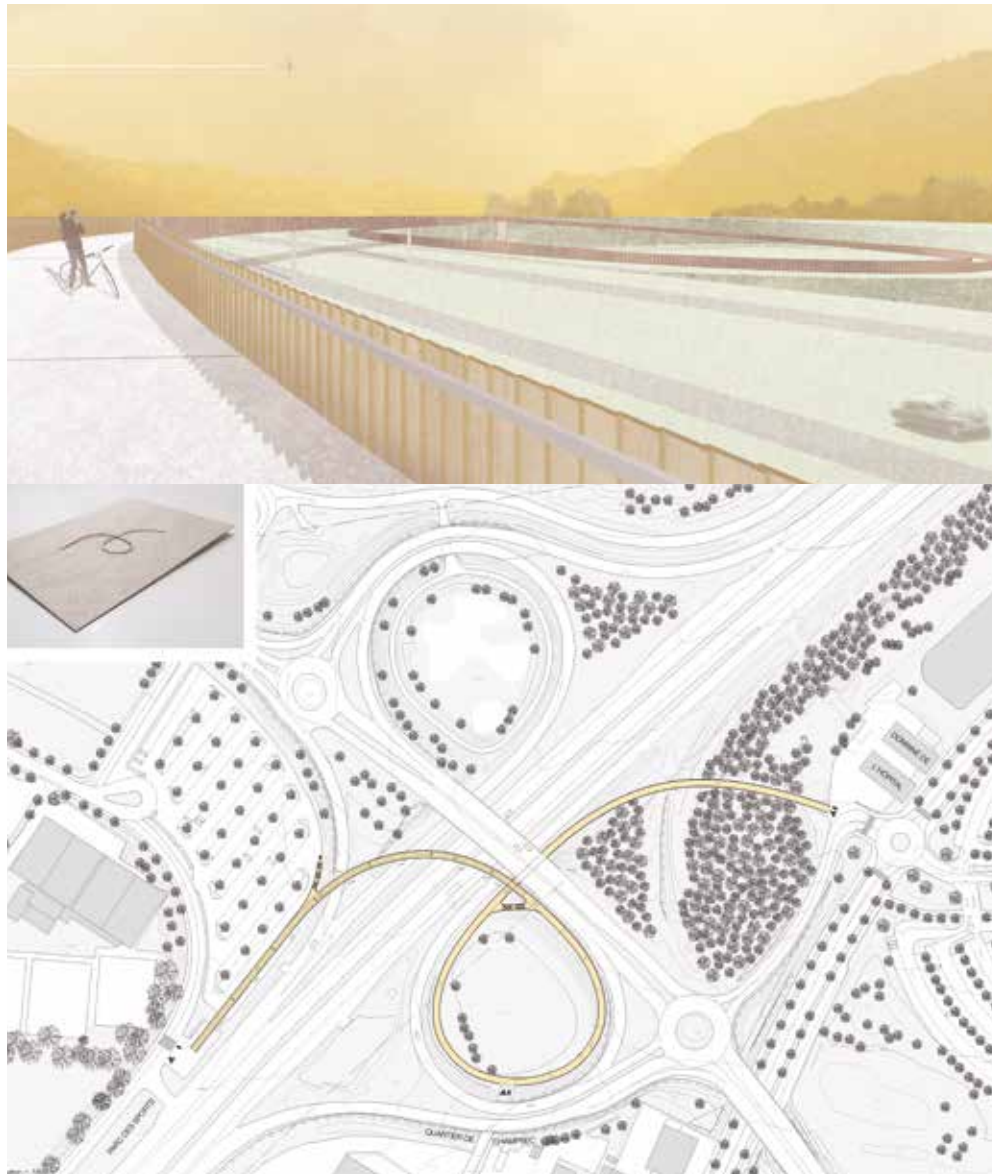


Image 5/10



Image 6/10





## N°11 DEMI-CABESTAN

4° RANG – 3° PRIX – FR. 12'000.-

---

### Auteurs / architecte

BUNQ ARCHITECTES SA

Collaborateurs : Laurent Gaille, Julien Grisel,  
Philippe Gloor, Cyril Lecoultré, Michele Di Matteo,  
Quentin Huegi, Pierre-Philippe Blanc, Claude  
Penseyres, Emmanuelle Bonnemaison

## N°11 DEMI-CABESTAN

Un ruban continu de bois variant en hauteur accompagne le promeneur tout au long du parcours. En fonction de l'endroit, la palissade sert de garde-corps, de paroi antibruit ou de réflecteur de lumière pour guider l'utilisateur.

La boucle élégante dans la bretelle sud permet de faire monter les cyclistes sur une rampe à 6% pour traverser l'autoroute. Les piétons peuvent prendre le raccourci par l'escalier, au croisement de la piste. La liaison avec le quartier de Champsec est appréciée.

La beauté du geste est relativisée par une exposition au bruit sur pratiquement tout le long du parcours.

## SYSTÈME STRUCTUREL

La passerelle du projet est un ouvrage en BFUP, composé par assemblage de voussoirs préfabriqués. Ce choix permet de réduire les épaisseurs, poids et dimensions de l'ouvrage. Toutefois, des solutions alternatives, plus conventionnelles, pourraient également satisfaire les exigences statiques et être plus avantageuses en termes de coûts. En outre, la structure est finalement enrobée par un garde-corps en bois ne permettant pas d'apprécier les efforts et qualités techniques de la solution choisie. Les détails de la structure sont en général soignés (bien qu'une meilleure définition des joints, ancrages de précontrainte et méthode de construction seraient souhaitables pour mieux comprendre les difficultés associées) mais l'interface avec le garde-corps en bois ne montre pas un détail d'intégration abouti entre la structure porteuse et son enrobage.

## ASPECTS PAYSAGERS

Ce projet propose un geste paysager fort, en épousant la géométrie de la boucle sud, ouvrant des possibilités de liaisons avec les quartiers sud. Le tracé cherche à relier les espaces publics de la ville et prend ainsi naissance à proximité du parc des sports, dernier maillon de la chaîne avant les jardins de l'hôpital. Ce ruban continu, traité uniformément, propose un parcours lisible et fluide au sein d'un contexte changeant (parking, autoroute, butte, parc). On relève l'attention portée à la topographie du site : le projet s'épargne les passages souterrains et s'appuie sur les infrastructures existantes.

Confronté à la réalité du terrain, on constate que ce tracé s'expose de façon récurrente aux nuisances sonores du trafic routier (boucle sud, passage sous le pont routier et segment le long de l'autoroute). Le garde-corps plein, dont la hauteur s'ajuste selon l'intensité des nuisances, tente de résoudre la problématique.



**► Projet**  
 Le projet consiste à créer une nouvelle liaison à mobilité douce entre le quartier de Sion-Est et le quartier de Demi-Cabestan. Cette liaison sera réalisée en plusieurs étapes, en commençant par la création d'un pont sur le lac de Sion. Le projet est financé par le canton de Valais et la commune de Sion.

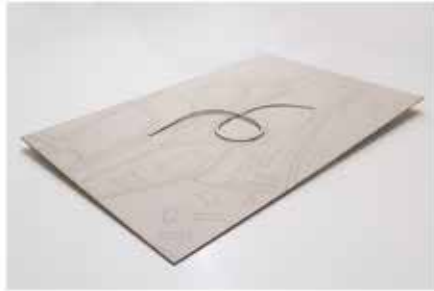


**► Visibilité**  
 La liaison sera visible depuis le quartier de Sion-Est et le quartier de Demi-Cabestan. Elle sera également visible depuis le lac de Sion et le quartier de Sion-Est.



**► Travaux**  
 Les travaux de construction de la liaison à mobilité douce seront réalisés en plusieurs étapes. La première étape consiste à créer un pont sur le lac de Sion. Les autres étapes consistent à créer des pistes cyclables et des chemins piétons le long du lac de Sion.





• NOUVELLE LIAISON A MOBILITE DOUCE – A9 SION • DEMI-CABESTAN •

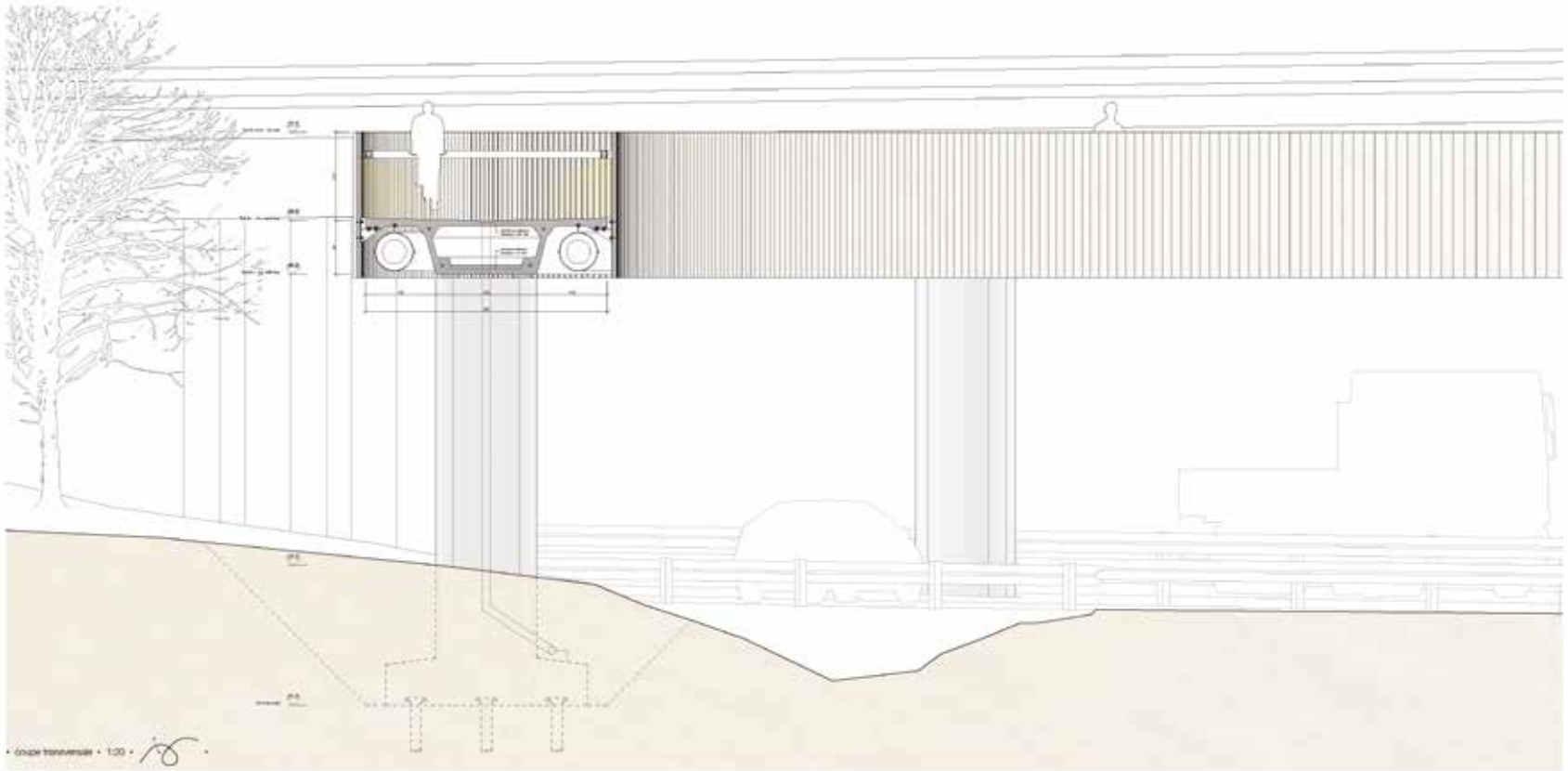
0 Matériau

Le concept de mobilité est conçu sur la mobilité urbaine de la ville de Sion. Le principe est de créer une structure de mobilité douce qui soit compatible avec les infrastructures existantes et qui soit capable de répondre à des besoins de mobilité variés. Le principe est de créer une structure de mobilité douce qui soit compatible avec les infrastructures existantes et qui soit capable de répondre à des besoins de mobilité variés.

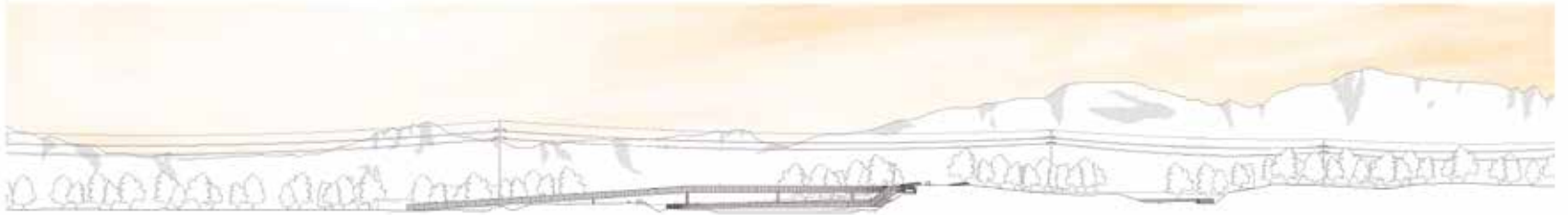


• sectionnelle constructive •

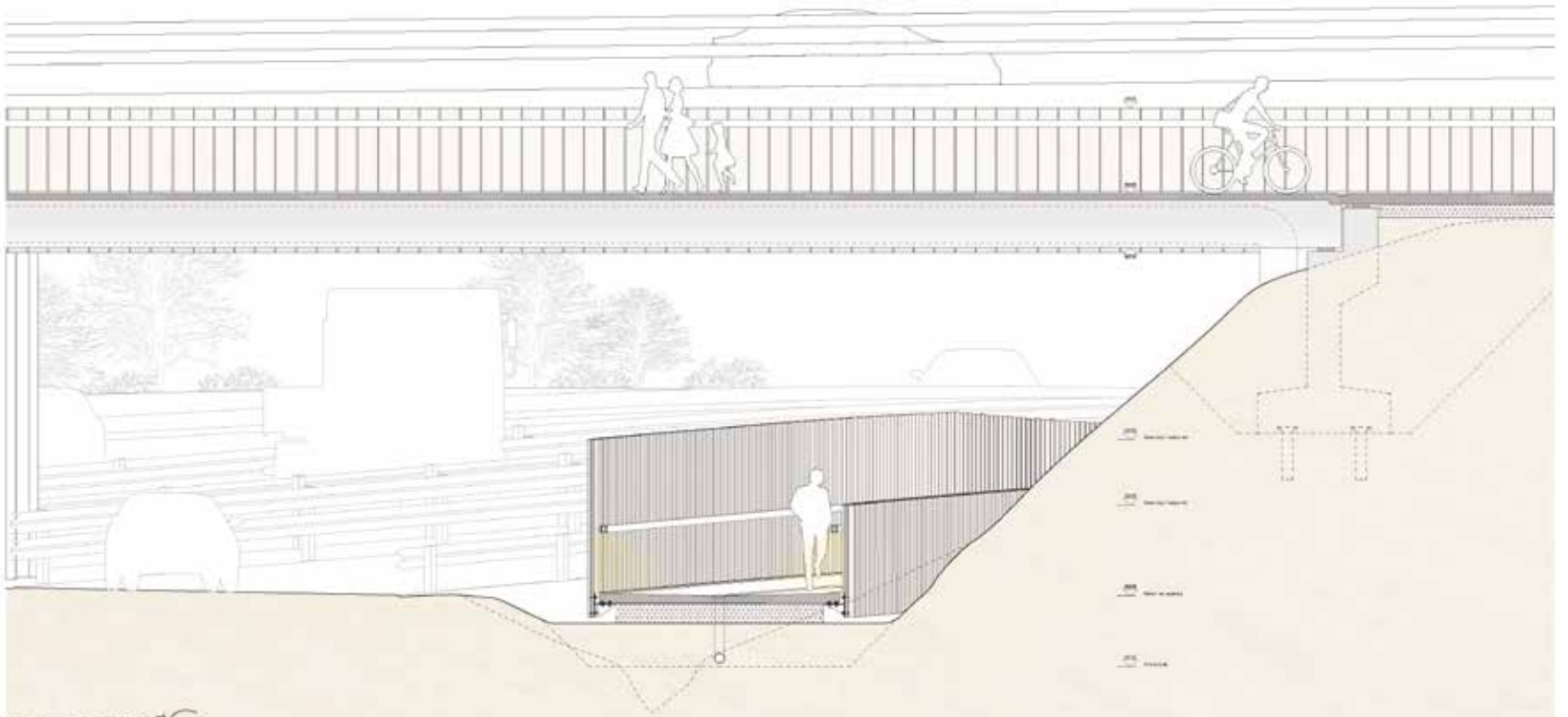
• coupe longitudinale • 1:500 •



• coupe transversale • 1:20 •



coupe longitudinale • 1:500



coupe transversale • 1:20



## N°10 LA PASSERELLE SUR LE PONT

La volonté de ce projet est de trouver le chemin le plus direct entre le parking des Echutes et le Pôle Santé et de préserver ce qui reste de nature dans ce site déjà surchargé par les infrastructures routières. Le tracé de mobilité douce s'insère donc au milieu de la route d'Hérens et se raccorde par des passages en tunnel côté hôpital et côté parking. Les deux giratoires de part et d'autre du pont de la route d'Hérens sont creusés pour amener de la lumière naturelle dans les rampes sous voie.

Ce projet se veut économe et préservateur, idées certes louables, mais il se heurtera aux contraintes de faisabilité. L'expression architecturale et l'exposition aux nuisances sonores énormes rendent la proposition peu convaincante.

## SYSTÈME STRUCTUREL

Le projet a été bien étudié et optimisé vis-à-vis de la méthode de construction, mais il a toutefois des difficultés et des coûts associés à une telle intervention. Les détails ont été étudiés avec soin et proposent des solutions adaptées pour le drainage et le passage du CAD, entre autres.

## ASPECTS PAYSAGERS

L'optimisation des temps de parcours entre le parking des Echutes et l'hôpital a conduit cette équipe à rapporter les flux piétons et cyclistes sur le pont routier de la traversée d'Hérens. Il en résulte un cheminement dans un contexte urbain et architectural, où le piéton se laisse guider dans une succession de dispositifs (passage souterrains, puits de lumière, tranchées, murets de protection) assemblés dans une unité de traitement à l'identité visuelle forte. A l'arrière-plan, le paysage de Tourbillon et du vignoble de Clavaux est mis en exergue. Le piéton atteint son but en toute sécurité, mais l'immersion dans le trafic routier met en doute son confort. L'éclairage intervient comme un signal à l'échelle du territoire, marquant l'entrée de la ville.



# La Passerelle sur le Pont

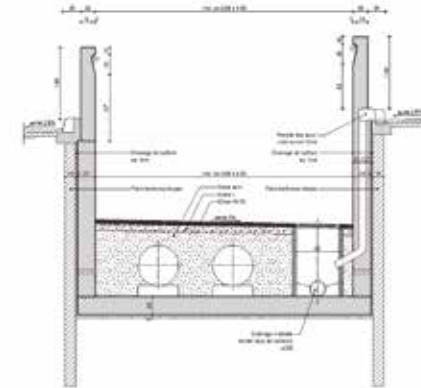
plan de situation 1:500



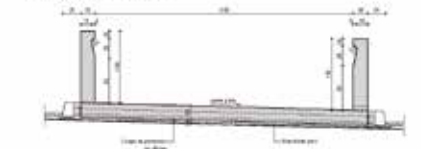
coupe longitudinale 1:500



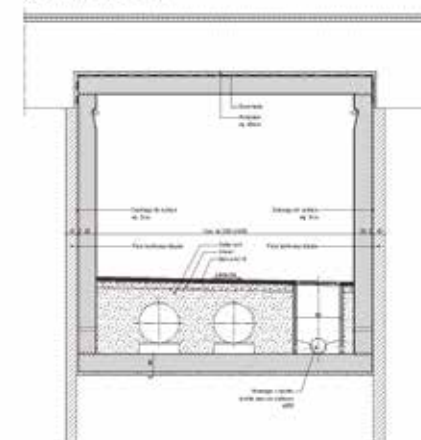
coupe transversale A-A' 1:20



coupe transversale B-B' 1:20



coupe transversale C-C' 1:20







## N°23 ENTRE DEUX

6° RANG – 2° MENTION – FR. 5'000.-

---

### Auteurs / architecte

PONT 12 ARCHITECTES SA

Collaborateurs : François Jolliet, Didier Callot,  
Chloé Eckert, Ugo Rastello

---

### Auteurs / ingénieur

EMCH+BERGER SA LAUSANNE

Collaborateurs : Didier Robyr, Eugen Brühwiler,  
Gaëtan Baudin, Yasmine Pinferetti

---

### Auteurs / architecte paysagiste

INTERVAL PAYSAGE

Collaboratrice : Agathe Caviale

## N°23 ENTRE DEUX

Le projet « Entre deux » est un exercice de style pour un matériau contemporain, le BFUP, composite cimentaire fibré ultra-performant. Les auteurs, qui connaissent visiblement la matière, proposent une section transversale de poutre précontrainte réduite au minimum. Le jeu savant de la lumière naturelle qui éclaire les garde-corps inclinés, dessine un ouvrage d'art léger et magnifique.

Les auteurs se sont contentés de dessiner un très bel ouvrage d'art. Les solutions esquissées pour l'intégration du chauffage à distance sont vagues et les réflexions par rapport au parcours proposé restent inachevées et peu convaincantes.

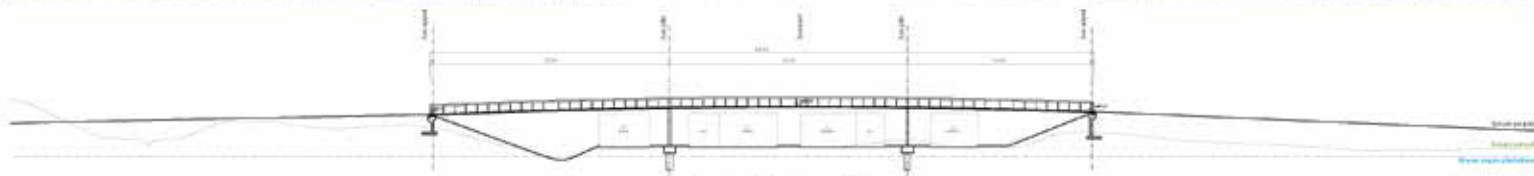
## SYSTÈME STRUCTUREL

La section transversale a été optimisée afin de minimiser la quantité de matériau à utiliser, ce qui évoque un geste soigné et adapté permettant d'optimiser les coûts de l'ouvrage. Le résultat est un objet avec un caractère singulier dont la forme résulte des considérations statiques et d'une volonté d'optimisation. Cela, de même que la recherche d'une solution à caractère innovante, est une qualité du projet. Il est toutefois à noter que la solution choisie ne permet pas l'intégration correcte des réseaux à faire traverser et qu'un concept clair d'évacuation des eaux n'est pas exprimé. L'objet, malgré ses qualités, souffre ainsi du manque d'intégration des différentes contraintes du cahier des charges.

## ASPECTS PAYSAGERS

Le projet tire parti de la topographie du site, s'appuyant sur les pentes du terrain naturel et des buttes existantes. Il traverse différentes séquences arborisées, avec un dégagement au niveau de la passerelle, proposant une expérience forte au passage de l'autoroute. Il propose de cheminer le long de l'étang, profitant des qualités paysagères relatives de cette espace.

La solution proposée est minimaliste ; elle ne déploie qu'une courte longueur de passerelle, qui s'inscrit dans le gabarit du pont existant, l'effaçant quasiment. Sa structure fait preuve de sensibilité et d'humilité. Elle se passe d'artifices et joue simplement avec la lumière, grâce à son revêtement uniforme.



Coupe longitudinale de la passerelle 1-204

A9 Sion - Est, nouvelle liaison à mobilité douce

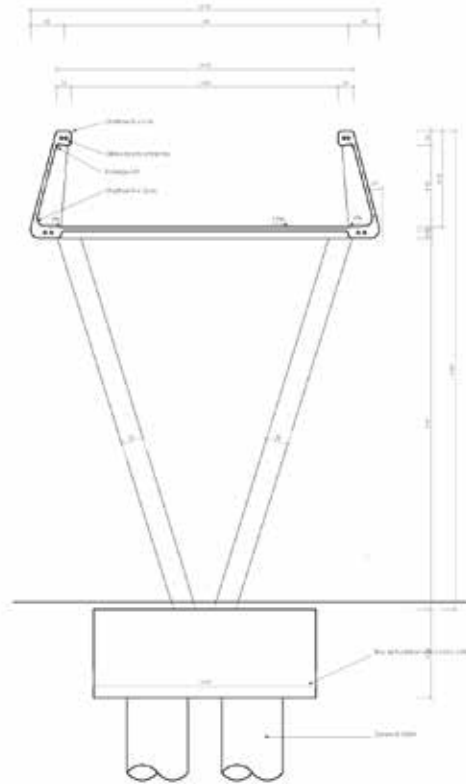
ENTRE DEUX

1/4



**Caractéristiques de Passage**

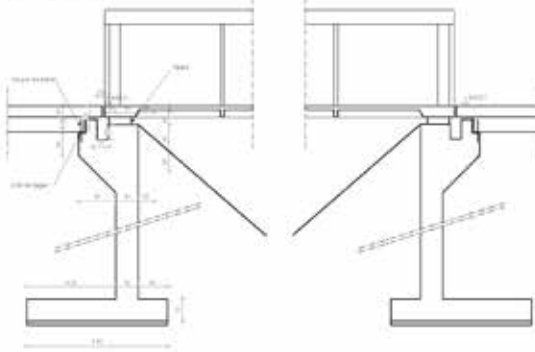
Largeur : 30 m  
 Largeur : 24 m  
 Hauteur : 4,5 m  
 Poids : 100 t  
 Hauteur au sol : 10 m



Pili de la passerelle 1/20

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

**Appuis de la passerelle 1/20**



**Structure**

La structure est une structure mixte acier-béton. Elle est constituée de quatre pili en béton armé qui supportent une poutre de liaison en acier. La poutre de liaison est une poutre mixte acier-béton. Elle est constituée de deux poutres en acier qui sont reliées par une poutre en béton armé. La poutre de liaison est une poutre mixte acier-béton. Elle est constituée de deux poutres en acier qui sont reliées par une poutre en béton armé.

**Matériau**

Le matériau principal est le béton armé. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison. Le matériau principal est le béton armé. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison.

**BTIP - variantes composite à tirants et à tirants perforés**

Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison. Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison.

**Élévation**

Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison. Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison.

**Élévation**

Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison. Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison.

A9 Sion - Est, nouvelle liaison à mobilité douce

ENTRE DEUX

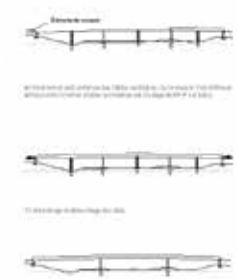
3/4

**Passage - Vue en coupe de la passerelle**

Cette vue en coupe illustre la structure de la passerelle.



La passerelle est une structure mixte acier-béton. Elle est constituée de quatre pili en béton armé qui supportent une poutre de liaison en acier. La poutre de liaison est une poutre mixte acier-béton. Elle est constituée de deux poutres en acier qui sont reliées par une poutre en béton armé.



**Élévation**

Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison. Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison.



**Élévation de nuit**

Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison. Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison.



**Site**

Le site est situé dans la zone d'habitat dense de la ville de Sion. Il est caractérisé par une topographie complexe et une forte densité de population. Le site est situé dans la zone d'habitat dense de la ville de Sion. Il est caractérisé par une topographie complexe et une forte densité de population.

**Matériau et fonction**

Le matériau principal est le béton armé. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison. Le matériau principal est le béton armé. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison.

**Points d'ancrage**

Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison. Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison.

**Intégration du chauffage à distance**

Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison. Le BTIP est une variante composite à tirants et à tirants perforés. Il est utilisé pour les pili et la poutre de liaison.





**Paysage pour la mobilité douce**

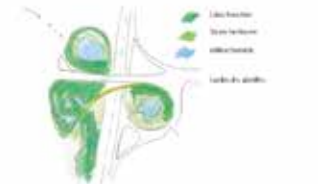
Réalité et idéalisme le long de l'axe, entre Sion et Est, à cheval sur les ponts et les viaducs, entre les zones d'habitat et les zones de mobilité douce de l'axe et les zones d'habitat de l'axe. Un axe qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc.

Un paysage qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc. Un axe qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc.



**Equipement**

Un axe qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc. Un axe qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc.



**Cross-collines, espaces ouverts**

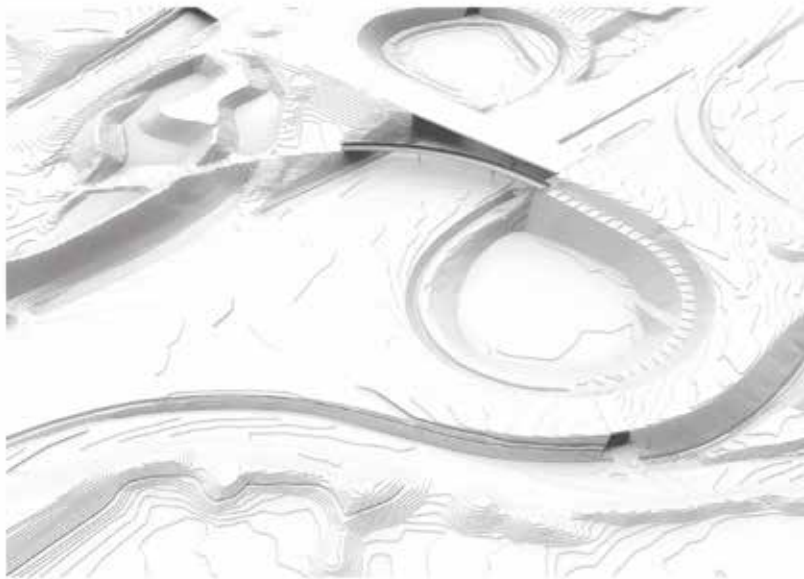
Un axe qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc. Un axe qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc.



Un axe qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc. Un axe qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc.



Un axe qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc. Un axe qui a été le premier à être construit, à l'échelle de la ville, de l'axe et du pont et du viaduc.



A9 Sion - Est, nouvelle liaison à mobilité douce

ENTRE DEUX





## N°2 INTO THE WILD

---

### Auteurs / architecte

NOMAD ARCHITECTES VALAIS SÀRL

Collaborateurs : Lucien Barras, Pauline Bertin,  
Jonathan Mabillard

---

### Auteurs / ingénieur

CSD Ingénieurs SA

Collaborateurs : Bertrand Granges, Nicolas Renggli,  
Sébastien Nendaz



## N°3 MOBILITÉ DOUCE FIRST

---

### Auteurs / architecte

ATLB - ATELIER LÉONARD BENDER SÀRL

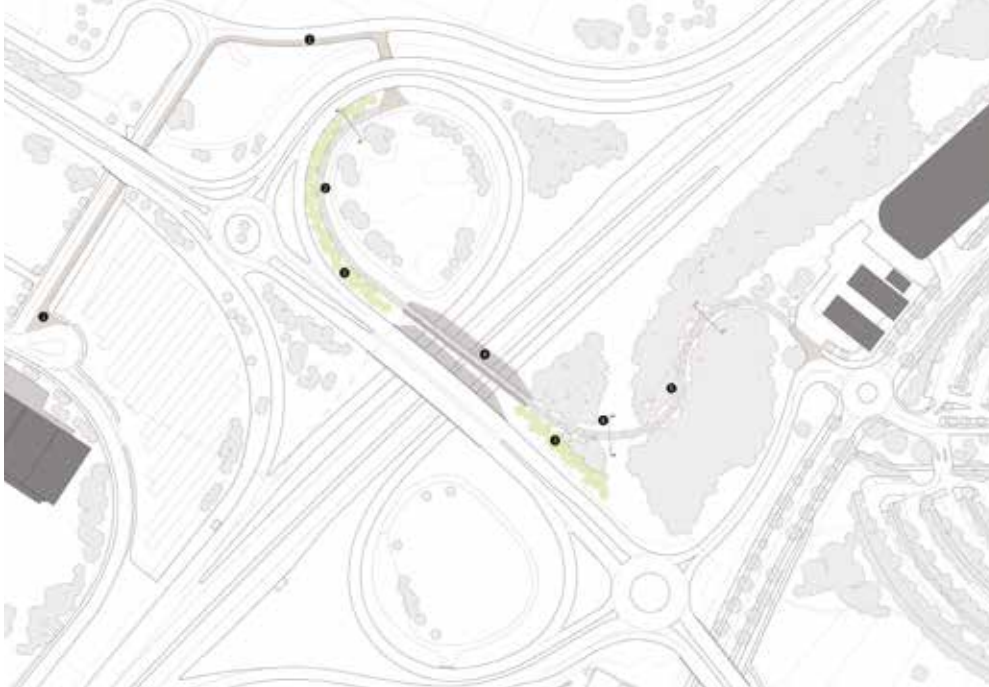
Collaborateurs : Léonard Bender, Sarah Sauthier,  
Barbara Henk, Denis Dorsaz, Telma Martins

---

### Auteurs / ingénieur

ALPATEC SA

Collaborateurs : Boisset Pierre, André-Michel Fort,  
Alain Hugo, Jacques Formaz



## N°4 MAMBA

---

### Auteurs / architecte

R2A ARCHITECTES

Collaborateurs : Jérôme Rudaz, Renaud Rudaz

---

### Auteurs / ingénieur

BUREAU TECHNIQUE PAUL GLASSEY



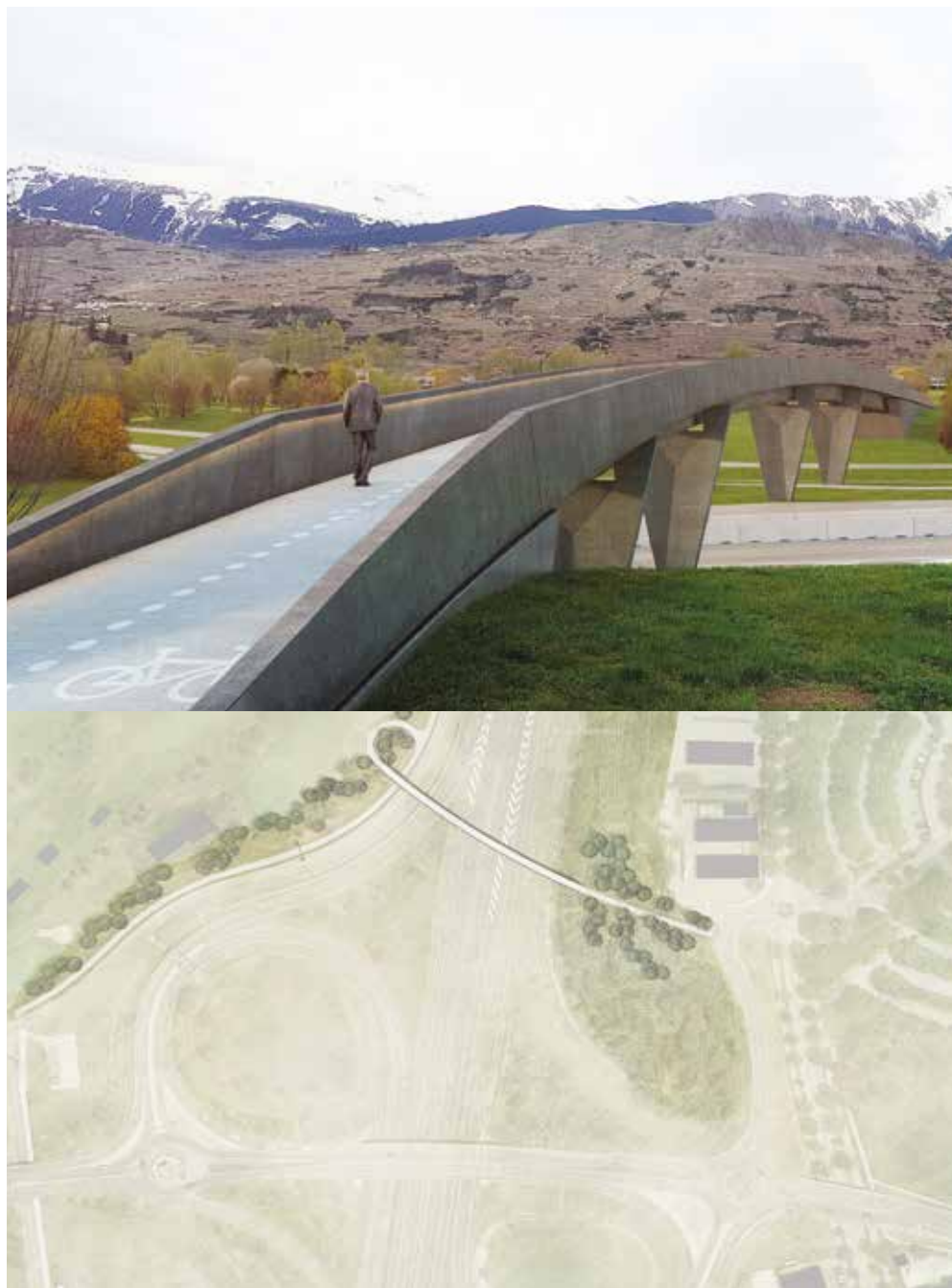
## N°6 HORS SUJET

---

**Auteurs / architecte**  
CHESEauxREY SÀRL

---

**Auteurs / ingénieur**  
EDITECH SA, HUBER TORRENT SA



## N°7 AIGUILLE À CHAS

---

### Auteurs / architecte

STUDIO LAUSANNE ARCHITECTURE SA

Collaborateurs : Vittorio Fragasso, Melania Mattucci,  
Céline Bulliard

---

### Auteurs / ingénieur

KÜNG ET ASSOCIÉS SA

Collaborateurs : Luca Tassinari, Steve Monthoux,  
Marco Barragans, Caroline De Weck

---

### Auteurs / architecte paysagiste

PROAP, ESTUDIO E PORJECTOS DE  
ARQUITECTURA PAISAGISTA LDA

Collaborateurs : Joao Antonio Ribeiro Ferreira  
Nunes, Iñaki Zoilo, Tiago Calisto, Patrizia Rizzo



## N°8 LOOP

---

### Auteurs / architecte

MIJONG SÄRL

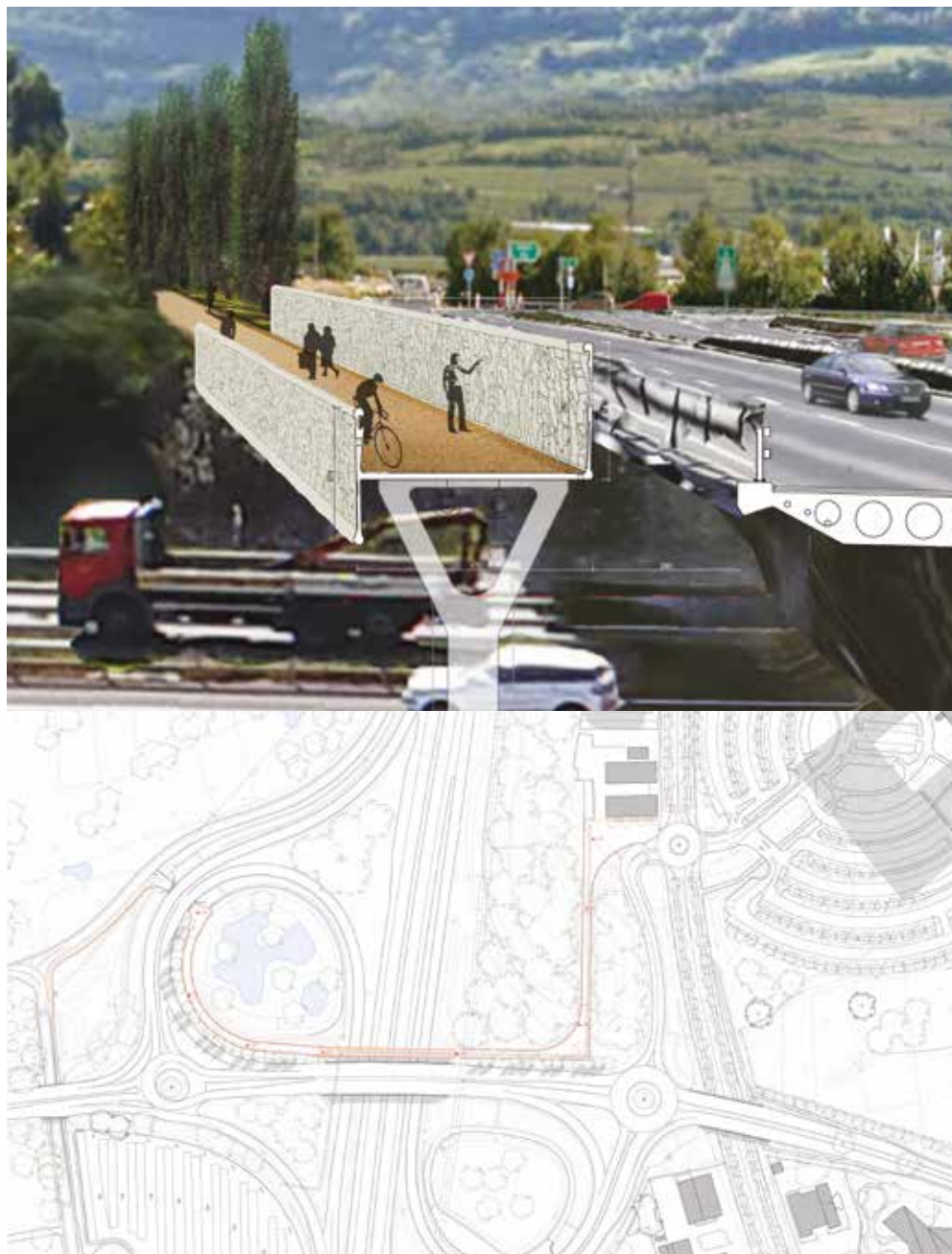
Collaboratrices : Carole Pont Bourdin, Céline Guibat, Aline Hemmeler, Susana Dimas Ribas

---

### Auteurs / ingénieur

PRA INGÉNIEURS SA

Collaborateurs : Laurent Pitteloud, Raphaël Coquoz, Gaëtan Nguyen



## N°9 ALLÉE D'HÉRENS

---

### Auteurs / architecte

KABUKI SÀRL

Collaborateurs : Pagano Nathalie, Xavier Oreiller

---

### Auteurs / ingénieur

RR&A, BGI INGÉNIEURS

Collaborateurs : Véronique De Sépibus, Jörg Meyer

---

### Auteurs / architecte paysagiste

FORSTER PAYSAGE

Collaborateur : Jan Forster



## N°12 PHI

---

### Auteurs / architecte

IPAS ARCHITECTES SA

Collaborateurs : Eric Ott, Loïc Marconato, Michael  
Desaules

---

### Auteurs / ingénieur

GVH SAINT-BLAISE SA

Collaborateurs : Pierre Gorgé, Jacques  
L'Eplattenier, Michel Thomann





## N°13 PROMENADE DE SANTÉ

---

### Auteurs / architecte

MEYER ARCHITECTURE

Collaborateurs : François Meyer, Alessandra Lesma,  
Lionel Mudry

---

### Auteurs / ingénieur

INGEO SA

Collaborateurs : Joseph Dussex, Antoine Baechler

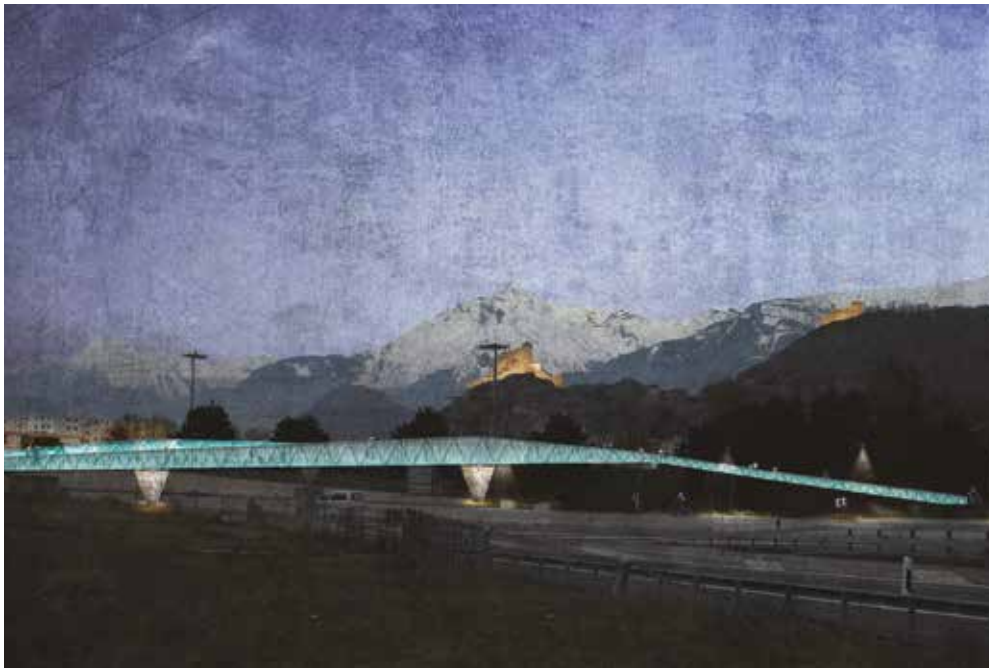
---

### Auteurs / architecte paysagiste

JEREMY NUTTIN INGÉNIERIE

+ GÉOTECHNIQUES SÀRL

Collaborateur : Jeremy Nuttin



## N°14 MADAME RÊVE

---

### Auteurs / architecte

EIDO ARCHITECTES SÀRL

Collaborateurs : David Eichenberger, Diogo Dos Santos, Gael Nicolet, Ivo Batista

---

### Auteurs / ingénieur

AF TOSCANO SA

Collaborateurs : Ivan Corminboeuf, Renato Guidicelli, Julien Genton, Arturo Carreno, Nathalie Ciotti, Francesco Guastella, Claudio Ferro

---

### Auteurs / architecte paysagiste

PAYSAGESTION SA

Collaborateurs : Julie Imholz, Loïc Gilli, Raphaël Bréart, Simon Bailly, Marek Pasche



## N°16 UNE LIGNE DROITE ET DEUX COURBES

**Auteurs / architecte**

CLAVIEN ARCHITECTURE SÀRL

Collaborateurs : Sacha Antille, Bastian Perriard, Eric

Maye, Nico Curic, David Clavien



## N°17 LE BALCON

---

### Auteurs / architecte

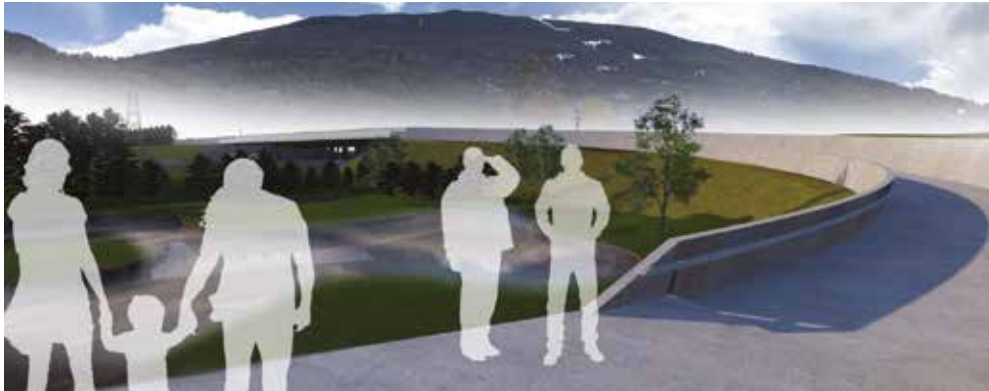
SCHLAICH BERGERMANN PARTNER - SBP  
GMBH

Collaborateurs : Andreas Keil, Matteo Dini, Richard  
Thürler, Jean-Pascal Ammann

---

### Auteurs / ingénieur

EMCH+BERGER AG BERN



## N°18 **BIG CITY LIFE**

---

**Auteurs / architecte**

DEMIRCI ARCHITECTE

Collaborateur : Ozan Urundu



## N°19 FIBULE

---

### Auteurs / architecte

PERSONENI RAFFAELE ARCHITECTES SÀRL

Collaborateurs : Fabrizio Raffaele, Colette Raffaele,  
Fabio Personeni

---

### Auteurs / ingénieur

STRUCTURAME SÀRL





N°20 **3141592**

---

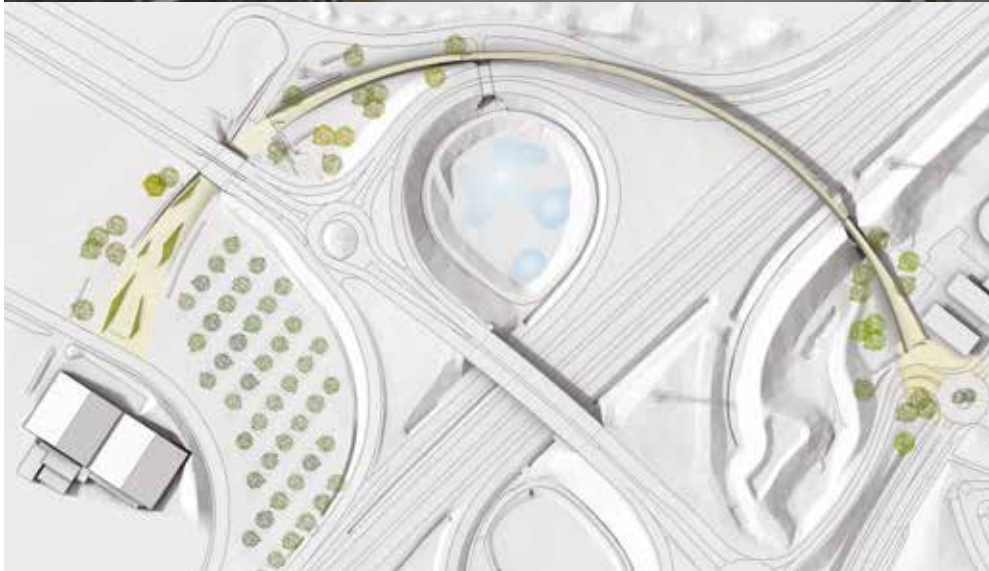
**Auteurs / architecte**

SPASS ARCHITECTES ET INGÉNIEURS

Collaborateurs : Benjamin Pannatier, Romain

Crettaz





## N°21 C

---

### Auteurs / architecte

ATELIER JORDAN & COMAMALA ISMAIL  
ARCHITECTES

Collaborateurs : Toufiq Ismail-Meyer, Diego  
Comamala, Frédéric Jordan, André Mota, Malou  
Menozzi, Joël Allimann

---

### Auteurs / ingénieur

GRUNER WEPF AG

Collaborateurs : Pascal Guignard, Daniel Ruiz,  
Laura Alvarez, Jesus Fernandez, Peter Zemla,  
Jean-Luc Imhof

---

### Auteurs / architecte paysagiste

PLANIKUM GMBH LANDSCHAFTARCHITEKTUR





## N°22 **ORIKADO**

---

### **Auteurs / architecte**

CAGNA + WENGER ARCHITECTES SA,  
HERVÉ SAVIOZ

Collaborateurs : Grégoire Wenger, Hervé Savioz

---

### **Auteurs / ingénieur**

SD INGÉNIERIE DÉNÉRIAZ ET PRALONG SION  
SA, TRANSITEC INGÉNIEURS-CONSEILS SA

Collaborateurs : Xavier Mittaz, Laurent Dutheil

---

### **Auteurs / architecte paysagiste**

BIOLCONSEILS SA

Collaboratrice : Gaël Müller Heyraud



## N°24 STERI-STRIP

---

### Auteurs / architecte

COMPOSITE SÀRL

Collaborateurs : Jérôme Fracheboud, Philippe Robyr, Camille Mauchant, Elodie Rey, Saskia Inzaurrealde

---

### Auteurs / ingénieur

BISA - BUREAU D'INGÉNIEURS SA

Collaborateurs : Vanessa Pfander, Arnaud Buchard

---

### Auteurs / architecte paysagiste

MAP - MONNIER ARCHITECTURE DU PAYSAGE, DROSERA

ÉCOLOGIE APPLIQUÉE SA

Collaborateurs : Maxime Monnier, Flavio Zanini



## N°25 O-BLIK

---

### Auteurs / architecte

FIMA ARCHITECTURE SA, ATELIER MARCH

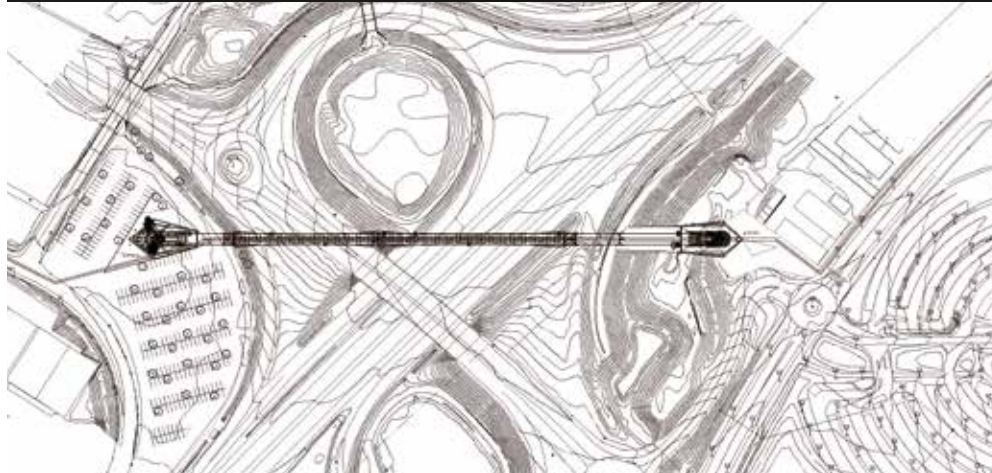
Collaborateurs : Olivier Filliez, Lasloz Nyitray,  
Damien Balleys, Cédric Nicollier, Charlène Morend,  
Juan Madrinan, François Dulon

---

### Auteurs / ingénieur

LATTION BRUCHEZ INGÉNIEURS

Collaborateurs : Pierre Bruchez, Grégoire Bruchez



## N°26 AIRWAY 4.0

---

**Auteurs / architecte**  
MJD ARCHITECTES SA

---

**Auteurs / ingénieur**  
MASSEREY & VOIDE SA

---

**Auteurs / architecte paysagiste**  
GARAVENTA

