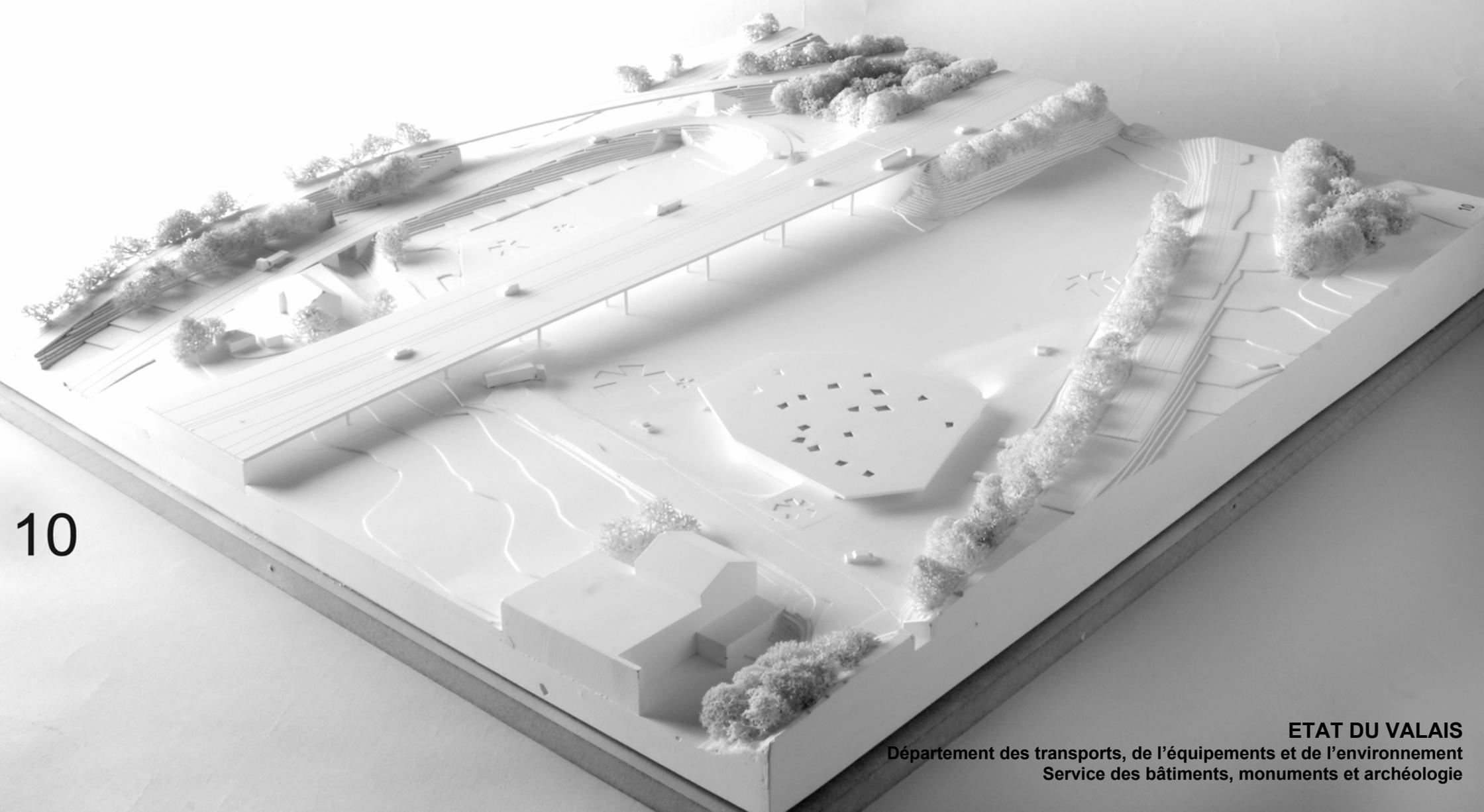


**CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
POUR LE CENTRE DE COMPETENCES TRAFIC LOURD (CCTL),
STOCKAGE POIDS LOURDS (SPL) ET CENTRE DE CONTROLE
REGIONAL DES VEHICULES (CCRV)
A ST-MAURICE**

RAPPORT DU JURY / MARS 2008



10

Mandant / Maître de l'ouvrage / Organisateur

Le présent concours de projet est organisé par les :

- Département des Transports, de l'Équipement et de l'environnement (DTEE), Service des routes et des cours d'eau (SRCE), section des routes nationales du Valais romand (SRCE-RNVR) et Service des Bâtiments, monuments et archéologie (SBMA)
- Département des finances, des institutions et de la sécurité (DFIS), service de circulation routière et de la navigation (SCN)

Situation actuelle

Les Routes nationales réalisent un Centre de compétence trafic lourd (CCTL) de type "midi" sur les terrains acquis par les Routes Nationales à St-Maurice, conforme aux instructions du rapport OFROU "Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen, Konzept 2003".

Selon le concept de gestion du stockage des poids lourds pour l'ensemble du canton du Valais pour les cas de fermeture des cols du Gd-St-Bernard et du Simplon ainsi que pour les phases rouges de gestion du trafic lourd en Suisse par l'OFROU, les poids lourds seront aussi stockés à St-Maurice.

Le Canton du Valais réalise, pour le Bas Valais, un centre de contrôle régional des véhicules (CCRV), sous la responsabilité du service de la circulation routière et de la navigation.

A cet effet, les Routes nationales ont acquis environ 28'000 m² de terrain près de la société de Bois Homogen dans le secteur de la jonction de St-Maurice.

Afin d'assurer les accès jusqu'à la place du projet, le SRCE a réalisé le projet de modification de la jonction A9 de St-Maurice et de la T9 jusqu'au giratoire du Mauvoisin. Ce projet sera mis à l'enquête publique en même temps que le projet issu du concours.

Objectif du concours

L'objet est un concours de projets (selon art. 3.3 / SIA 142) et consiste à réaliser sur le site de Bois Homogen à St-Maurice :

- le centre de compétence trafic lourd (CCTL) pour le contrôle des camions circulant sur l'autoroute (A9) et sur la route cantonale (T9);
- une zone de stockage des poids lourds (SPL) de 60/120 places sur la parcelle de Bois Homogen
- le centre de contrôle des véhicules pour le service de la circulation et de la navigation (CCRV);

- la gestion des circulations à l'intérieur du périmètre du concours pour le CCTL, le SPL et le CCRV;
- le traitement paysager de l'espace disponible dans le respect des exigences de protection de l'environnement.

Genre de concours et procédure

Il s'agit d'un concours de projet et d'une procédure ouverte selon les articles 3.3 et 6.1 de la norme SIA 142, édition 1998, resp. selon l'Ordonnance sur les routes nationales du 18 décembre 1995 et selon l'art. 25 ch.3 litt. b de l'Ordonnance sur les marchés publics du 11 juin 2003. Ce concours est soumis à l'OMC.

Conditions du concours

La participation au concours implique pour l'organisateur, le jury et les concurrents, l'acceptation des clauses règlement-programme, ainsi que des dispositions du règlement SIA 142, édition 1998, de l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP), de la loi cantonale et de l'ordonnance sur les marchés publics (LcMP+OMP).

Le règlement SIA 142 fait foi pour tous les points non réglés par le présent règlement-programme.

Les concurrents qui rendent un projet s'engagent à respecter les lois et règlements susmentionnés.

Un concurrent ne peut présenter qu'un seul projet, sans variante.

Les décisions du jury peuvent faire l'objet d'un recours dans les 10 jours dès leur notification auprès de la Cour de droit public du Tribunal cantonal à Sion. Ledit recours sera présenté en trois exemplaires sur papier timbré et comprendra un exposé concis des motifs et des conclusions, la signature du recourant ou de son mandataire.

Prescriptions officielles

Les bases du présent concours sont :

- l'ordonnance sur les routes nationales (ORN) du 18 décembre 1995, état 28 mars 2000
- la loi concernant l'adhésion du Canton du Valais à l'accord intercantonal sur les marchés publics (LcAIMP) du 8 mai 2003.
- l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) du 25 novembre 1994 / 15 mars 2001.
- l'ordonnance cantonale (OcMP) du 11 juin 2003 sur les marchés publics.

- directives OFROU
 - élaboration des projets et construction des ouvrages d'art des routes nationales, éd. 2005 ;
 - construction des Routes nationales, développement des projets, éd. 2001
 - construction des Routes nationales – 5 projet de détail
 - construction des Routes nationales – projet de détail à présenter à l'OFROU
 - construction des Routes nationales – 6 exécution des travaux
 - publications OFROU
- normes SIA
- normes VSS
- Rapport OPAM
- Lois et ordonnance sur la protection de l'environnement.

Participants

Le concours est ouvert aux groupes formés obligatoirement d'un architecte et d'un ingénieur civil. Plusieurs bureaux d'ingénieurs ou d'architectes peuvent s'associer, mais chaque partenaire, ingénieur et architecte, ne pourra participer qu'à un seul groupe. Ce groupe pluridisciplinaire pourra s'adjoindre d'autres collaborations (sous-traitants notamment pour les aspects de protection de l'environnement et de la circulation). Les sous-traitants éventuels devront être mentionnés dans la fiche d'identification.

L'architecte et l'ingénieur devront s'associer juridiquement, car le mandat ne sera attribué qu'au groupe pluridisciplinaire. Le maître d'ouvrage se réserve le droit, s'il le juge nécessaire, de demander au groupe lauréat de renforcer son équipe, afin de pouvoir mener à bien cette réalisation.

Le concours est ouvert à tous les professionnels établis en Suisse ou dans un état signataire de l'accord OMC sur les marchés publics, qui offre la réciprocité aux mandataires suisses, pour autant qu'ils remplissent les conditions pour être admis à soumissionner au chap. IV L 6 05.01, notamment être inscrits dans un registre professionnel : Registre du commerce, Registre des ingénieurs civils et des architectes A ou B du REG (Fondation suisse des registres des ingénieurs, des architectes et des techniciens), MPQ ou dans un registre équivalent.

Cependant, aucune personne du groupement ne doit se trouver dans l'une des situations définies notamment par l'article 12.2 du Règlement SIA 142 qui porterait à l'exclusion du concours, à savoir :

- toute personne employée par le Maître d'Ouvrage, par un membre du jury ou par un expert nommé dans le programme du concours ;
- toute personne proche parente ou en relation de dépendance ou d'association professionnelle avec un membre du jury ou un expert nommé dans le programme du concours ;
- toute personne ayant participé à la préparation du concours ou ayant effectué une étude préliminaire destinée à clarifier les données du concours ;
- ainsi que toute personne sujette à récusation, selon art. 10 de la Loi cantonale sur la procédure et la juridiction administrative du 6 octobre 1976.

Jury

Le jury est composé des personnes suivantes :

Président	Olivier GALLETTI Architecte dipl. EPF – SIA, architecte cantonal
Membres	Georges-Albert BARMAN Président de la commune de St-Maurice
	Bernard DELEFORTRIE Architecte, Neuchâtel
	Hans IMHOF dipl. Arch. ETH – SIA / Adjoint SBMA
	André MAGNIN Ingénieur EPF – SIA, représentant de l'OFROU
	Patrice MICHELLOD Chef d'arrondissement III Police cantonale
	Renato SALVI Architecte dipl. EPF – SIA
	Bernard SCHWERY Ingénieur EPF – SIA, Service des routes et des cours d'eau, chef de la section des routes nationales Valais Romand du Canton du Valais
	Jean-Luc TORRENT Architecte, Sion

	Pierre-Joseph UDRY Chef de service SCN
Suppléants	Daniel REY Architecte ETS, SBMA
	Aimé RIQUEN Chef section RC Bas-Valais
	Jean-Pierre SAVIOZ Ing. ETS, resp. d'étude RN, Bas-Valais
Experts	Christian BOSS Ingénieur EPF – SIA, VSS ingénieur traric, Neuchâtel
	Jérôme FAVRE Ing. EPF, SRCE, ouvrages d'art
	Pierre-Alain OGGIER Biologiste / SRCE, responsable projet nature

Réponses aux questions

Les réponses aux 33 questions anonymes ont été envoyées à tous les concurrents et membres du jury le 29 novembre 2007.

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 SBMA, le SRCE-RN et le bureau AJS Ingénieurs civils SA à Neuchâtel.

Remarques

Point 1

Tous les projets ont été envoyés pour le vendredi 22 février 2008, soit dans les délais. Les projets ont été numérotés de 1 à 11 et tous ont été pris en considération pour le jugement.

Point 2

Les documents remis par les auteurs ont permis l'analyse des projets reçus. Dans l'ensemble, les auteurs des projets ont respecté le point 4 du règlement de programme (documents à remettre et mode de présentation).

Point 3

Tous les projets respectent le périmètre défini avec leur construction. Les projets n° 4, n° 6 et n° 7 nécessitent une expropriation de la route Epinassey-Lavey ; le projet n° 4 englobe la route d'accès aux jardins dans le périmètre de la place. Le projet n° 8 déborde le périmètre au nord de la parcelle avec l'aménagement de sa place.

Point 4

Dans l'ensemble les projets respectent les prescriptions officielles dans leurs lignes générales.

Point 5

Quelques interprétations ou modifications du programme ont été constatées. Elles figurent dans le rapport de l'examen préalable et ont été signalées aux membres du jury en début de jugement.

Jugement

Le jury s'est réuni les 5 et 6 mars 2008 à la salle bourgeoise de l'Hôtel de Ville de St-Maurice.

Après avoir pris connaissance de l'examen préalable, le jury décide d'accepter tous les projets au jugement. Il décide toutefois d'exclure de la répartition des prix (SIA 142, art. 19.1 lettre b) le projet n° 4 « Accalmie » en raison de la suppression de la route d'accès aux jardins Est située au nord-est de la parcelle.

Le jury s'est ensuite rendu sur le site.

Analyse du site

Les parcelles mises à disposition pour ce concours ont été acquises par les Routes Nationales dans le secteur de la jonction de St-Maurice. Ces deux parcelles (n° 1130 et 2'755) représentent une surface totale d'environ 28'000 m². Leur délimitation est clairement établie au sud-ouest par la voie CFF; au nord par la route de Lavey-Epinassey et au nord-est par la bretelle d'entrée d'autoroute de St-Maurice. La surface mise à disposition a également comme particularité de se

situer en partie sous le viaduc de l'A9 dont la surface a été considérée comme constructible dans les réponses aux questions.

Dans ce contexte, où la présence du viaduc d'autoroute est très forte, l'implantation des différents éléments du programme aura son importance.

Les bâtiments implantés sur le site actuel ne représentent aucune valeur particulière et sont destinés à être démolis dans le cadre de la réalisation du projet retenu.

Prise de connaissance des projets et examen préalable

Réflexion sur l'ensemble des projets

Le jury relève que les 11 projets proposés sont de qualité et apportent tous, à des degrés divers, une contribution aux problèmes posés.

Critères de jugement

Les critères de jugement seront :

- le site
- l'architecture
- l'organisation des deux centres et du stockage des poids lourds
- l'économie de la construction et de l'exploitation

Analyse de détail des projets

Premier tour

Lors du premier tour, le jury a décidé d'éliminer les projets qui présentaient des difficultés, soit de conception générale ou de rapport avec le site, mais aussi dans leur organisation architecturale.

Le jury a pu les apprécier et les pondérer en tenant compte des avantages et inconvénients relatifs aux partis proposés ou choisis :

Concept général

- Qualité du concept et cohérence du projet
- Qualité spatiale de l'ensemble : volumétrie, espaces extérieurs

Les 7 projets suivants ont été éliminés :

N° 1	CARGO
N° 2	TRESOR
N° 5	CHECK'UP
N° 7	BRIDGESTONE
N° 8	GALET
N° 9	FLASH
N° 11	EASY RIDER

A l'issue de ce premier tour, le jury effectue un tour de contrôle et décide de ne repêcher aucun projet. A l'unanimité, le jury décide de verser un prix de fr. 4'000.- à tous ces projets sachant qu'il s'agit d'un concours pluridisciplinaire avec l'implication de plusieurs bureaux dans chacun des projets.

Classement et attribution des prix

Classement

Le jury décide de classer les 4 projets restant selon les rangs suivants :

1 ^{er} rang	n° 10	FLOWER POWER
2 ^{ème} rang	n° 6	BROUM BROUM
3 ^{ème} rang	n° 4	ACCALMIE
4 ^{ème} rang	n° 3	GRETA

Attribution des prix

Le jury dispose d'un montant de fr. 110'000.- (TVA comprise) pour l'attribution d'un minimum de 5 prix et mentions ou pour d'éventuels achats. Il répartit ce montant de la manière suivante, sur la base de l'art. 17 de la SIA 142 :

Prix et mentions

1 ^{er} prix	n° 10	FLOWER POWER	Fr.	32'000.--
2 ^{ème} prix	n° 6	BROUM BROUM	Fr.	22'000.--
mention	n° 4	ACCALMIE	Fr.	15'000.--
3 ^{ème} prix	n° 3	GRETA	Fr.	13'000.--
5 ^{ème} prix	n° 1	CARGO	Fr.	4'000.--
	n° 2	TRESOR	Fr.	4'000.--
	n° 5	CHECK'UP	Fr.	4'000.--
	n° 7	BRIDGESTONE	Fr.	4'000.--
	n° 8	GALET	Fr.	4'000.--
	n° 9	FLASH	Fr.	4'000.--
	n° 11	EASY RIDER	Fr.	4'000.--

L'ensemble des prix et mentions ont été attribués à l'unanimité du jury.

Recommandations et conclusions 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 a mis en évidence la complexité d'une mise en forme cohérente et harmonieuse, notamment dans la « gestion des circulations » qui avait une importance prépondérante dans l'organisation des différentes fonctions du programme.

L'implantation dans ce lieu d'un centre de compétences poids lourds nécessite de réfléchir à des compensations environnementales. Ces dernières devraient entrer dans une approche du problème sur le site du Bois-Noir en coordination avec des réflexions sur la mobilité douce et avec l'étude du passage à faune projeté en amont.

Le jury propose à l'unanimité de confier aux auteurs du projet n° 10 « FLOWER POWER » la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Un groupe de travail regroupant des représentants des Routes Nationales, du Service des bâtiments, du Service de la circulation routière et de la navigation ainsi que de l'OFROU sera formé pour le suivi du projet.

Le jury remercie l'ensemble des concurrents de leur contribution à résoudre ce problème.

Exposition

Le vernissage officiel de l'exposition aura lieu en présence des autorités et d'une délégation du jury,

**le lundi 17 mars 2008 à 16h00
à la Salle bourgeoise de l'Hôtel de Ville de St-Maurice.**

Approbation du rapport du jury

Après lecture et contrôle du présent rapport, le jury l'adopte à l'unanimité et appose sa signature.

Signatures du jury

Président Olivier GALLETI

Membres Georges-Albert BARMAN

Bernard DELEFORTRIE

Hans IMHOF

André MAGNIN

Patrice MICHELLOD

Renato SALVI

Bernard SCHWERY

Jean-Luc TORRENT

Pierre-Joseph UDRY

Suppléants Daniel REY

Aimé RIQUEN

Jean-Pierre SAVIOZ

Experts Christian BOSS

Jérôme FAVRE

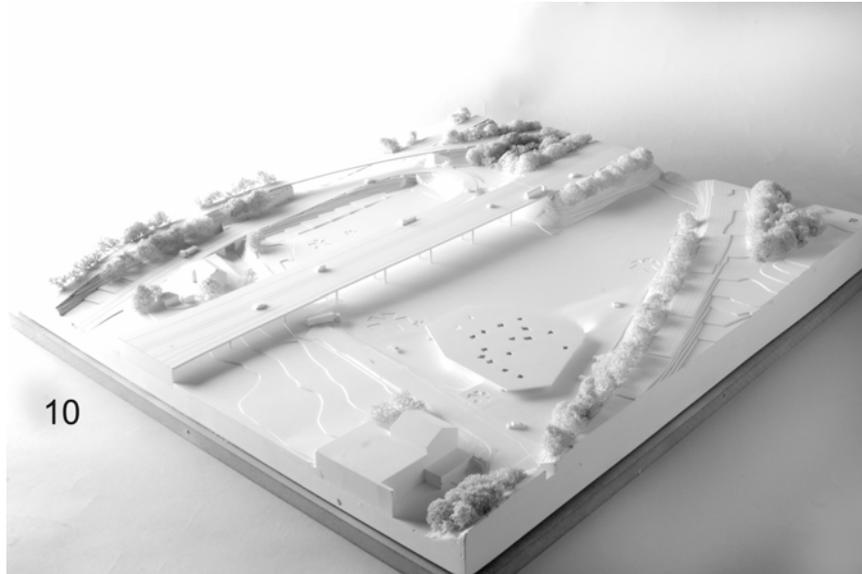
Pierre-Alain OGGIER

Bertrand BÜTZBERGER

The image shows a list of handwritten signatures in blue ink, each corresponding to a name in the list. The signatures are written on a background of horizontal dotted lines. The signatures are: Olivier Galletti (President), Georges-Albert Barman, Bernard Delefortrie, Hans Imhof, André Magnin, Patrice Michelod, Renato Salvi, Bernard Schwery, Jean-Luc Torrent, Pierre-Joseph Udry, Daniel Rey, Aimé Riquen, Jean-Pierre Savioz, Christian Boss, Jérôme Favre, Pierre-Alain Oggier, and Bertrand Bützberger.

PROJET N° 10
1^{er} rang
Auteurs

FLOWER POWER
Fr. 32'000.-
Meier & Associés Architectes SA, Genève
Conus & Bignens SA, Lausanne



Alors que la proposition crée, de prime abord, la surprise, elle révèle dans une étude approfondie toute la pertinence de sa réflexion.

En effet, elle donne une réponse subtile et adéquate, tant pour l'image du centre que pour son rapport d'échelle à l'autoroute et au paysage. Elle prend position de manière claire entre le « projet de sol » lié à la circulation et au parcage des différents véhicules, et le volume bâti regroupant les activités des différents services en présence. Elle prend en compte la topographie actuelle des lieux pour mettre en place, de manière différenciée, les accès collaborateurs et visiteurs – à échelle humaine – en partie haute, et les accès véhicules en partie basse. Le jury apprécie le fait que le projet respecte scrupuleusement la topographie du terrain sans remblayage particulier.

Toutefois, l'organisation détaillée de la « plaque de bitume colorée » devra être reprise, entre piste d'essai et zones de parcage pour véhicules lourds, sans altérer le concept de base, pour mieux répondre au fonctionnement des différents utilisateurs.

L'organisation du volume bâti révèle, tant en plan qu'en coupe, un potentiel de développement architectural de qualité. La position des locaux d'exploitation du CCTL est pertinente entre modules 1, 2 et 3, tout comme le regroupement de ce dernier avec la halle du CCRV. La disposition des locaux de l'étage supérieur est intéressante entre lieux de travail ouverts sur l'extérieur, et locaux communs orientés sur les halles. Par contre, il y aura lieu de trouver un rapport direct avec l'extérieur pour la salle des experts.

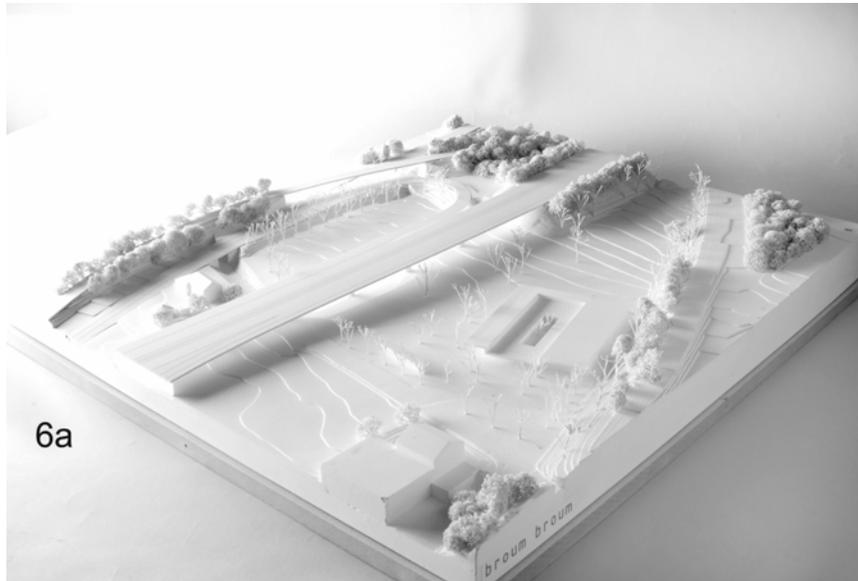
L'expression architecturale de l'ensemble est bien maîtrisée et adaptée à l'implantation proposée et au caractère du site et du programme particulier de ce bâtiment. Les principes constructifs mis en place sont en adéquation avec le projet proposé, tant par le choix des matériaux que pour l'expression du volume construit – porte-à-faux sur les modules extérieurs du CCTL. Le volume construit est légèrement inférieur à la moyenne des projets. Les principes structurels et constructifs, simples et précis, combinés avec un volume unitaire limitant le développement des façades laissent entrevoir un coût de construction et d'exploitation légèrement en dessous de la moyenne des projets rendus.

Pour conclure, le jury apprécie la hardiesse de cette proposition qui apporte une note de poésie non négligeable en contraste avec la difficulté du site et le côté très technique des contraintes du programme.

PROJET N° 6
2ème rang
Auteurs

BROUM BROUM
Fr. 22'000.-

Anako'Architecture, Grimisuat – Alexandre Rey, Ayent
Editech SA, Ayent



Le projet est implanté parallèlement à la voie des chemins de fer et organise le site avec la volonté d'un aménagement paysager, réussissant un certain tour de force en réduisant les surfaces en dur à leur maximum. Cette intention première reconnue et appréciée est cependant contredite pas le découpage aléatoire de l'air de stationnement (notamment pour la place des 12 camions), par l'imprécision des places de parcs des poids lourds par rapport au viaduc, par le dessin des étangs d'infiltration et par le manque de réflexion quand au type de végétation à introduire sur le site. (doit-elle reprendre celle environnante au risque de se perdre ou être plus créative en contraste, dans le lien ?).

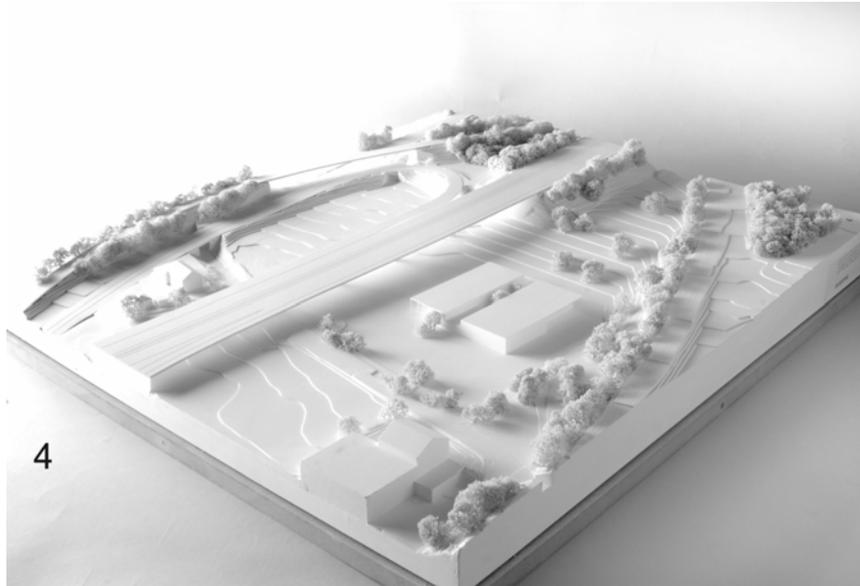
L'organisation générale des locaux est appropriée avec les espaces de circulation véhicules au nord et au sud et au centre les bureaux s'organisant autour du patio; il entre toutefois en contradiction avec le traitement des aménagements extérieurs. L'introduction d'un patio pour lutter contre les nuisances sonores engendrées par la circulation sur le site est très intéressante. Il offre une qualité de vie indéniable pour les utilisateurs, tant du point de vue sonore que visuel (les échappées sur les montagnes sont aussi un vrai atout). De manière générale, les flux sont correctement organisés. Une possibilité d'accès supplémentaire parallèle au module n°1 serait nécessaire afin d'éviter toute obstruction du contrôle des modules 2 et 3 en cas d'occupation de ce dernier. Le module 3 ne dessert pas le contrôle régional des véhicules; la liaison via la cafétéria est insuffisante. Cependant, il serait possible d'imaginer son déplacement et son intégration dans la halle des contrôles via une réorganisation des services et un agrandissement du volume construit.

L'expression architecturale du bâtiment est bien maîtrisée et adaptée au programme particulier de ce projet; par contre les aménagements extérieurs sont compliqués et peu en adéquation avec la problématique proposée. Les principes constructifs mis en place sont en adéquation avec le projet proposé, tant par le choix des matériaux que pour l'expression du volume construit, à l'exception du porte-à-faux de 10 m sur les modules extérieurs du CCTL dont la mise en œuvre est très difficile dans la configuration proposée. Le volume construit est inférieur à la moyenne des projets, toutefois le volume très découpé et les principes choisis pour les aménagements laissent entrevoir un coût de construction et d'exploitation légèrement en dessous de la moyenne des projets rendus.

Pour conclure, le jury apprécie la finesse de cette proposition qui apporte une réponse précise à la thématique du concours pour le bâtiment, il regrette que cette précision n'ait pas trouvé leur pendant au niveau de l'aménagement général du site.

PROJET N° 4
3ème rang
Auteurs

ACCALMIE
Fr. 15'000.-
Christophe Lugon-Moulin, Martigny
Thétaz Ingénieurs civils SA



4

L'auteur du projet propose de réunir autour d'un patio ouvert les différentes fonctions du programme.

Le bâtiment est implanté au centre de la parcelle.

Une entrée commune dessert, au Nord-Est l'administration du CCRV et le couvert du CCTL ; le centre régional de contrôle ainsi que le module 3 prennent leur place au Sud-Ouest du patio.

Les halles sont constituées d'une structure mixte bois/béton, L'administration se compose de murs en béton lasuré et les façades sont revêtues de tôles d'aluminium perforées.

La face Sud du bâtiment est recouverte de capteurs solaires thermiques et les toitures sont végétalisées.

L'implantation générale de l'ensemble est imprécise et souffre d'une position trop aléatoire.

L'ensemble du centre fonctionne correctement mis à part l'entrée qui ne permet pas un accès aisé aux locaux de la police.

Le langage architectural conjugué à l'aide d'éléments hétérogènes ne donne pas une image claire de l'institution. En particulier la cohabitation et l'éparpillement des espaces verts ainsi que les surfaces bitumées peinent à convaincre.

Le cube du projet demeure légèrement au-dessous de la moyenne des volumes des projets concurrents ; cela s'explique très probablement par une volonté des auteurs d'intégrer la globalité des fonctions du programme sous une seule référence d'horizontalité définie par le gabarit de la halle de contrôle.

La mention est attribuée à ce projet car il déroge au périmètre d'intervention.

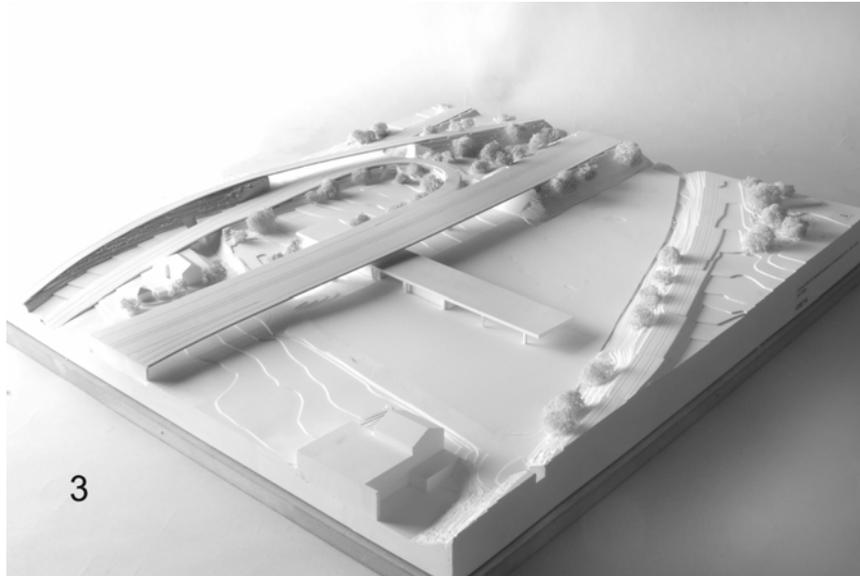
En effet, la route d'accès desservant les jardins au nord-est de la parcelle est supprimée.

L'extension des bâtiments n'est pas garantie à ce stade de l'étude.

Le jury relève toutefois la simplicité et l'humilité des réponses apportées au problème posé.

PROJET N° 3
4ème rang
Auteurs

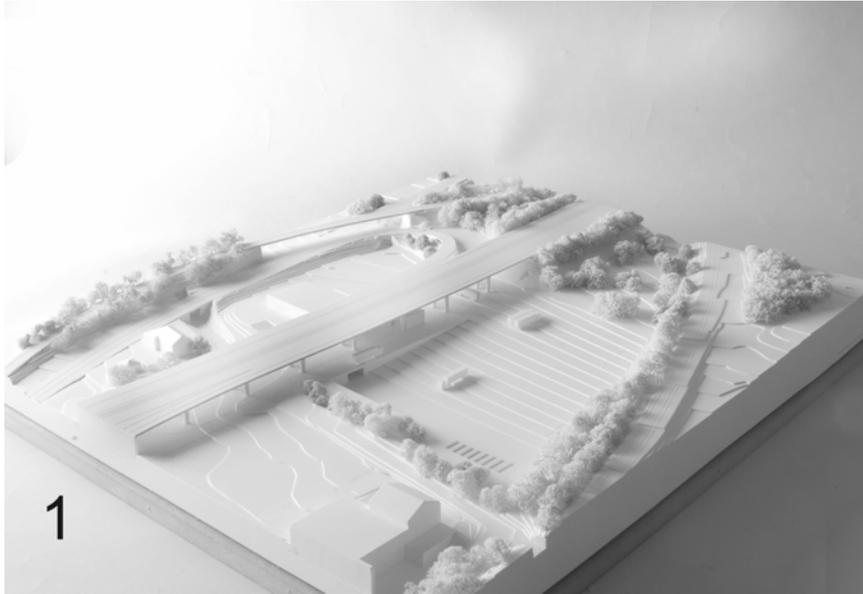
GRETA
Fr. 13'000.-
Nomad Architectes Sàrl, Sion
Bertrand Granges Ing. Cons. SA, Sion
Cordonier & Rey SA, Sierre



Le jury apprécie le concept général d'implantation du bâtiment dont le volume organise clairement l'ensemble du site : au sud un espace d'accueil pour le centre de contrôle poids lourds et le service auto, au nord le parcage des camions et, à l'est du viaduc, la piste d'essai. Toutefois l'idée d'une infrastructure symbole d'un point de contrôle ne convainc pas complètement car le traitement de sa toiture est anecdotique et reste peu visible du viaduc. D'autre part, la thématique d'une infrastructure majeure sous laquelle vient se glisser l'ensemble des besoins du centre est mis en crise par la présence du viaduc, la question du pont sous le pont mettant en crise la thématique du permanent et de « l'éphémère » entre le couvert et les bâtiments.

Alors que l'organisation du projet est très claire, le principe d'entrées perpendiculaires aux distributions principales pour les accès aux modules 1, 2, 3 et à la halle du service auto impose des manoeuvres inconfortables, en particulier pour les gros poids lourds. La sortie de la halle de contrôle des véhicules est en conflit avec la piste d'essais dont les dimensions ne répondent pas complètement aux exigences du cahier des charges. L'expression architecturale proposée est cohérente avec le concept initial en articulant les boîtes et le couvert, toutefois le traitement des deux « boîtes » aurait supporté une différenciation plus fine de leurs percements en accord avec les différents usagers qu'ils accueillent. Le volume construit est légèrement supérieur à la moyenne des projets. Le principe structurel proposé pour les toitures est simple mais génère partout de grandes portées. Le développement des façades, par rapport au volume construit, reste dans la moyenne de l'ensemble des projets. L'ensemble de ces éléments laisse entrevoir un coût de construction et d'exploitation légèrement en dessus de la moyenne des projets rendus.

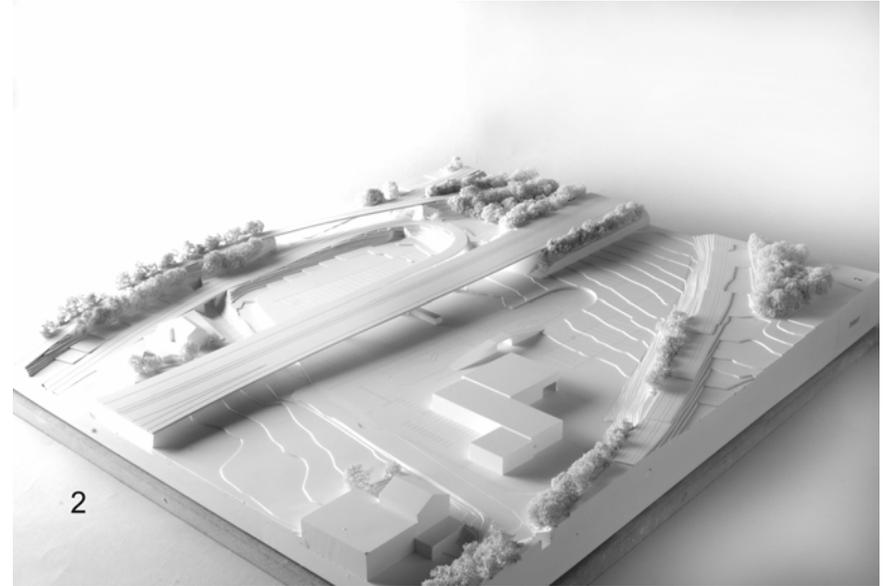
Pour conclure, le jury apprécie la précision conceptuelle initiale du projet qui aurait mérité un approfondissement important, de manière à intégrer plus précisément la force conceptuelle initiale aux conditions du site et du programme.



1

N° 1 Auteurs :

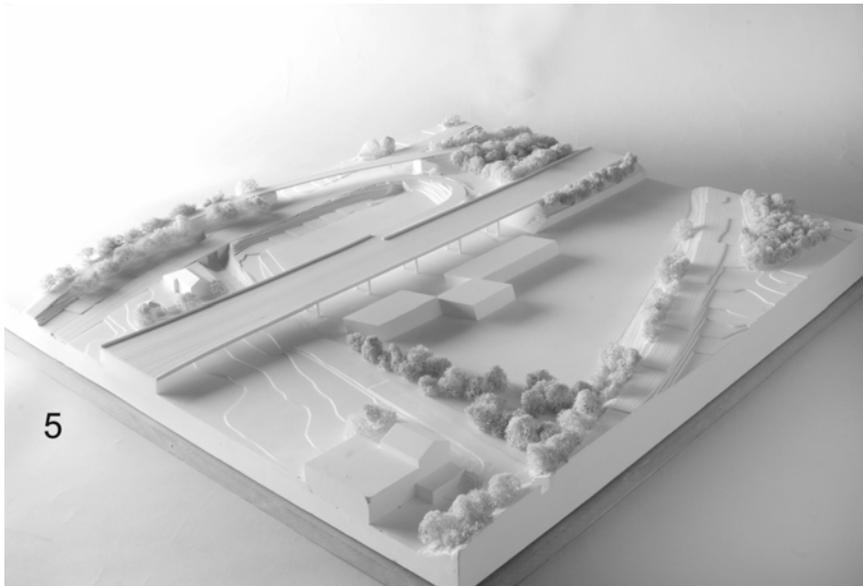
Bräker Architectes, Lausanne
Philippe Bruchez, Ingénieur, Fully



2

N° 2 Auteurs :

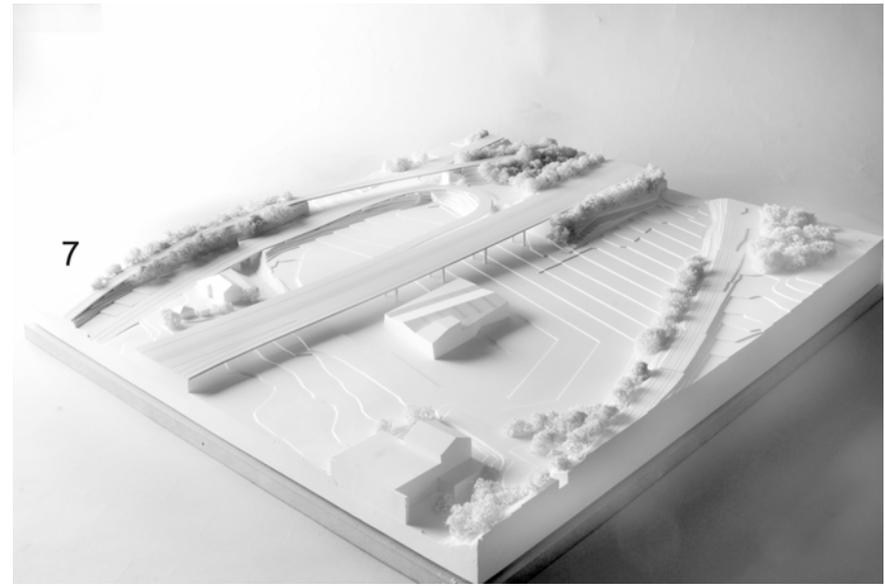
Matthias Werlen Architektur AG, Brig
Guillaume Favre Ing. SA, Sion



5

N° 5 Auteurs :

Nunatak Architectes Sàrl, Fully
SD Ingenierie, Dénériaz & Pralong SA, Sion
Tecnoservice Engineering, Monthey



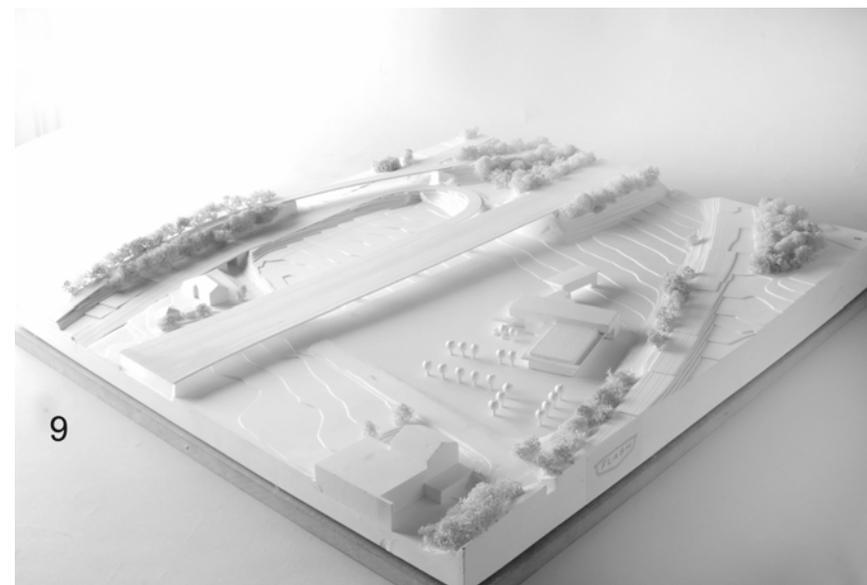
7

N° 7 Auteurs :

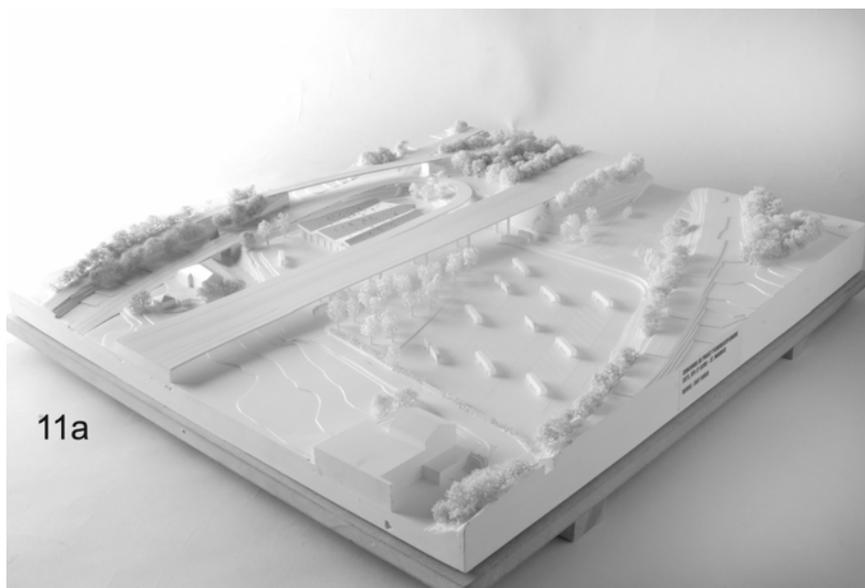
Bonnard & Woeffray Architectes, Monthey
Kurmann & Cretton SA, Monthey



N° 8 Auteurs : Fabrice Franzetti bureau d'architecture SA, Martigny
CERT SA, bureau d'ingénieurs, Martigny



N° 9 Auteurs : Alberto Alberti, Monthey
ESM Ing. Associés SA, Monthey
Transitec Ing. Conseils SA, Lausanne



N° 11 Auteurs : Strata Architecture, Carouge
CSD Ingénieurs Conseil SA, Lausanne

N° 1 CARGO	Bräker Architectes, Lausanne Philippe Bruchez, Ingénieur, Fully
N° 2 TRESOR	Matthias Werlen Architektur AG, Brig Guillaume Favre Ing. SA, Sion
N° 3 GRETA	Nomad Architectes Sàrl, Sion Bertrand Granges Ing. Cons. SA, Sion Cordonier & Rey SA, Sierre
N° 4 ACCALMIE	Christophe Lugon-Moulin, Martigny Thétaz Ingénieurs civils SA
N° 5 CHECK'UP	Nunatak Architectes Sàrl, Fully SD Ingenierie Dénériaz & Pralong SA, Sion Tecnoservice Engineering, Martigny
N° 6 BROUM BROUM	Anako'Architecture, Grimsuat Alexandre Rey, Ayent Editech SA, Ayent
N° 7 BRIDGESTONE	Bonnard & Woeffray Architectes, Monthey Kurmann & Cretton SA, Monthey
N° 8 GALET	Fabrice Franzetti bureau d'architecture SA, Martigny CERT SA, bureau d'ingénieurs, Martigny
N° 9 FLASH	Alberto Alberti, Monthey ESM Ing. Associés SA, Monthey Transitec Ing. Conseils SA, Lausanne
N° 10 FLOWER POWER	Meier & Associés Architectes SA, Genève Conus & Bignens SA, Lausanne
N° 11 EASY RIDER	Strata Architecture, Carouge CSD Ingénieurs Conseils SA, Lausanne