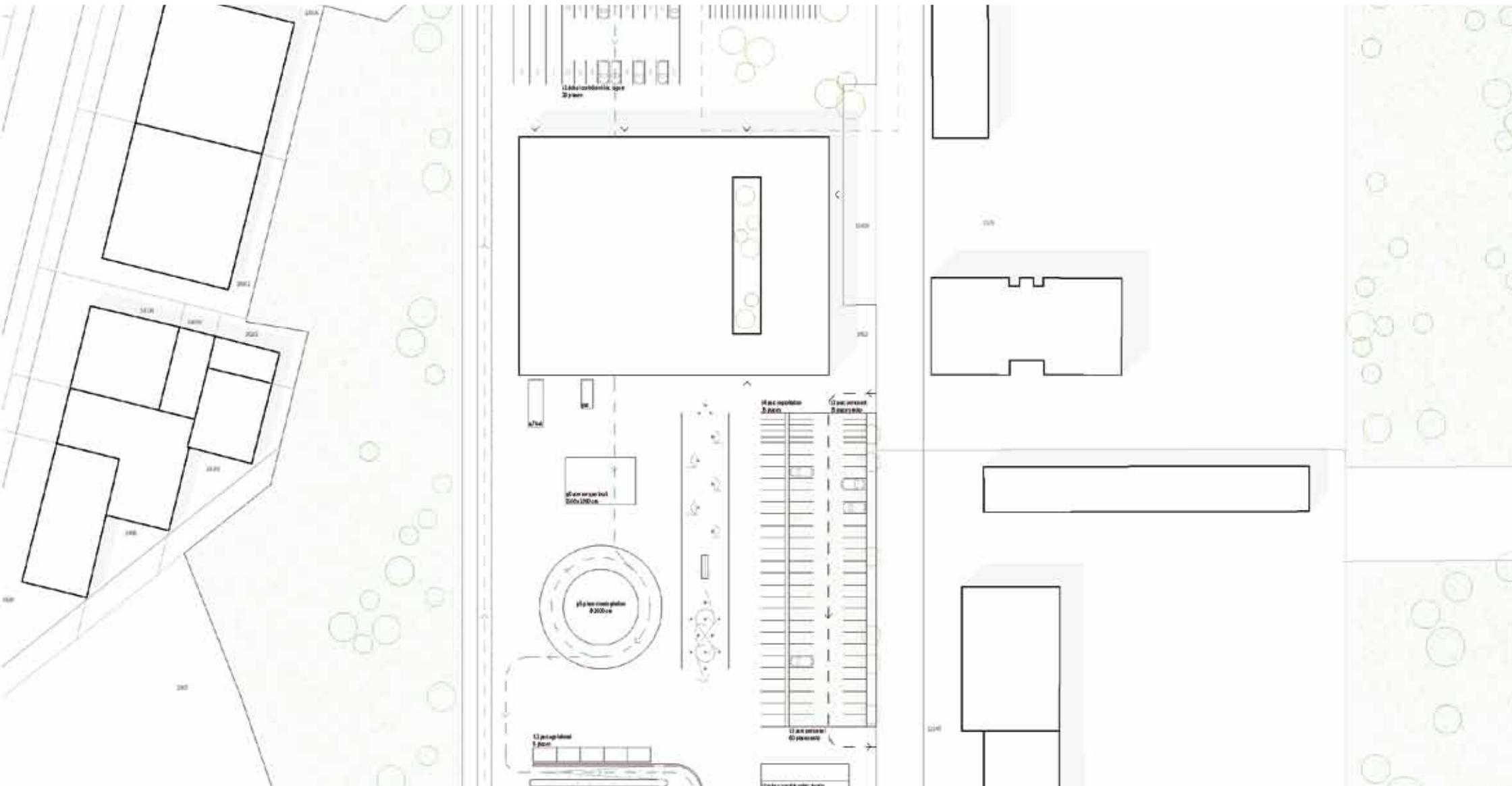


CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE (ARCHITECTE + INGÉNIEUR) DÉLOCALISATION DU SERVICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET DE LA NAVIGATION (SCN) À SION

RAPPORT DU JURY – JUILLET 2018



LE MANDANT / MAÎTRE DE L'OUVRAGE

Le présent concours de projets est organisé par l'Etat du Valais, Service des bâtiments, monuments et archéologie (SBMA) en qualité de maître de l'ouvrage, en collaboration avec le Service de la circulation routière et de la navigation (SCN).

ORGANISATEUR DU CONCOURS

État 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, DESCRIPTION ET OBJECTIFS DU CONCOURS

L'augmentation du nombre de véhicules immatriculés dans le canton du Valais (en moyenne plus de 2% par année) entraîne une augmentation du nombre de contrôles techniques à effectuer ainsi que du nombre de dossiers à traiter.

Les infrastructures dont le service dispose sur le site de Sion ne lui permettront plus, dès 2020, de respecter les délais imposés par la législation fédérale de sorte que de nouveaux moyens doivent être mis à sa disposition.

Aucune extension n'étant possible sur le site actuel, il a été décidé de construire un nouveau centre sur le terrain dont l'État du Valais est propriétaire dans le secteur des casernes. Le service de la circulation routière et de la navigation a pour mission de gérer l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière et à la navigation. Pour cela, le service est divisé en trois sections dont le fonctionnement est le suivant :

Section technique

Cette section est chargée du contrôle technique de toutes les catégories de véhicules et des examens de conduite.

Contrôles techniques :

les clients sont convoqués et doivent présenter leur véhicule selon le rendez-vous qui leur est fixé. Ils attendent dans leur véhicule à un endroit déterminé et les experts du

service viennent les chercher pour effectuer le contrôle. Celui-ci a lieu dans une halle au moyen de lifts et autres appareils techniques et un essai dynamique est effectué sur piste, soit au début soit au terme du contrôle technique. Les clients patientent dans un lieu sûr et les experts leur ramènent le véhicule contrôlé et les papiers nécessaires. Le client s'en va et l'expert prend le rendez-vous suivant.

En capacité maximale, toutes les 20 minutes, 13 véhicules légers et 2 motocycles entrent dans la halle de contrôle. Pour les véhicules lourds, 2 véhicules entrent toutes les 30 minutes. Les contingences pour ce mode de fonctionnement sont la proximité du bureau des experts avec les pistes de contrôle et avec les places d'attente des véhicules à contrôler ainsi qu'avec ceux à remettre aux clients. Les bureaux des 3 cadres de la section doivent également être près des pistes et des bureaux des experts.

Examens de conduite :

les candidats se présentent sur rendez-vous et attendent dans un hall où ils peuvent déposer leur dossier. Les experts viennent les chercher et partent en examen. À la fin de l'examen le résultat est communiqué aux candidats dans la voiture. L'expert prend ensuite le candidat suivant dans le hall d'attente.

Pour cela il est nécessaire de disposer d'une salle d'attente proche du lieu de départ des examens, proche du bureau des experts et proche de la salle pour les examens théoriques. En capacité maximale, toutes les heures 5 candidats, pour la plus part accompagnés d'un moniteur d'auto-école, se présentent à l'examen de conduite. En ce qui concerne les théories, 4 fois par semaine 20 candidats se présentent à l'examen.

Section administrative et logistique

Cette section s'occupe de la délivrance des documents nécessaires à la conduite d'un véhicule, des finances, de la logistique et de l'informatique.

Délivrance des documents :

Le client se présente sans rendez-vous aux guichets avec les papiers nécessaires à sa demande. Le service reçoit en moyenne 360 clients par jour à ses guichets de Sion,

avec des pics pouvant aller jusqu'à 550. Les contingences sont un nombre suffisant de guichets, un hall d'accueil bien dimensionné, un accès aisé, un système de tickets et des places de parc à disposition. Un back-office est à aménager derrière les guichets pour faciliter la collaboration et les remplacements. Des boîtes pour le dépôt de dossier, accessibles de l'extérieur et de l'intérieur, du genre cases postales, sont à prévoir. Une communication entre les locaux doit être possible sans passer par l'espace clients.

Finances, informatique et logistique :

il s'agit de bureaux qui peuvent se trouver à l'étage. Les contingences sont un nombre de places de travail suffisant et un lieu séparé pour recevoir des clients qui souhaitent discuter de leurs difficultés financières en aparté.

Section mesures administratives et sanctions pénales

Cette section a pour mission de prononcer les retraits de permis de conduire et les amendes de circulation.

Les collaborateurs reçoivent les dénonciations de la police cantonale, les examinent et écrivent aux contrevenants pour leur annoncer qu'une procédure est ouverte à leur rencontre et qu'ils peuvent faire valoir leurs observations dans les 15 jours. Les intéressés peuvent alors venir à la réception de la section et demander à consulter leur dossier, ce qui se fait en présence du collaborateur concerné.

Les bureaux peuvent se trouver à l'étage mais l'accès doit être simple et aisé pour les clients. Les locaux où les clients sont reçus doivent être sécurisés.

Direction du service

La direction du service et son secrétariat devraient se trouver sur le même étage que la section MASP afin d'optimiser son fonctionnement et de faciliter les remplacements.

GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCÉDURE

Le présent concours est un concours de projets pluridisciplinaire (architecte et ingénieur) 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 alinéa 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 intercantonal sur les marchés publics du 8 mai 2003.

LANGUE

La langue officielle pour la procédure du concours 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.

CONDITIONS DE PARTICIPATION

Le concours s'adresse à des équipes d'experts pluridisciplinaires qui couvrent les domaines de l'architecture et du génie civil. 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 telle société 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.
- Qualités fonctionnelles, structurelles et spatiales du projet.
- Expression architecturale et adéquation au thème.
- Économie générale du projet.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Les réponses aux cinq questions anonymes ont été publiées sur SIMAP et envoyées à tous les membres du jury le 26 janvier 2018.

JURY

Le jury est composé des personnes suivantes :

Président :

Philippe Venetz, architecte cantonal, Sion

Membres non-professionnels :

Frédéric Favre, chef du Département de la sécurité, des institutions et du sport

Bruno Abgottspon, chef du SCN, Sion

Carole Schmid, conseillère municipale, Sion

Membres professionnels :

Stéphanie Bender, architecte, Lausanne

Laurent Geninasca, architecte, Neuchâtel

Philippe Meier, architecte, Genève

Spécialistes non-professionnels :

Vincent Biselx, Adjoint au SCN, Sion

Eric Nanchen, chef de section SCN, Sion

Edouard Rodel, chef de section SCN, Sion

Rachel Spahr, cheffe de section SCN, Sion

Paul Charbonnet, chef de site SCN, St-Maurice

Amadé Weissen, chef de site SCN, Viège

Experts :

Antoine Jacquod, adjoint au Service de la sécurité civile et militaire

Yves Gaillard, commandant de la place d'armes de Sion

Suppléant professionnel :

Daniel Rey, architecte SBMA

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. Il a porté sur les points suivants :

Délai du rendu

55 teams se sont inscrits au concours pluridisciplinaire, 44 projets ont été retournés dans les délais, 11 concurrents inscrits n'ont pas rendu de projet.

Respect du périmètre du concours

Tous les projets remis respectent le périmètre mis à disposition.

Remarque particulière

Il est relevé que deux concurrents ont opté pour la même devise «GRAN TORINO» à l'envoi de leur dossier ; le projet n°11 est intitulé «GRAN TORINO 1» et le projet n°27 «GRAN TORINO 2»

JUGEMENT

Le jury s'est réuni les mercredi 20 et jeudi 21 juin 2018.

ANALYSE DE DÉTAIL DES PROJETS

1^{er} tour d'élimination

Lors du premier 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 E LA NAVE VA
- N° 3 ETSIONROULE
- N° 7 POLO
- N° 9 PASSER
- N° 11 GRAN TORINO 1
- N° 17 BANDES À PART
- N° 20 VSS-IMPREZA
- N° 21 EKSAROUL
- N° 24 ESPACE POUR TOUS
- N° 28 RASCAR CAPAC
- N° 38 EN TRIBUNE
- N° 39 ENTRELACS
- N° 41 LES EXPERTS : SION

2^e 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° 4 DU PARC AU PARK
- N° 5 S, M, L, XL
- N° 6 DR JEKYLL AND MR HYDE
- N° 10 LES JARDINS DU ROI
- N° 14 BRUISER BUKOWSKI
- N° 16 PARALLAXE
- N° 18 OIT
- N° 19 PERMIS... DE RÊVER
- N° 22 SAS
- N° 23 VS-1
- N° 25 MACHINA EX DEO
- N° 27 GRAN TORINO 2
- N° 30 COMME UN CAMION
- N° 31 CHRISTINE & MC QUEEN
- N° 32 MANUFACTURE
- N° 34 ENTRE LES LIGNES
- N° 35 SUSPENSION
- N° 37 FRED
- N° 42 LNA
- N° 43 MACHINATIO

REPÊCHAGE

Arrivé au terme des deux premiers tours d'élimination, le jury a procédé à un tour de contrôle. Il a décidé de repêcher les projets suivants :

- N° 17 BANDES À PART, repêché du 1^{er} tour, élimination au 2^e tour
- N° 35 SUSPENSION, repêché du 2^e tour.

Pour les autres projets, il confirme ses décisions.

3^e tour d'élimination

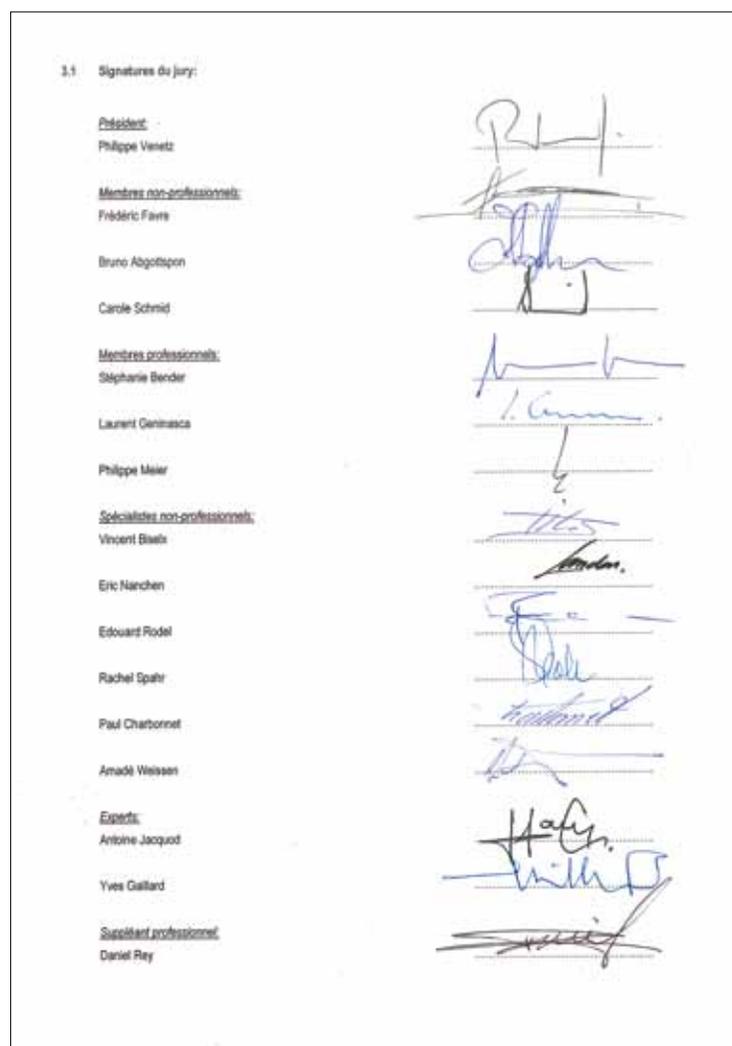
Au troisième tour, chacun des projets encore en lice est analysé d'un point de vue organisationnel par les membres du jury et des futurs exploitants. Les projets suivants sont éliminés :

- N° 1 ON EST DÉJÀ EN PISTE
- N° 12 K 2018
- N° 13 ON THE ROAD
- N° 14 DELOREAN
- N° 35 SUSPENSION
- N° 44 LA MÉCANIQUE DU CŒUR

CLASSEMENT ET ATTRIBUTION DES PRIX

Le jury dispose d'une somme globale de Fr. 126'000.- HT (soit de Fr. 135'722.- TTC) pour attribuer des prix et des mentions. Il décide de classer les six projets restants et de leur attribuer les montants suivants :

Rang	Prix	n°	Devise	Montant (HT)
1 ^{er} rang	1 ^{er} prix	15	IN-N-OUT	Fr. 35'000.-
2 ^e rang	2 ^e prix	33	CARRERA	Fr. 26'000.-
3 ^e rang	3 ^e prix	29	PLAYTIME	Fr. 23'000.-
4 ^e rang	4 ^e prix	8	CIRCUIT	Fr. 20'000.-
5 ^e rang	5 ^e prix	36	UN POINT C'EST TOUT	Fr. 12'000.-
6 ^e rang	6 ^e prix	26	TOUPIE	Fr. 10'000.-



CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU JURY

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

À l'unanimité, le jury propose au maître de l'ouvrage de confier à l'auteur du projet n°15 «IN-N-OUT» la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Ce projet répond globalement, par son implantation et par ses propositions générales en lien avec les aménagements extérieurs, 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 142 (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 vendredi 13 juillet 2018 à 17h30 à la halle aux vousoirs de l'usine électrique de Chandoline, rue de la Dixence 76 à Sion**. Les projets y seront exposés jusqu'au vendredi 27 juillet 2018, week-end non compris. Entrée libre de 08h00 à 17h30.

PROJET N°15 IN-N-OUT 1^{er} rang – 1^{er} prix

R2A architectes Sion
Simon Crettaz, Sierre

Le nouveau SCN s'implante au cœur de la parcelle dans une volumétrie parallélépipède, unitaire et compacte. Les accès au centre de contrôle s'effectuent par le nord pour les clients et par le sud pour le personnel. Le parcours des véhicules, respectivement des piétons est clair, à l'exception du croisement des flux entre le parking des clients et l'entrée des véhicules pour les visites. Les pistes pour le contrôle s'installent au sud dans une géométrie et une organisation à améliorer sur plusieurs points. Le parvis piéton devant l'entrée principale et le soin apporté aux surfaces perméables de parcage sont appréciés. La précision de la proposition permet de libérer une surface importante de terrain à bâtir.

L'accès principal du public à la partie administrative et technique s'effectue au travers d'un sas qui définit deux zones d'attente dédiées aux deux fonctions qui le requièrent. L'entrée fait face au petit côté de l'unique patio qui perce habilement le volume des bureaux. Le dispositif d'implantation permet d'offrir des façades ouvertes sur l'environnement pour les collaborateurs indépendantes des places de parking du public et leurs nuisances y relatives (mouvements, phares, perte d'intimité, etc.). Les deux distributions à l'étage sont judicieusement placées. La mise en place du programme satisfait de manière générale les utilisateurs, malgré quelques locaux dont la disposition serait à revoir. Cependant le jury retient surtout la capacité des auteurs à avoir mis en place un principe de composition qui postule de la flexibilité permettant une adaptation du projet tout en conservant une très grande rigueur et une qualité spatiale dans le traitement des parcours et de la lumière.

La halle de contrôle des véhicules est simple et fonctionnelle. Son dimensionnement est conforme aux attentes des utilisateurs. Par contre son manque de lumière naturelle – par exemple celle zénithale – a été relevé.

Le projet est assez lacunaire sur la question de la matérialisation de l'enveloppe. Les indications affichées la concernant sont pour partie en contradiction avec les règles en vigueur quant aux économies d'énergie. À savoir qu'une peau entièrement vitrée ne peut être mise en œuvre sans y introduire un minimum de parties pleines.

Le volume et les surfaces de référence sont tous en dessous de la moyenne des projets déposés.

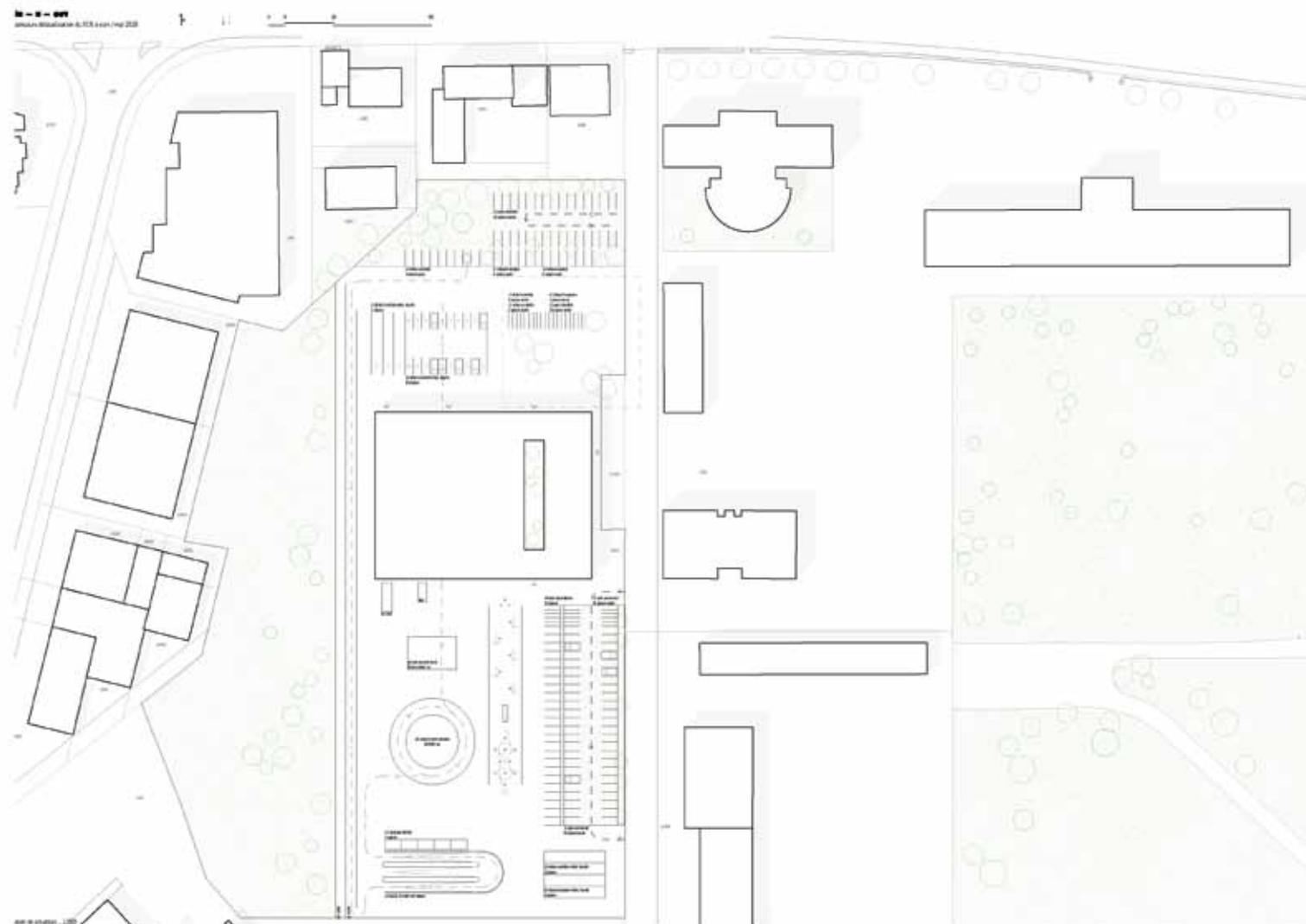
N°15 **IN-N-OUT** 1^{er} rang – 1^{er} prix

Bureau architecte R2A ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil SIMON CRETZ SA, SIERRE

Collaborateurs Jérôme Rudaz, Renaud Rudaz, Christophe Rudaz, Thierry Rudaz, Mireille Lager, Simon Cretzaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



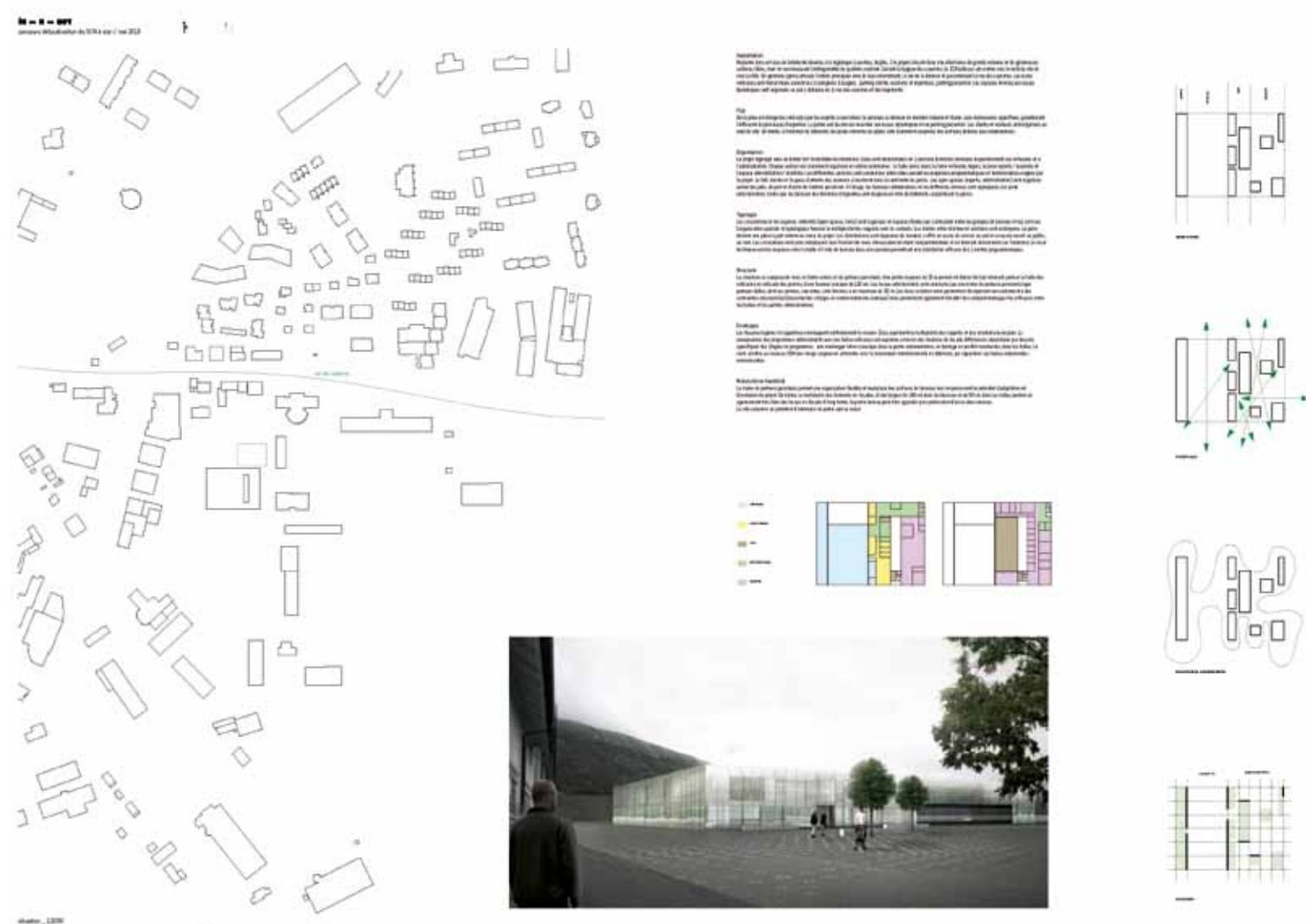
N°15 **IN-N-OUT** 1^{er} rang – 1^{er} prix

Bureau architecte R2A ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil SIMON CRETZ SA, SIERRE

Collaborateurs Jérôme Rudaz, Renaud Rudaz, Christophe Rudaz, Thierry Rudaz, Mireille Lagger, Simon Cretzaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°15 **IN-N-OUT** 1^{er} rang – 1^{er} prix

Bureau architecte R2A ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil SIMON CRETZ SA, SIERRE

Collaborateurs Jérôme Rudaz, Renaud Rudaz, Christophe Rudaz, Thierry Rudaz, Mireille Lagger, Simon Crettaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



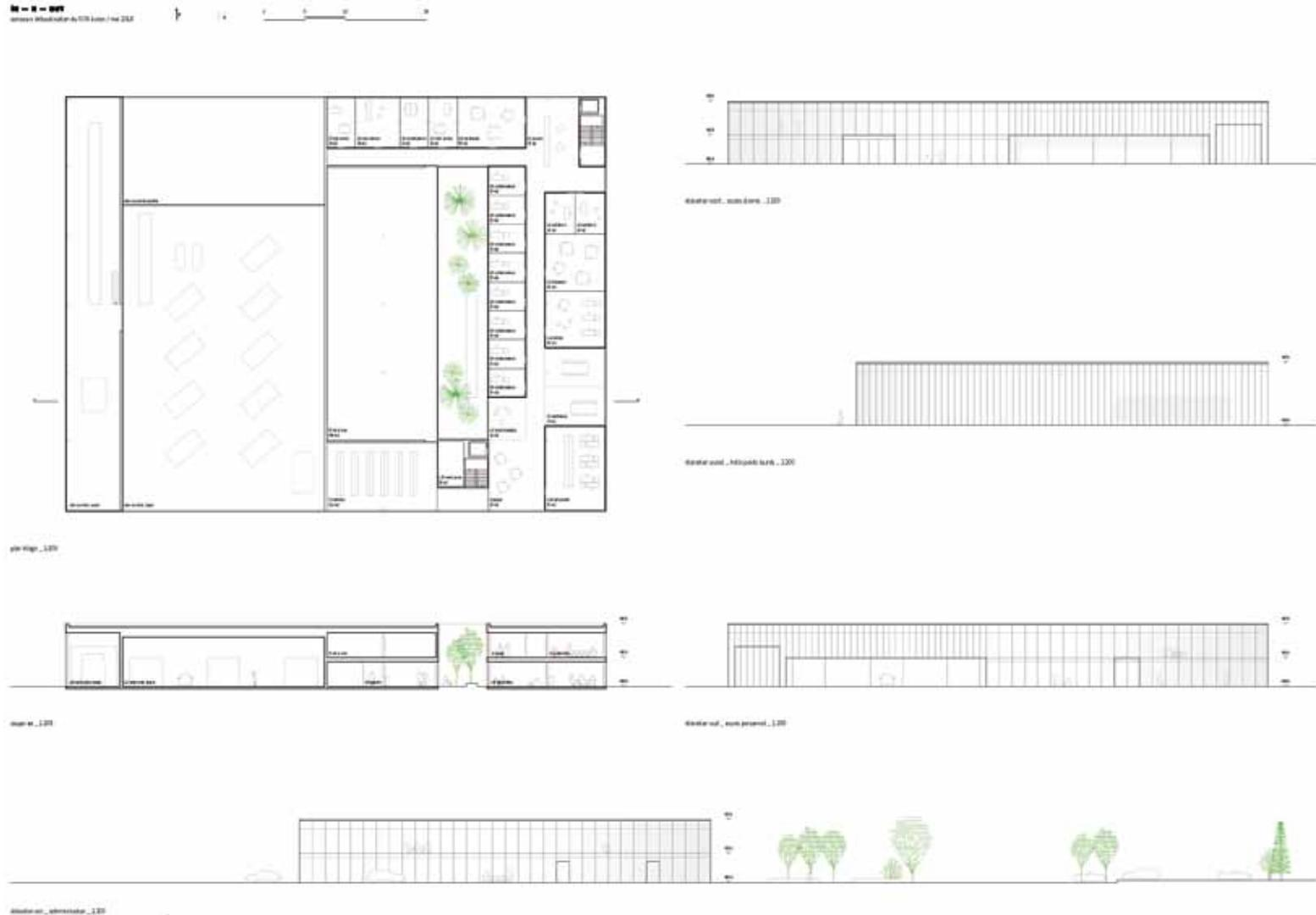
N°15 **IN-N-OUT** 1^{er} rang – 1^{er} prix

Bureau architecte R2A ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil SIMON CRETZ SA, SIERRE

Collaborateurs Jérôme Rudaz, Renaud Rudaz, Christophe Rudaz, Thierry Rudaz, Mireille Lagger, Simon Cretzaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



PROJET N°33 **CARRERA** 2^{er} rang – 2^e prix

Savioz Fabrizzzi architectes, Sion

Alpatec SA, Martigny

Le parti retenu consiste à l'implantation d'un bâtiment unique mais articulé regroupant la halle de contrôle et la partie administrative qui présente un front au sud de la parcelle autour duquel s'articulent de manière compacte les différentes circulations. Ce dispositif permet de préserver une importante surface de terrain végétalisée.

L'organisation des circulations est conçue de manière rationnelle. Tous les utilisateurs entrent par un seul accès au sud depuis la rue de la Dixence et font face à un grand espace regroupant en ouest les pistes d'attente à la halle de contrôle et en est le parking des clients du bâtiment administratif. Le parking du personnel placé au nord du bâtiment est accessible par l'ouest, la sortie pour tous les véhicules se fait au même endroit que l'entrée.

La compacité proposée pose cependant deux problèmes, le premier est lié à l'orientation et la fluidité des véhicules arrivant, le second à la position de la piste d'essais qui coupe complètement le site de la Rue de la Dixence. En effet, la partie nord restée naturelle dans la proposition ne pourrait à terme être accessible depuis le réseau viaire public.

Le principe du projet juxtaposant la halle de contrôle et la partie administrative est pertinent. La présence d'un important avant-toit protégeant l'entier de la façade sud permet à la fois de donner une identité au SCN et d'offrir un confort d'usage intéressant. Les halles de contrôle fonctionnent bien et l'organisation de la partie administrative autour de trois patios propose une qualité spatiale et un apport de lumière remarquables.

Le hall d'entrée linéaire sur une double hauteur permet d'accueillir et d'orienter les clients vers l'ensemble des services. La relation entre le hall et le back office est optimale.

En revanche, l'é étroitesse du hall ne laisse que peu de dégagement devant les guichets et la nécessaire présence d'un sas est difficile à réaliser. D'un point de vue fonctionnel, le local des experts devrait avoir un rapport direct et de plein pied avec la halle ; celui de l'attente sécurisée des clients devrait pour sa part être davantage en relation avec l'entrée du dispositif de contrôle des véhicules.

Sur le plan architectural, la volonté exprimée d'offrir une lecture unitaire à l'ensemble du projet – halles de contrôle et partie administrative – par une même matérialité est intéressante. Elle pourrait cependant être encore appuyée par la modénature de la façade qui dans la proposition présentée repose sur deux registres distincts, plane pour les parties techniques et rythmée pour la zone administrative. Les éclairages zénithaux des halles de contrôle sont vitrés au sud comme au nord, ce qui probablement pose un problème de surchauffe en été.

N°33 CARRERA

Bureau architecte SAVIOZ FABRIZZI ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil ALPATEC SA, MARTIGNY

Collaborateurs Claude Fabrizio, Laurent Savioz, Lionel Ballmer, Barbora Pisanova, Christian Lamon, Loïc Nellen, Etienne Gillioz, Nathan Jollien, Arnaud Jacq, Florence Revaz, Cindy Fabrizio

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



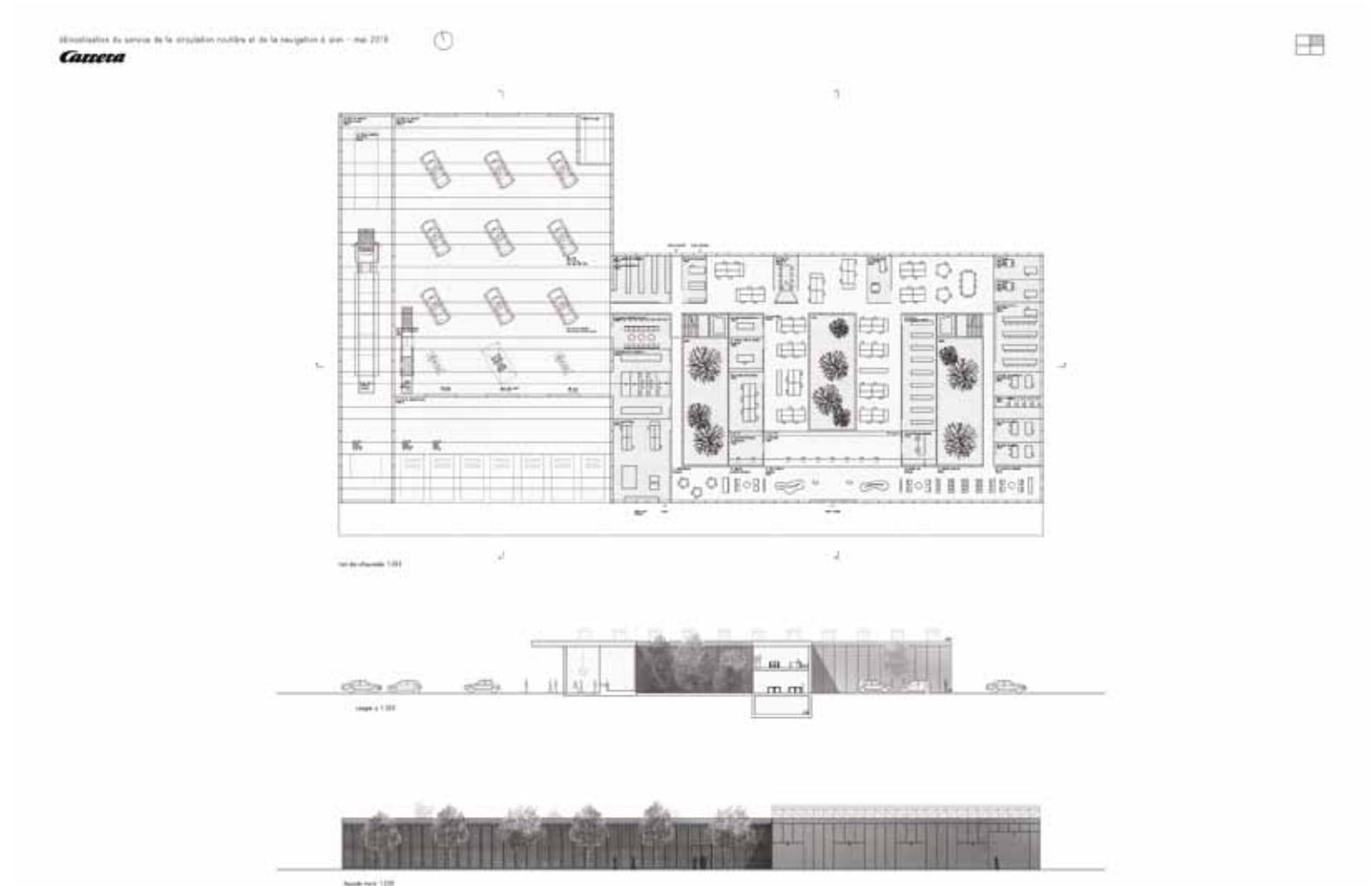
N°33 CARRERA

Bureau architecte SAVIOZ FABRIZZI ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil ALPATEC SA, MARTIGNY

Collaborateurs Claude Fabrizio, Laurent Savioz, Lionel Ballmer, Barbora Pisanova, Christian Lamon, Loïc Nellen, Etienne Gillioz, Nathan Jollien, Arnaud Jacq, Florence Revaz, Cindy Fabrizio

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



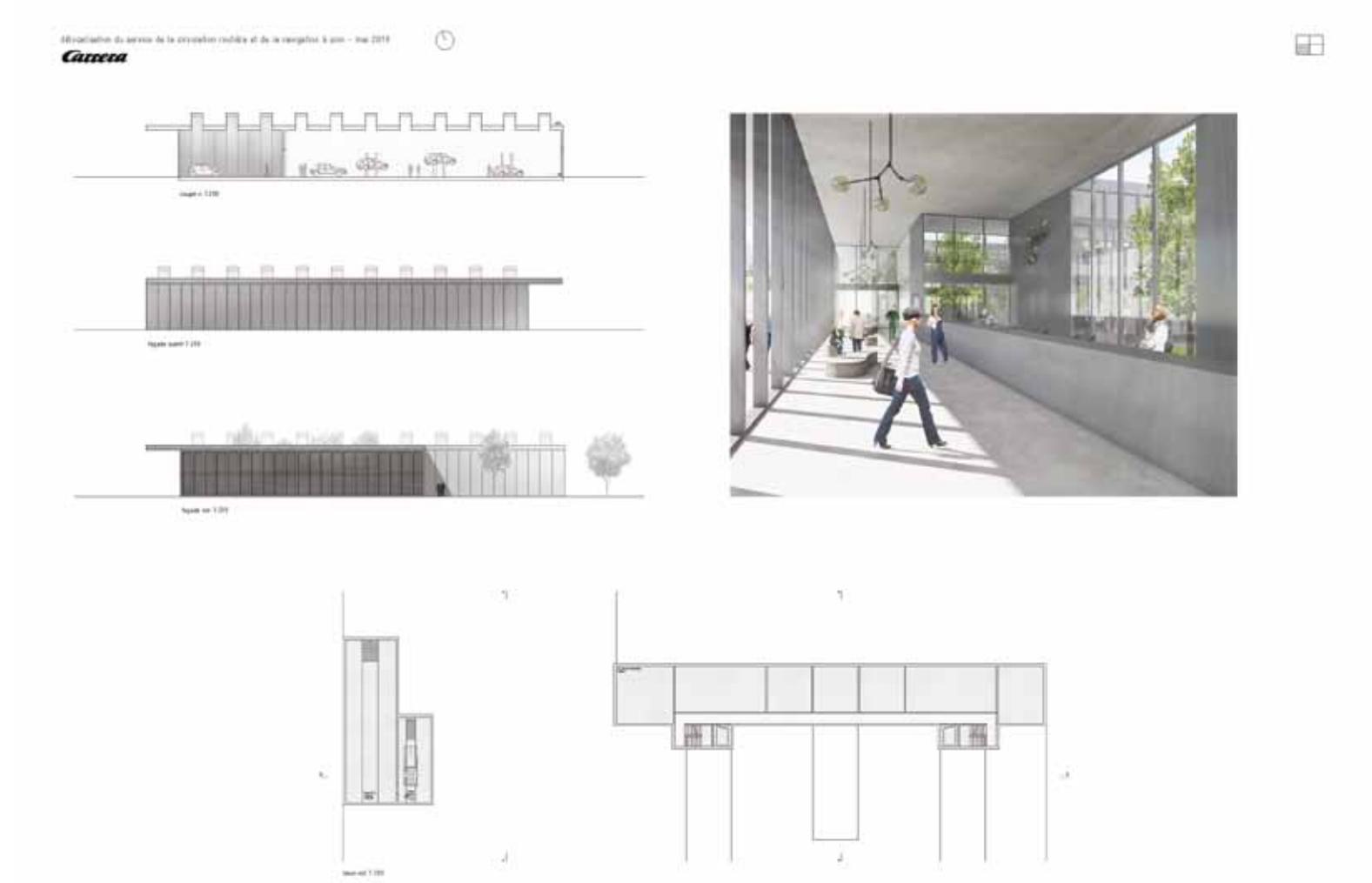
N°33 CARRERA

Bureau architecte SAVIOZ FABRIZZI ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil ALPATEC SA, MARTIGNY

Collaborateurs Claude Fabrizio, Laurent Savioz, Lionel Ballmer, Barbora Pisanova, Christian Lamon, Loïc Nellen, Etienne Gillioz, Nathan Jollien, Arnaud Jacq, Florence Revaz, Cindy Fabrizio

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



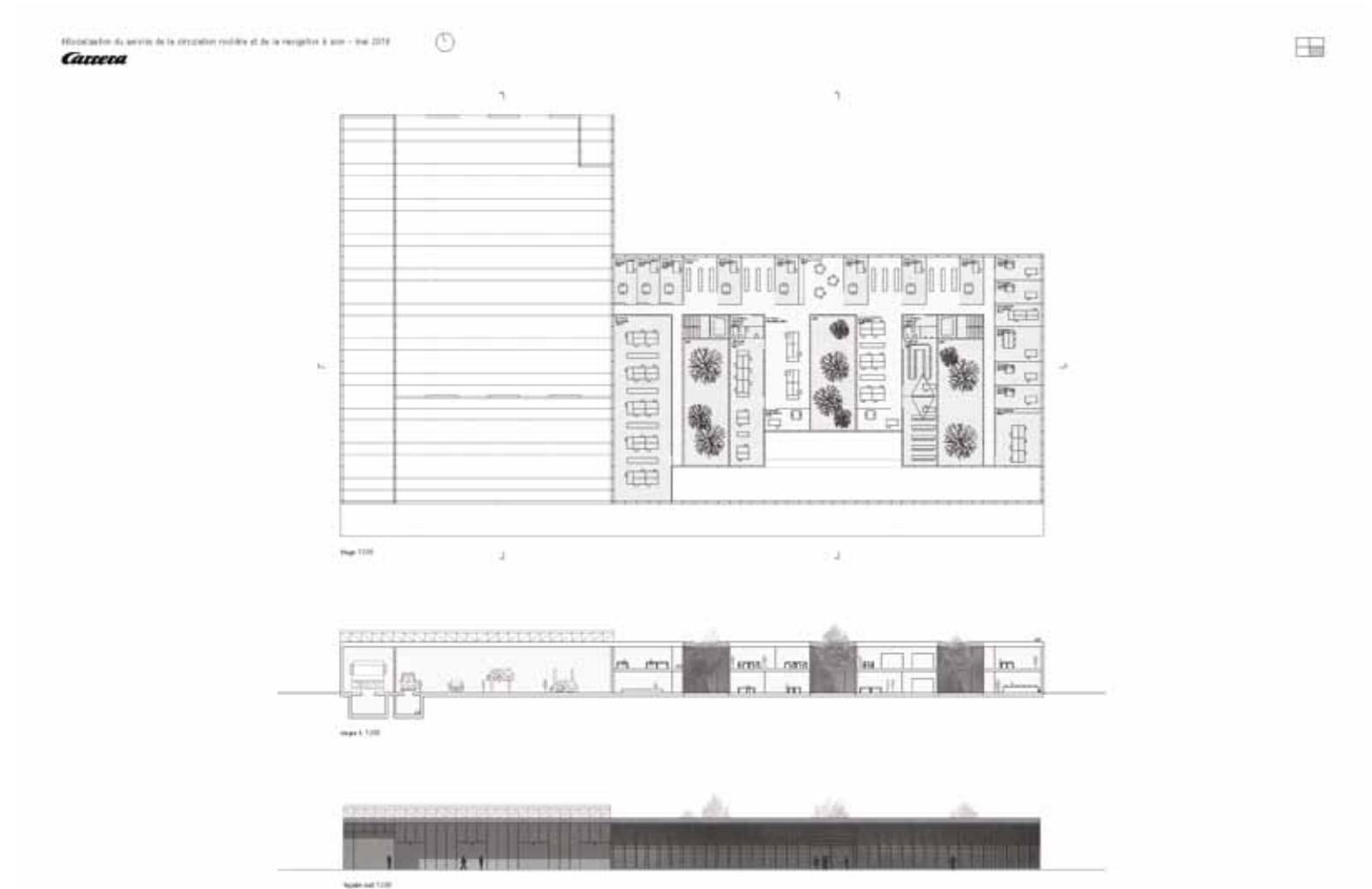
N°33 CARRERA

Bureau architecte SAVIOZ FABRIZZI ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil ALPATEC SA, MARTIGNY

Collaborateurs Claude Fabrizio, Laurent Savioz, Lionel Ballmer, Barbora Pisanova, Christian Lamon, Loïc Nellen, Etienne Gillioz, Nathan Jollien, Arnaud Jacq, Florence Revaz, Cindy Fabrizio

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



PROJET N°29 **PLAYTIME** 3^e rang – 3^e prix

Graber & Petter Architectes, Aigle

Pierre Kurmann sàrl, Monthey

Le projet Playtime pour le nouveau Service de la circulation routière et de la navigation SCN s'implante au milieu de la parcelle, parallèle à la rue de la Dixence, en conservant un terrain planté à l'ouest de la parcelle, proposition stratégique, susceptible de permettre de futurs développements.

Par sa volumétrie unique composée de trois corps longitudinaux décalés ainsi que par un jeu de toitures à deux pans, le projet tisse un lien fort avec son contexte urbain hétérogènes mêlant garages, bâtiments militaires et logements.

Le projet organise dans ces trois corps avec une grande clarté, les principales parties programmatiques du SCN. Le volume large avec double pans de toiture à l'ouest est occupé par la halle de contrôle technique, le volume longitudinal au milieu contient l'administration, la logistique et les bureaux techniques ; et le volume le plus petit à l'est, accueille les salles d'examens et les entrées clients et personnel.

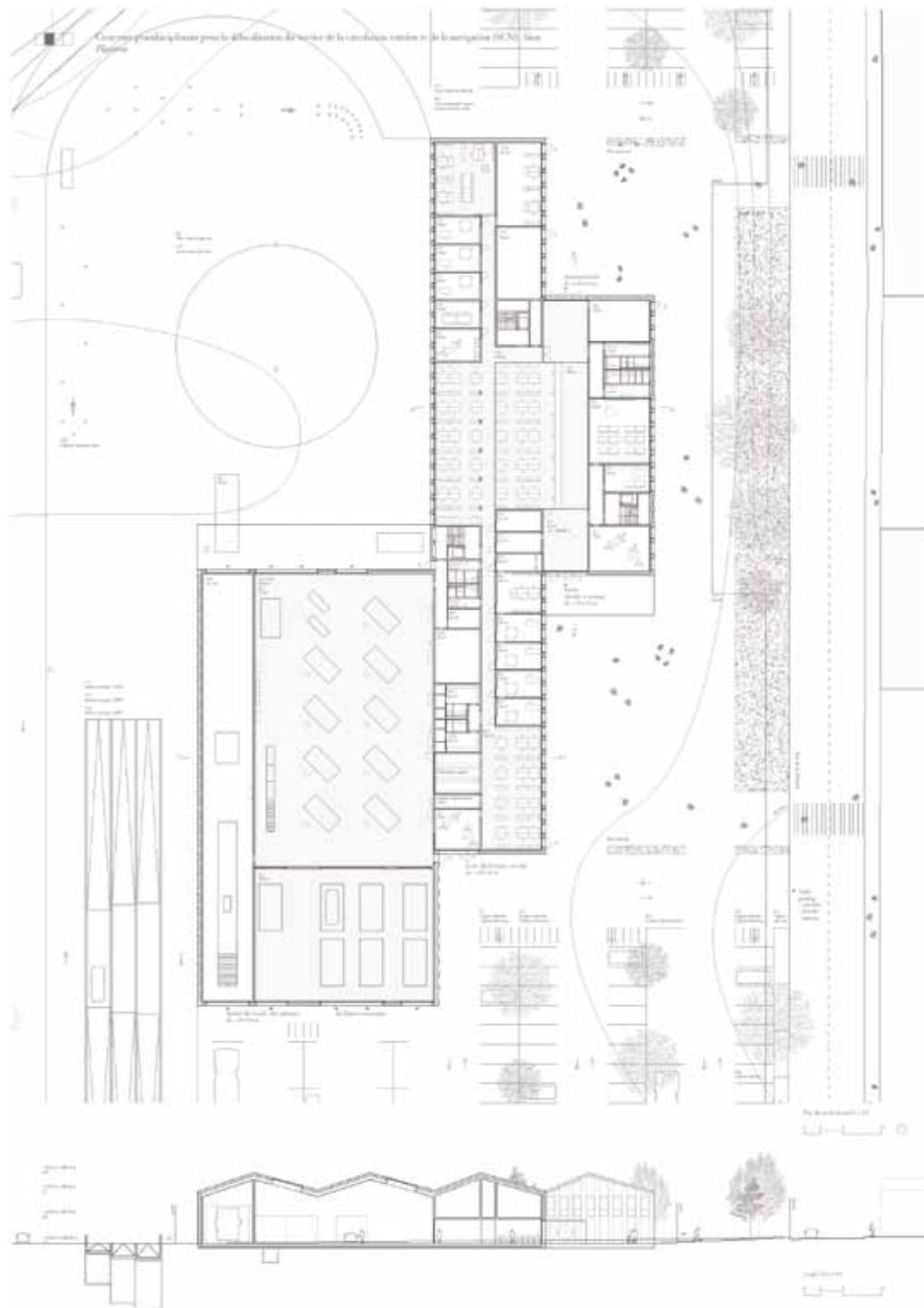
Ce jeu de volumes décalés, organise et canalise à l'extérieur, dans une approche logique, les flux motorisés et piétons. Toutes les entrées publiques sont implantées au sud et les accès du personnel au nord du bâtiment, permettant ainsi une organisation très claire des flux. L'entrée au contrôle technique se fait par la grande halle de contrôle qui s'avance au sud. Les pistes d'essais sont disposées à l'ouest, parallèles au bâtiment. L'entrée client placée au sud du volume est, se situe directement en face du parking public. Toutefois malgré la clarté de l'organisation extérieure proposée, le jury regrette le manque de visibilité depuis les bureaux techniques vers l'entrée motorisée pour les clients de la halle de contrôle technique.

Si le jury souligne la qualité typologique de l'organisation de l'administration dans le volume allongé sur deux niveaux, avec un espace de référence en double hauteur sur l'accueil avec coursive à l'étage pour les bureaux, il regrette par contre les distances importantes imposées aux collaborateurs dans la gestion quotidienne du fonctionnement entre les différents services et secteurs de l'administration et de la logistique du SCN, introduit par la forme longiligne du bâtiment. L'emplacement très éloigné de l'entrée du call-centre ne convient par ailleurs pas aux utilisateurs.

L'expression de la façade en aluminium avec de fines bandes verticales se prolongeant jusqu'en toiture se réfère au contexte industriel et cherche à rythmer et à réunir les différentes façades des trois volumes longs juxtaposés. Si le jeu des ouvertures dans les façades pignons est apprécié par le jury, il pose cependant la question de l'orientation et de l'expression de l'entrée principale à trouver pour les clients.

Le projet se situe dans la moyenne des projets rendus du point de vue des surfaces et très légèrement en dessus de la moyenne du point de vue du volume, apportant par contre une plus-value spatiale à l'intérieur du bâtiment grâce aux pentes de ses toitures.

En conclusion, si le jury souligne la grande sensibilité du projet du point de vue de son intégration contextuelle, et la finesse de son expression architecturale et morphologique, il regrette toutefois que la problématique organisationnelle, n'ait pu convaincre les utilisateurs, notamment l'éloignement relatifs de certains services en lien avec la forme longiligne du bâtiment.



DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°29 PLAYTIME

Bureau architecte GRABER & PETTER ARCHITECTES, AIGLE

Bureau ingénieur civil PIERRE KURMANN SÀRL, MONTHEY

Collaborateurs Raphaël Graber, Yann Petter, Alyssa Antonuccio, Pierre Kurmann

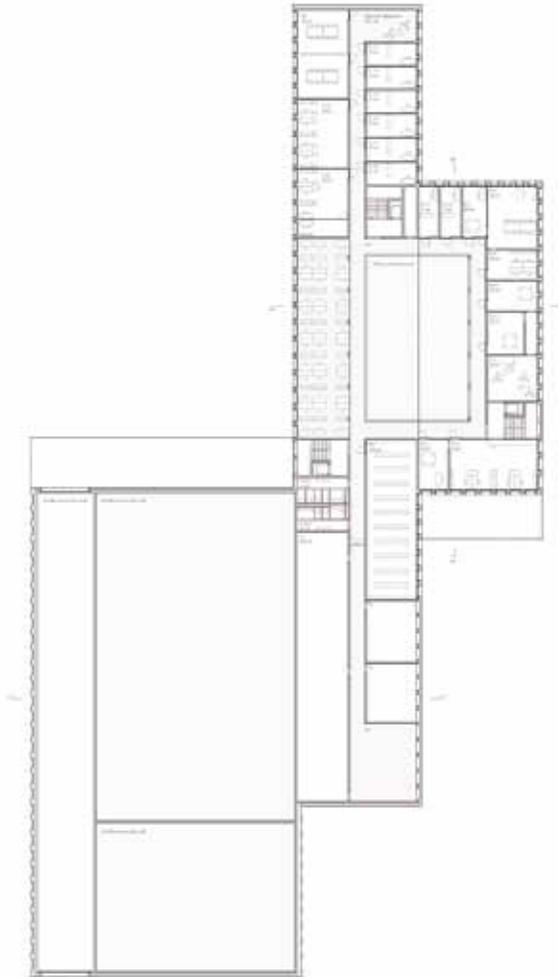


Table des matières

- 01 - Contexte et enjeux
- 02 - Démarche de conception
- 03 - Programme
- 04 - Organisation spatiale
- 05 - Organisation fonctionnelle
- 06 - Organisation technique
- 07 - Organisation des flux
- 08 - Organisation des espaces
- 09 - Organisation des équipements
- 10 - Organisation des services
- 11 - Organisation des infrastructures
- 12 - Organisation des transports
- 13 - Organisation des équipements techniques
- 14 - Organisation des équipements de sécurité
- 15 - Organisation des équipements de confort
- 16 - Organisation des équipements de maintenance
- 17 - Organisation des équipements de gestion
- 18 - Organisation des équipements de communication
- 19 - Organisation des équipements de stockage
- 20 - Organisation des équipements de distribution
- 21 - Organisation des équipements de traitement
- 22 - Organisation des équipements de régulation
- 23 - Organisation des équipements de mesure
- 24 - Organisation des équipements de contrôle
- 25 - Organisation des équipements de surveillance
- 26 - Organisation des équipements de gestion des données
- 27 - Organisation des équipements de gestion des ressources
- 28 - Organisation des équipements de gestion des risques
- 29 - Organisation des équipements de gestion des incidents
- 30 - Organisation des équipements de gestion des crises
- 31 - Organisation des équipements de gestion des urgences
- 32 - Organisation des équipements de gestion des évènements
- 33 - Organisation des équipements de gestion des projets
- 34 - Organisation des équipements de gestion des processus
- 35 - Organisation des équipements de gestion des performances
- 36 - Organisation des équipements de gestion des coûts
- 37 - Organisation des équipements de gestion des risques financiers
- 38 - Organisation des équipements de gestion des risques opérationnels
- 39 - Organisation des équipements de gestion des risques stratégiques
- 40 - Organisation des équipements de gestion des risques environnementaux
- 41 - Organisation des équipements de gestion des risques sociaux
- 42 - Organisation des équipements de gestion des risques éthiques
- 43 - Organisation des équipements de gestion des risques de réputation
- 44 - Organisation des équipements de gestion des risques de conformité
- 45 - Organisation des équipements de gestion des risques de sécurité
- 46 - Organisation des équipements de gestion des risques de confidentialité
- 47 - Organisation des équipements de gestion des risques de disponibilité
- 48 - Organisation des équipements de gestion des risques de résilience
- 49 - Organisation des équipements de gestion des risques de continuité d'activité
- 50 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybersécurité
- 51 - Organisation des équipements de gestion des risques de fraude
- 52 - Organisation des équipements de gestion des risques de corruption
- 53 - Organisation des équipements de gestion des risques de blanchiment d'argent
- 54 - Organisation des équipements de gestion des risques de terrorisme
- 55 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberterrorisme
- 56 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberespionnage
- 57 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybercriminalité
- 58 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberconscience
- 59 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberconfiance
- 60 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybercoopération
- 61 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberdiplomatie
- 62 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberdéveloppement
- 63 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberculture
- 64 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberéducation
- 65 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberjeunesse
- 66 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybervieillesse
- 67 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybergenre
- 68 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybersexualité
- 69 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberdroits de l'homme
- 70 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberjustice
- 71 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybergouvernance
- 72 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberparticipation
- 73 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybertransparence
- 74 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberresponsabilité
- 75 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberéthique
- 76 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberphilosophie
- 77 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberreligion
- 78 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberart
- 79 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermusique
- 80 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybercinéma
- 81 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberlittérature
- 82 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberjeu vidéo
- 83 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybersport
- 84 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermode
- 85 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberbeauté
- 86 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberalimentation
- 87 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybersanté
- 88 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberéducation
- 89 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberformation
- 90 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberapprentissage
- 91 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberrecherche
- 92 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberinnovation
- 93 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberentrepreneuriat
- 94 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberleadership
- 95 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermanagement
- 96 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermarketing
- 97 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybervente
- 98 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberdistribution
- 99 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberservice client
- 100 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberexpérience client
- 101 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberrelation client
- 102 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberfidélité client
- 103 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberreputation client
- 104 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberengagement client
- 105 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberloyauté client
- 106 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybertransparence client
- 107 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberresponsabilité client
- 108 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberéthique client
- 109 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberphilosophie client
- 110 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberreligion client
- 111 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberart client
- 112 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermusique client
- 113 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybercinéma client
- 114 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberlittérature client
- 115 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberjeu vidéo client
- 116 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybersport client
- 117 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermode client
- 118 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberbeauté client
- 119 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberalimentation client
- 120 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybersanté client
- 121 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberéducation client
- 122 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberformation client
- 123 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberapprentissage client
- 124 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberrecherche client
- 125 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberinnovation client
- 126 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberentrepreneuriat client
- 127 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberleadership client
- 128 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermanagement client
- 129 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermarketing client
- 130 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybervente client
- 131 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberdistribution client
- 132 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberservice client client
- 133 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberexpérience client client
- 134 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberrelation client client
- 135 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberfidélité client client
- 136 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberreputation client client
- 137 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberengagement client client
- 138 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberloyauté client client
- 139 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybertransparence client client
- 140 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberresponsabilité client client
- 141 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberéthique client client
- 142 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberphilosophie client client
- 143 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberreligion client client
- 144 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberart client client
- 145 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermusique client client
- 146 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybercinéma client client
- 147 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberlittérature client client
- 148 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberjeu vidéo client client
- 149 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybersport client client
- 150 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermode client client
- 151 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberbeauté client client
- 152 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberalimentation client client
- 153 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybersanté client client
- 154 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberéducation client client
- 155 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberformation client client
- 156 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberapprentissage client client
- 157 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberrecherche client client
- 158 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberinnovation client client
- 159 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberentrepreneuriat client client
- 160 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberleadership client client
- 161 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermanagement client client
- 162 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermarketing client client
- 163 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybervente client client
- 164 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberdistribution client client
- 165 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberservice client client
- 166 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberexpérience client client
- 167 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberrelation client client
- 168 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberfidélité client client
- 169 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberreputation client client
- 170 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberengagement client client
- 171 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberloyauté client client
- 172 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybertransparence client client
- 173 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberresponsabilité client client
- 174 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberéthique client client
- 175 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberphilosophie client client
- 176 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberreligion client client
- 177 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberart client client
- 178 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermusique client client
- 179 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybercinéma client client
- 180 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberlittérature client client
- 181 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberjeu vidéo client client
- 182 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybersport client client
- 183 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermode client client
- 184 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberbeauté client client
- 185 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberalimentation client client
- 186 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybersanté client client
- 187 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberéducation client client
- 188 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberformation client client
- 189 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberapprentissage client client
- 190 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberrecherche client client
- 191 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberinnovation client client
- 192 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberentrepreneuriat client client
- 193 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberleadership client client
- 194 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermanagement client client
- 195 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybermarketing client client
- 196 - Organisation des équipements de gestion des risques de cybervente client client
- 197 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberdistribution client client
- 198 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberservice client client
- 199 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberexpérience client client
- 200 - Organisation des équipements de gestion des risques de cyberrelation client client

N°29 PLAYTIME

Bureau architecte GRABER & PETTER ARCHITECTES, AIGLE

Bureau ingénieur civil PIERRE KURMANN SÀRL, MONTHEY

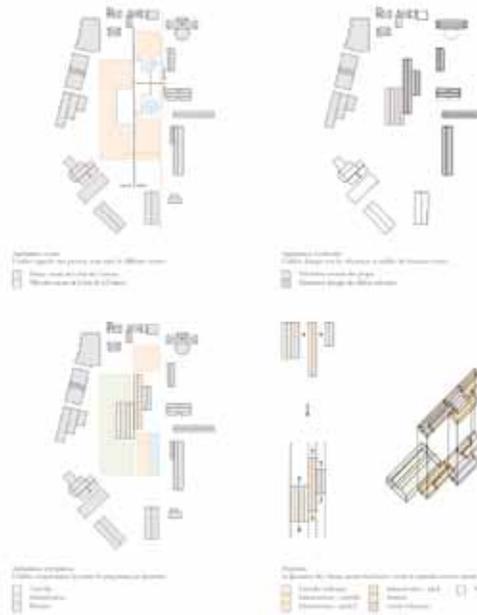
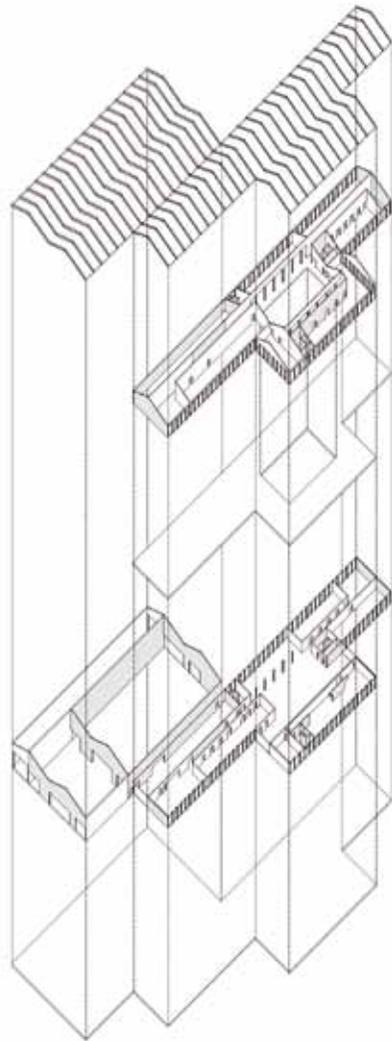
Collaborateurs Raphaël Graber, Yann Petter, Alyssa Antonuccio, Pierre Kurmann





Le projet consiste en la réhabilitation des locaux de la circulation routière et de la navigation (SCN) situés sur le site de Playtime. L'objectif est de créer un espace moderne et fonctionnel qui répond aux besoins des utilisateurs tout en respectant l'environnement et le patrimoine existant. Le bâtiment sera conçu pour être durable et adaptable aux évolutions futures.

Le projet est divisé en plusieurs phases de travail, chacune avec ses propres défis et objectifs. Les équipes de l'architecte et de l'ingénieur ont travaillé de concert pour développer des solutions innovantes et efficaces. Les plans et coupes présentés dans ce document illustrent les différentes étapes de la conception et de la construction.



N°29 PLAYTIME

Bureau architecte GRABER & PETTER ARCHITECTES, AIGLE

Bureau ingénieur civil PIERRE KURMANN SÀRL, MONTHEY

Collaborateurs Raphaël Graber, Yann Petter, Alyssa Antonuccio, Pierre Kurmann

PROJET N°8 **CIRCUIT** 4^e rang – 4^e prix

Isler Gysel Architekten GmbH, Zürich

Weber + Brönnimann SA, Berne

Le parti retenu consiste à l'implantation d'un bâtiment unitaire placé au sud de la parcelle à disposition autour duquel s'articulent les différentes catégories de circulations. Les surfaces résiduelles en périphérie du dispositif sont végétalisées et pourvues de fossés d'infiltration.

L'organisation des circulations est conçue de manière claire. Tous les utilisateurs entrent par un seul accès au sud depuis la rue de la Dixence. À partir de-là les véhicules devant être contrôlés sont dirigés sur la halle de contrôle alors que les autres sont dirigés en est de la parcelle vers les parkings clientèle et personnel. Le circuit des véhicules contrôlés se fait en boucle par l'ouest et ressortent au sud, alors que les autres véhicules ressortent au nord. Ce dispositif efficace présente deux désavantages, il utilise l'entier de la parcelle et l'entrée de la clientèle à pied croise la circulation des voitures accédant aux parkings.

L'organisation générale du rez-de-chaussée juxtaposant la halle de contrôle et la partie administrative est pertinente. La présence d'une zone couverte importante pour le stationnement des véhicules devant être contrôlés est judicieuse.

L'organisation de la partie administrative autour d'un hall sur une double hauteur s'ouvrant sur la halle de contrôle est une belle invitation à découvrir le monde de la voiture.

En revanche, l'organisation des espaces de bureaux, le dispositif des circulations et l'apport de lumière naturelle ne sont pas convaincants. À titre d'exemples, le bureau paysager du back office et des guichets n'est pas suffisamment éclairé du fait de sa

profondeur, la position des circulations verticales répondant aux enjeux de sécurité n'est pas nuancée et pose problème pour la clientèle devant se rendre à l'étage supérieure et le local d'attente sécurisé n'est pas accessible pour le public. À l'usage, le fait que les bureaux s'ouvrent sur toute hauteur sur le parking clientèle n'est pas non plus idéal.

À l'étage, la présence de patios dans la toiture aurait pu être mieux exploitée par rapport à l'organisation des bureaux qui dans la proposition sont disposés de manière linéaire le long d'un long couloir.

Sur le plan architectural, les façades du bâtiment expriment deux mondes distincts, celui de l'administration et celui de la technique, mais ne confèrent pas un caractère unitaire à l'ensemble tel que le parti le suggère. À l'analyse, la façade vitrée sur toute hauteur pose question en termes climatique et économique

En résumé, ce projet propose un parti intéressant, il s'inscrit en termes quantitatifs dans la moyenne des projets, mais l'organisation de sa partie administrative et son expression architecturale ne sont pas convaincantes.

N°8 CIRCUIT

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

Délocalisation du Service de la circulation routière et de la navigation

Circuit



Situation. L'emplacement du projet est compris entre deux bâtiments existants et des infrastructures de la voirie. Il est bordé par une rue existante et une place existante. Le terrain est compris dans le plan de circulation routière et de la navigation (SCN) existant, un élément existant dans la structure urbaine existante. Son déplacement et son adaptation au projet sont adaptés au plan existant. Le projet est situé dans une zone existante pour les véhicules et les infrastructures routières existantes.

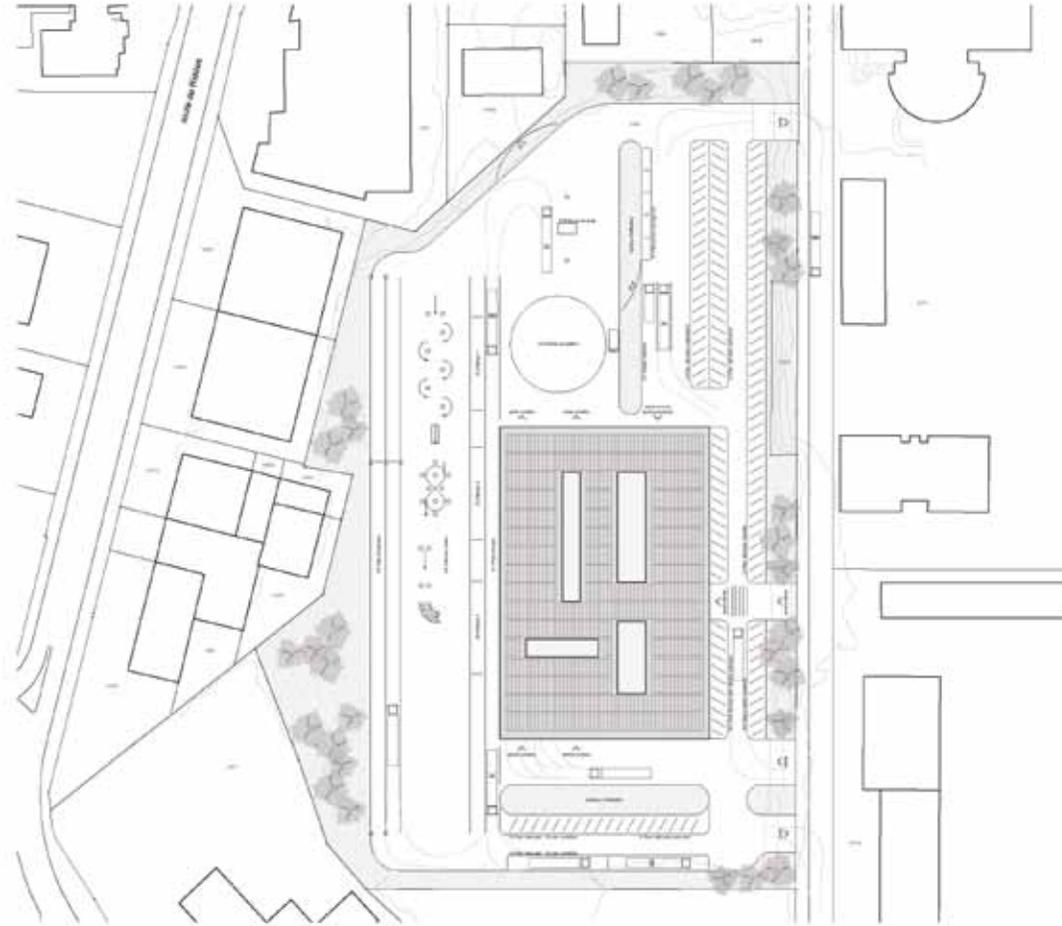
Circuit. Le circuit existant est intégré au circuit de la place. Le circuit existant est intégré au circuit de la place. Le circuit existant est intégré au circuit de la place. Le circuit existant est intégré au circuit de la place.

Matériau. Les matériaux existants sont intégrés dans le projet existant. Les matériaux existants sont intégrés dans le projet existant. Les matériaux existants sont intégrés dans le projet existant.

Appareil de circulation. L'appareil de circulation existant est intégré au projet existant. L'appareil de circulation existant est intégré au projet existant. L'appareil de circulation existant est intégré au projet existant.

La ville. Les infrastructures existantes sont intégrées dans le projet existant. Les infrastructures existantes sont intégrées dans le projet existant. Les infrastructures existantes sont intégrées dans le projet existant.

À l'avenir. Les infrastructures existantes sont intégrées dans le projet existant. Les infrastructures existantes sont intégrées dans le projet existant. Les infrastructures existantes sont intégrées dans le projet existant.

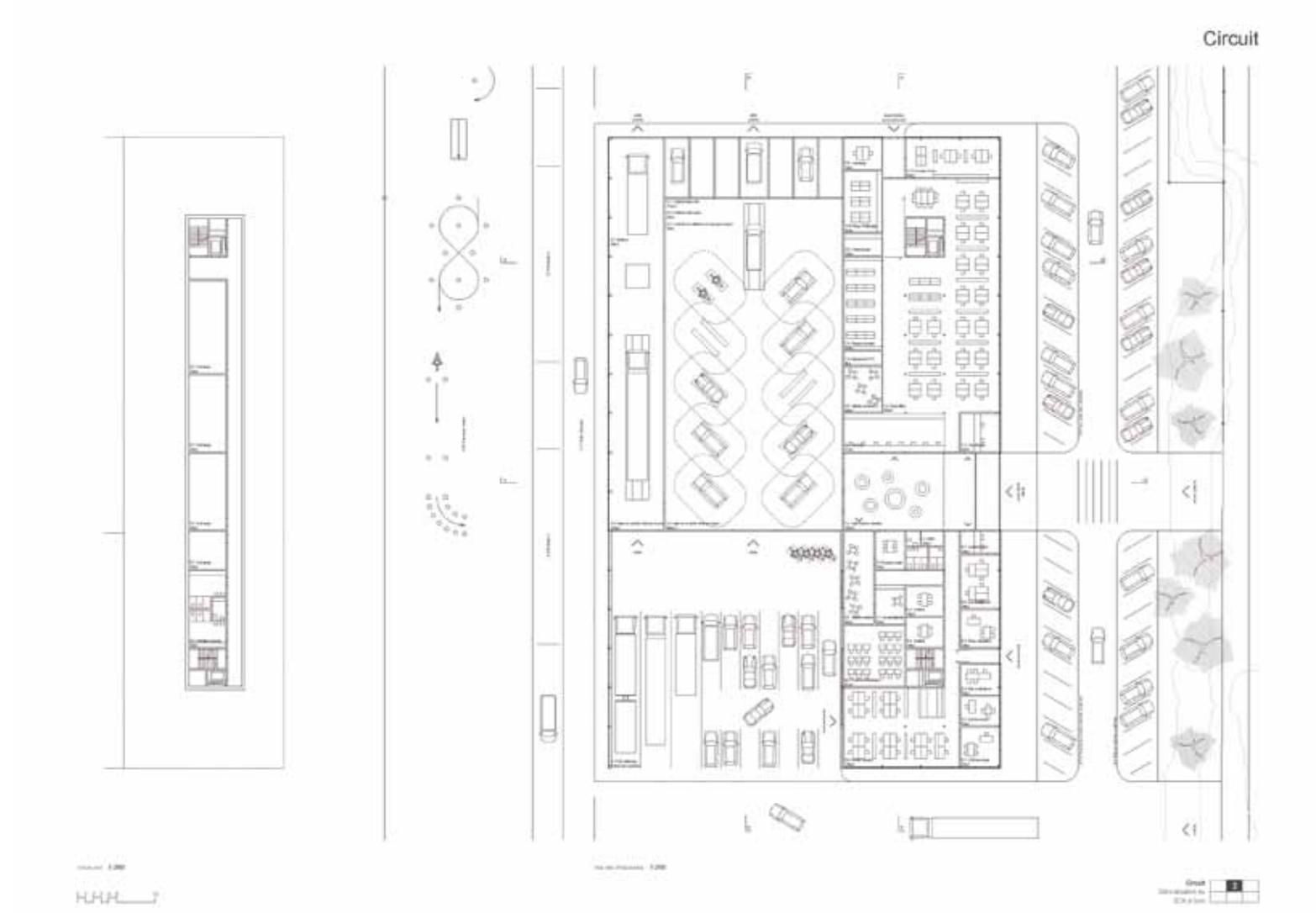


N°8 CIRCUIT

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°8 CIRCUIT

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



Structure portante La structure architecturale présente l'appareil au plan fermé, mais au premier et deuxième des niveaux, elle est ouverte, une circulation horizontale et verticale, ce qui permet de créer un espace ouvert et une circulation verticale. L'ensemble est donc structuré par les deux plans. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale.

Les structures portantes, situées à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment, sont des structures de type « colonne-poutre ». Elles sont reliées au plan, fermé, par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale. Elles sont reliées au plan, ouvert, par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale.

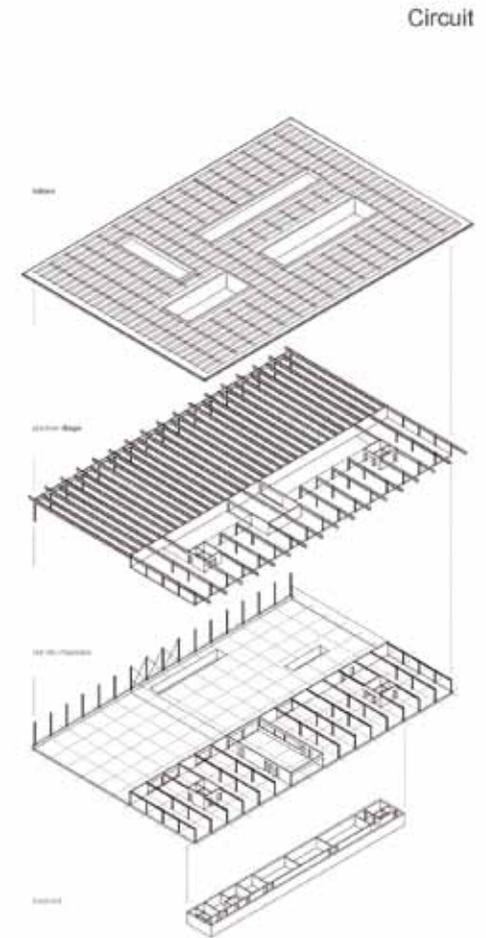
Structure portante La structure de circulation est structurée par les deux plans. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale.

La structure de circulation est structurée par les deux plans. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale.

Structure portante La structure de circulation est structurée par les deux plans. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale.

La structure de circulation est structurée par les deux plans. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale.

Structure portante La structure de circulation est structurée par les deux plans. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale. Les deux niveaux de cette structure de circulation sont liés à la structure portante par des colonnes et des poutres de circulation horizontale et verticale.



Circuit

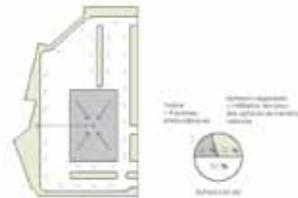
N°8 CIRCUIT

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

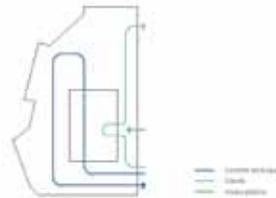
Circuit



Contexte urbain | Les espaces réglementés situés derrière le bâtiment et le site d'origine du site de la station pour la conception conceptuelle. L'analyse des besoins des services administratifs de l'Etat ainsi qu'uniquement par l'existence de deux niveaux d'activités et les espaces réglementés correspondants.

L'organisation des espaces existants est à la fois simple et fonctionnelle. Les espaces existants et les besoins réglementés sont gérés avec un minimum. Les besoins réglementés sont gérés avec un minimum de moyens. Les besoins réglementés sont gérés avec un minimum de moyens. Les besoins réglementés sont gérés avec un minimum de moyens.

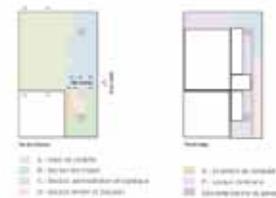
Les surfaces réglementées sont gérées. Les surfaces réglementées sont gérées. Les surfaces réglementées sont gérées. Les surfaces réglementées sont gérées.



Organisation | La structure de circulation pour le trafic routier est définie par le site de la station. Le site de la station est défini par le site de la station. Le site de la station est défini par le site de la station. Le site de la station est défini par le site de la station.

Le trafic routier est défini par le site de la station. Le trafic routier est défini par le site de la station. Le trafic routier est défini par le site de la station. Le trafic routier est défini par le site de la station.

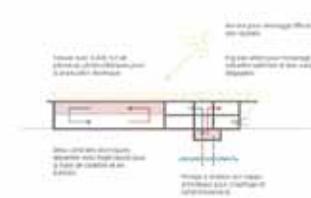
Le trafic routier est défini par le site de la station. Le trafic routier est défini par le site de la station. Le trafic routier est défini par le site de la station. Le trafic routier est défini par le site de la station.



Performance | La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station.

La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station.

La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station.



Organisation technique | La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station.

La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station.

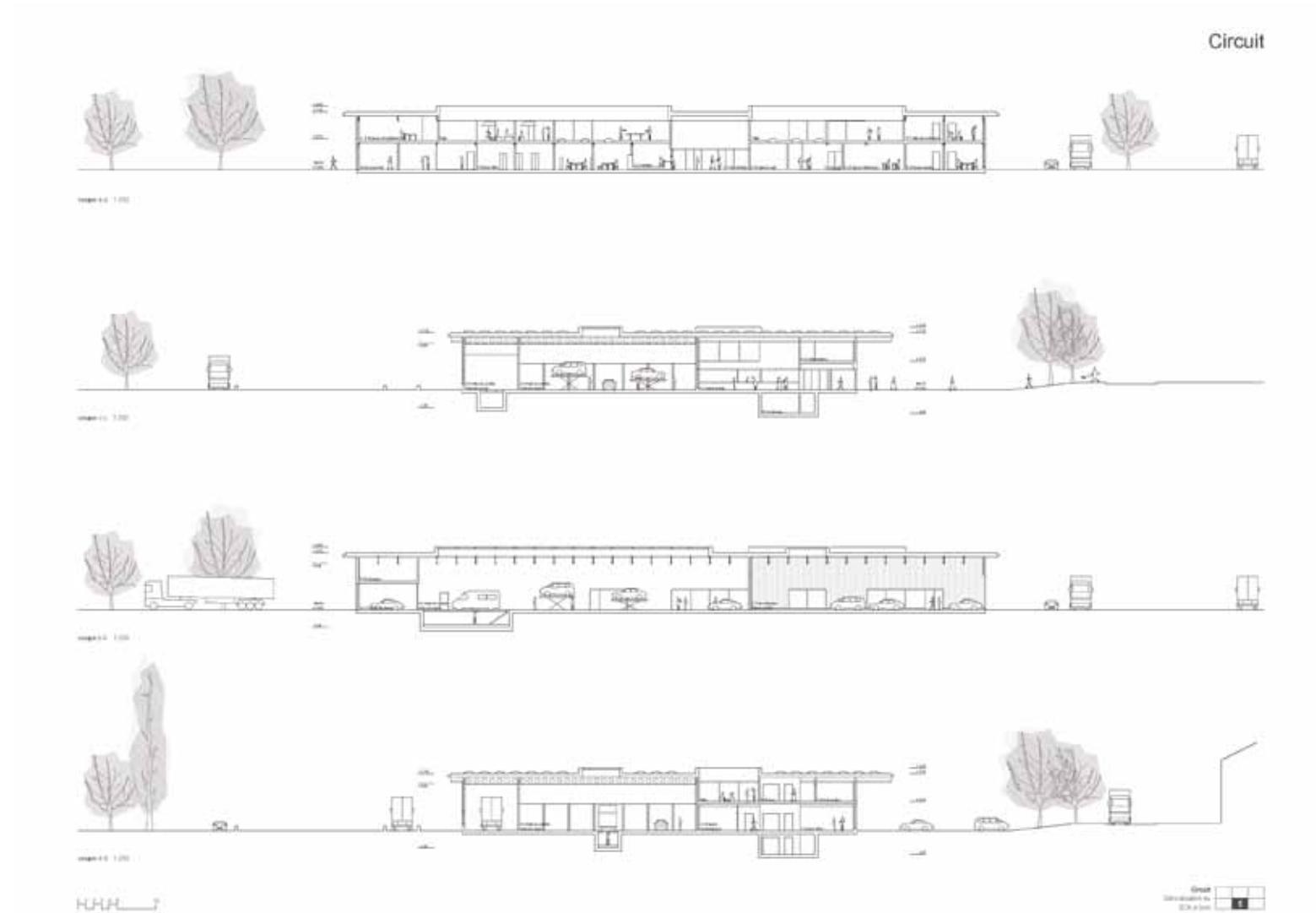
La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station. La performance des services de la station est définie par le site de la station.

N°8 CIRCUIT

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

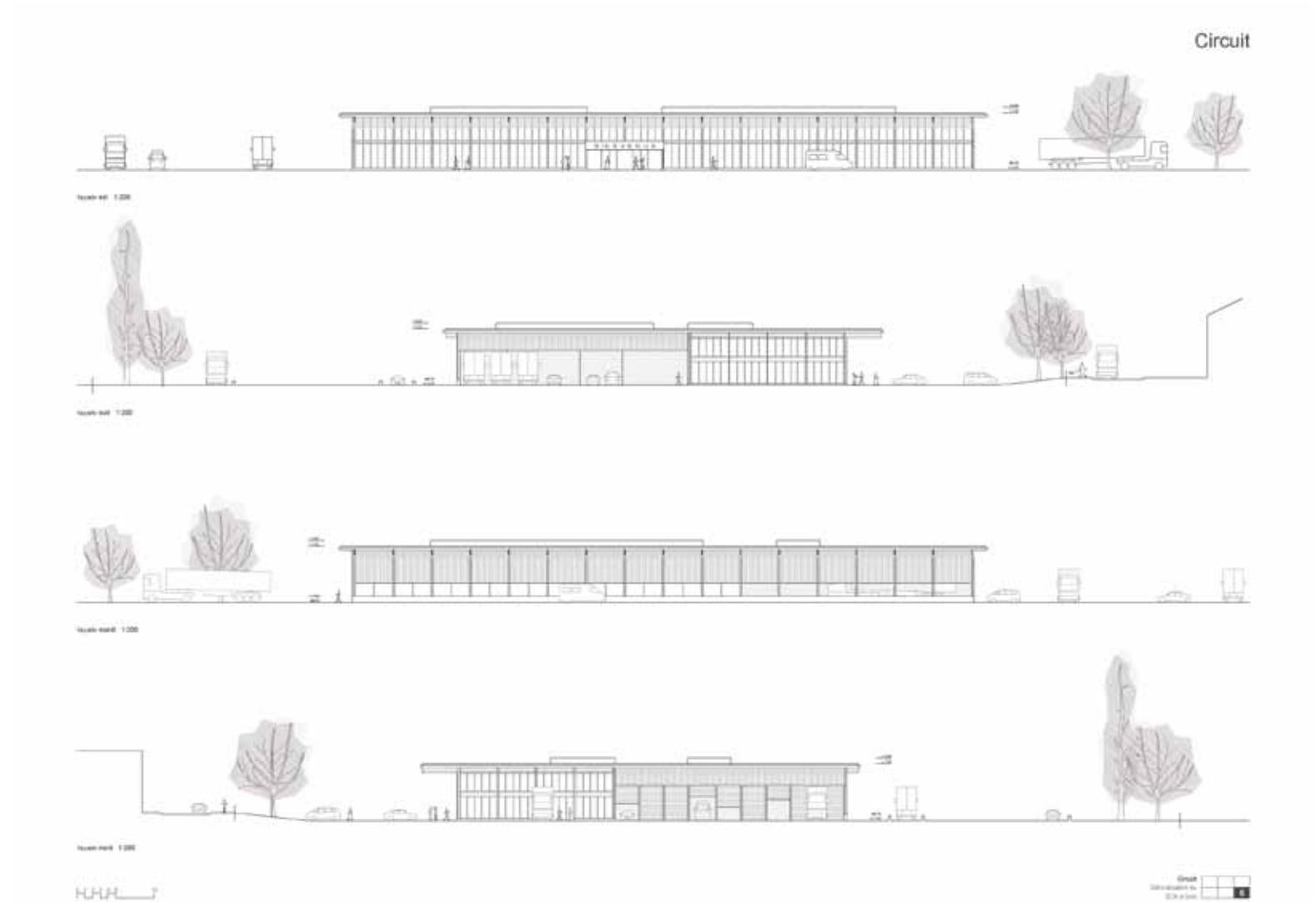


N°8 CIRCUIT

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



PROJET N°36 **UN POINT C'EST TOUT** 5^e rang – 5^e prix

Actescollectifs Architectes SA, Sierre

BGI SA, Aigle

Le projet ambitionne d'inscrire l'entier du programme dans un volume presque carré implanté vers le sud de la parcelle. Conçu comme une grande halle recouverte de sheds bien orientés vers le septentrion, le concept séduit par sa rigueur et par sa compacité qui autorise la libération d'une surface de terrain au nord. Tous les parkings sont agréablement végétalisés. Les places pour les clients et le personnel sont clairement séparées mais la disposition de ces dernières impliquent un croisement de flux avec les arrivées pour le contrôle technique. Le passage des véhicules à examiner à travers le parking de la clientèle pose problème. Les pistes d'essai occupent la partie ouest de la parcelle. L'ensemble du dispositif fonctionne bien à l'exception des emplacements pour les véhicules examinés dont l'arrivée et le retour sont séparés et situés aux deux côtés opposés du bâtiment. Le système de rampe prévu «en négatif» est séduisant mais nécessiterait une vérification quant à sa faisabilité dans une zone où l'eau souterraine affleure.

Le parti pris de cette radicalité affirmée trouve son écho dans la manière d'éclairer les locaux : la toiture inonde généreusement de lumière naturelle la halle et permet également l'éclairage des bureaux, mais en second jour. Ce dernier principe implique que tous les collaborateurs du nouveau service n'ont pas de contact à la façade, ni de possibilité d'ouvrir une fenêtre, ce qui est fortement critiqué par les utilisateurs. Le grand hall d'entrée sur double niveau paraît un peu étroit, requiert plusieurs accès et ne propose pas de sas dans cette région ventée. Cet allongement du dispositif d'accueil nécessite la mise en place d'une marquise sur toute la façade est. Cet ajout fonctionnel est jugé contradictoire avec le principe d'un volume pur dont tous les autres accès sont traités en «enlevé» et non en «rapporté».

L'expression est simple avec un bardage métallique pour les parties pleines et des vitrages pour les parties ouvertes. La composition du plein et du vide est bien traitée avec une forte connotation industrielle qui est revendiquée par les auteurs. Le jury se pose néanmoins la question de sa pertinence par rapport au thème d'un service des automobiles au vingt-et-unième siècle.

Le volume bâti se situe dans la moyenne des projets rendus. La surface de l'enveloppe est excédentaire due à la présence des sheds.

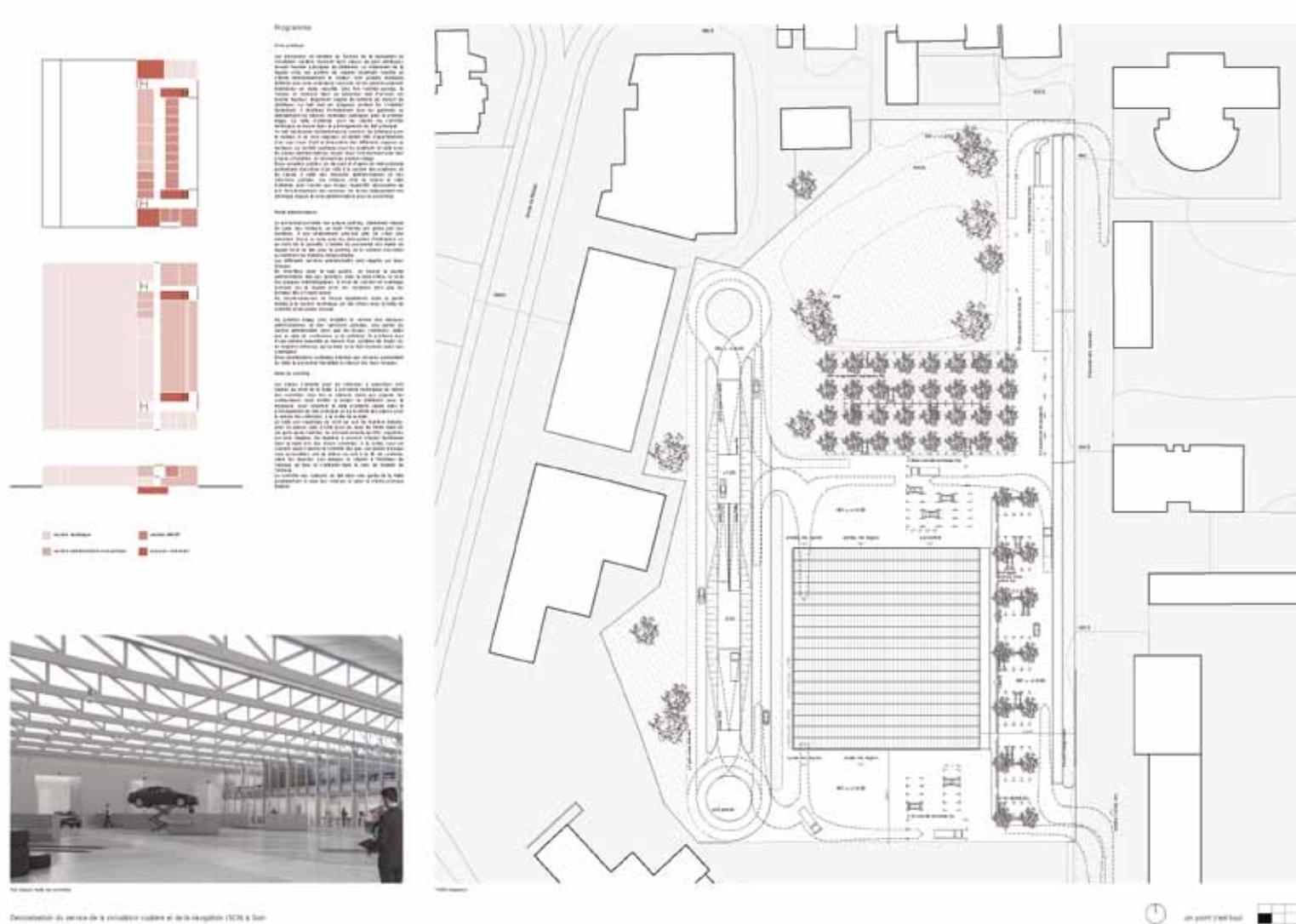
N°36 UN POINT C'EST TOUT

Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaëlle Widmer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°36 UN POINT C'EST TOUT

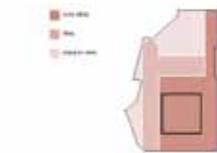
Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaëlle Widmer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

un point c'est tout



Introduction

Le projet de délocalisation du service de la circulation routière et de la navigation (SCN) est un projet d'importance majeure pour la ville de Sierravalle. Il s'agit d'un projet de réaménagement d'un site existant, qui a été utilisé pendant de nombreuses années par le service de la circulation routière et de la navigation (SCN). Le projet vise à améliorer les conditions de travail des employés, à optimiser les processus de travail et à offrir un environnement de travail plus agréable et sûr.

Organisation

Le projet est organisé en plusieurs phases de travail. La première phase consiste à définir les besoins et les objectifs du projet. La deuxième phase consiste à élaborer un plan de travail et à définir les responsabilités de chaque membre de l'équipe. La troisième phase consiste à mettre en œuvre le plan de travail et à suivre les progrès du projet. La quatrième phase consiste à évaluer les résultats du projet et à tirer des enseignements de l'expérience.

Concept

Le concept du projet est basé sur l'idée de créer un espace de travail ouvert et collaboratif. Les bureaux sont organisés autour d'un espace central commun, ce qui favorise les échanges et la communication entre les employés. Les bureaux sont équipés de mobilier ergonomique et de technologies modernes pour améliorer le confort et la productivité des employés.

Architecture

L'architecture du bâtiment est conçue pour refléter les valeurs de modernité, de simplicité et de fonctionnalité. Le bâtiment est caractérisé par ses lignes épurées, ses volumes géométriques et son utilisation de matériaux naturels et durables. L'architecture est conçue pour créer un environnement de travail agréable et inspirant, qui favorise la créativité et l'innovation.



N°36 UN POINT C'EST TOUT

Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaelle Widmer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



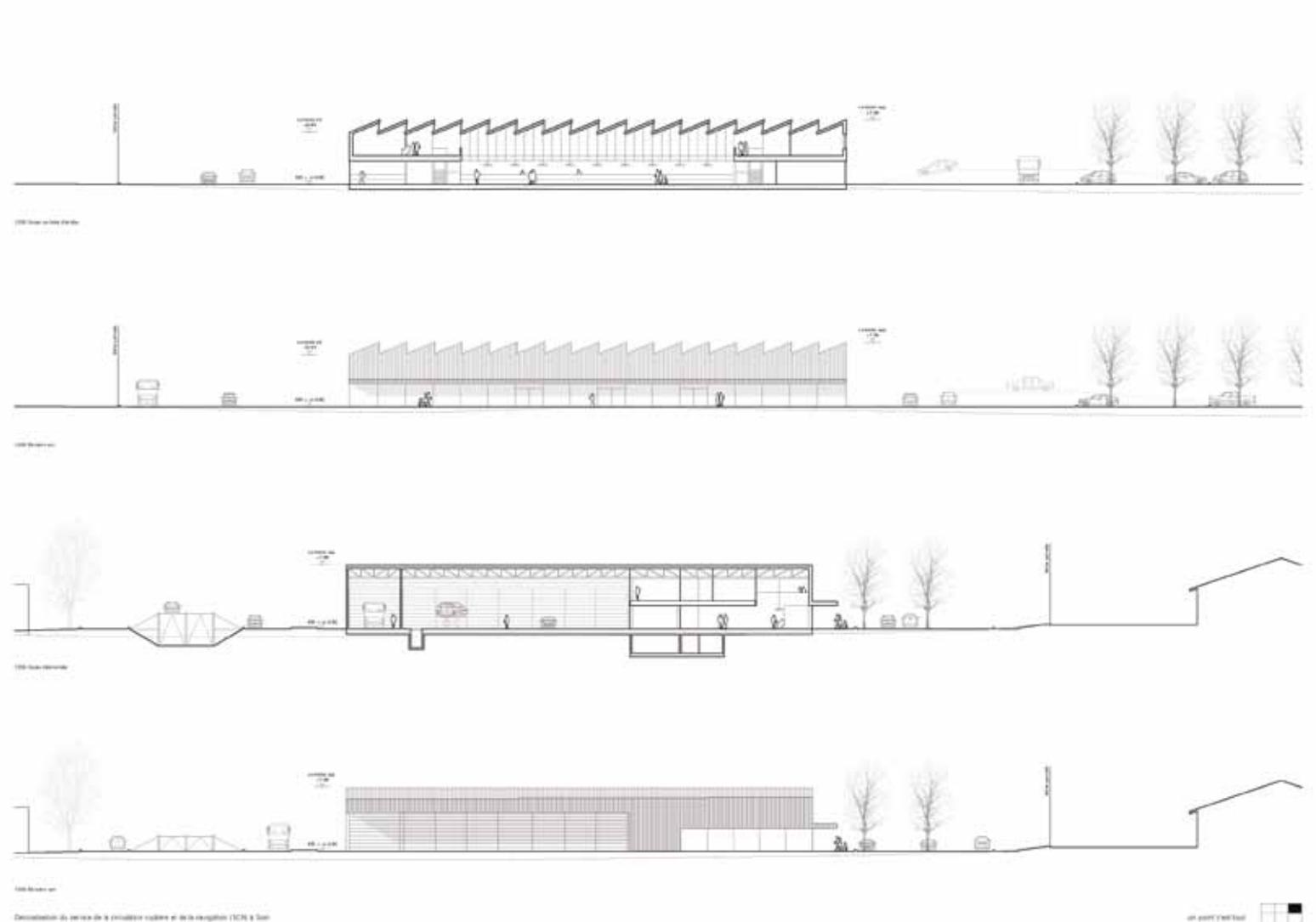
N°36 UN POINT C'EST TOUT

Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaelle Widmer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



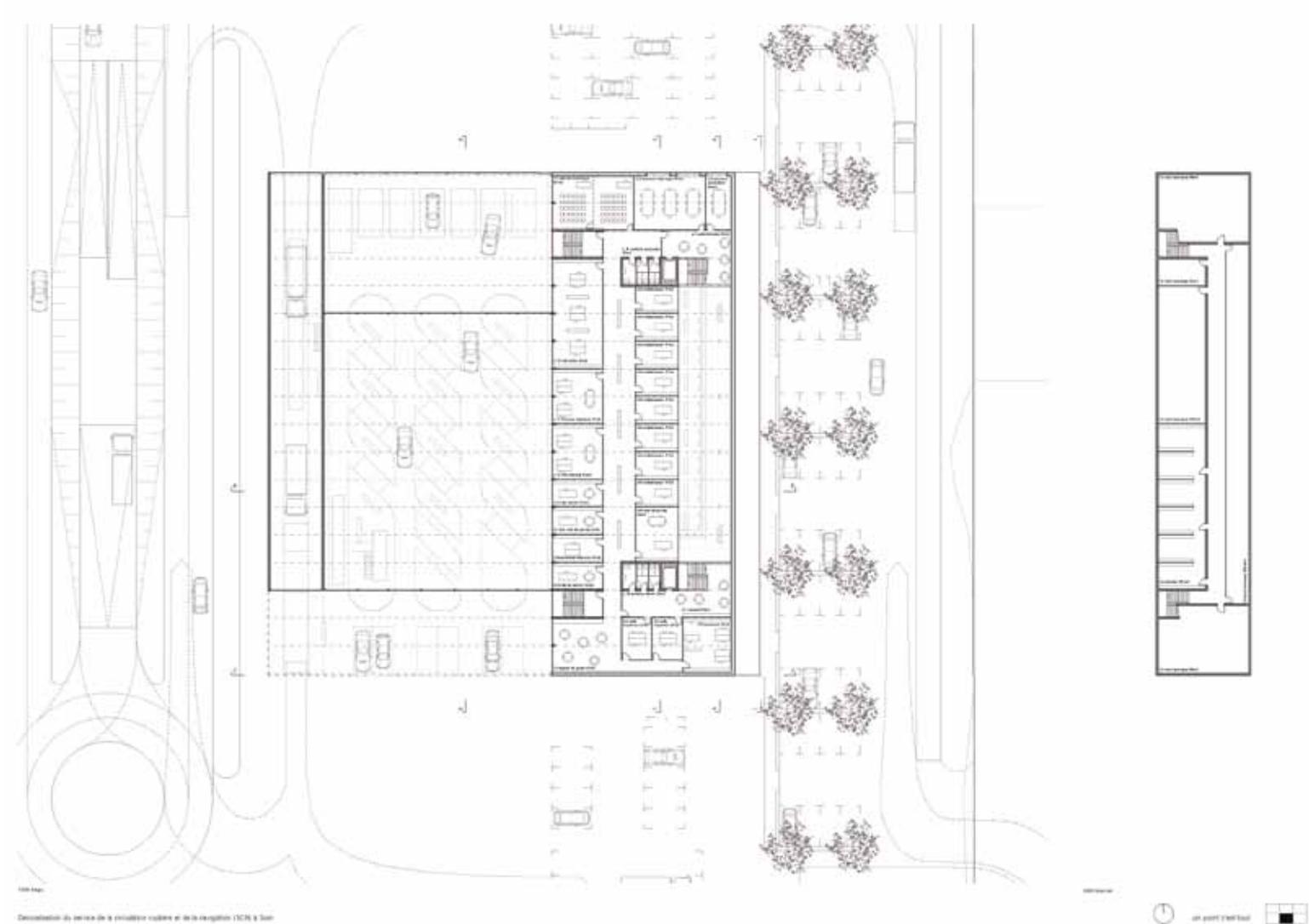
N°36 UN POINT C'EST TOUT

Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaelle Widmer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



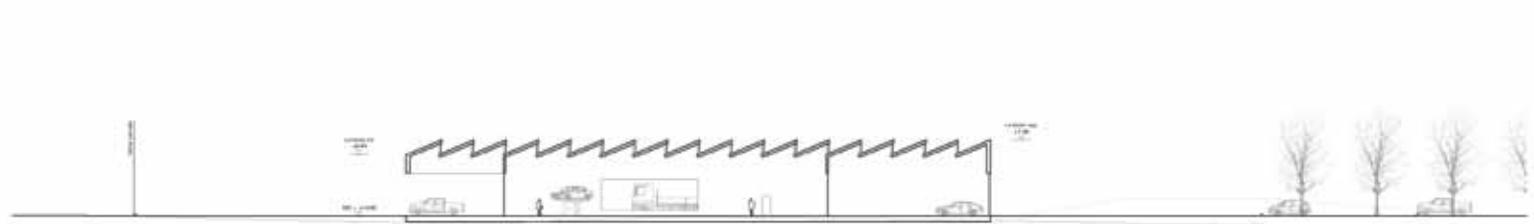
N°36 UN POINT C'EST TOUT

Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaelle Widmer

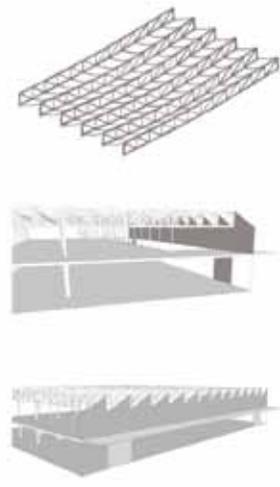
DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



1000 Niveau en mètres



1000 Niveau en mètres



Structure
Un projet complexe comme le SCN nécessite un travail en étroite collaboration de toutes les parties prenantes. Au sein d'un collectif pluridisciplinaire, nous avons pu bénéficier de l'expertise de nos collègues ingénieurs.
Le projet de SCN a été initié en 2014 par une équipe de professionnels de la construction et de la gestion de projet. L'objectif était de créer un espace de travail moderne et innovant, capable de répondre aux besoins de la navigation et de la circulation routière.
Le projet a été réalisé en collaboration avec les architectes ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA et les ingénieurs BGI SA. Le résultat est un bâtiment moderne et innovant, capable de répondre aux besoins de la navigation et de la circulation routière.
Structure de la toiture
La structure de la toiture est constituée de poutres en acier et de panneaux solaires. Les poutres sont espacées de 1,20 mètre et les panneaux solaires sont fixés sur les poutres. La toiture est inclinée à 30 degrés pour optimiser la production d'énergie solaire.
Le bâtiment est conçu pour être économe en énergie. Les panneaux solaires produisent de l'électricité qui est utilisée pour alimenter les équipements du bâtiment. Les poutres en acier sont peintes avec une peinture réfléchissante pour réduire l'absorption de chaleur.



Délocalisation du service de la circulation routière et de la navigation (SCN) à Sierre

PROJET N°26 **TOUPIE** 6^e rang – 6^e prix

NYX architectes GmbH, Zürich

Seforb sàrl, Uster

Le projet Toupie pour le nouveau Service de la circulation routière et de la navigation SCN s'implante au milieu de la parcelle, parallèle à la rue de la Dixence et conserve un terrain végétalisé au nord. Composé de deux grands volumes décalés, réunis par un troisième volume haut, le projet réinterprète l'échelle des morphologies présentes dans ce quartier mixte.

Les auteurs proposent une approche qui traduit en volumétrie les principales fonctions du centre SCN, le contrôle technique dans la halle ouest et le centre administratif et technique dans un bâtiment sur deux étages à l'est. La partie haute contient essentiellement la technique avec au rez-de-chaussée les espaces d'attente clients.

Les accès sont organisés tout autour du volume composite, avec l'arrivée clients motorisés pour le contrôle technique depuis le nord, les pistes d'essai à l'ouest, le parking client pour le secteur administratif entre le bâtiment et la route à l'est, et le parking personnel et son entrée dans le retrait de la volumétrie au sud.

L'organisation de la halle de contrôle est fluide et satisfait les utilisateurs, cependant il manque un lien visuel entre l'entrée de la halle et les bureaux techniques pour l'accueil des clients.

La typologie du centre administratif s'organise avec des bandes de bureaux autour d'une double hauteur de guichets à l'entrée, avec en arrière-plan le back-office. Si la répartition du programme dans l'ensemble administratif est claire pour le jury, l'espace d'entrée guichet et attente pose des problèmes pour les utilisateurs en terme organisationnel, notamment pour la séquence entrée > attente > guichets qui n'offre pas assez de surface pour la gestion spatiale et l'organisation convenable de ces fonctions.

Toujours sur la question de la gestion de la zone d'entrée publique, si la répartition du programme et sa mise en volumétrie, semble claire pour le jury, l'emplacement de l'entrée principale pour la partie administrative et logistique au milieu du volume est, est quelque peu surprenante d'une part comme dit précédemment par le manque d'espace à l'intérieur qui paraît trop faible pour les utilisateurs, et d'autre part par la faible distance proposée à l'extérieur entre la route et le bâtiment pour cette entrée publique. En outre cette entrée rentre quelque peu en contradiction avec le geste fort du volume haut de la zone d'attente créée entre les deux volumes des halles, qui évoque elle, naturellement par sa forme «signe», ce qui aurait dû être l'entrée principale du bâtiment depuis l'extérieur.

L'expression du bâtiment avec une façade en bandeaux métalliques et vitrages est adaptée pour ce type de programmes, mais pose néanmoins pour le jury, la question de la résolution de l'entrée proposée qui interrompt l'expression de la façade horizontale.

Le projet se situe dans la moyenne des projets rendus du point de vue du volume et des surfaces SIA 416.

En conclusion si le jury souligne la force d'un projet qui s'intègre dans son contexte et transforme les différentes parties du programme en expression volumétrique, il regrette par contre le manque de cohérence dans l'emplacement de l'entrée principale de la partie administrative et la spatialité peu adaptée de la séquence entrée > attente > guichets.

N°26 TOUPIE

Bureau architecte NYX ARCHITECTES GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SEFORB SÀRL, USTER

Collaborateurs Nathanaël Chollet, Yann Gramegna, Marnie Amato, Dorian Bürgy, Benjamin Melly, Alexandre Fauchère, Nicole Fauchère, Rita Käser, Manuel Suter

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



Plan de circulation 1:500
Délocalisation du Service de la Circulation Routière et de la Navigation à Base

Toupie



N°26 TOUPEIE

Bureau architecte NYX ARCHITECTES GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SEFORB SÀRL, USTER

Collaborateurs Nathanaël Chollet, Yann Gramegna, Marnie Amato, Dorian Bürgy, Benjamin Melly, Alexandre Fauchère, Nicole Fauchère, Rita Käser, Manuel Suter

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



Implantation

Le site de construction détermine la forme de la circulation routière et de la navigation et leur connexion avec le quartier existant à l'est de Toupeie. Le terrain est plat et relativement ouvert avec une vue panoramique, mais les conditions géologiques sont difficiles à traverser.

Le projet propose un nouveau quartier résidentiel qui s'intègre à l'existant et crée un lien entre les zones résidentielles et commerciales. Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs.

Le bâtiment est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs. Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs.

Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs. Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs.

Délocalisation du Service de la Circulation Routière et de la Navigation à l'Est



Implantation

Accès

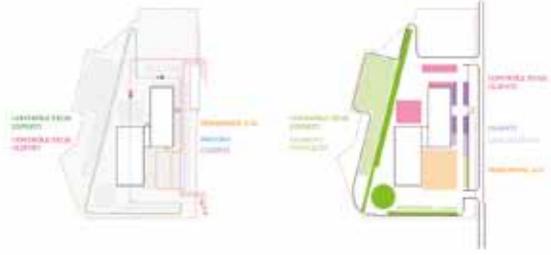
Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs. Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs.

Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs. Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs.

Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs. Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs.

Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs. Le projet est conçu pour être flexible et adaptable à des changements futurs.

Accès



Pour voir le site

Afficher les plans de l'étage

N°26 TOUPIE

Bureau architecte NYX ARCHITECTES GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SEFORB SÀRL, USTER

Collaborateurs Nathanaël Chollet, Yann Gramegna, Marnie Amato, Dorian Bürgy, Benjamin Melly, Alexandre Fauchère, Nicole Fauchère, Rita Käser, Manuel Suter

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



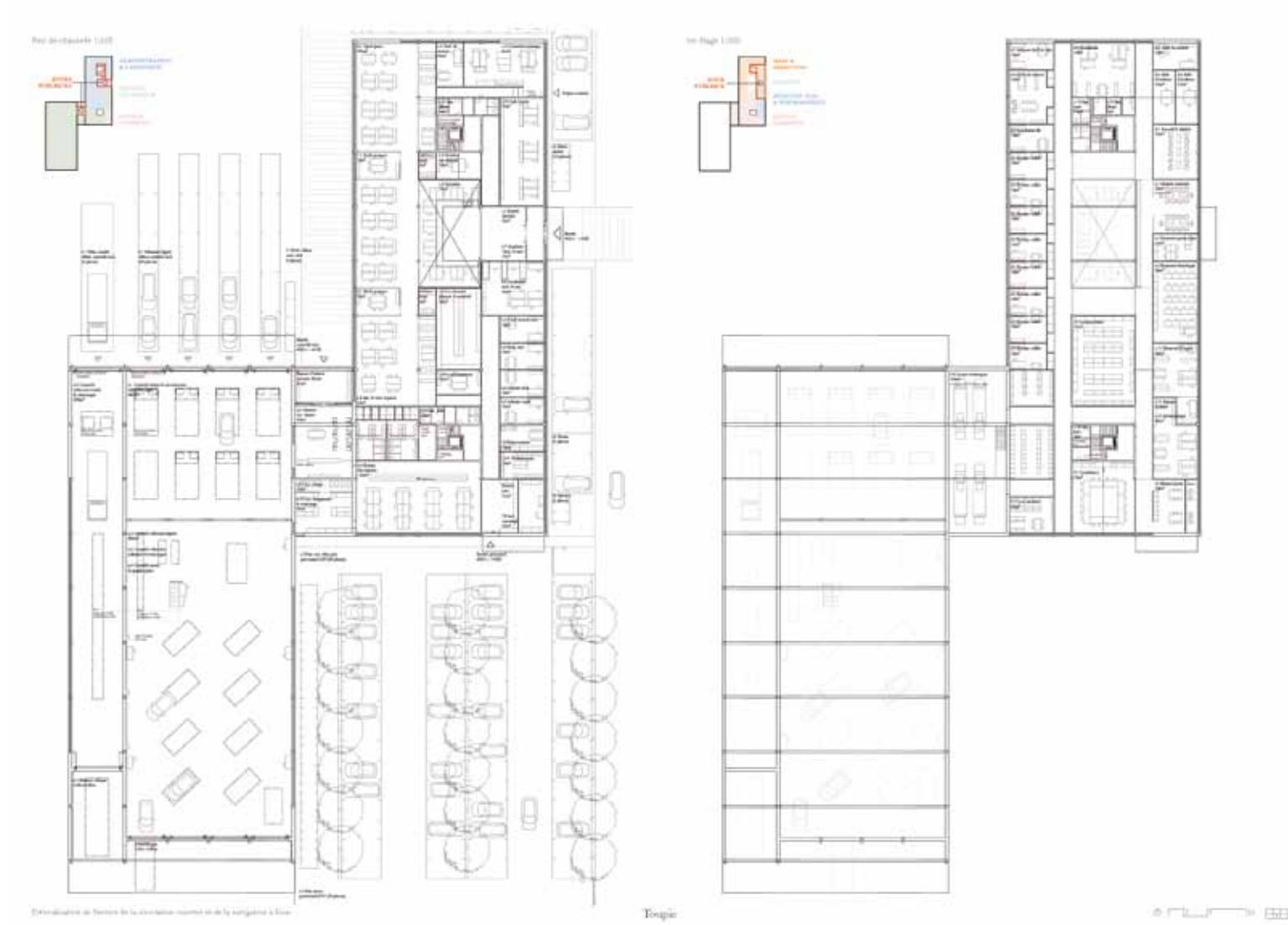
N°26 TOUPIE

Bureau architecte NYX ARCHITECTES GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SEFORB SÀRL, USTER

Collaborateurs Nathanaël Chollet, Yann Gramegna, Marnie Amato, Dorian Bürgy, Benjamin Melly, Alexandre Fauchère, Nicole Fauchère, Rita Käser, Manuel Suter

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



Contextes et enjeux

Le contexte est composé de deux zones indépendantes qui restent en lien, sans être physiquement connectées par un passage direct (passage à l'échelle). Le scénario initial de base est une nouvelle configuration de 3 à 4 étages. La fonction des bâtiments se fait sur un terrain existant, mais son état antérieur est très dégradé et nécessite une rénovation importante.

Le bâtiment administratif est composé de deux parties, avec des bureaux et des salles de réunion au plan. Deux volumes d'une structure métallique sont posés sur un socle en béton. Le bâtiment est composé de deux parties, avec des bureaux et des salles de réunion au plan. Deux volumes d'une structure métallique sont posés sur un socle en béton.

Les deux bâtiments administratifs sont reliés par un passage direct (passage à l'échelle). Le bâtiment est composé de deux parties, avec des bureaux et des salles de réunion au plan. Deux volumes d'une structure métallique sont posés sur un socle en béton.

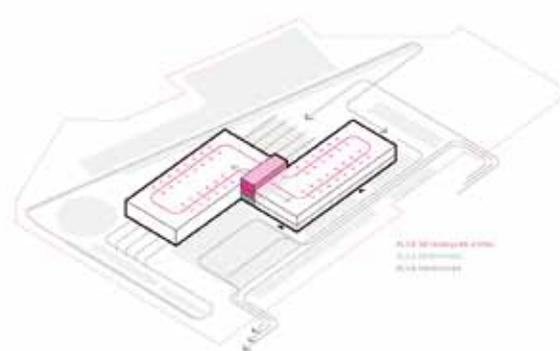
Le bâtiment administratif est composé de deux parties, avec des bureaux et des salles de réunion au plan. Deux volumes d'une structure métallique sont posés sur un socle en béton.

Les parties de la rénovation existent en béton, la partie nouvelle en acier et verre d'insulation de façade. Deux volumes d'une structure métallique sont posés sur un socle en béton.

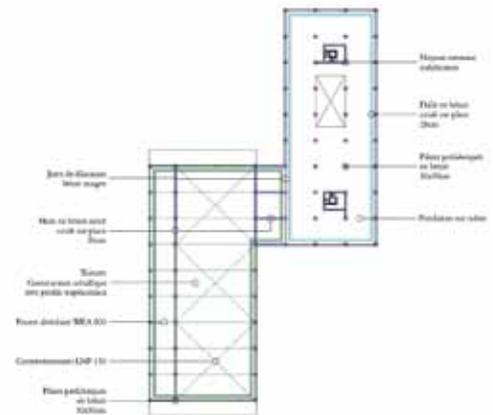
Le bâtiment administratif est composé de deux parties, avec des bureaux et des salles de réunion au plan. Deux volumes d'une structure métallique sont posés sur un socle en béton.

Le bâtiment administratif est composé de deux parties, avec des bureaux et des salles de réunion au plan. Deux volumes d'une structure métallique sont posés sur un socle en béton.

Le bâtiment administratif est composé de deux parties, avec des bureaux et des salles de réunion au plan. Deux volumes d'une structure métallique sont posés sur un socle en béton.



Plan de situation des bâtiments et services



Concept structurel



Chapre 01 1/200

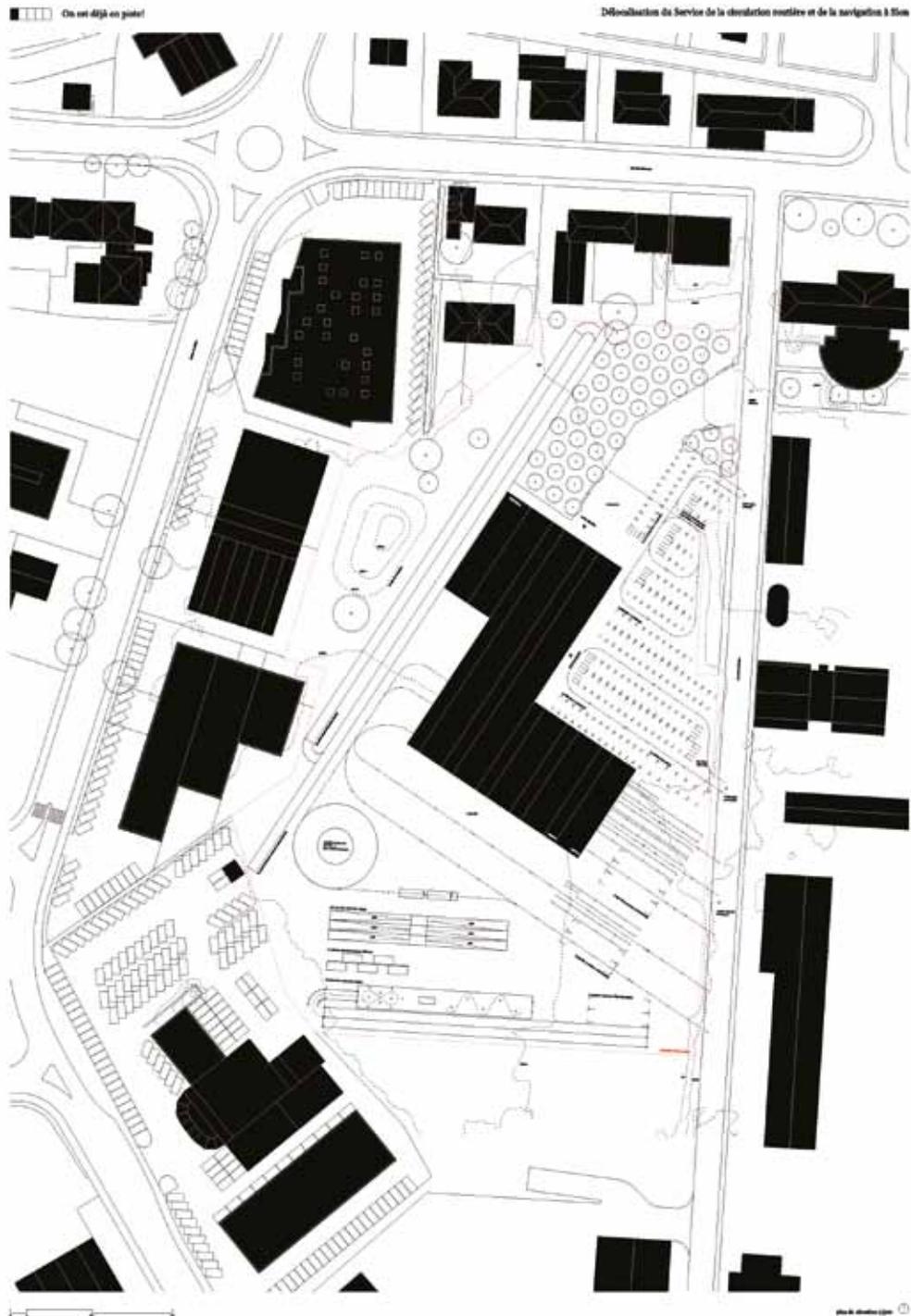


Chapre 01 1/200

Délocalisation de Service de la Circulation Routière et de la Navigation à Bâle

Toupié





DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°1 ON EST DÉJÀ EN PISTE

Bureau architecte GNWA - GONZALO NERI & WECK ARCHITEKTEN
GMBH, ZÜRICH

Collaborateurs Cristina Gonzalo, Marco Neri, Markus Weck, Laura Sanchis,
Solange Piccard



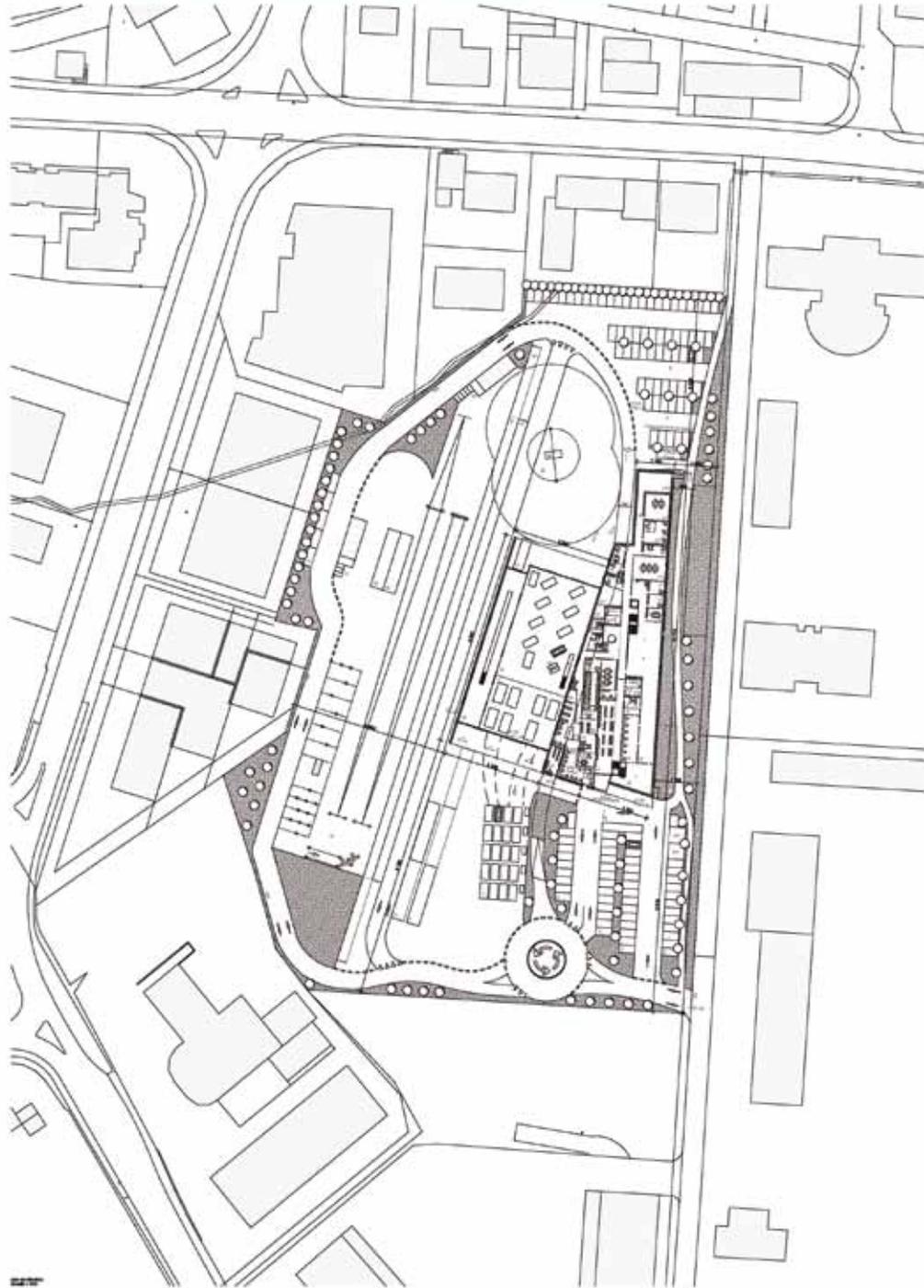
DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°2 E LA NAVE VA

Bureau architecte V2V ARCHITECTES EPFL, VEVEY

Bureau ingénieur civil TBM INGÉNIEURS SA, VEVEY

Collaborateurs Michael Voechting, Pierre-Antoine Wanner, Martin Bornand



N°3 ETSIONROULE

Bureau architecte PHILIPPE BRUCHEZ ARCHITECTURE SA, VERBIER

Bureau ingénieur civil BG INGÉNIEURS CONSEILS SA, LAUSANNE

Collaborateurs Philippe Bruchez, Nicolas Jeker, Joël Branco, Alain Moulin, Astrit Lokaj, Cloé Jordan, Delphine Emonet, Daniela melly, Laure Michellod, Gilles Pirat, Bruno Barbosa, Davide Galimberti

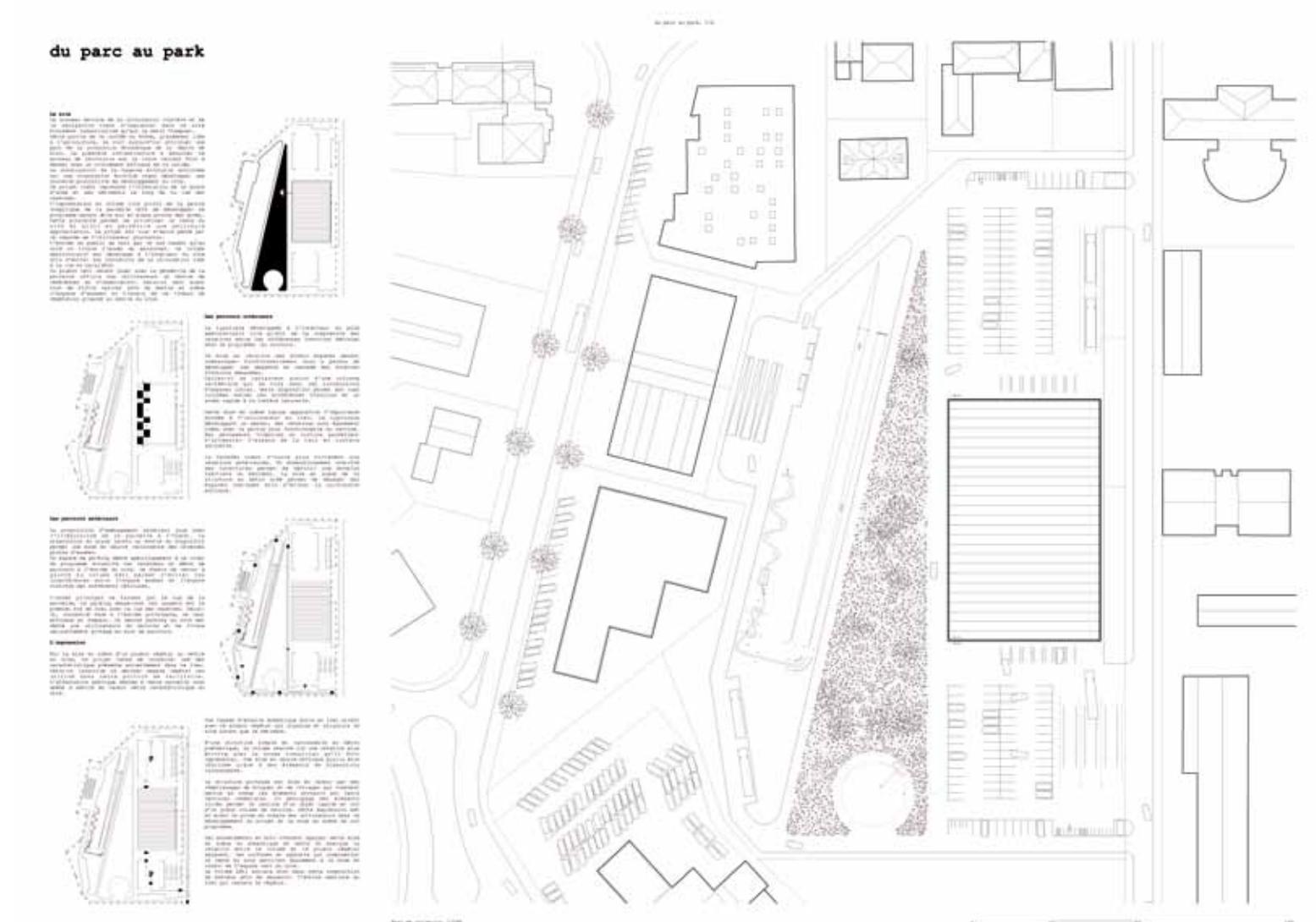
N°4 DU PARC AU PARK

Bureau architecte EIDO ARCHITECTES SÀRL, FRIBOURG

Bureau ingénieur civil NICOD INGÉNIEURS CIVILS SA, ORBE

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

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°5 S, M, L, XL

Bureau architecte DESCHENAU FOLLONIER, LES HAUDÈRES

Bureau ingénieur civil VINCENT BECKER INGÉNIEURS SÀRL,
FRIBOURG

Collaborateurs Valentin Deschenaux, Sarah Follonier, Valérian Beltrami, Eyüp
Selcukoglu, Mathieu Jeanneret, Anthony Fridez, Bastien Droux

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



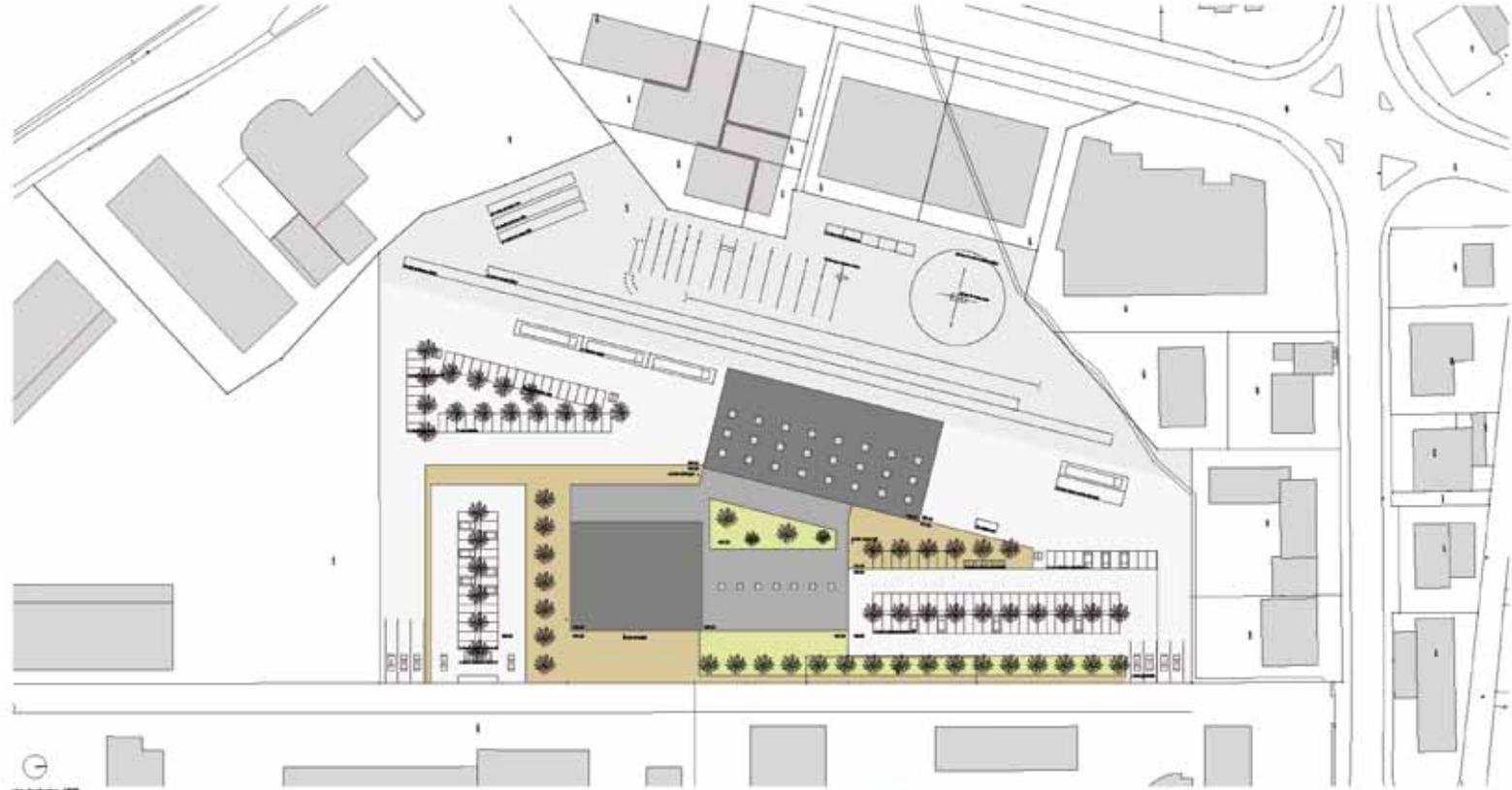
N°6 DR JECKILL AND MR HYDE

Bureau architecte CLAVIEN ARCHITECTURE SÀRL, SION

Bureau ingénieur civil BPA INGÉNIEURS CONSEILS SÀRL, SION

Collaborateurs David Clavien, Sacha Antille

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



Introduction
Le projet de délocalisation du service de la circulation routière et de la navigation (SCN) est un projet d'importance majeure pour la ville de Sion. Il vise à améliorer la circulation routière et à créer un espace public de qualité.

Principes directeurs
Le projet doit être conçu de manière à être compatible avec le développement durable et à créer un espace public de qualité.

Objectifs
Le projet doit être conçu de manière à être compatible avec le développement durable et à créer un espace public de qualité.



dr jekyll and mr hyde

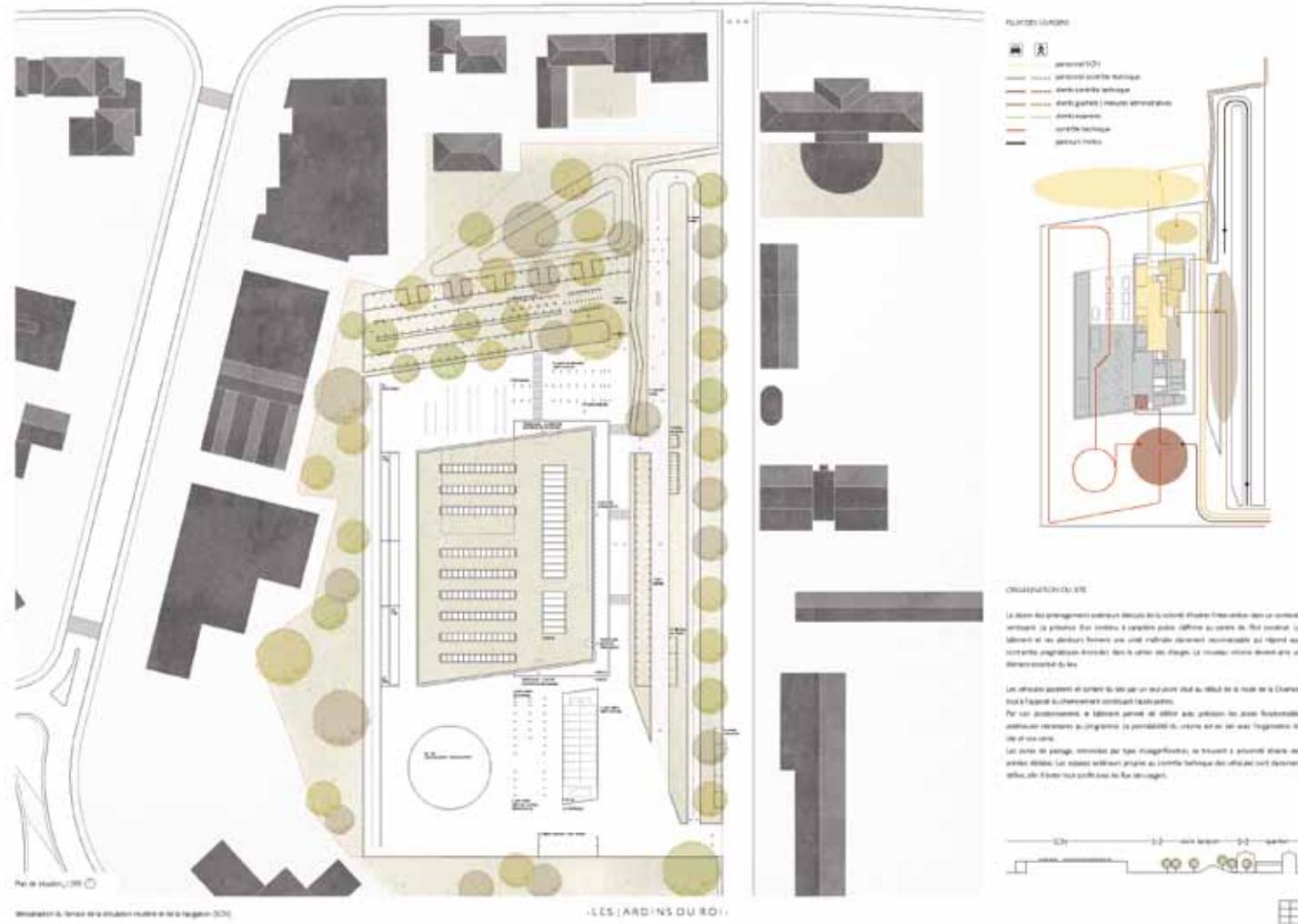
N°10 LES JARDINS DU ROI

Bureau architecte LICHEN ARCHITECTURE & PATRIMOINE, CHÉNENS

Bureau ingénieur civil ANABAT INGÉNIEURS CONSEILS SÀRL, FRIBOURG

Collaborateurs Anne-Fanny Cotting, Carole Schaub, MM. Oughanid, Akry, Moret, Bertschy

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

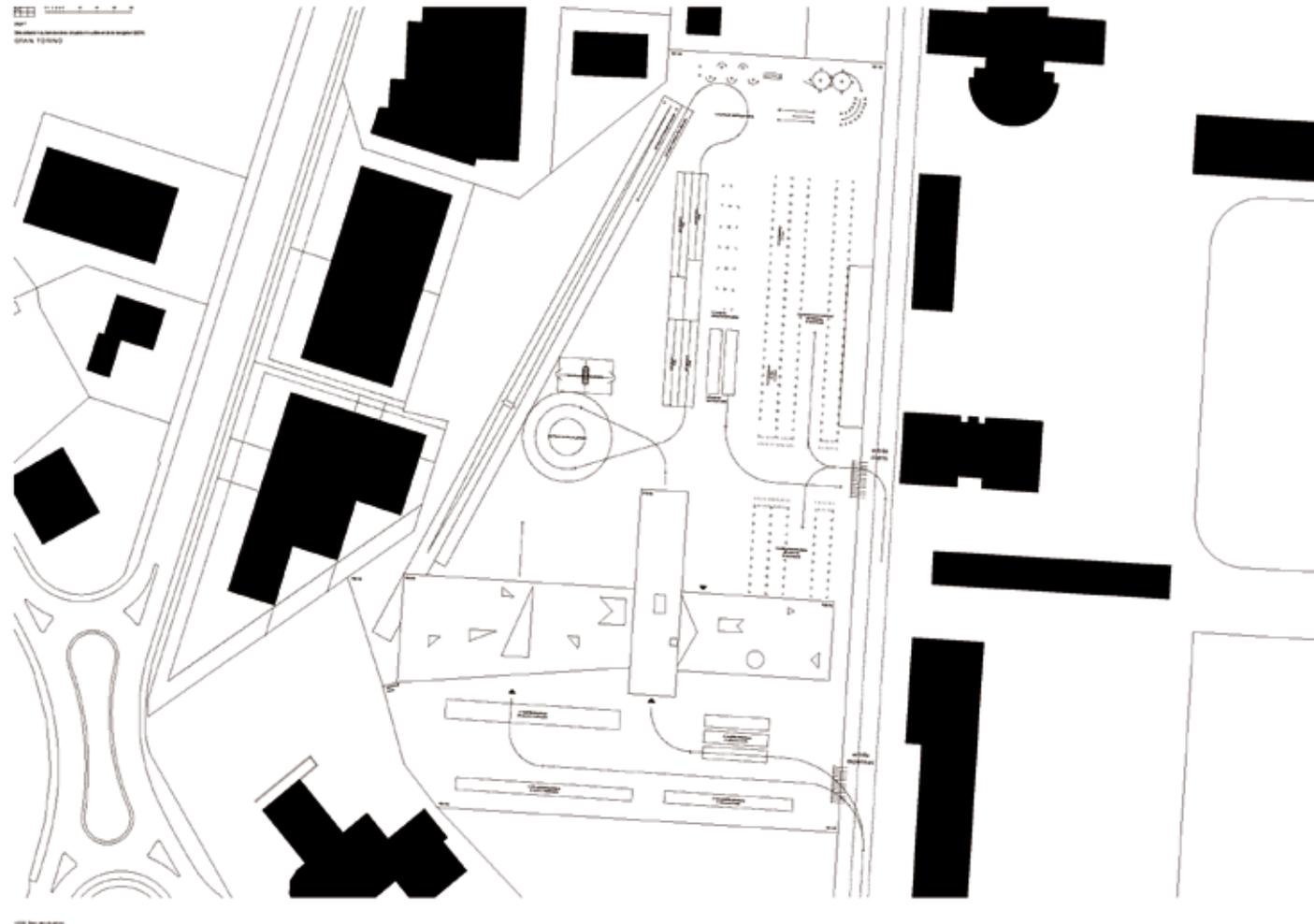


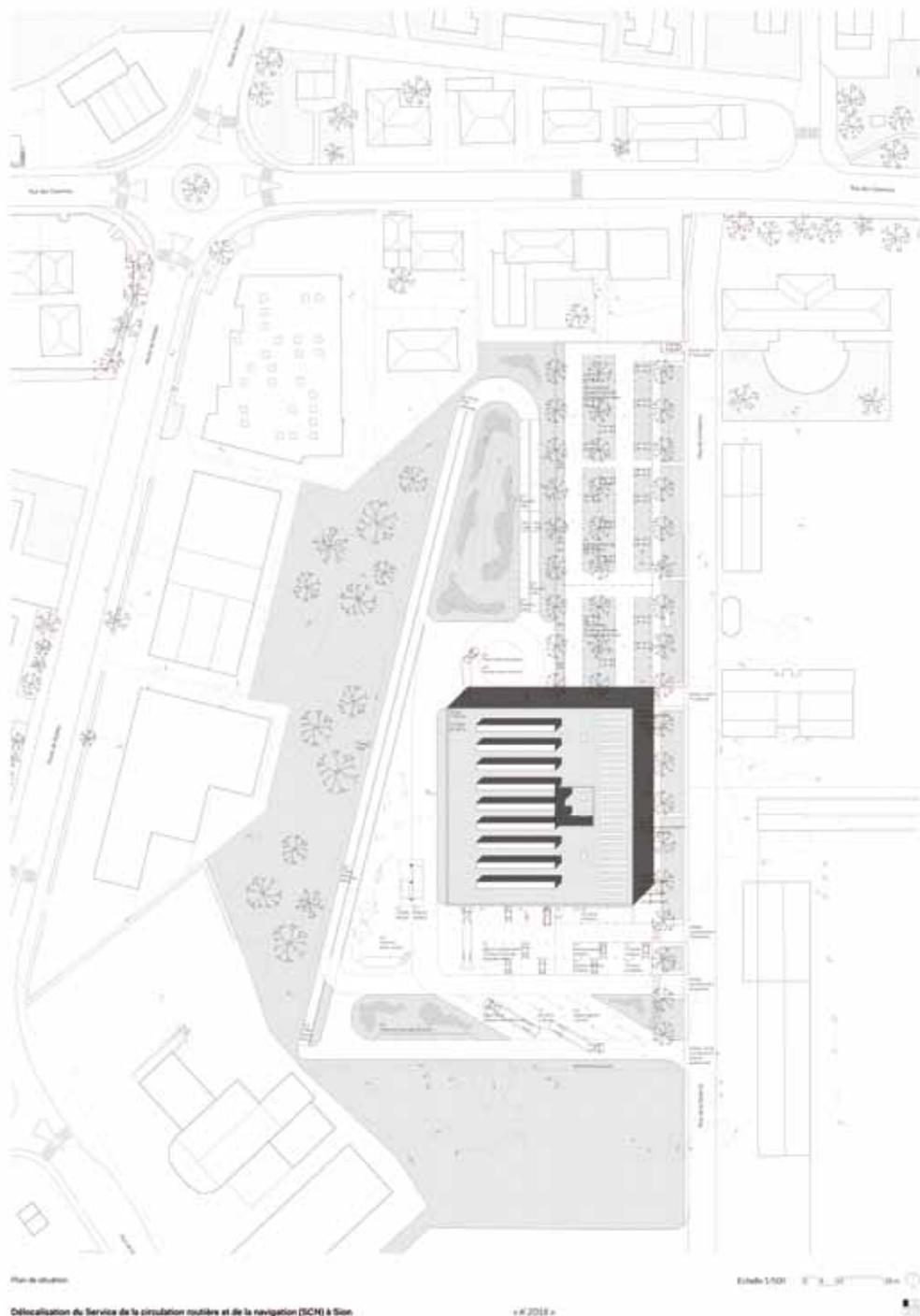
N°11 GRAN TORINO 1

Bureau architecte AAAG ARCHITECTES SÀRL, FRIBOURG

Collaborateurs Apolinario Soares, Gédéon Abebe, Patck Ole Ohlbrock

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)





N°12 K 2018

Bureau architecte ALAIN WOLFF ARCHITECTES, VEVEY

Bureau ingénieur civil MGI INGÉNIEURS CONSEILS SA, FRIBOURG

Collaborateurs Alain Wolff, Valentin Volery, Samuel Galmiche, Adrien Gilland, Marjolaine Obrist, Marina Hokari, Marc Genilloud, Anh Khoa Phung, Frédéric Domingues

N°13 ON THE ROAD

Bureau architecte VERMEIL ARCHITECTES SÀRL, SION

Bureau ingénieur civil N. CORDONIER & G. REY SA, SIERRE

Collaborateurs Cynthia Maye, Alexandre Vergères, Thomas Cheseaux, Yves Rey, Pierre-Cédric Cordonier, Gilles Rey, Nicolas Cordonier, Boris Prostran, Jean-Luc Crettol, Bernard Zuber, Caroline Bourdin, Vigan Sahiti

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°14 BRUISER BUKOWSKI

Bureau architecte CHESEAUXREY SÀRL, SION

Bureau ingénieur civil HUBER & TORRENT SA MARTIGNY/EDITECH SA, SION

Collaborateurs Alexandre Rey, Olivier Cheseaux, Sébastien Vitre, Manu Crettaz, Emanuel Amaral, Simon Pillet, Dario Zimmermann, emilie Amaral, Colin Melly, David Torrent, David Kuonen, Camillo Ravaioli

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)





N°17 BANDES À PART

Bureau architecte FORNET ARCHITECTES, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil MEYLAN INGÉNIEURS SA, LAUSANNE

Collaborateurs Gian-Luca Ponzetta, Lucie Dagallier, Esteban Bofill, Alvaro Escudero, Angela Mero, Bara Ghanmi, Ivan Gregorin

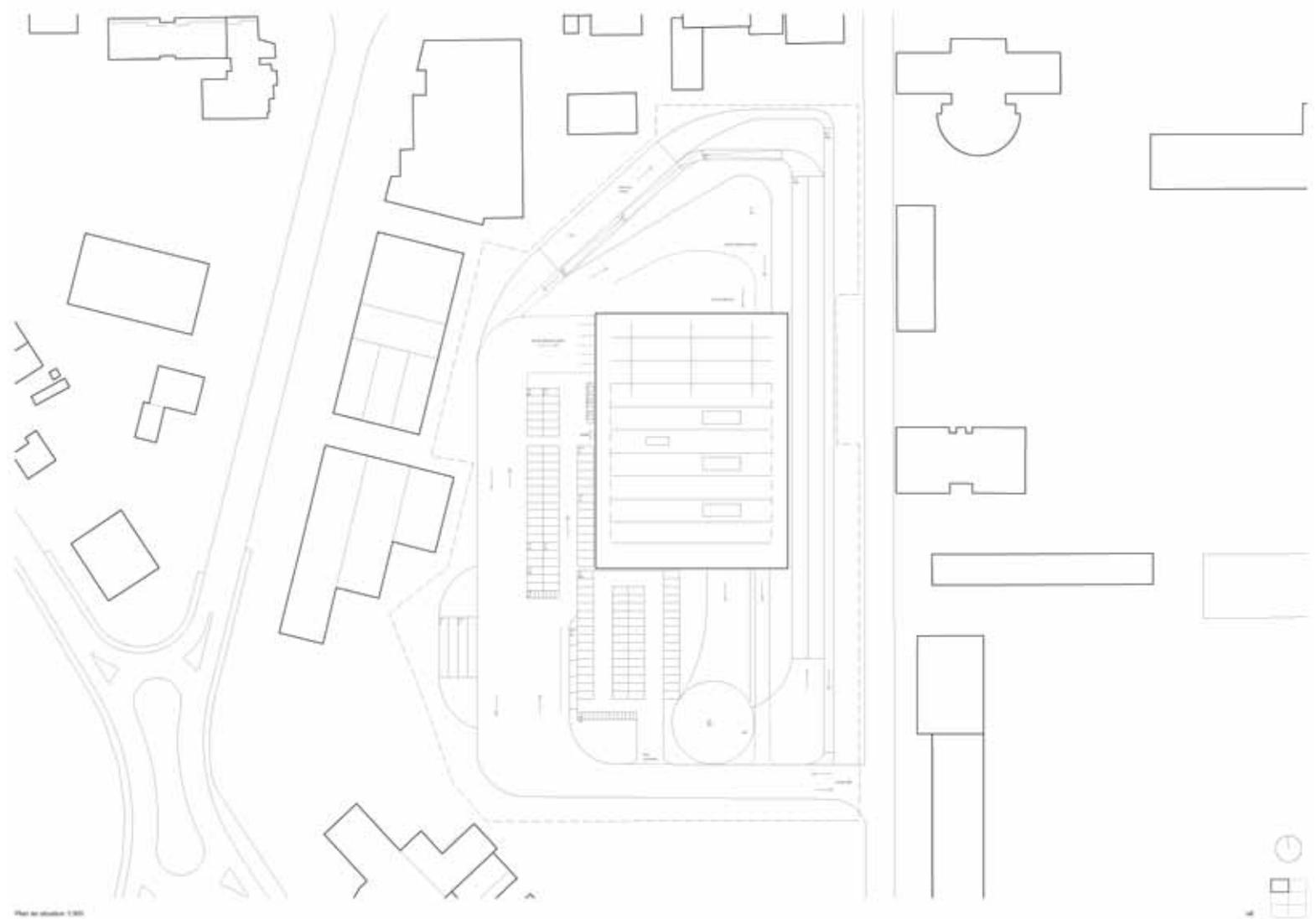
N°18 OIT

Bureau architecte SPASS ARCHITECTES ET INGÉNIEURS, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SPASS ARCHITECTES ET INGÉNIEURS, ZÜRICH

Collaborateurs Angela Hottinger, Benjamin Pannatier, Romain Crettaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



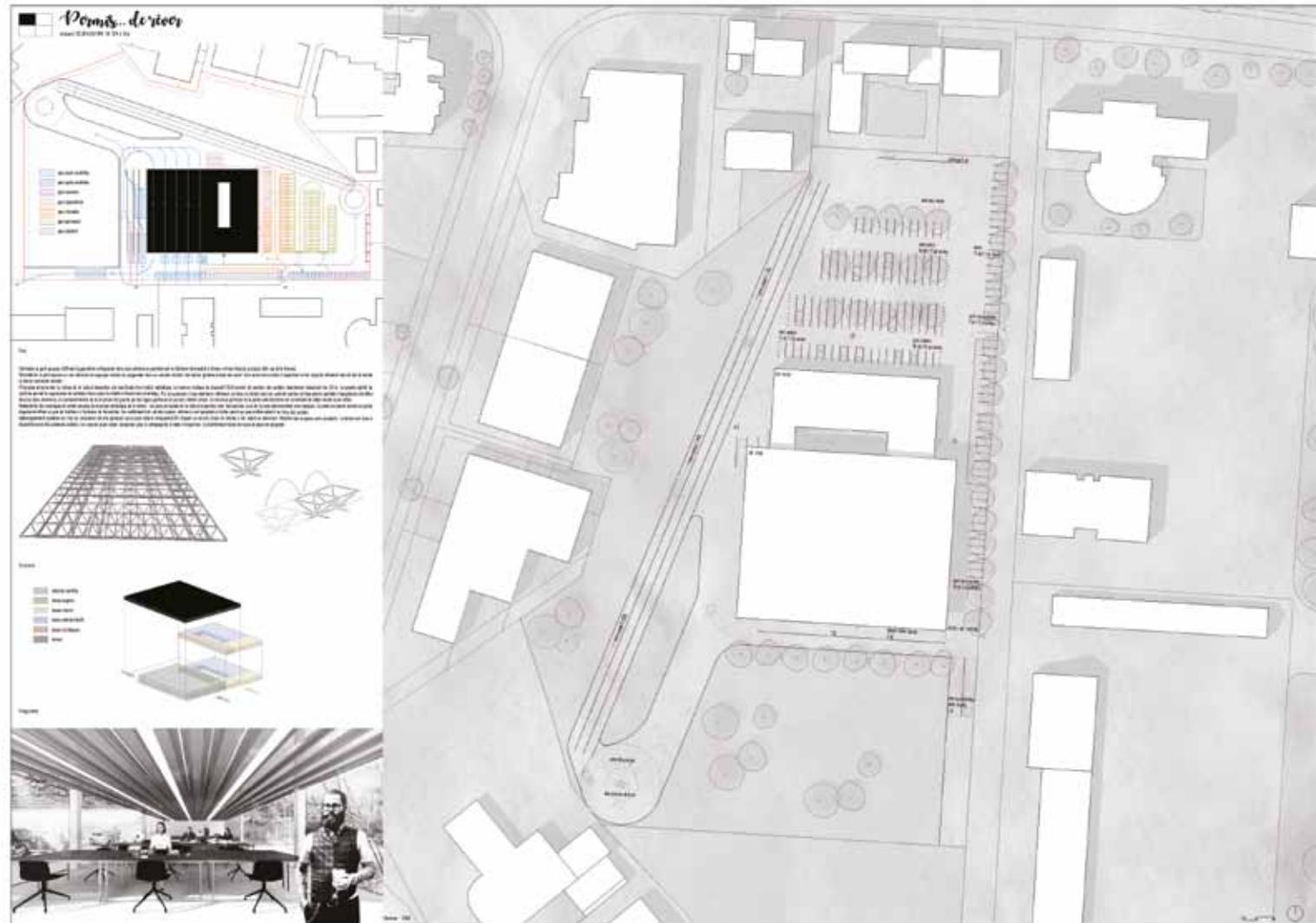
N°19 PERMIS DE RÊVER

Bureau architecte EVÉQUOZ FERREIRA ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil KBM ENGINEERS SA, SION

Collaborateurs Isabelle Evéquo, Nuno Ferreira, Alice Gras, Bianka Tomoryova, David Testi, Alexandra Maury, Karen Muller, Roman Kralya, Alexandre Crettenand, Eddy Evéquo, Sylvain Dumoulin, Jacques Fournier, Arnaud Fragnière

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



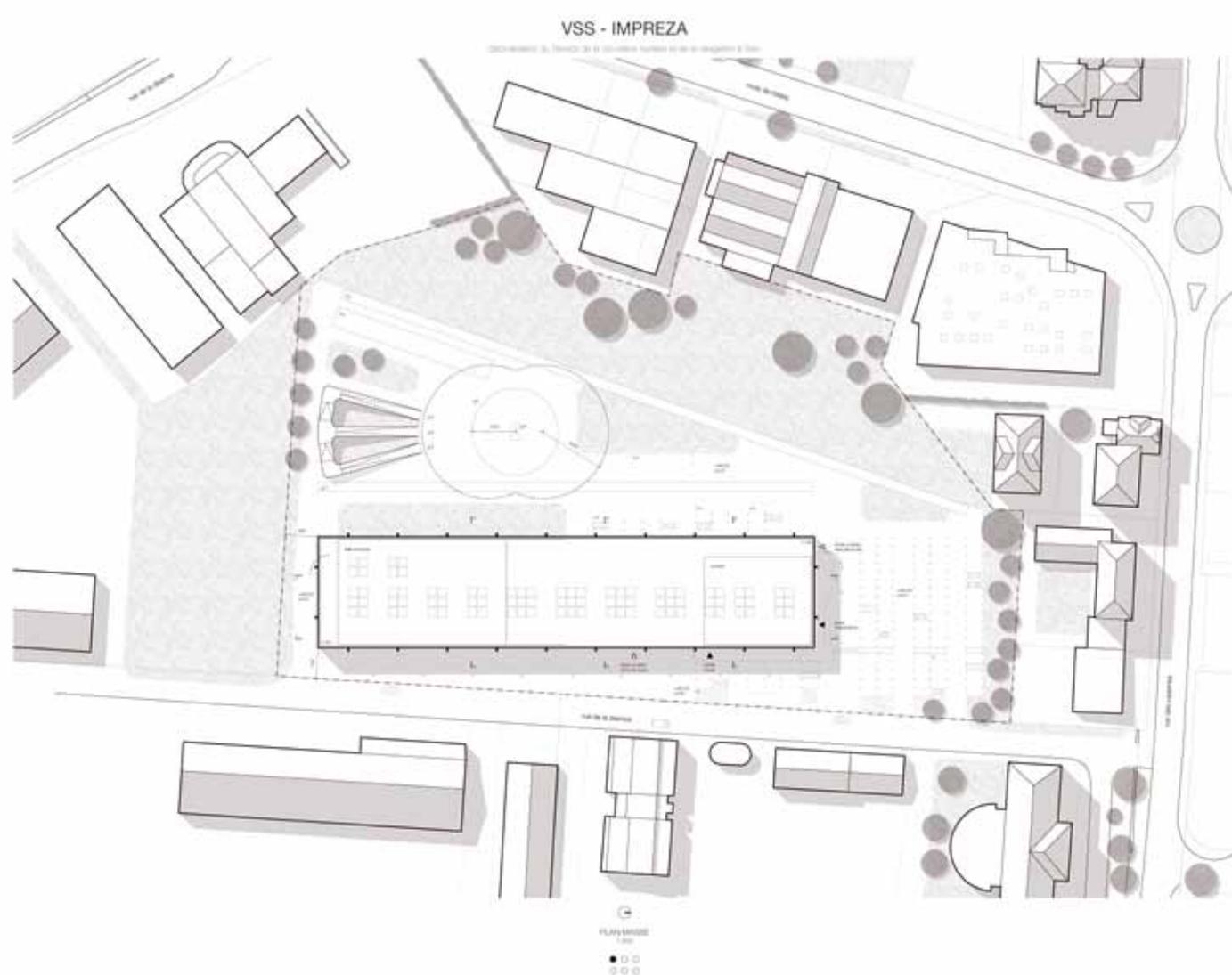
N°20 VSS IMPREZA

Bureau architecte ANTOINE FANOST & GÉRALD GERBER ARCHITECTES,
LAUSANNE

Bureau ingénieur civil AKRY ANAS, MONTREUX

Collaborateurs Antoine Fanost, Gérald Gerber, Akry Anas

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)





N°21 EKSAROU L

Bureau architecte AMB ATELIER D'ARCHITECTURE ROLF FUCHS SA,
SION

Bureau ingénieur civil BISA BUREAU D'INGÉNIEURS SA, SIERRE

Collaborateurs Rolf Fuchs, Corina Fuchs, Jennifer Rey, Philippe Baechler,
Claudio Rossier, marina Lamon, Florence Moix, Pauline Evéquoz, Vanessa
Pfander, Patrick Robyr



plan de situation 1:500

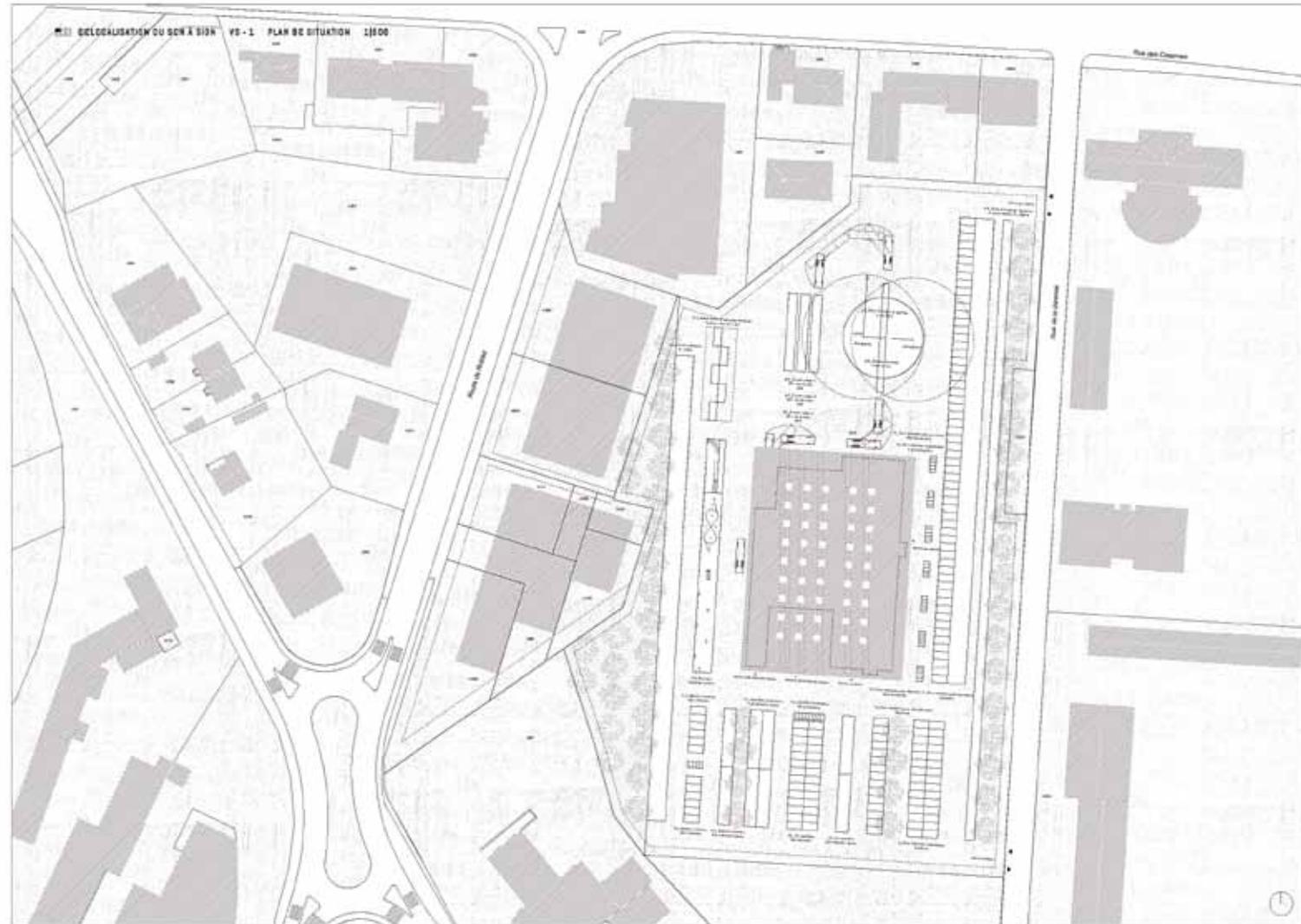
N°23 VS.1

Bureau architecte LES ATELIERS DU PASSAGE SÀRL, FRIBOURG

Bureau ingénieur civil BUREAU D'INGÉNIEURS SABERT SA, BULLE

Collaborateurs Jean-Luc Grobéty, Cyrille Fasel, Léonie Ruchet, Hervé Romanens, Alessia Andrejewski, Jonathan Chkarnat, Patricia Barras, Dylan Wesoly, Damien Morand, Antoine Chevalley

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



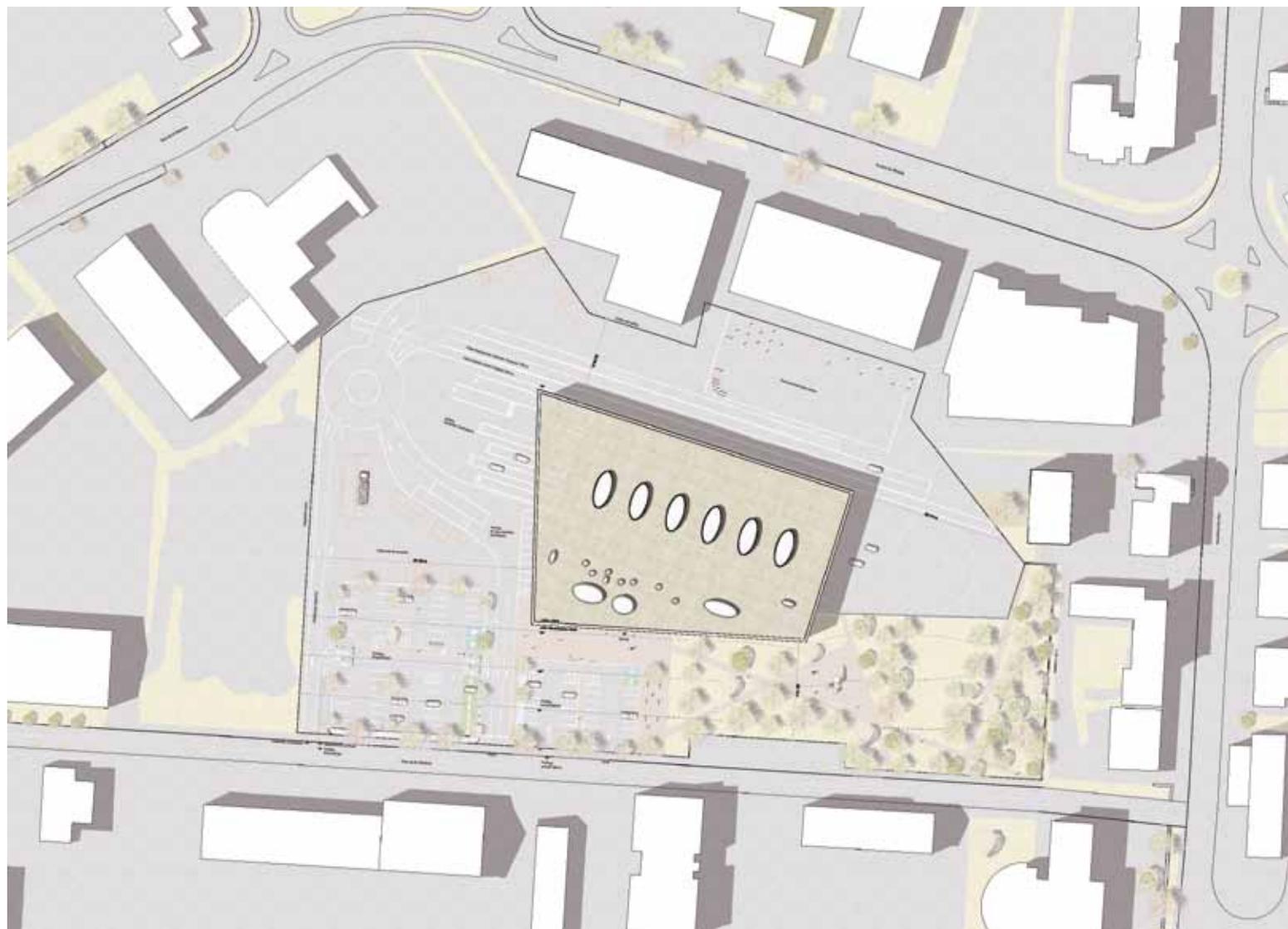
N°24 ESPACE POUR TOUS

Bureau architecte ABAZI ARCHITECTURE, GENÈVE

Bureau ingénieur civil THOMAS JUNDT INGÉNIEURS, CAROUGE

Collaborateurs Naim Abazi, Egzon Goçi, Sven Grams

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



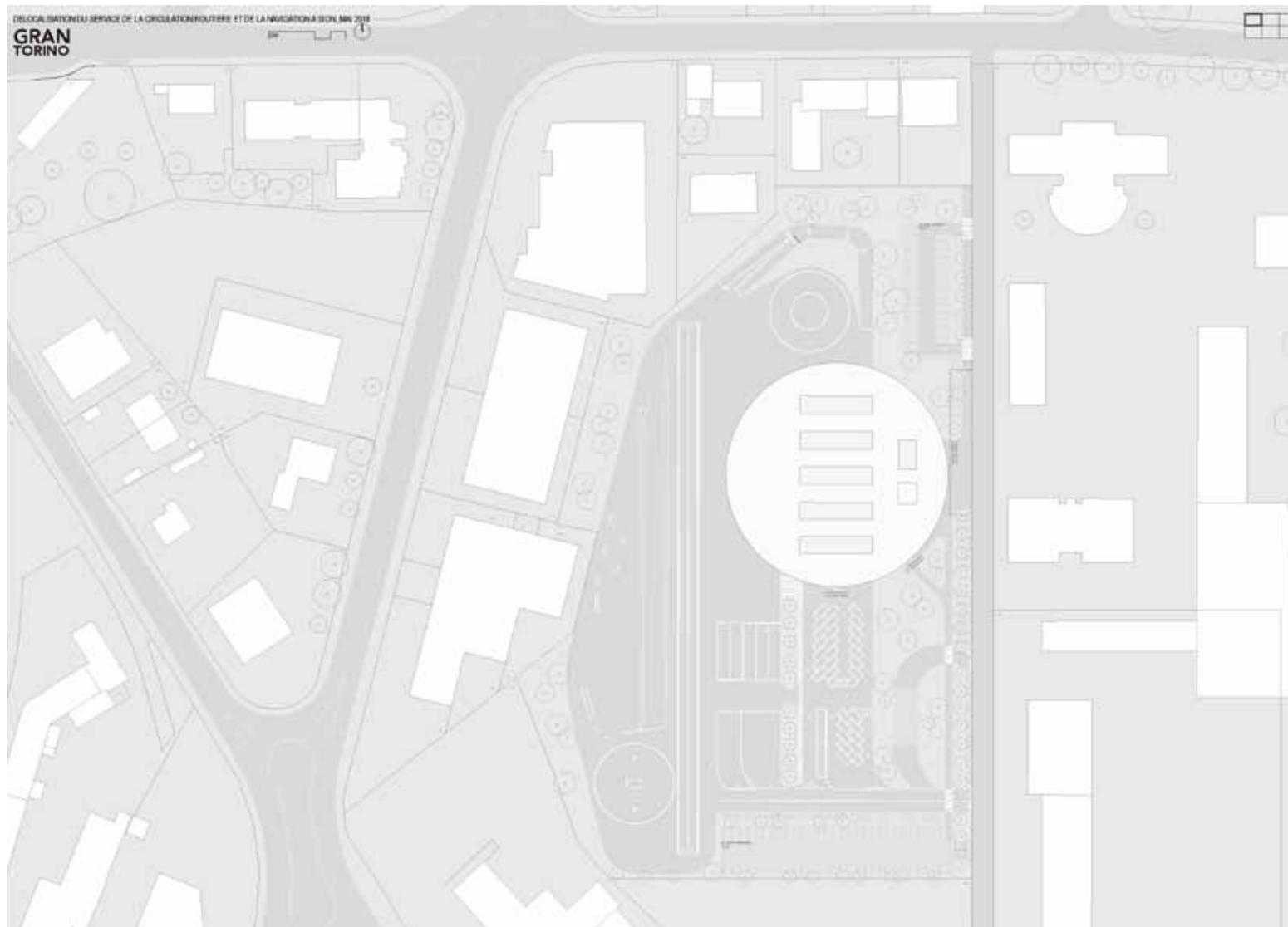
N°27 GRAN TORINO 2

Bureau architecte BONNARD WOEFFRAY, MONTHEY

Bureau ingénieur civil KURMANN CRETTON SA, MONTHEY

Collaborateurs Alain Page, Gregory d'Antonio, Pierre Nebel, Vincent Barindelli,
Diogo Marques, Roberto Peruzzi, Alexandre Schmid

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°28 RASCAR CAPAC

Bureau architecte STUDIO 17 ARCHITECTES SÀRL, LAUSANNE

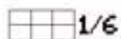
Bureau ingénieur civil MARIO RINKE BAUINGENIEUR, ZÜRICH

Collaborateurs Laurent Chassot, Mario Rinke

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



PLAN DE RÉFÉRENCE 1:500



RASCAR CAPAC

Déplacement du service de la circulation routière et de la navigation (SCN) à 2020

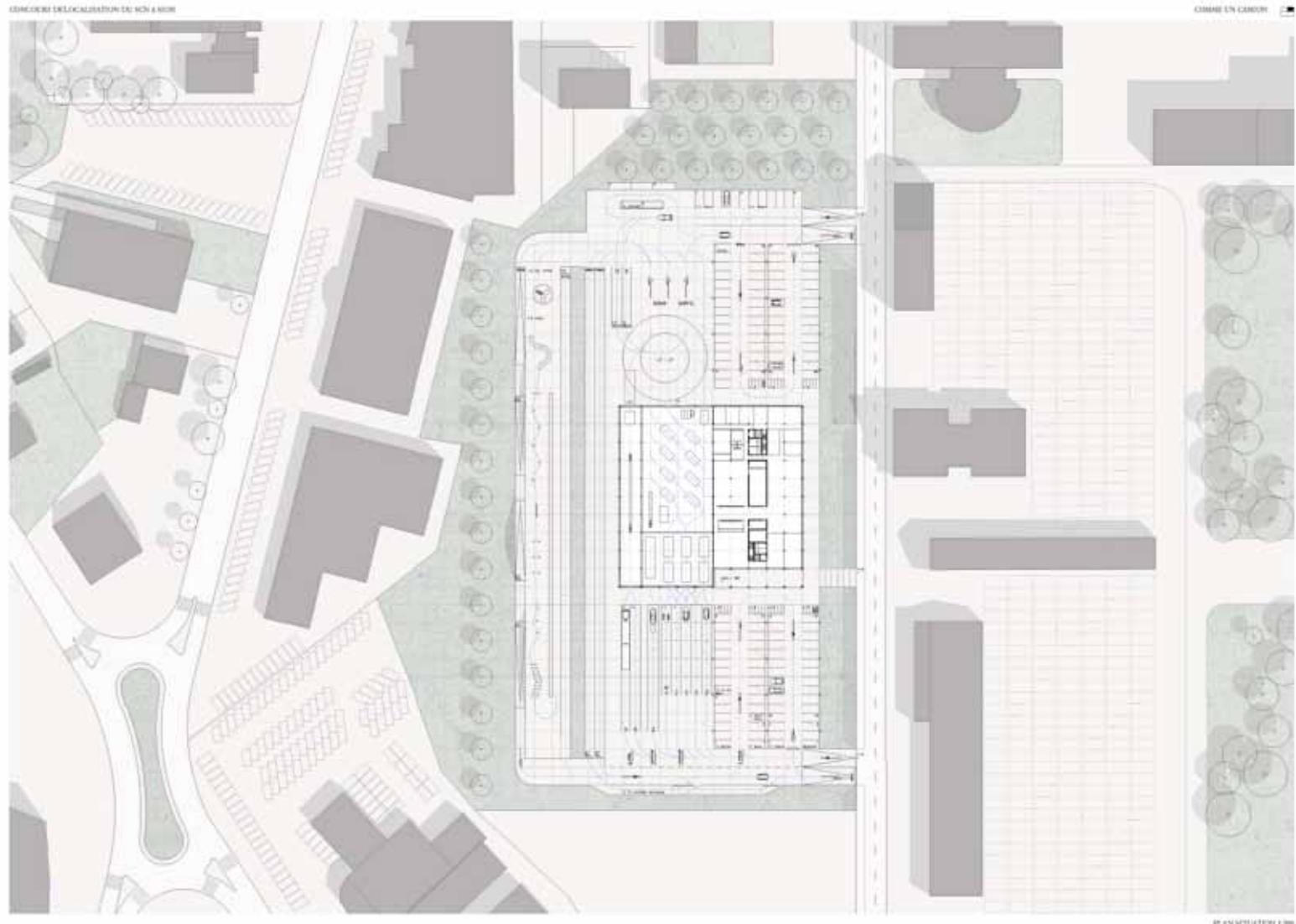
N°30 COMME UN CAMION

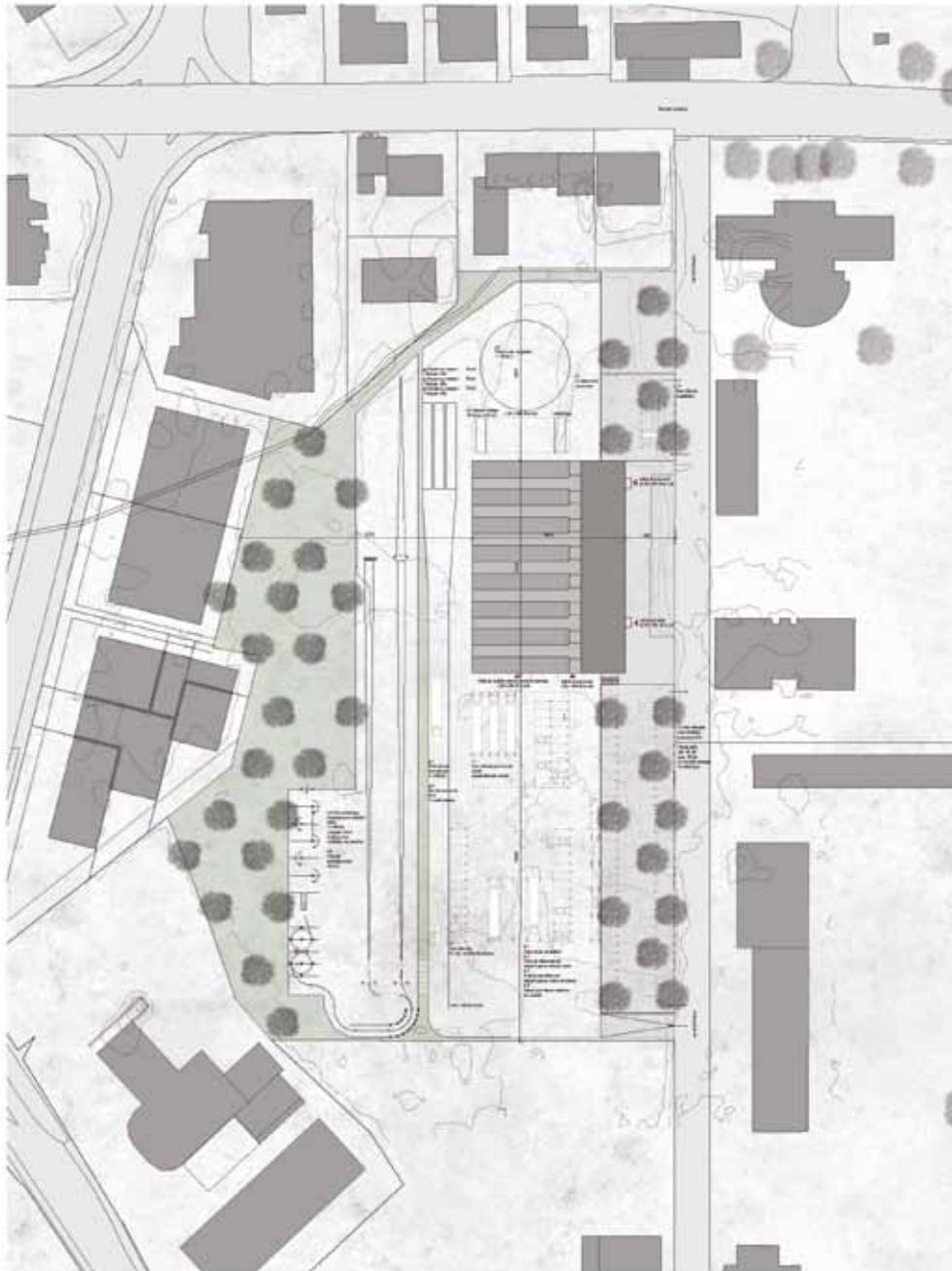
Bureau architecte CLAVIEN ROSSIER ARCHITECTES SÀRL & LUIS ANTOS DE BARROS, GRÔNE

Bureau ingénieur civil BRUNO MONTANI INGÉNIEURS, SIERRE

Collaborateurs Luis Antas de Barros, Valéry Clavier, Nicolas Rossier, Carolina Castilla, Sara Arribas, Etienne de Champsavin

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)





N°32 MANUFACTURE

Bureau architecte DREIPUNKT AG, BRIG

Bureau ingénieur civil SRP INGÉNIEUR SA, BRIG

Collaborateurs Michèle Brunner, Bülent Abbasoglu, Carla Josefa Alagna,
Wolfgang Linder, Nathan Bender

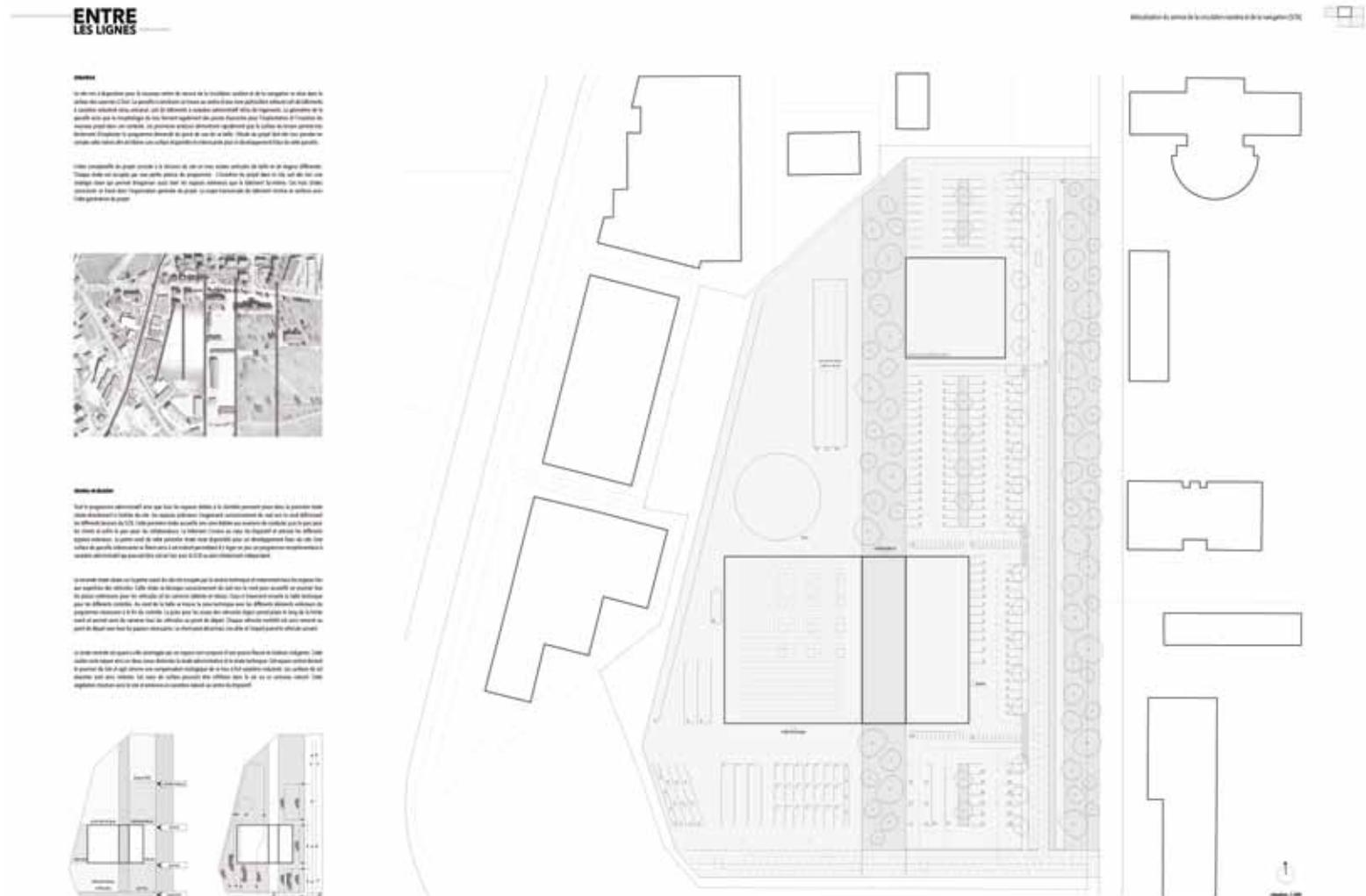
N°34 ENTRE LES LIGNES

Bureau architecte SUTER SAUTHIER ARCHITECTES SA, SION

Bureau ingénieur civil IDEALP SA, SION

Collaborateurs Christian Suter, Raphaël Sauthier, Fabio Rosado, Sylvie Delalay,
Evan Parvex, Ignacio Lorente Romero

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



Bureau architecte DREIER FRENZEL SÀRL, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil STRUCTURAME SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs Yves Dreier, Eik Frentzel, Jan Helmchen, Benjamin Gmür, Damien Dreier, Michel Bonvin

En Tribune

Le bâtiment du SCN, à la croisée de remonter les différents aspects et aspects liés à l'urbanisme. Son fonctionnement et son architecture affirment une notion de transparence et de continuité avec les programmes qui s'y rassemblent. À l'image de la vallée et des circuits empruntés d'Andreas Gursky, il se réfère à différents détails. D'une part, il s'agit d'une ligne à offrir un accès et à partir de cette ligne. D'autre part, il s'agit de la continuité entre les différents qui rejoignent les lieux pour un contrôle ou un examen.



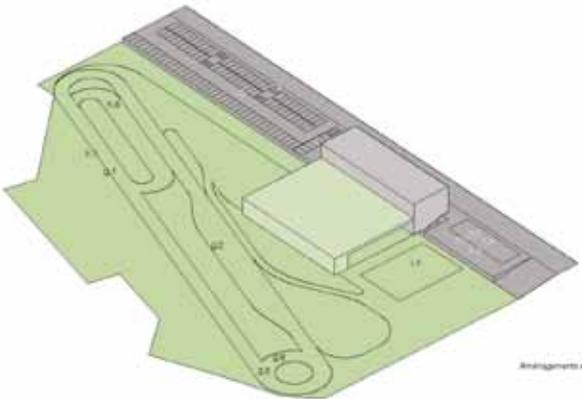
Infrastructure alpine Chef topographique

Contextualisation industrielle et paysagère

L'édifice du contexte industriel et paysagère est une des caractéristiques de la périphérie urbaine lausannoise. L'intégration dans le grand paysage se fait en respectant les contours du terrain, la continuité du relief et les aménagements existants avec un accès à l'eau, la gestion de l'eau de surface et de souterrain. L'accès à l'eau est un cadre représentatif de la fonction publique. L'organisation de l'espace se fait autour d'espaces qui accueillent des fonctions spécifiques et complémentaires. Le projet s'inscrit le long de la route de la Chaux. Il réinterprète les lieux, ainsi que la tradition lausannoise, entre nature et infrastructure, entre paysage et bâtiment. Une ligne est privilégiée, après une attention aux mouvements naturels et végétaux. La ligne se de la route de Chaux se trouve une disposition en la présence des éléments liés, couvrant de large dans le grand paysage.

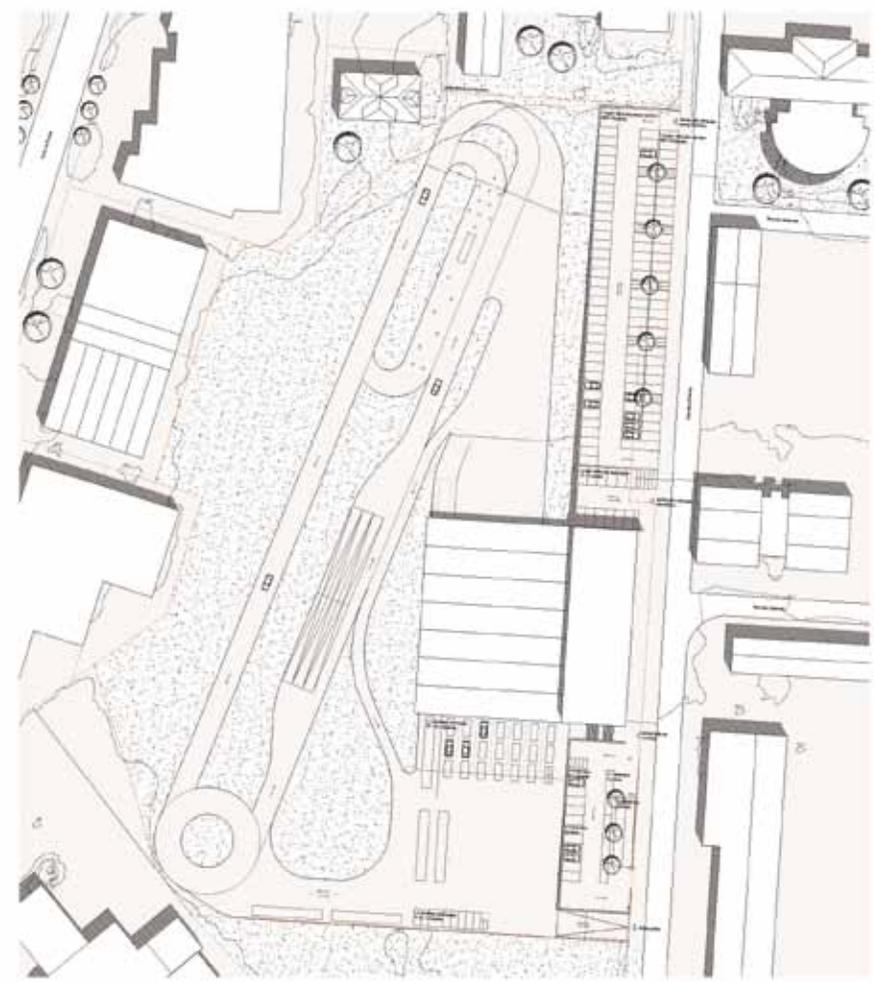


Strada et rigole

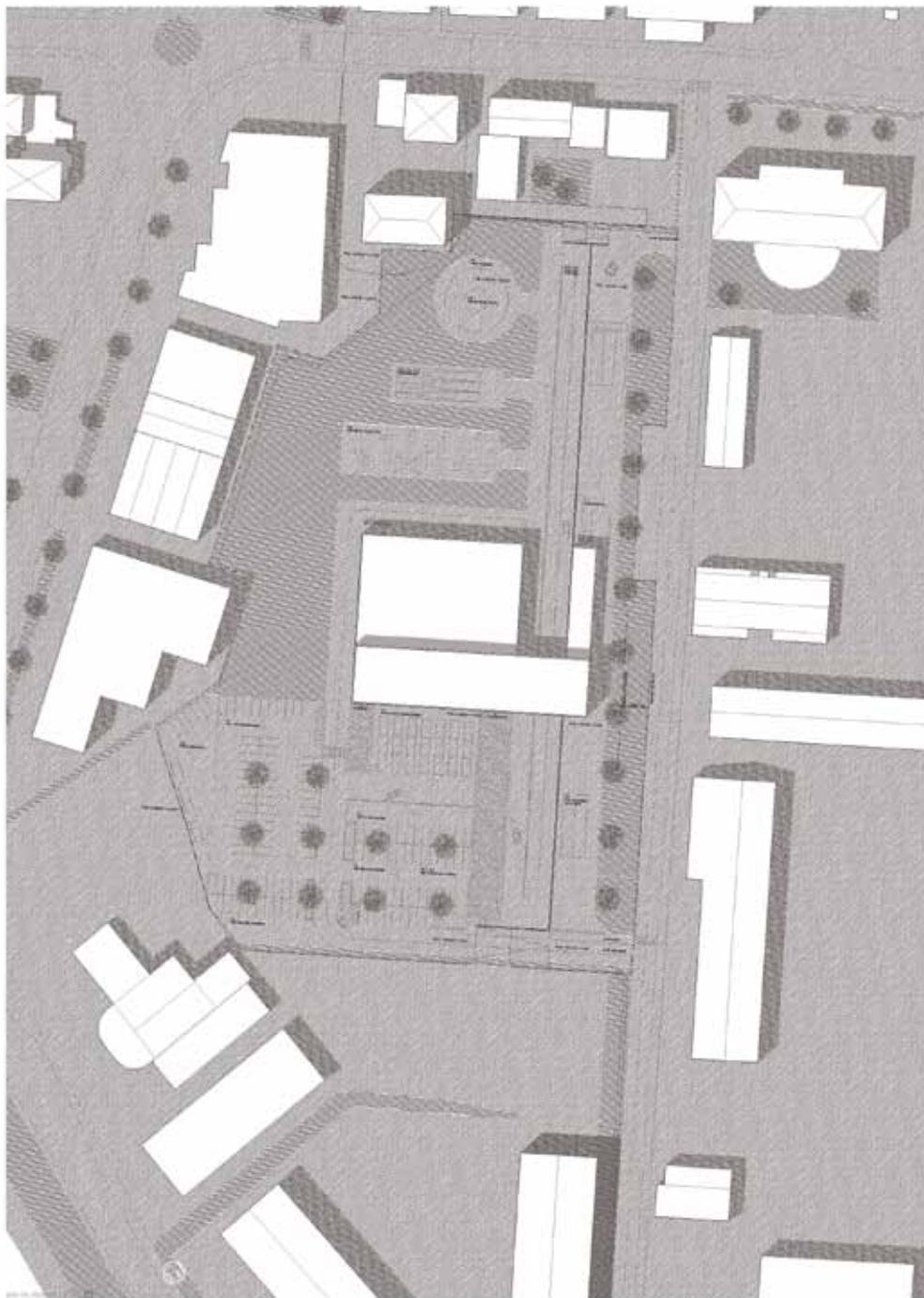


Aménagement urbain

3.1	place d'arrêt de véhicules	3.7	place de manœuvre de passage véhicule	3.5	parking véhicules pour accueil clients - accès contrôle technique
3.2	allée de service	3.8	place de manœuvre départ camion véhicule lourd	3.6	parking véhicules - le contrôle technique
3.3	place d'arrêt de camion	3.9	place de manœuvre pour départ camion	3.7	parking véhicules pour clients / personnel SCN
3.4	axe de passage de bus	3.10	place de manœuvre départ de camion	3.8	parking véhicules
		3.11	place de manœuvre d'urgence pour camionnette	3.9	parking véhicules
		3.12	parking technique motor		



Plan de situation 1:2000



DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°39 ENTRELACS

Bureau architecte FORMERYKÖSSLER SÀRL, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil INGEGNERI PEDRAZZINI GUIDOTTI SAGL,
LUGANO

Collaborateurs Sibylle Kössler, Sara Formery, Timothé Beuret, Roberto Guidotti,
Andrea Pedrazzini, Eugenio Pedrazzini



N°40 DELOREAN

Bureau architecte ATELIER CHARVOZ ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil LBI INGÉNIEURS SA, LE CHÂBLE

Collaborateurs Djavan Cardona, Bastien Charvoz, Pierre Bruchez, Grégoire Bruchez, Eric Lattion

Site L'implantation du bâtiment est située dans un quartier résidentiel de la ville de Bern, à proximité d'un parc et d'un espace public. Le site est caractérisé par une topographie légèrement vallonnée et une vue dégagée sur la ville et le lac. Les conditions de construction sont favorables, avec un accès facile aux services publics et aux transports en commun.



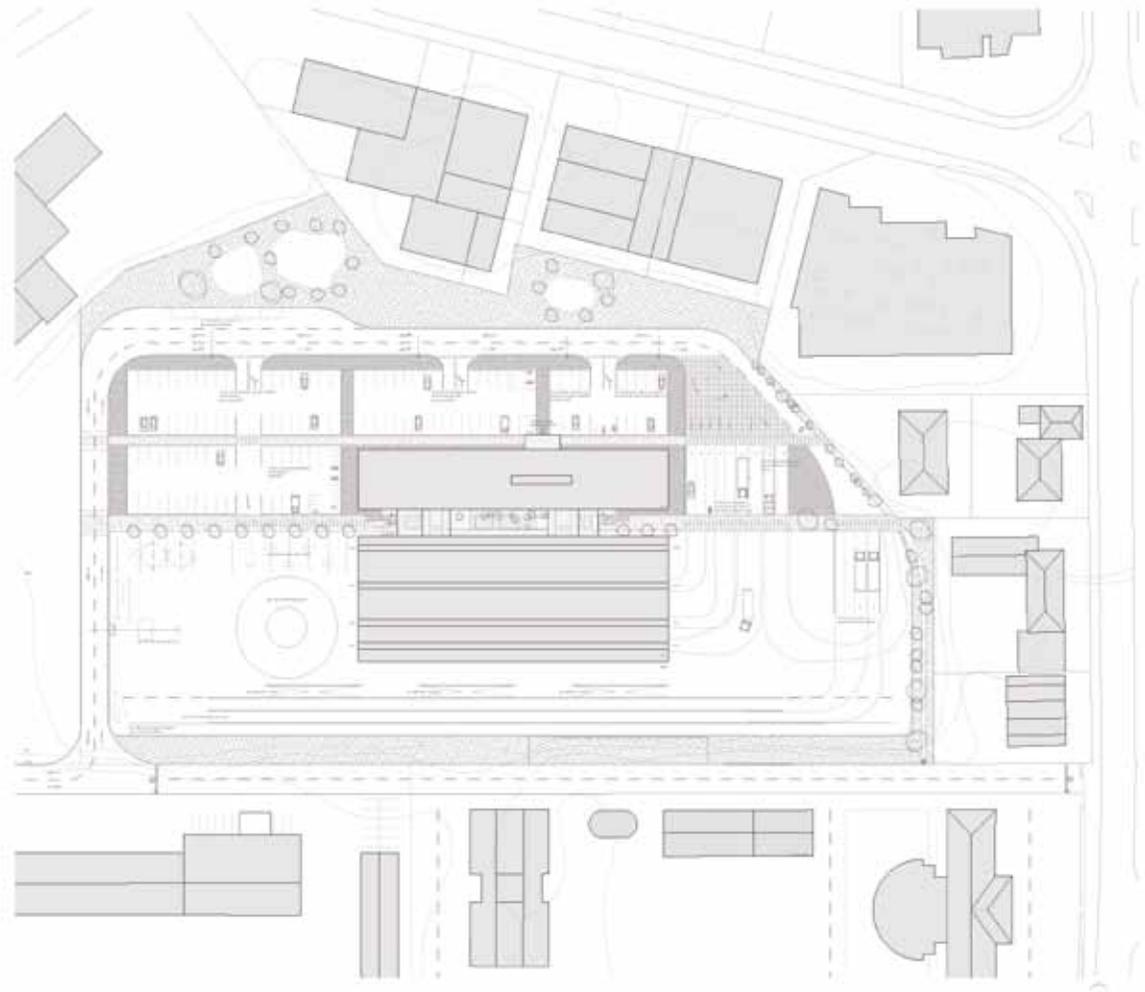
Contexte Le projet s'inscrit dans un quartier résidentiel de la ville de Bern, à proximité d'un parc et d'un espace public. Le site est caractérisé par une topographie légèrement vallonnée et une vue dégagée sur la ville et le lac. Les conditions de construction sont favorables, avec un accès facile aux services publics et aux transports en commun.



Programme Le programme de l'ouvrage est composé de bureaux, d'un espace de réunion, d'un espace de travail commun, d'un espace de détente et d'un espace de stockage. Le bâtiment est conçu pour accueillir un maximum de personnes et offrir un environnement de travail agréable et stimulant.



Conception Le bâtiment est conçu pour offrir un environnement de travail agréable et stimulant. L'architecture est moderne et économe en énergie, avec une utilisation de matériaux durables et une intégration de systèmes de chauffage et de refroidissement performants. Le bâtiment est également équipé d'un système de ventilation mécanique contrôlée (VMC) pour assurer une bonne qualité de l'air intérieur.



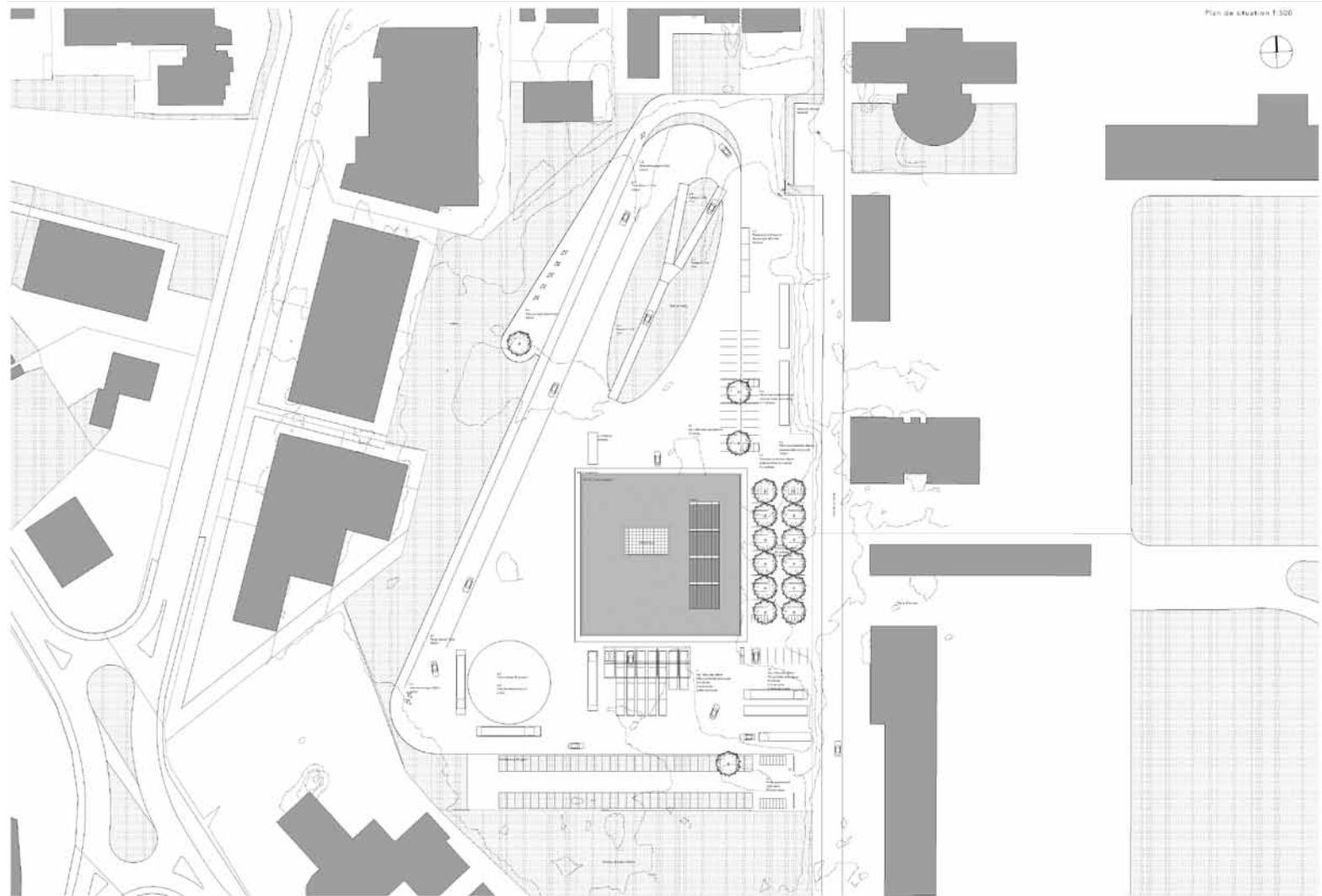
N°43 MACHINATIO

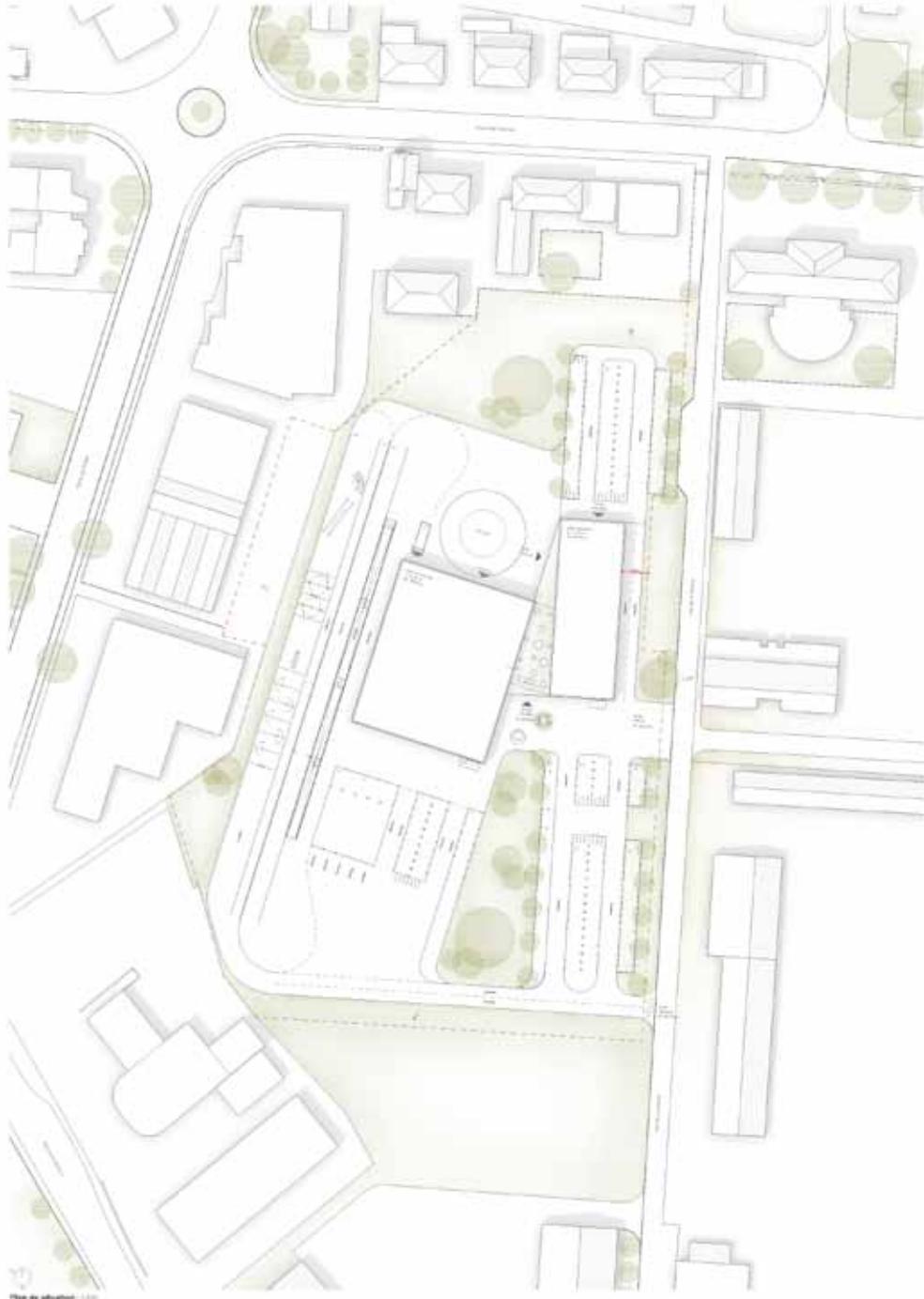
Bureau architecte ATELIER D'ARCHITECTURE YVES JOOS, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil AIC INGÉNIEURS CONSEILS SA, LAUSANNE

Collaborateurs Yves Joos, Line Grosjean Asher, Andrea Lavelli, Paul Meylan,
Dien Duc, Claude Schaer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)





N°44 LA MÉCANIQUE DU CŒUR

Bureau architecte SHAPE ARCHITECTURE, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil POLYSCOPE CONSULTING SA, ETOY

Collaborateurs Steve Cherpillod, Annick Lavenex, Johannes Natterer

