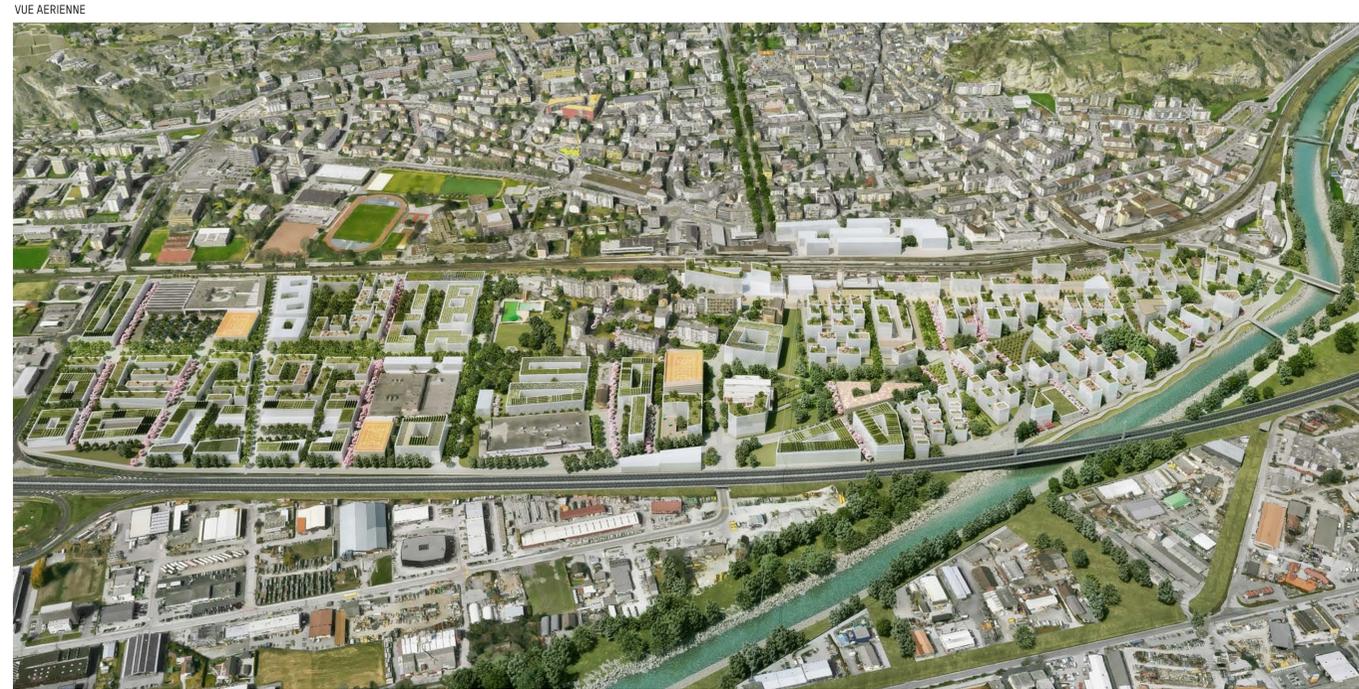


SION - MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER RONQUOZ 21 - DEGRÉ 2 - P1 - STRATÉGIE TERRITORIALE

AJOA - ATELIER JACQUELINE OSTY & ASSOCIÉS - MANDATAIRE / RRA REICHEN ET ROBERT ET ASSOCIÉS



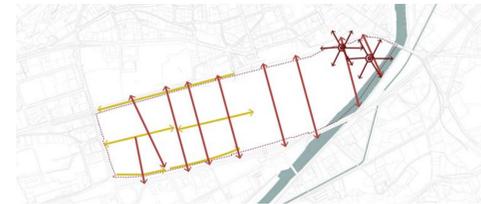
Plan de Sion

Les récits géographiques

RELATION PLAINE / MONTAGNE



TYPLOGIES DES VUES



LES VUES TRANSVERSALES NORD / SUD



Schéma : Echelle 1/10 000

LES TROIS FILS GÉOGRAPHIQUES

Trois « fils » territoriaux, le fleuve, le rail et la route se trouvent associés à trois récits géographiques. Un quatrième déterminant, l'aéroport, induit le velum constructible du projet. À l'est, la ville ancienne rejoint le fleuve. À l'ouest, la plaine Saint-Hubert entre en résonance avec le Mont d'Orge. Au centre, l'axe du XIX^e siècle se projette vers la montagne.

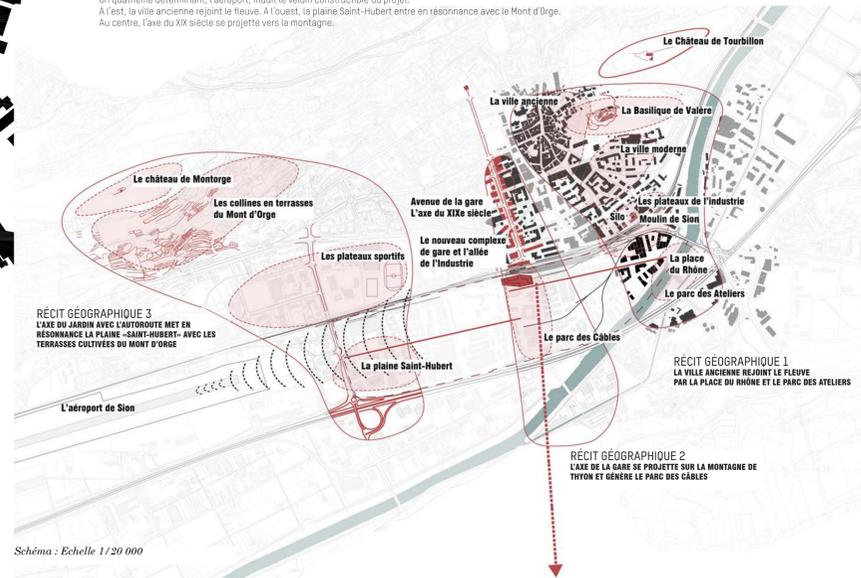


Schéma : Echelle 1/20 000

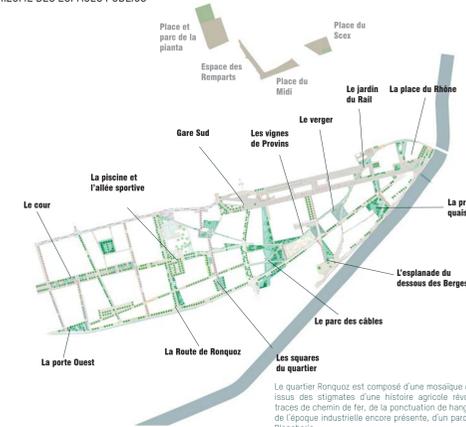
Les trois fondements

LES ESPACES PUBLICS (DES LIENS ET DES LIEUX) MOBILITÉ (VIE AU QUOTIDIEN) LA CONSTELLATION (VIP + SCÈNES)

Des fondements aux principes

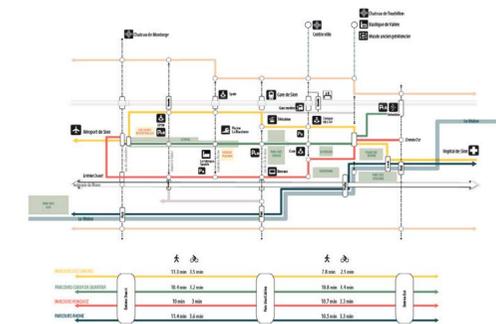
Catégoriser par 10 principes une démarche urbaine est une procédure de simplification et de mise en évidence des actions qu'il faudra mener pour réaliser un projet d'une telle ambition. À contrario, c'est une pensée systémique que nous voulons installer en mettant l'accent sur les interactions entre ces principes, pour éviter une mise en œuvre qui se réaliserait par addition de logiques sectorielles. Pour exprimer la diversité du contenu et les valeurs portées par le projet, nous avons isolé les trois fondements de ce projet qui vont permettre de construire son identité et sa particularité : la construction et la délimitation de l'espace public, une ville à cinq minutes à pied et les scènes urbaines, une démarche associée à la géographie de Sion. Dans l'énoncé des principes, on retrouve bien entendu ces fondements, complétés par d'autres thématiques, et en particulier les outils et les moyens qui vont permettre d'encadrer la conception et faciliter la mise en œuvre urbaine.

LE RHIZOME DES ESPACES PUBLICS



Plan de Sion : Echelle 1/3 000

PLAN DE MÉTRO



LA CONSTELLATION

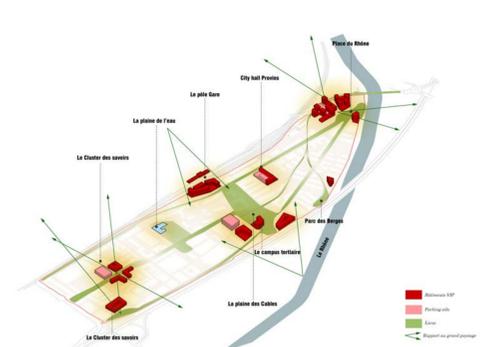


Schéma : Echelle 1/10 000

Le quartier Ronquoz est composé d'une mosaïque de paysages, issus des stigmates d'une histoire agricole révolue, où des traces de chemin de fer, de la porcherie de hangars aux silos de l'époque industrielle encore présente, d'un parc habité par la Blancherie...
Enfin, ils semblent disparates, assemblés et reliés par des fils verts, des parcours ou promenades ils constituent un rhizome paysager qui infiltre la nature dans les quartiers, propagent dans le tissu urbain des lieux de taille et d'échelle variable, support de biodiversité, propices aux usages, à la régulation thermique et au bien-être des habitants.

Ronquoz, une ville à 5 minutes à pieds, où la voiture ne dessine plus l'espace public, où le parking devient une interface et où tout est mis à proximité par des parcours.

Les scènes urbaines organisent les lieux majeurs du projet en associant un horizon, un espace public spécifique, une architecture contemporaine.

SION - MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER RONQUOZ 21 - DEGRÉ 2 - P2 - PLAN MASSE

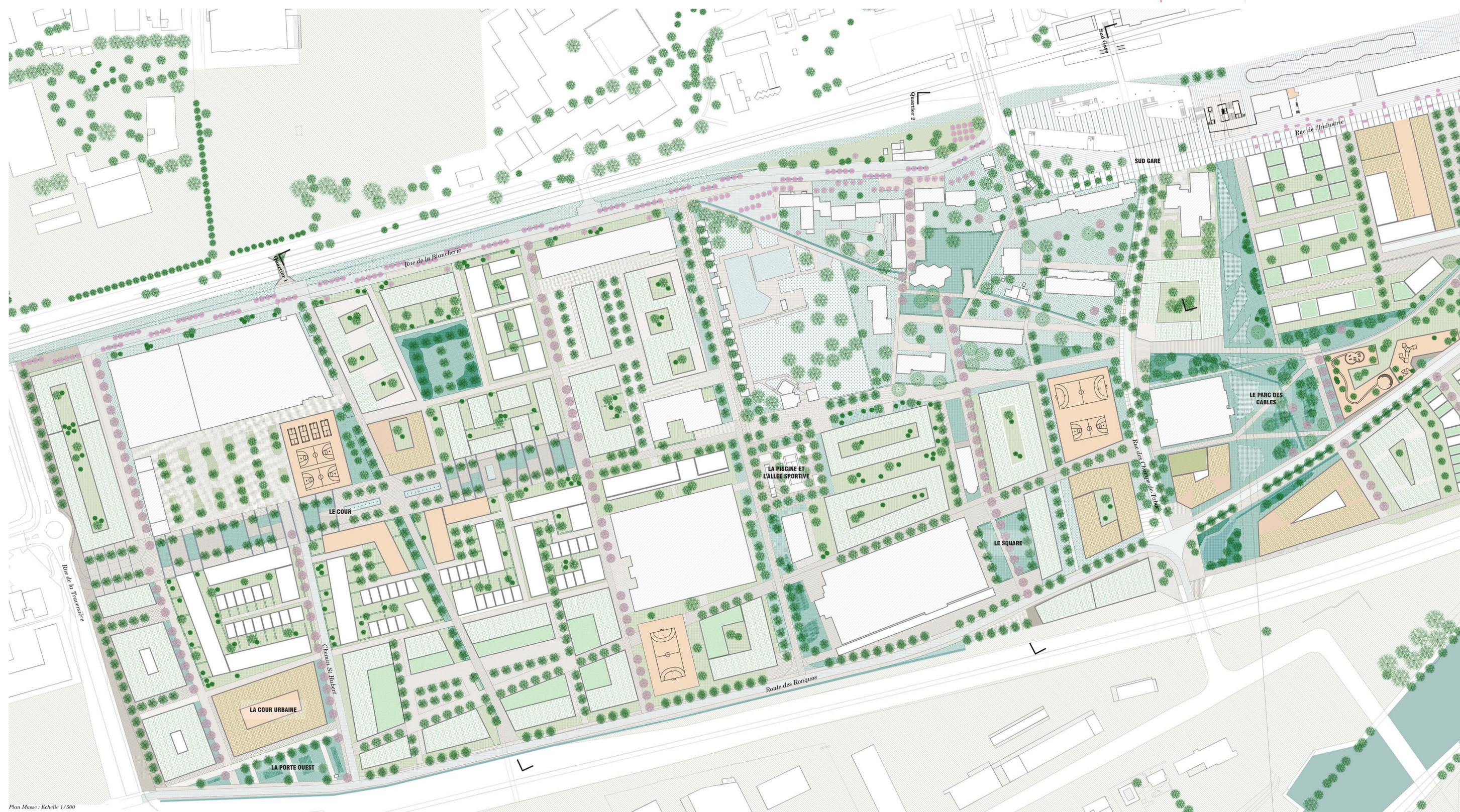
AJDA - ATELIER JACQUELINE OSTY & ASSOCIÉS - MANDATAIRE / RRA REICHEN ET ROBERT ET ASSOCIÉS

COUPE TRANSVERSALE SUR QUARTIER 1 : LES COURS ET LES TERRASSES



La limitation des hauteurs, la forme des parcelles, les contraintes programmatiques définissent pour chaque secteur une typologie particulière.

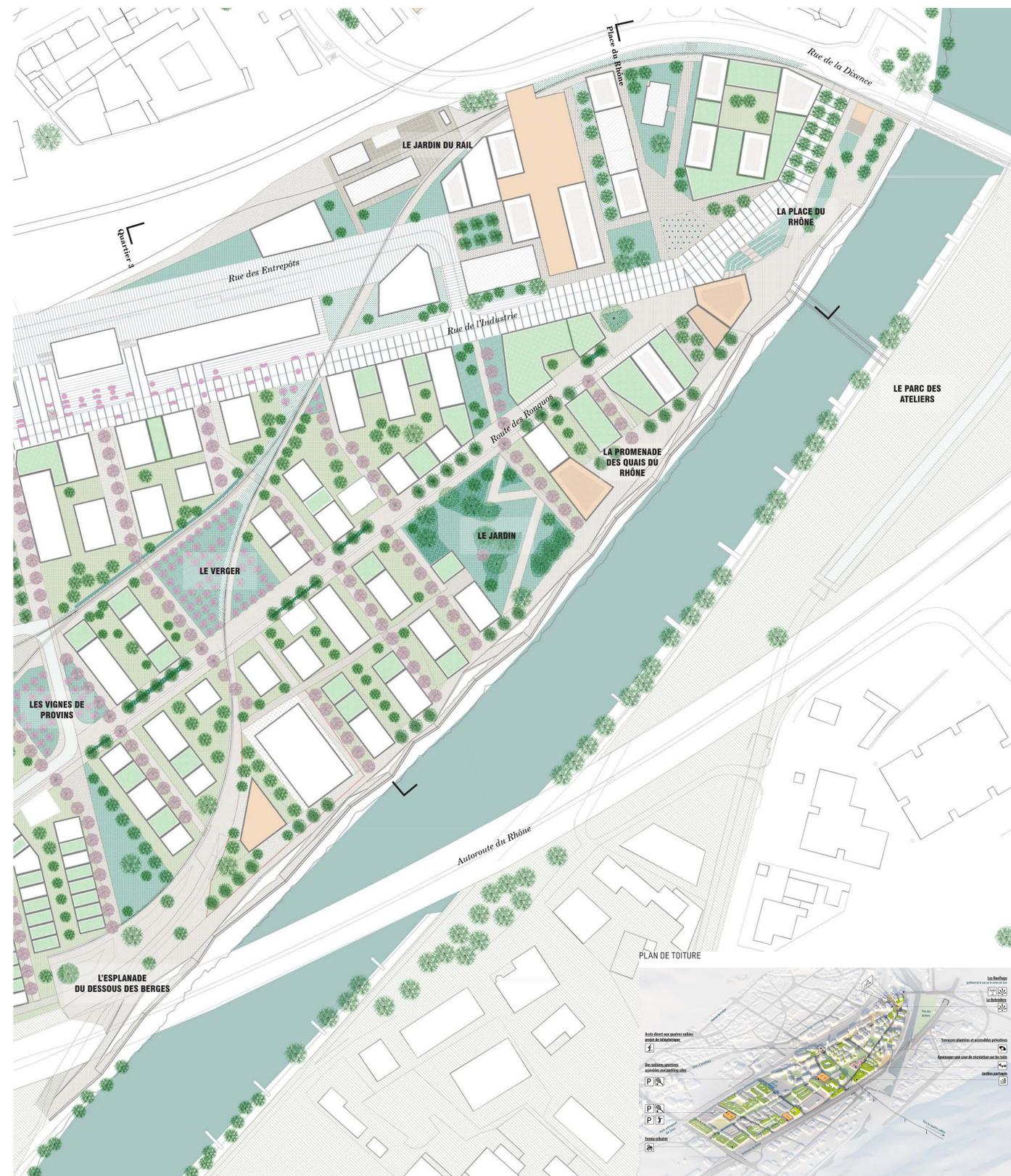
- Bas et établi à l'Ouest (Coupe de quartier 1)
- Compact au Centre (Coupe de quartier 2)
- Haute et en lanterne à l'Est (Coupe de quartier 3)



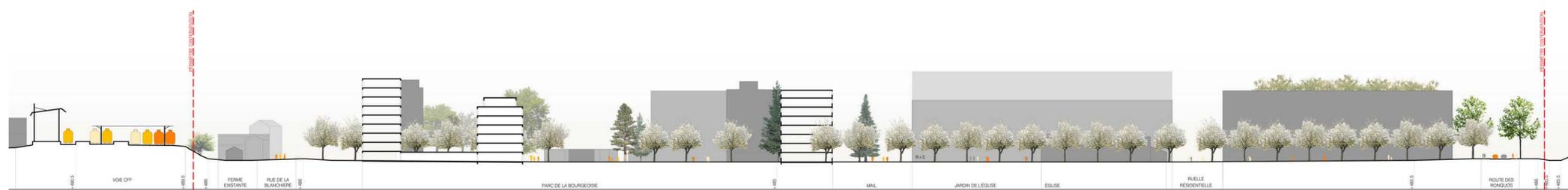
Plan Masse - Echelle 1/500

SION - MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER RONQUOZ 21 - DEGRÉ 2 - P3 - PLAN MASSE ET PRINCIPES URBANISTIQUES

AJOA - ATELIER JACQUELINE OSTY & ASSOCIÉS - MANDATAIRE / RRA REICHEN ET ROBERT ET ASSOCIÉS



COUPE TRANSVERSALE SUR QUARTIER 2: LES PARCS



Coupe : Echelle 1/500

5 grandes problématiques

La déclinaison selon 5 grandes problématiques



Les 10 principes urbanistiques

1-LA CONSTRUCTION ET LA DÉLIMITATION DE L'ESPACE PUBLIC

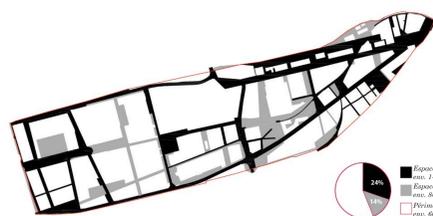


Schéma : Echelle 1/10 000

2-LA BOÎTE À OUTILS VÉGÉTALE

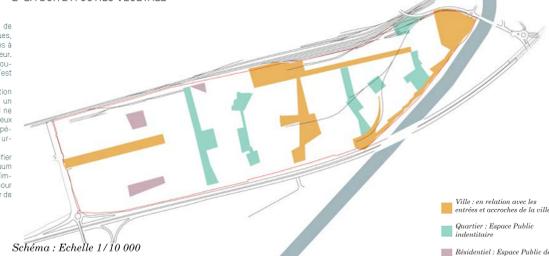


Schéma : Echelle 1/10 000

3- LES CONNEXIONS ET LES POROSITÉS

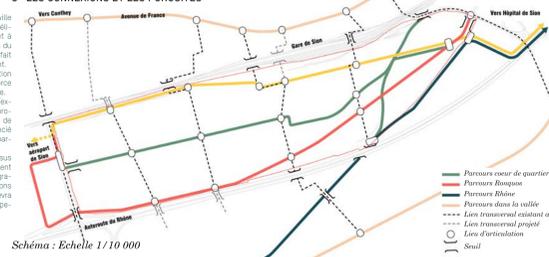
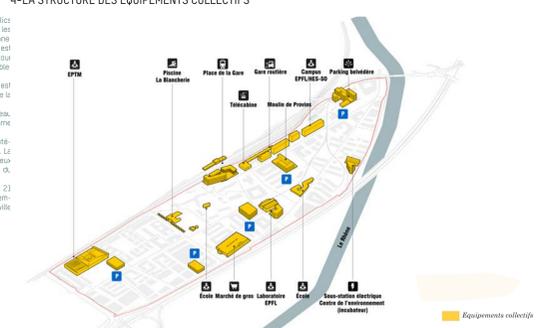


Schéma : Echelle 1/10 000

4-LA STRUCTURE DES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS



Axonométrie : Echelle 1/10 000

5-LA MOBILITÉ EXOGÈNE

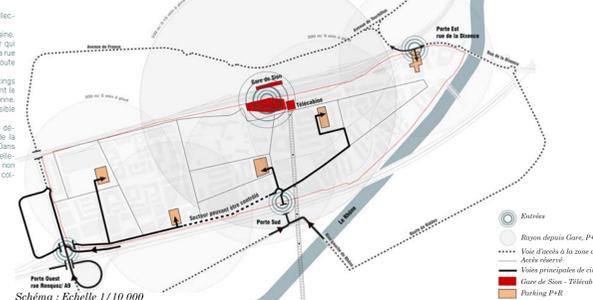


Schéma : Echelle 1/10 000

6-LA MOBILITÉ ENDOGÈNE



Schéma : Echelle 1/10 000

7- LES DONNÉES PROGRAMMATIQUES ET LES SECTEURS

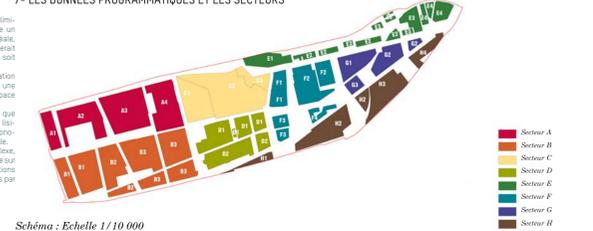
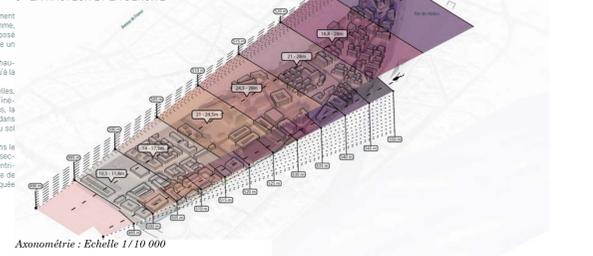


Schéma : Echelle 1/10 000

8-LA HAUTEUR ET LA DENSITÉ



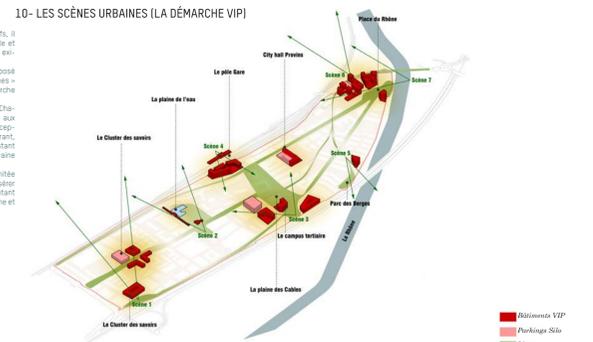
Axonométrie : Echelle 1/10 000

9- LES TYPOLOGIES



Axonométrie : Echelle 1/10 000

10- LES SCÈNES URBAINES (LA DÉMARCHE VIP)



Axonométrie : Echelle 1/10 000

Quoi faire et comment faire ? Une boîte à outils végétale va permettre de définir un ensemble de dispositifs techniques, conceptuels et « génériques » nécessaires à la bonne gestion d'un espace de cette ampleur. Elle doit aussi fixer les règles d'usage nouvelles d'un espace public dans lequel coexistent plus l'automobile que des lieux de vie. De la notion du sol construit à la construction d'une vaste palette végétale, c'est tout un vocabulaire urbain qui s'offre défini. Celui-ci ne privilégie en rien de la conception des lieux majeurs qui apporteront des réponses spécifiques et argumentées à des situations urbaines contrastées. Par ailleurs, notre projet propose d'amplifier le sentiment végétal en créant un continuum entre l'espace public et l'espace privé. L'implantation d'arbres doit être conçue pour organiser cette mosaïque végétale et donner de la profondeur à l'espace public.

Ronquoz 21 est une place centrale de la ville mais c'est aussi un domaine autonome délimité par le train, le Rhône, l'autoroute et à l'Ouest, la rue Traversière. La topographie du site en combinaison de la ville ancienne fait qu'accrocher cette situation d'enclavement. C'est une tabouille, au sens de la conception d'une ville passant mais c'est aussi une force pour créer un milieu habitable de notre époque. Dans la continuité de cette relation avec l'extérieur va naître ensuite un principe de porosité, développé à l'intérieur du domaine de Ronquoz. Un esprit de fluidité va être associé à une logique de compression/dilatation marquant les entrées du site. Ces seuls et ces passages obligés au-dessus ou en-dessous des infrastructures imposent une qualité et une conception scénographique complètes par des interventions artistiques. Cette donnée conceptuelle devra être maintenue tout au long du développement urbain.

Les bâtiments d'habitation et les lieux publics majeurs structurent l'espace mais aussi les pratiques des habitants dans la ville ancienne. Ronquoz, par son statut de zone d'activité est une zone neutre, sans rayonnement. Autour du cœur « projet gare » l'équilibre se crée, cette situation est en train de changer. La structure du parcouru du quartier est le premier acte. Elle introduit du sens et de la monumentalité dans le quartier. Non seulement cette mutation est de niveau cantonal, et même national, mais elle incarne aussi un modèle nouveau. Une grande structure d'équipement d'intérêt collectif se constitue et va amplifier. La visibilité et le confort d'usage de ces lieux majeurs sont des données structurantes du projet. C'est une condition pour que Ronquoz 21 puisse se placer d'attracteur urbain contenant complétant l'organisation de la ville ancienne.

C'est la gare, le câble et les transports collectifs qui structurent l'accès à Ronquoz 21. L'automobile n'est qu'une invite du domaine. Le site est desservi par un ring extérieur qui permet d'arriver à une porte Ouest (sous la Traversière) et une porte Sud (sous l'autoroute) depuis la route de la Disence. De ces points, un accès ensuite à des parkings périmétriques comme des parkings relais stationnement à des services à la personne. Un cinquième parking peut être accessible directement de la rue de la Disence. Ce sont ces parkings, partiellement déconstruits, qui vont être les lieux de la transition vers de nouvelles mobilités. Dans ce processus, l'automobile évolue pour elle-même comme un service à la personne et non comme élément structurant de l'espace collectif.

Ce sont dans les continuités naturelles, les circulations piétonnes et cyclables et demain de nouveaux modes tels que les véhicules autonomes qui vont parcourir et « desservir » le domaine de Ronquoz 21. Le thème proposé est simple : une ville à 5 minutes à pied. Les parkings sont disposés dans cet objectif en minimisant les boîtes d'attente. Seul le bouclage entre la porte Ouest et la porte Sud est une variable qui doit être soumise à l'expérimentation. Toutes les autres circulations, de service et de sécurité seront gérées par des accès réglementés selon tranches horaires ou en accès élargi et organisé comme des « zones de partage ». Par ailleurs, ce dispositif sera modulable, mis en œuvre et préfiguré, selon les temporalités du développement du projet. Dans un cadre de conception localisé et d'usage progressivement le passage de la situation actuelle à un équilibre futur, dont on ne connaît pas encore toutes les implications. Ainsi, la transformation de l'espace et celle des usages peuvent être perçues comme un même mouvement.

Les secteurs urbains sont clairement délimités par le programme. Chacun réjouit un ensemble de parcelles et la réponse idéale, que nous avons tenté d'atteindre, consistait à construire une identité de secteur qui soit réalisable par parcelle. Par ailleurs, des dispositifs de compensation périmétriques doivent être imaginés quand une part de ce foncier doit être intégré à l'espace public. Ensuite, c'est une logique d'adressage que nous avons recherchée, en privilégiant la visibilité et l'accessibilité des fonctions économiques et en protégeant la vie résidentielle. C'est dans une équation urbaine complexe, qui est proposée au sens où elle est basée sur des données équilibrées appliquées à des situations diversifiées, il faudra à traiter au cas par cas.

La forme urbaine pourrait naître simplement de la bonne adéquation entre un programme, un site et un projet. Mais le volume imposé par les cônes d'envol de l'aéroport ajoute un particularisme géographique. Il impose une croissance continue des hauteurs depuis la rue Traversière (R21) jusqu'à la place de l'Industrie (R10). A densité égale pour toutes les parcelles, cette contrainte introduit un facteur d'équilibre dans les projets. Dans certains cas, la hauteur induit directement la fonction, dans d'autres le respect pour l'ancien est un tel élément décisif. La négociation avec les propriétaires, dans le cadre de plans de quartiers établis par secteur, doit permettre de résoudre ces « intrus » à multiples entrées. Une méthode de travail devrait être spécifiquement appliquée à ces situations « limites ».

La diversité typologique est une réponse raisonnée appliquée à chaque situation urbaine. Mais, elle est aussi la résultante d'un faisceau de décisions et de contraintes associées à la limitation des hauteurs, à la forme des secteurs et des parcelles, à la nature et à la position des bâtiments construits au développement du projet dans le temps. Nous avons cherché à tirer profit de cette situation exceptionnelle pour constituer des ensembles homogènes et sectoriels, différenciés ensuite par la prise en compte de ces résultats paradoxaux. En coordonnant cette mosaïque avec le dessin de l'espace public, un ensemble de quartiers fusi de villages s'appartient. C'est peut-être cela l'esprit de Ronquoz 21 : un ensemble urbain, riche et hétérogène, continu et coordonné, et résilient au temps.

Pour que ce projet atteigne ses objectifs, il faudra aussi que le quartier architectural et urbain puisse être conçu avec une exigence supérieure. C'est dans ce sens que nous avons proposé de créer un ensemble de « scènes urbaines » conçues symboliquement dans une démarche VIP (Vivre, Imaginer, Partager). Les 7 lieux doivent structurer le projet. Chacun d'eux sera associé une relation aux horizons et au grand paysage, une conception spécifique de l'espace public intégrant, quand il existe, le « petit patrimoine » existant sur le site et une architecture contemporaine « signifiante ». Cette démarche exceptionnelle délimite doit être perçue comme une façon d'insérer le projet dans son territoire tout en projetant Ronquoz 21 dans une nouvelle ère humaine et urbaine.

SION - MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER RONQUOZ 21 - DEGRÉ 2 - P4 - SCÈNES, PHASAGE ET GOUVERNANCE

AJOA - ATELIER JACQUELINE OSTY & ASSOCIÉS - MANDATAIRE / RRA REICHEN ET ROBERT ET ASSOCIÉS

Les scènes du quartier

1- L'ENTRÉE OUEST



La vue est serrée et cadrée depuis l'entrée Ouest par le passage sous la rue de la Traversière. Puis, le champ de vision devient plus large avec l'ouverture du cadre vers l'horizon des montagnes. C'est ainsi qu'on entre dans le quartier par la route des Ronquoz. Un alignement de peupliers et une noue le long de l'ancien chemin de Ronquoz amorcent la dynamique des courbes de la route et de l'autoroute. Une peupleraie en résonance avec les berges du Rhône marque l'entrée Ouest du quartier.

2- LE COURS ST HUBERT



Un double alignement de Chênes cadre ce long espace structurant et les vues Est-Ouest sur les montagnes de Muraz (Ouest) et Chandoline (Est). Équivalent en ville de la Place du Midi en Centre-Ville, il en est le contrepoint paysager en cœur du quartier Ouest de Ronquoz 21. Matières alternées, contrastes d'ombre et de lumière, composent des coulisses urbaines de cet espace public majeur du nouveau quartier, sur une multitude de scènes quotidiennes, festives, événementielles.

3- LE COURS DE LA PISCINE



Le cours de la piscine, grande ligne sur le cours spirituel de la piscine, met en tension une double perspective entre les paysages des terrasses cultivées au Nord, et les pentes boisées au Sud. La route de la piscine, transformée en une longue piste sportive et ludique, tire un trait d'union graphique et coloré entre la plaine et la montagne. L'assemblage de la piscine, son mur taggué, le mail des platanes constitue la base d'un univers spécifique, ludique et sportif entre un terrain de sport et piste de ski.

4- L'ESPLANADE DU DESSOUS DES BERGES



Depuis l'esplanade des dessous des berges, au bout de la promenade des quais (du quartier Ronquoz), un long « travelling » plonge le regard vers les eaux tumultueuses du Rhône. Jeux de glisse et scènes musicales festives, investissent cet espace des extrêmes situés à la croisée des infrastructures de l'eau, de la route, et des chemins de fer, qui offrent une nouvelle fenêtre de la ville sur son fleuve. Le croisement et le glissement des grandes lignes de la sous-face du pont, des gradins, et des rails de chemin de fer donnent à cet espace au bord de la ville et du fleuve, un caractère singulier.

ESPACES PUBLICS MAJEURS : 143 505 m²



Schéma : Echelle 1/10 000

TRAME BLEUE

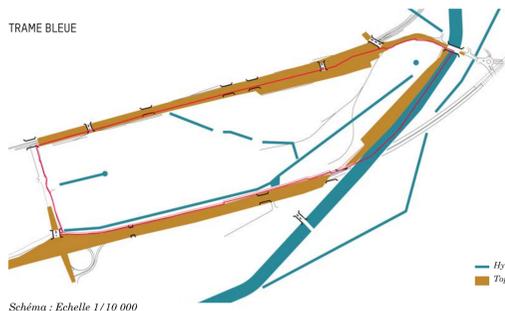


Schéma : Echelle 1/10 000

TRAME VERTE



Schéma : Echelle 1/10 000

5- LA PLACE DE LA GARE



Dans la continuité de l'allée des Champs-de-labac, la percée étroite entre les futurs bâtiments de la gare situés au Sud, cadre le paysage urbain de la gare et de centre-ville. En contrepoint de ce contre-champ vers le ciel, le pavés de la gare dénoue un sol continu jusqu'à l'accès au passage des voies ferrées comme sur un plateau scénique. Dans un va-et-vient extérieur, se déroule la chorégraphie des flux du centre-ville et du quartier Ronquoz, entre la gare et la télécabine, entre le cours urbain de l'industrie et la rue de la Blancherie.

6- LE PARC DES CÂBLES



Le parc des câbles trace une faille paysagère dans le tissu urbain, occasionné par le passage de la télécabine, et d'un lieu entre infrastructure et nature, entre le cœur des quartiers Ronquoz et la montagne. Avec ses pelouses plantées de grands arbres, inscrites en creux, de silon vert étant le caractère du parc de la Blancherie. C'est un espace public majeur du quartier Ronquoz et de la ville de Sion, en écho au grand paysage.

7- LA PLACE DES ENTREPÔTS



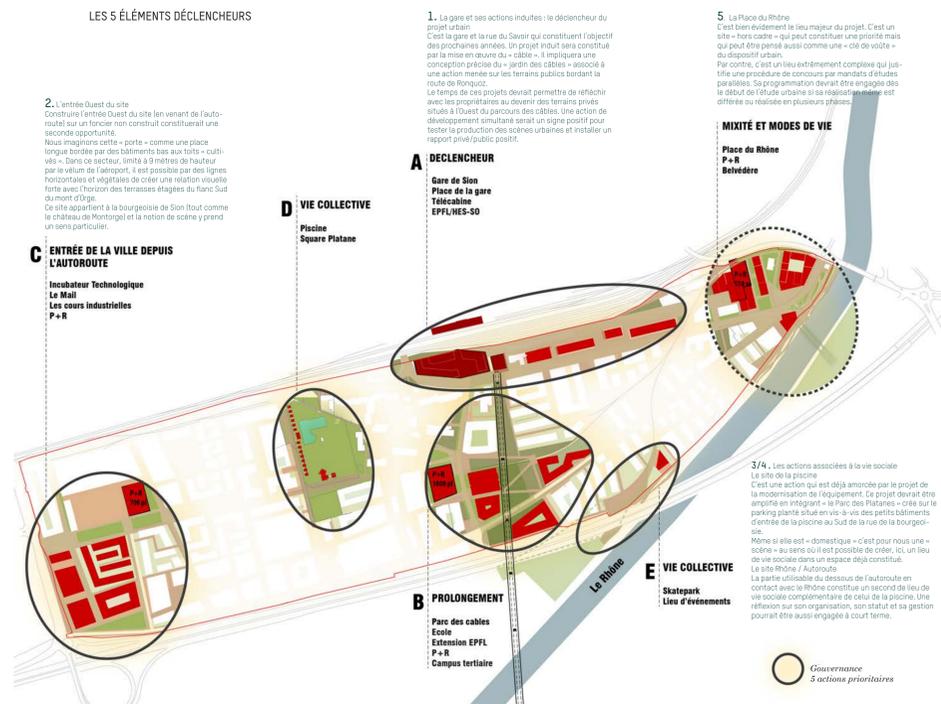
Grandes perspectives, vues plongeantes ou en contre-plongée, de part et d'autre de la Rue de la Divorce, elle contribue à la mise en scène de cet univers du fer et de l'industrie et à développer un imaginaire spécifique à ce type de territoire. Hangars en bois, rails et ballast, silo, moulin, construisent les premiers plans d'une scène où le petit et le grand, l'histoire et la modernité architecturale cohabitent. De ces contrastes et coïncidences, naissent des espaces contemporains de la ville d'aujourd'hui.

8- LA PLACE DU RHÔNE



La convergence de plusieurs directions : le Rhône, la promenade des quais, la future passerelle, la route des Ronquoz et le cours de l'industrie, la rue de la Divorce, le pont, donne à la Place du Rhône une vision panoramique sur tout le paysage. La place du Rhône est un espace multi-scènes, qui met en relation visuellement et physiquement le Rhône et la ville de Sion : de la scène en balcon, en vue plongeante sur le Rhône, à cette contreplongée vers la ville et son château, ou vers les grandes perspectives des volets et cours urbains. Le contraste entre l'architecture traditionnelle et contemporaine associé à la composition pittoresque des différents plans, confèrent à cet enchaînement de lieux et d'échelles un caractère particulier.

LES 5 ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS



LES ACTIONS PRIORITAIRES
Les 3 agendas évoqués précédemment doivent constituer un guide de l'action, à déterminer selon une pensée multicritère associant ce qui est prioritaire de ce qui ne l'est pas. Par ailleurs, ces actions prioritaires doivent être simples à organiser et ne pas engager de longues négociations familiales.

LE CADRE

En premier lieu, nous sommes convaincus que le projet Ronquoz 21 doit s'inscrire dans un cadre légal qui est du ressort du canton du Valais, de la ville de Sion et de toutes les instances de régulation de l'architecture : SA, comité cantonal d'architecture, etc... Ensuite, nous prenons acte aussi que l'urbanisme en Suisse doit se gérer par la négociation avec le privé sans le recours à des procédures contraignantes (par exemple la DOP Française - obligation d'intérêt public). On peut intégrer aussi le fait que le règlement de l'action urbaine est la démocratie directe et ses prérogatives. Dans cette situation, le périmètre du projet est un outil que nous voulons éviter de perdre comme une composante essentielle de la conception en obligeant les questions, mais en les résolvant toujours dans des concepts et des ambitions partagées.

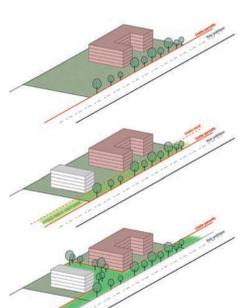
CE QUE NOUS VOULONS EVITER

À contrario, un projet qui se résout à la parole - ou comme une addition de logiques sectorielles ne nous semble pas être dans l'esprit du concours. L'équation « cohérence / diversité » doit être mise au cœur du processus de conception pour être ensuite déclinée en procédures de gestion différenciées en fonction des questions à résoudre. Les dix principes urbains sont pensés en ce sens. Ils catégorisent les thématiques et les modes d'action selon un axe linéaire. C'est un outil facilitateur pour aborder au mieux le débat et la négociation menée par thème avec des interlocuteurs spécifiques. Par contre, une procédure d'interaction entre ces thèmes doit toujours être présente pour faciliter les arbitrages politiques et techniques.

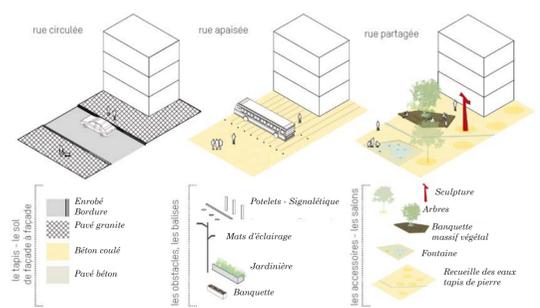
LES MODES DE GOUVERNANCE

En premier lieu, il faut établir les règles d'une relation entre « aménageur » et maître d'œuvre urbain. Un aménageur en Suisse n'a pas les prérogatives légales qu'il peut avoir en France. C'est plutôt un principe de coordination générale qui devrait établir en liaison avec les procédures d'achat et de décision de la puissance publique. Ensuite, les cinq grandes problématiques urbaines, déclinées en dix principes, peuvent se diviser entre 3 familles :
 - ce qui est du ressort de la décision publique,
 - ce qui est du ressort de l'initiative privée,
 - ce qui est du ressort de l'action concertée : privé / public, privé / privé (par exemple un PPP de secteur ou même public-privé).
 Situer les actions dans le temps est un autre indicateur du projet qui doit répondre

BOÎTE À OUTILS ESPACE PUBLIC AMPLIÉ



BOÎTE À OUTILS RÉSEAU VIAIRE



La boîte à outils permet de passer d'une écriture routière à celle plus qualitative de l'espace public partagé : un sol continue associé à des matériaux, des balises ou obstacles pour définir les implantations des différents usages, des salons urbains ou paysagers, pour offrir de nouveaux usages dans la ville apaisée. Composée avec le végétal des ambiances spécifiques à chaque secteur.

Gouvernance

à deux logiques qui peuvent sembler contradictoires : garder dans la durée une cohérence d'ensemble et permettre au projet d'évoluer au fil du temps. Dans de nombreux cas, le projet va se construire par mises à jour successives du plan (à l'exception des développements prévus). Certaines actions sont associées à des procédures contraignantes (les espaces publics majeurs, les scènes). Enfin, d'autres actions peuvent être du ressort d'un processus d'expérimentation pour permettre leur évolution dans le temps (le plan de mobilité).

LA FORME URBAINE ET LES PROCÉDURES

La forme urbaine finale, sa cohérence et son rayonnement, sont directement associés aux procédures « créatives » qui vont être mises en œuvre. L'essentiel de la production urbaine peut être résolu par des POP établis selon le découpage des secteurs actifs. Ensuite des procédures de production architecturale qualitatives peuvent être élaborées au cas par cas avec les propriétaires. Ces projets privés sont en lien direct avec l'espace public dont il faudra déterminer les contours, les modes de production et les rythmes de réalisation. Une procédure particulière devrait être installée pour gérer les conditions d'amplification de cet espace public sur les terrains publics privés. Ensuite, il est clair pour nous que les lieux exceptionnels doivent faire l'objet de procédures exceptionnelles. Nous voulons concevoir cet effort sur la réalisation des sept « scènes urbaines ». Elles seront délimitées (espaces libres publics et privés et immeubles associés) afin que chaque scène soit le fruit d'un plan de quartiers particuliers. Selon les articles 142 et 143 du SA, la conception fera l'objet de concours en « mandats d'études parallèles » en une ou deux phases. Enfin, il serait souhaitable que ces projets fassent l'objet d'une réalisation par un opérateur unique.

L'AGENDA ÉCONOMIQUE

Dans un premier temps, c'est l'investissement public qui a déclenché l'initiative privée. Dans un second temps, c'est l'ensemble Sans Ors du savoir qui va créer un mouvement de développement public est une donnée importante pour la conception et la mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

L'AGENDA POLITIQUE

Les grandes décisions politiques et de grands investissements publics (relatifs par le secteur privé) ont été engagés. Cet effort va se prolonger dans Ronquoz 21 et est un projet parmi d'autres dans la politique de la Ville et du Canton. Comprendre le rythme et la nature de l'investissement public est une donnée importante pour la conception et la mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

L'AGENDA SYMBOLIQUE

Certains lieux ou bâtiments vont constituer des étapes symboliques dans la création du quartier. La Gare et la Cité du savoir en sont la première manifestation. Les scènes urbaines vont aussi remplir ce rôle par leur situation, leur ambition et leurs procédures de mise en œuvre. Mais cette question de l'action symbolique peut aussi recourir à d'autres échelles plus proches des attentes de la vie collective et d'une politique d'activation et d'appropriation du projet.

Cet agenda symbolique s'apparente plus à une procédure menée dans l'esprit des ateliers d'ateliers (ateliers d'ateliers ou transformations liées). C'est l'acte d'organiser les rythmes de développement d'un territoire par une démarche de « festivisation » de l'urbain » qui pourrait être adaptée au projet particulier de Ronquoz 21.

Les trois fondements du projet, les cinq problématiques urbaines et les dix principes composent un cadre de débat, de conception et d'action. Il faut ensuite pouvoir articuler ces actions dans le temps, selon des temporalités différentes à définir au sein d'un PPP ou un plan de quartier. C'est une agenda Ronquoz 21 « qui s'inscrit dans le temps ».

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

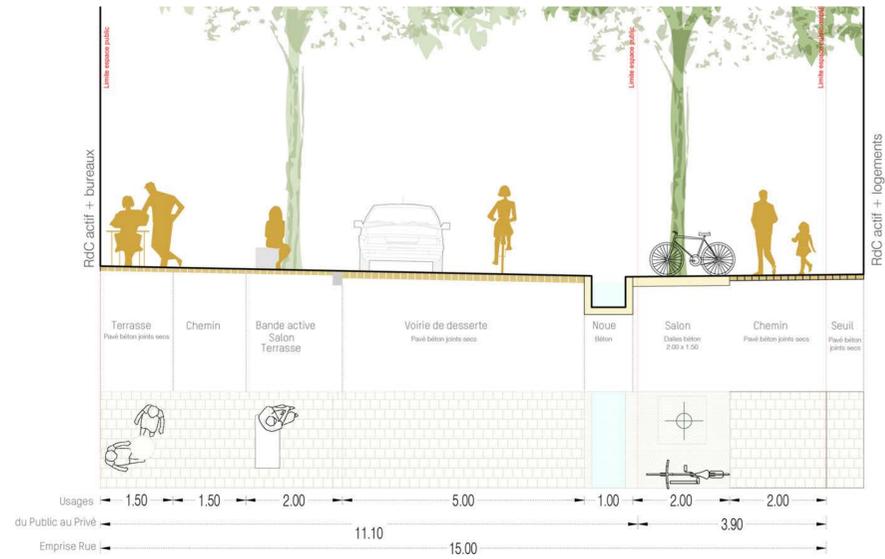
La mise en place des procédures réglementaires et des temporalités de la réalisation.

SION - MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER RONQUOZ 21 - DEGRÉ 2 - P5 - SUD GARE ET VOIRIES

AJOA - ATELIER JACQUELINE OSTY & ASSOCIÉS - MANDATAIRE / RRA REICHEN ET ROBERT ET ASSOCIÉS

Le chemin du Rhône

COUPE ROUTE DES RONQUOZ



Coupe : Echelle 1/50

Le cours urbain

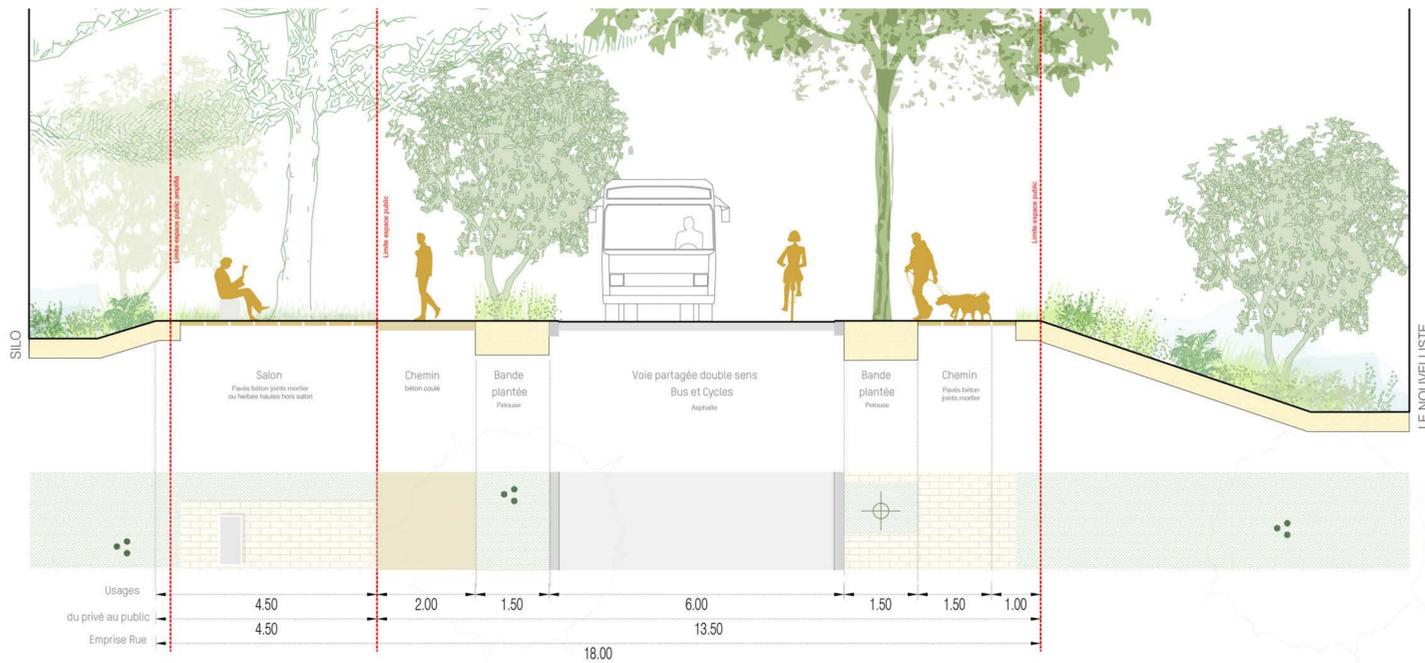
COUPE RUE DE L'INDUSTRIE



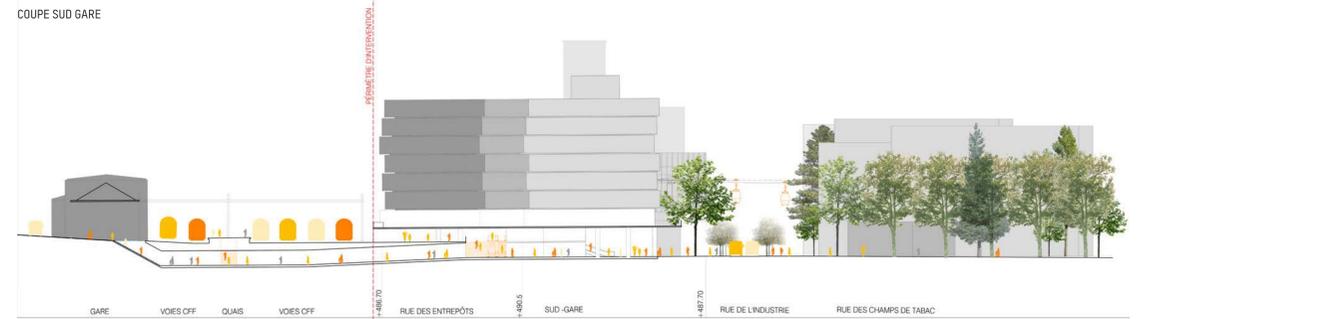
Coupe : Echelle 1/50

La Rue Parc

COUPE RUE DES CHAMPS-DE-TABAC



Coupe : Echelle 1/50



Coupe : Echelle 1/500

PLAN SUD GARE



Coupe : Echelle 1/500

