

CONCOURS DE PROJETS POUR LA NOUVELLE CONSTRUCTION DU
"COMPLEXE DE LA GARE SUD CFF DE SIERRE"

_ ECOLE DE COMMERCE ET DE CULTURE GENERALE

_ HES-SO VALAIS

_ SALLE DE GYMNASTIQUE

_ PARKING

_ GARE ROUTIERE

SEPTEMBRE 2011

sur un trapèze



1. MANDATAIRE / MAITRE DE L'OUVRAGE / ORGANISATEUR

Le présent concours de projet était organisé par le Canton du Valais, représenté par le Département des transports, de l'équipement et de l'environnement, le service des bâtiments, monuments et archéologie, le Département de l'éducation de la culture et des sports et par la Commune de Sierre, représentée par le service de l'Edilité.

2. SITUATION ACTUELLE

2.1 Situation actuelle de ECS - Sierre

L'Ecole de commerce et de culture générale de Sierre compte actuellement 436 élèves et 44 professeurs. Ses 20 classes occupent des locaux dans le bâtiment historique, construit en 1932, sur la colline de Goubing et propriété de la Fondation des chanoines de St-Maurice, les anciens locaux de l'école cantonale d'informatique, à l'avenue Max Huber, propriété de la commune de Sierre et à la salle Omnisports, à l'entrée Ouest de la ville de Sierre, propriété également de la commune de Sierre.

Aujourd'hui, cette école est confrontée à des difficultés liées à l'augmentation de ses effectifs. Le succès des formations proposées a déjà induit l'ouverture d'une 21ème classe lors de la rentrée 2010-2011. Les effectifs continueront probablement à croître ces années prochaines en raison de la mise en place des maturités spécialisées en social, santé et pédagogie, respectivement en 2009-2010-2011, du

développement des classes bilingues en école de culture générale et de la nouvelle loi sur le cycle d'orientation qui restreindra les conditions d'accès au collège en fin de 2ème année et amènera la disparition des classes de 4e CO.

A ce jour, il n'est plus possible de procéder à des agrandissements même provisoires. De plus, les conditions dans lesquelles travaillent les étudiants deviennent difficilement acceptables. Les salles de classe ne sont plus adaptées aux exigences pédagogiques actuelles, elles péjorent la qualité des apprentissages. En outre, les élèves doivent se déplacer jusqu'à la salle Omnisports, distante de plus de 2 km des 2 bâtiments scolaires principaux. Les locaux, tant au chemin des Vieilles Cibles 6 qu'à l'avenue Max Huber ne sont ni aux normes sismiques, ni aux normes feu.

Toutes ces raisons ont amené le DECS à demander la construction d'une nouvelle ECCG à Sierre. L'établissement projeté doit être à même d'accueillir 500 élèves sur un seul site, salles de sport comprises.

2.2 Situation actuelle de HES-SO

Le campus HES de Sierre regroupe les filières : bachelor en tourisme, en économie, en informatique de gestion et en travail social, représentant 1115 étudiants. Depuis sa construction en 2003, le campus sierrois a vu le nombre de ses étudiants augmenter régulièrement. Il a vécu une crise de croissance liée à la fois à l'arrivée de la filière Travail social et au passage en voie HES de la filière Tourisme. Aujourd'hui, le bâtiment de Bellevue est au stade de saturation, son taux d'occupation étant proche de 100 % durant les périodes académiques. Un agrandissement du campus est nécessaire.

2.3 Situation actuelle de la Gare routière

La gare routière actuelle est située au Nord des voies CFF, sur l'esplanade de la gare. Elle offre six places pour les bus des six lignes régionales. Les lignes régionales effectuent 90 paires de courses en direction de :

Anniviers, Chalais-Vercorin, Sion, Crans-Montana (Noble + Louable Contrée) et Varen.

Ces courses traversent actuellement le centre-ville.

L'aménagement actuel est étriqué et offre un nombre insuffisant de places. Un déplacement de la gare routière a été décidé au Sud des voies en prévoyant l'aménagement de huit places dans le secteur « Provins ». Le nouveau tracé des lignes régionales se fera sur le réseau des 3-avenues et il déchargera l'espace de rencontre du centre-ville.

Les lignes de bus urbains restent maintenues sur les tracés actuels avec les arrêts liés à la gare situés au Nord des voies CFF.

2.4 Situation parking à Sierre

L'offre en places de stationnement est relativement dense au centre-ville :

au Nord des voies CFF :

- environ 850 places publiques (dont près de 700 places dans 8 parkings couverts) et 80 places P+R CFF

au Sud des voies CFF :

- environ 400 places existantes dont 230 places publiques, 50 places P+R CFF, 120 places réservées HES (publiques la nuit + week-end).

Le concept de circulation du plan directeur du centre-ville prévoit :

- un raccordement direct de tous les parkings publics sur le réseau des 3 avenues, pour éviter le passage dans les espaces de rencontre
- une diminution des places sur voirie pour éviter les circuits inutiles de recherche de place de parc
- un report au Sud des voies CFF de la réalisation de places publiques liées à des nouvelles constructions au Nord (commerces, hôtels, etc.).

Le parking à réaliser par étapes au Sud des voies CFF est prévu d'une part pour compenser les places existantes à ciel ouvert et, d'autre part, pour les nouvelles constructions prévues sur le site (école, salles) ainsi qu'au Nord des voies. Son accès est à brancher directement sur la route de la Monderèche pour capter au mieux les usagers en provenance de l'Ouest et du Sud.

3. OBJECTIFS DU CONCOURS

Le concours de projet permettait d'une part d'obtenir une solution à des problèmes clairement définis, solution dont on envisage la réalisation, et d'autre part d'identifier des professionnels qualifiés qui seront à même de la réaliser.

3.1 Genre de concours et procédure

Il s'agissait d'un concours de projet et d'une procédure ouverte selon les art. 3.3 et 6.1 de la norme SIA - 142, édition 2009.

3.2 Caractère obligatoire du règlement SIA - 142

L'organisateur déclarait que le règlement SIA 142, édition 2009 faisait foi pour lui, le jury et les participants, et qu'il serait également applicable pour tous les points non réglés par le présent règlement. Avec la remise des travaux du concours, les participants reconnaissaient le règlement SIA - 142, le programme du concours, les réponses aux questions et la décision du jury concernant les questions d'appréciation.

3.3 Prescriptions officielles

Pour la procédure de soumission ont été déterminants: la loi concernant l'adhésion du canton du Valais à l'accord intercantonal sur les marchés publics du 8 mai 2003 ainsi que l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) du 25 novembre 1994/15 mars 2001 ainsi que les ordonnances du 11 juin 2003 sur les marchés publics.

3.4 Langue

La langue de la procédure était le français.

3.5 Participants

Etaient autorisés à participer au concours les architectes qui, au moment de l'inscription au concours et compte tenu de leur formation, remplissaient une des conditions suivantes :
Diplômés d'une école d'architecture de niveau universitaire ou d'une école technique supérieure ou titulaires d'un titre équivalent d'une école étrangère ou inscrit au registre suisse A ou B, ou répondant aux exigences de la liste permanente du canton du Valais des architectes.

3.6 Jury

Le jury était composé des personnes suivantes:

Président :

- Olivier Galletti, Architecte cantonal

Membres:

- François Genoud, Président de la ville de Sierre
- Arnaud Zufferey, Conseiller municipal
- Pierre Antille, Collaborateur scientifique du DECS
- Victor Zwissig, SMC - Sierre
- Andrea Bassi, Architecte, Genève
- Bernard Zurbuchen, Architecte, Lausanne
- Jeanne Della Casa, Architecte, Lausanne
- Jean-Henri Zambaz, Architecte de la ville de Sierre

Suppléants :

- Eddy Beney, Directeur de l'ECCG – Sierre
- Mario Rossi, Conseiller municipal
- Laurent Savioz, Architecte, Sion
- Stéphane Delaloye, Ingénieur de la ville de Sierre
- Patrick Cretton, SMC-Sierre
- Philipp Jordan, Architecte SBMA

Experts:

- Roberto Peruzzi, Ingénieur, Monthey
- Pascal Bovey, Chef du Service des transports
- Pascal Widmer, CFF Immobilier

3.7 Appel à des conseillers spécialisés externes par le jury

Le jury s'était réservé le droit de faire appel durant le jugement à des conseillers spécialisés externes pour apprécier certains aspects spécifiques, tels que l'économie de la construction, l'écologie, les monuments, etc.

3.8 Réponses aux questions

36 questions ont été transmises anonymement à l'organisateur du concours jusqu'au vendredi 3 juin 2011. 5 questions traitaient des documents de présentation, 10 du foncier, périmètre et terrain, 15 du programme et 6 des divers.

Le 17 juin 2011 le jury a transmis aux différents concurrents les réponses aux questions.

3.9 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 de l'Edilité de la Ville de Sierre et a porté sur les points suivants :

1. délais de rendu
2. documents demandés
3. respect du périmètre
4. respect des prescriptions officielles (règlement de construction)
5. programme des locaux

3.10 Remarques

1

Tous les projets reçus ont été envoyés pour le vendredi 16 septembre 2011 au SBMA. Les maquettes ont été

déposées au secrétariat de la ville de Sierre pour le vendredi 30 septembre 2011.

2

Les documents remis par les auteurs permettaient l'analyse de tous les projets reçus. Dans l'ensemble, les auteurs des projets ont respecté le point 4 du règlement programme.

3

La majorité des projets reçus respectaient le périmètre défini. Les projets suivants ne respectaient pas le périmètre: N°4, N°15 et N°16. Le jury a décidé d'exclure ces projets de la répartition des prix tout en laissant ouvert la possibilité d'attribuer d'éventuelles mentions.

4

Les projets N°1, N°14, N°18 et N°20 ne respectaient pas les distances minimales entre les bâtiments. Les projets N°1, N°5, N°7, N°8, N°9, N°11 et N°19 ne respectaient pas les distances minimales aux limites. Compte tenu que la commune est propriétaire des parcelles voisines, le jury a décidé que tous ces projets seraient acceptés et pourraient faire partie de la répartition des prix.

5

Quelques interprétations ou modifications du programme ont été constatées. Elles ont été signalées dans l'analyse de chacun des projets.

6

Un calcul du cube moyen a été effectué sur la base des données transmises par les concurrents. Il s'élevait à 70'335 m³ pour la totalité de l'ouvrage.

3.11 Jugement

Le jury s'était réuni les 6 et 7 octobre 2011 dans la Grande Salle de l'Hôtel de Ville de Sierre.

Un premier tour des projets avait été effectué. Cette vision d'ensemble n'avait pas fait partie des tours éliminatoires et avait permis au jury de prendre connaissance de la diversité des interventions .

Après cette première présentation et en connaissance du rapport d'examen préalable, le jury s'était rendu sur le site.

Il ressortait des deux jours de jugement, que les 21 projets proposés étaient de qualité, et apportaient tous, à des degrés divers, une contribution au problème posé.

3.12 Critères de jugement

Les critères de jugement ci-après n'étaient pas énumérés selon leur ordre d'importance. Les concurrents et le jury pouvaient les apprécier et les pondérer en tenant compte des avantages et inconvénients relatifs aux partis proposés ou choisis. Le jugement s'est fait en appliquant un processus de sélection en plusieurs tours. L'évaluation des projets a porté sur la globalité des aspects mentionnés ci-après. A savoir :

Concept général

Occupation rationnelle du terrain
Qualité du concept et en particulier de l'idée du projet
Situation, volumétrie, espaces extérieurs
Contexte architectural et fonctionnel du complexe
Apport urbanistique pour le quartier
Rapport aux bâtiments existants
Accès (personnes et véhicules)

Qualités architecturales

Traitement des thèmes
Traduction du concept en une expression architecturale adéquate
Qualités des espaces (intérieurs et extérieurs)
Qualités du système constructif choisi

Economie des moyens

Coût de l'ouvrage
Compacité du projet
Solutions constructives simples
Occupation rationnelle du terrain
Concentration des constructions
Respect des surfaces données dans le programme des locaux
Rationalité de l'exploitation

Efficacité et fonctionnalité du parti

Système distributif efficace et fonctionnel
Organisation correcte des différentes fonctions
Circulations intérieures adaptées aux besoins

3.13 Analyse de détail des projets

1er Tour

Lors du premier tour, le jury a décidé d'éliminer les projets qui présentaient des difficultés de conception générale et de leur relation aux éléments importants du site.

Au 1er tour les projets suivants ont été éliminés:

- 1 Plaques
- 4 Horizons
- 7 Piano nobile

- 11 Arx causae
- 12 Station to Station
- 15 Niveau 534
- 16 Zig zag zug
- 20 Bellevue

2ème Tour

Pour le deuxième tour, le jury a analysé les projets avec les critères définis à l'article 1.10 dans leur globalité. Il a analysé en particulier le rapport des nouveaux bâtiments au site ainsi que le fonctionnement général du projet et la qualité des espaces intérieurs et extérieurs.

Au 2ème tour les projets suivants ont été éliminés:

- 2 Sans crier gare
- 3 En haut dessus, en bas dessous
- 5 Stop and go
- 6 L'envol
- 8 La lisière
- 14 Orzival
- 18 Roulez doucement
- 19 Trait d'union

A l'issue du 2ème tour, le jury a effectué un tour de contrôle. Il a décidé, de relever à des projets classés, 2 projets éliminés au 2ème tour :

- 3 En haut dessus, en bas dessous
- 5 Stop and go

Avant de procéder au classement, le jury a vérifié le calcul du cube des 6 projets retenus.

3.14 Attribution des prix

Le jury disposait d'une somme globale de Fr. 160'000.-- (hors TVA) pour l'attribution de 6 à 8 prix, mentions et d'éventuels achats.

Il a réparti ce montant de la manière suivante :

1er prix	Projet N° 21 sur un trapèze	Fr. 50'000. -
2ème prix	Projet N° 10 Rosemary	Fr. 40'000. -
3ème prix	Projet N° 17 "XY2"	Fr. 28'000. -
4ème prix	Projet N° 13 La Petite Arvine	Fr. 20'000. -
5ème prix	Projet N° 3 En haut dessus, en bas dessous	Fr. 12'000. -
6ème prix	Projet N° 5 Stop and go	Fr. 10'000. -

3.15 Recommandation et conclusion du jury

Au terme du jugement, le jury a tenu à souligner l'effort des concurrents dans la recherche de réponses au problème posé. La qualité et la diversité des propositions présentées ont mis en évidence les difficultés d'une mise en forme cohérente et harmonieuse du programme.

Le jury à l'unanimité propose au maître de l'ouvrage de confier à l'auteur du projet n° 21, "Sur un trapèze", la poursuite des études en vue de sa réalisation. Ce projet, par son attitude face au site et sa mise en forme du programme avec une grande économie de moyens, répond globalement aux objectifs formulés par le maître d'ouvrage.

Le mandat qui sera attribué au bureau d'architecture lauréat correspondra au minimum au 72.5% du total selon l'article 7.9 du règlement SIA 102 (édition 2003).

Le maître d'ouvrage se réserve le droit, après avoir entendu le lauréat, d'attribuer à un autre partenaire le 27.5% du mandat, selon les marchés publics et le règlement SIA 102. Les phases suivantes pourront faire partie de cette attribution:

Contrats d'entreprise	1 %
Direction des travaux et contrôle des coûts	23 %
Mise en service	1 %
Direction des travaux de garanties	1.5 %
Décompte final	1 %

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

4. EXPOSITION

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

**le lundi 31 octobre 2011 à 18h00
à la Maison Tavelli, à Sierre
(l'ancienne "Vinicole de Sierre - Tavelli", sur la place de la Gare).**

Les projets seront exposés du lundi 31 octobre 2011 au mercredi 9 novembre 2011.


Du lundi au vendredi de 17h00 à 20h00, le samedi et dimanche de 11h00 à 18h00.

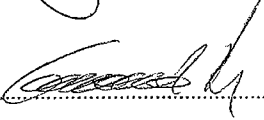
Les visites sont libres.

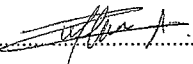
Approbation du jury


Arrivé au terme de ses délibérations, le jury à l'unanimité décide d'attribuer le mandat au projet N° 21... devise sur un trapèze pour la poursuite des études en vue de sa réalisation.


Sierre, le 7 octobre 2011

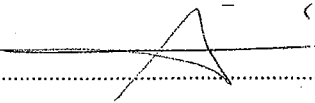
Président : Olivier Galletti 


Membres : François Genoud 

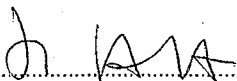
Arnaud Zufferey 

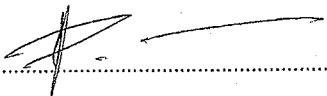
Pierre Antille 


Victor Zwissig 

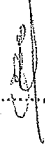
Andrea Bassi 


Bernard Zurbuchen 


Jeanne Della Casa 

Jean-Henri Zambaz 

Suppléants: Eddy Beney 

Mario Rossi 

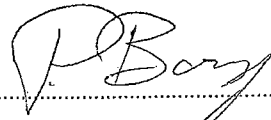
Laurent Savioz 

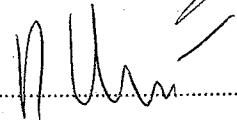
Stéphane Delaloye 

Patrick Cretton

Philipp Jordan

Experts: Roberto Peruzzi

Pascal Bovey 

Pascal Widmer 



Projet n° 21 "Sur un trapèze"

1^{er} prix Fr. 50'000.--

Auteurs :

Bonnard Woeffray architectes fas-sia, Monthey

Collaborateurs :

Catarina Bandeira
Valérie Cina
Sandrin Rubin
Benjamin Krampulz
Diogo Marques

Consultants :

Ingénieur civil : Kälin & Cuerel
Jean-François Kälin, Ingénieurs civils,
Lausanne
Ingénieur mobilité : rr&a
Roland Ribl
Ingénieurs conseil en mobilité

Avec la seule implantation de la nouvelle école à l'Ouest du site, les auteurs qualifient et définissent avec précision l'ensemble de la plaine Bellevue; le décor est en place: aux deux extrémités des écoles, entre celles-ci de la place pour tout autre programme collectif à venir.

Une bande de terrain parallèle aux voies de chemin de fer est destinée à la mobilité et définit une interface de transports, connectés entre eux et répondant de manière optimale aux besoins de la région, aussi bien au niveau des transports quotidiens (pendulaires, transports publics) qu'au niveau des transports touristiques; la passerelle permettant d'esquisser la relation avec le funiculaire montant à

Montana. Une extension du parking peut se faire en tout temps et sans difficulté.

Ces décisions élémentaires et précises, la mise en valeur des passages sous voies existants bien connectés à l'interface de bus, contribuent grandement à faire du côté Sud et du côté Nord des voies CFF un seul et unique site unitaire à l'échelle de Sierre et de sa région. Ainsi la "barrière des voies CFF" si souvent déplorée dans les villes se transforme réellement en une interface urbaine conviviale et efficace.

La gare routière, organisée autour d'un quai central est efficace, elle permet aux voyageurs de changer rapidement de bus sans franchir les obstacles des trottoirs de quai et de se repérer facilement d'un seul coup d'œil. L'accès par le giratoire à l'Ouest devra être affiné et précisé avec les ingénieurs du trafic.

La passerelle est proposée comme un élément urbain à part entière; sa forme, sa spatialité et son rôle distributif est mis en valeur. Les auteurs ont su faire d'un simple dispositif fonctionnel un espace urbain où il fait bon se tenir...

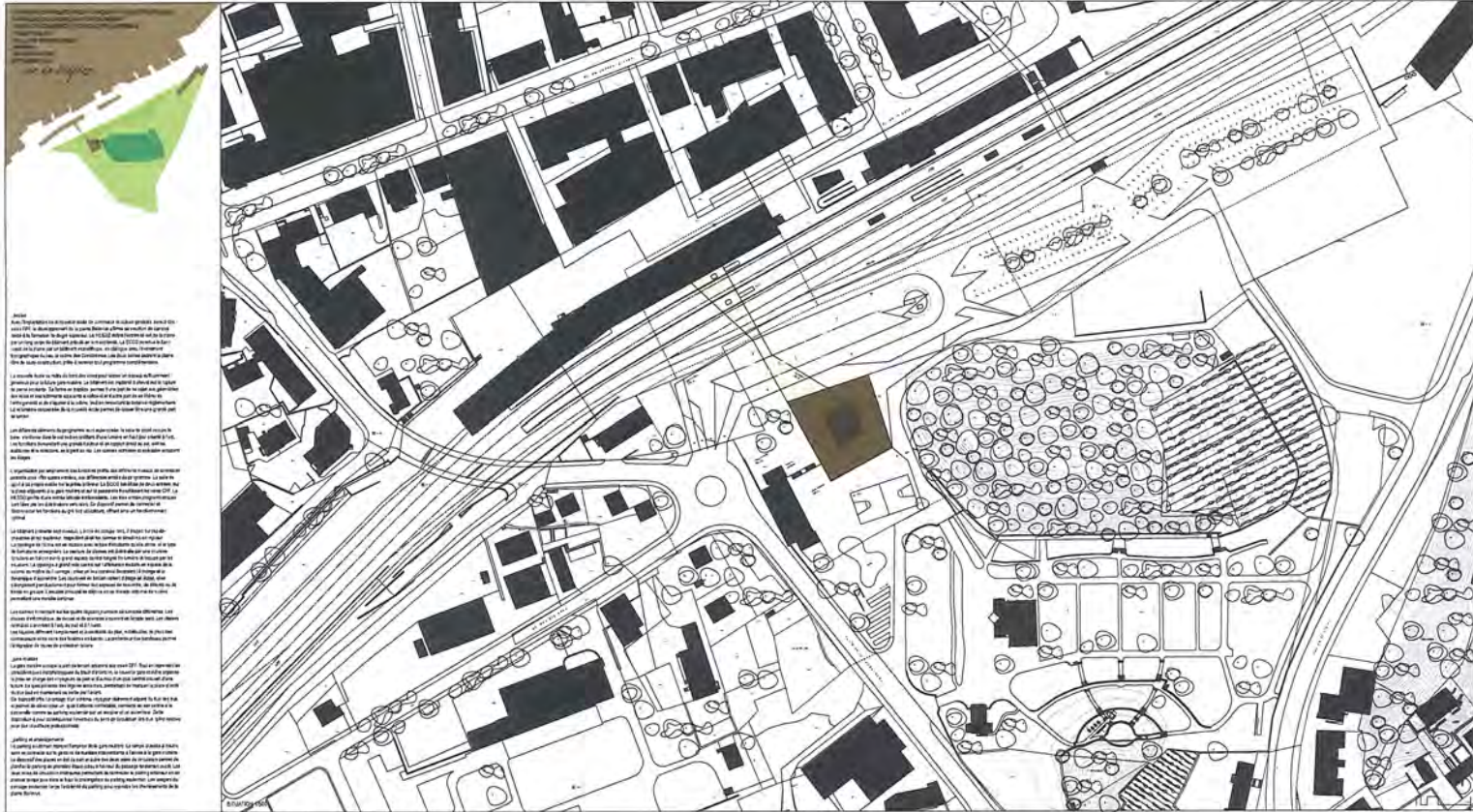
Le bâtiment de l'école s'implante, comme un monolithe dialoguant avec la colline des Condémines et le bâtiment des abattoirs qui peut se développer de manière indépendante mais qui spatialement contribue avec la nouvelle école à faire un espace extérieur de qualité dédié aux loisirs. La décision de superposer tous les éléments du programme avec la salle de gymnastique en bas demandera une attention particulière aux reports des charges et aux mesures à prendre en ce qui concerne les problèmes de protection sismique; mais cette décision offre, en reconnaissant la pente et le dénivelé, un grand potentiel quant à l'organisation des fonctions et donne une autonomie d'accès très appréciée. Les différentes fonctions

du programme, (les locaux de la HESSO, les locaux destinés au public et aux sociétés peuvent être utilisés indépendamment des autres et fonctionner également hors des heures d'ouverture scolaire.

La typologie proposée organise les locaux autour d'un grand vide où la courbe de distribution s'élargit par endroit pour donner place à des petites "terrasses". Le vide est traversé par des escaliers spectaculaires et qui constituent des éléments d'animation importants. Ce dispositif offre un caractère convivial à l'ensemble et favorise les échanges et l'identification à une institution, aspect si important dans un lieu d'enseignement. D'autre part, l'accès par la passerelle devient un des accès importants à l'école et en même temps un préau volant relié visuellement au Nord des voies CFF.

L'indépendance totale des différents éléments du programme autorise un étapage facile et permet de développer les projets à leur propre rythme.

Le projet répond bien aux aspects économiques et énergétiques demandés par le concours. Le petit cubage SIA et le bon rapport entre enveloppes et volumes font de "Sur un trapèze" un projet cohérent qui permet de répondre positivement aux attentes du jury. Les exigences du standard MINERGIE et en général les enjeux du développement durable pourraient être réalisés selon les demandes des maîtres d'ouvrage public responsables du futur complexe bâti.



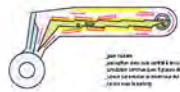
PROJET
 Le projet de réaménagement de la zone d'habitat collectif de la rue de la République à Paris, vise à transformer un ensemble de bâtiments existants en un quartier moderne et durable. L'objectif principal est de créer un cadre de vie agréable et sûr, tout en préservant le patrimoine architectural de la zone.

CONTEXTE
 La zone est située dans le quartier de la République, à Paris. Elle est caractérisée par une forte densité de population et une mixité sociale importante. Le projet s'inscrit dans le cadre d'un plan d'urbanisme qui vise à améliorer la qualité de l'habitat et à favoriser le développement durable.

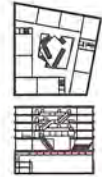
OBJECTIFS
 Les objectifs principaux du projet sont :
 - Améliorer la qualité de l'habitat en créant des logements modernes et confortables.
 - Favoriser la mixité sociale et le lien social entre les habitants.
 - Préservier le patrimoine architectural de la zone tout en intégrant des éléments modernes.
 - Créer des espaces publics de qualité, favorisant le bien-être et la santé des habitants.

DESCRIPTION
 Le projet consiste en la rénovation et la reconstruction de plusieurs bâtiments existants. Les nouvelles constructions seront conçues pour offrir un cadre de vie agréable et sûr, tout en intégrant des éléments modernes et durables. Les espaces publics seront également réaménagés pour offrir un cadre de vie agréable et sûr.

CONCLUSION
 Ce projet de réaménagement de la zone d'habitat collectif de la rue de la République à Paris, vise à transformer un ensemble de bâtiments existants en un quartier moderne et durable. L'objectif principal est de créer un cadre de vie agréable et sûr, tout en préservant le patrimoine architectural de la zone.



PROJET
 Le projet de réaménagement de la zone d'habitat collectif de la rue de la République à Paris, vise à transformer un ensemble de bâtiments existants en un quartier moderne et durable. L'objectif principal est de créer un cadre de vie agréable et sûr, tout en préservant le patrimoine architectural de la zone.



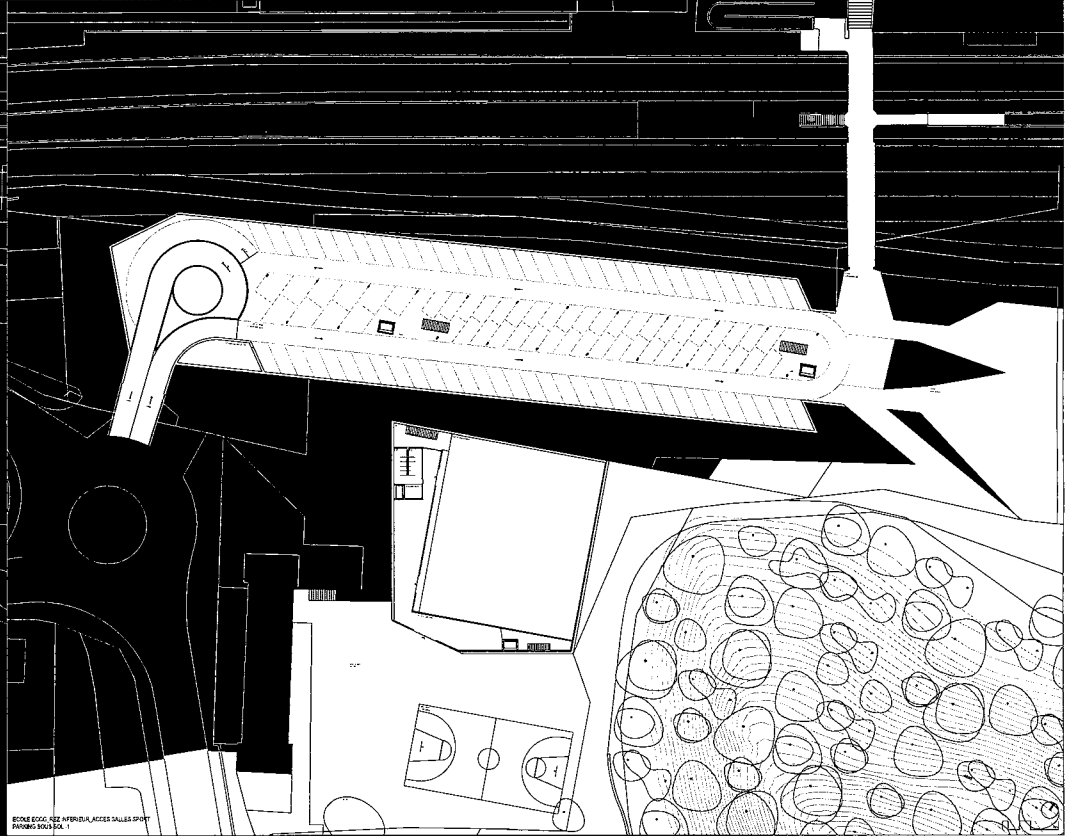
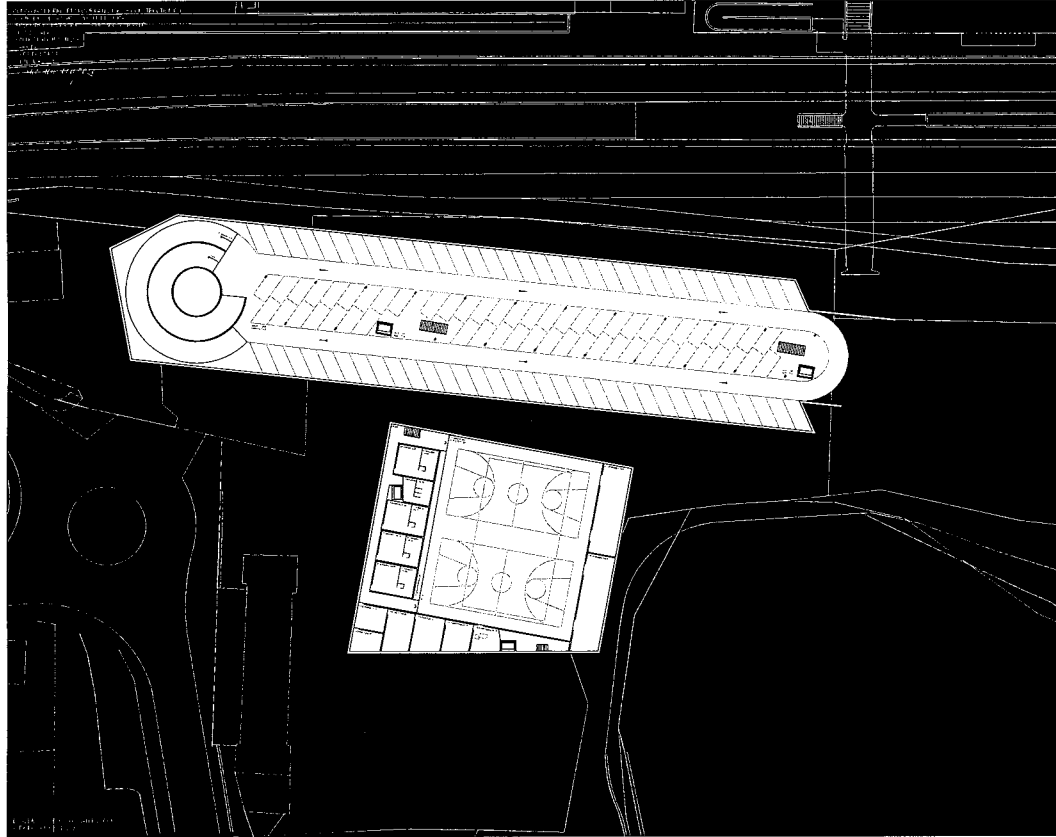
PROJET
 Le projet de réaménagement de la zone d'habitat collectif de la rue de la République à Paris, vise à transformer un ensemble de bâtiments existants en un quartier moderne et durable. L'objectif principal est de créer un cadre de vie agréable et sûr, tout en préservant le patrimoine architectural de la zone.

CONTEXTE
 La zone est située dans le quartier de la République, à Paris. Elle est caractérisée par une forte densité de population et une mixité sociale importante. Le projet s'inscrit dans le cadre d'un plan d'urbanisme qui vise à améliorer la qualité de l'habitat et à favoriser le développement durable.

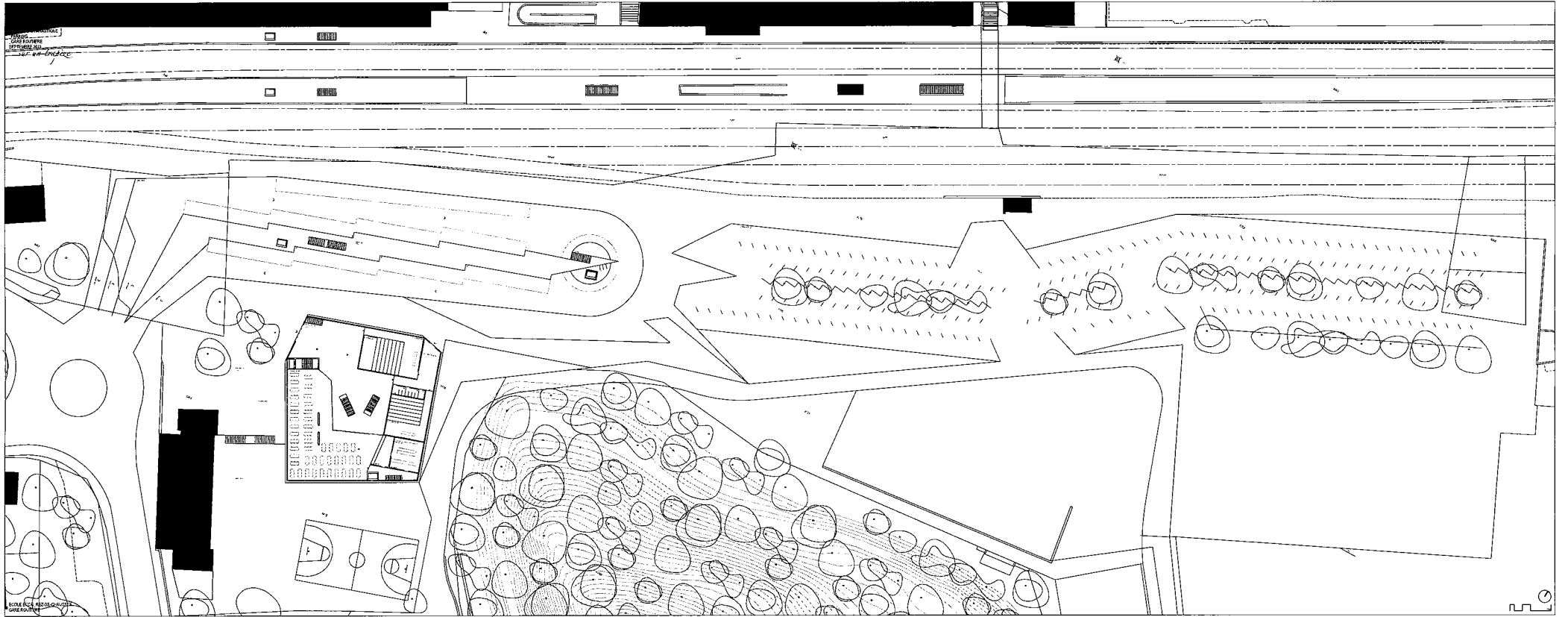
OBJECTIFS
 Les objectifs principaux du projet sont :
 - Améliorer la qualité de l'habitat en créant des logements modernes et confortables.
 - Favoriser la mixité sociale et le lien social entre les habitants.
 - Préservier le patrimoine architectural de la zone tout en intégrant des éléments modernes.
 - Créer des espaces publics de qualité, favorisant le bien-être et la santé des habitants.

DESCRIPTION
 Le projet consiste en la rénovation et la reconstruction de plusieurs bâtiments existants. Les nouvelles constructions seront conçues pour offrir un cadre de vie agréable et sûr, tout en intégrant des éléments modernes et durables. Les espaces publics seront également réaménagés pour offrir un cadre de vie agréable et sûr.

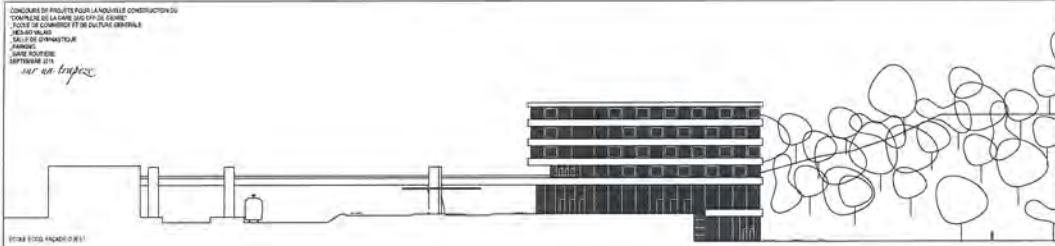
CONCLUSION
 Ce projet de réaménagement de la zone d'habitat collectif de la rue de la République à Paris, vise à transformer un ensemble de bâtiments existants en un quartier moderne et durable. L'objectif principal est de créer un cadre de vie agréable et sûr, tout en préservant le patrimoine architectural de la zone.



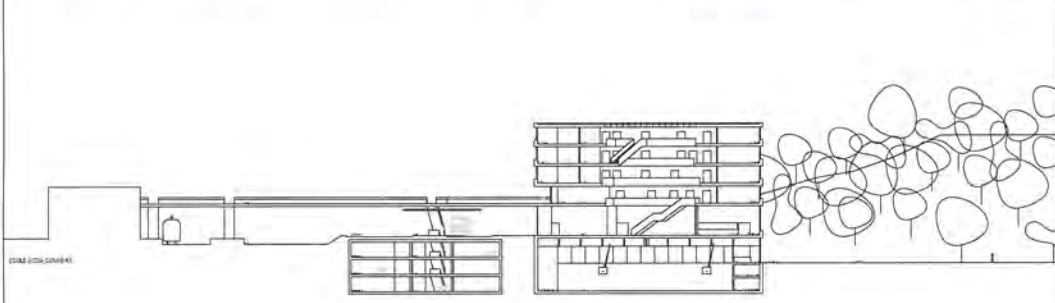
BOULE EGOC-REZ AMERINDIA,ACES SALES SPORT
PAYSAGE BOULE EGOC 1



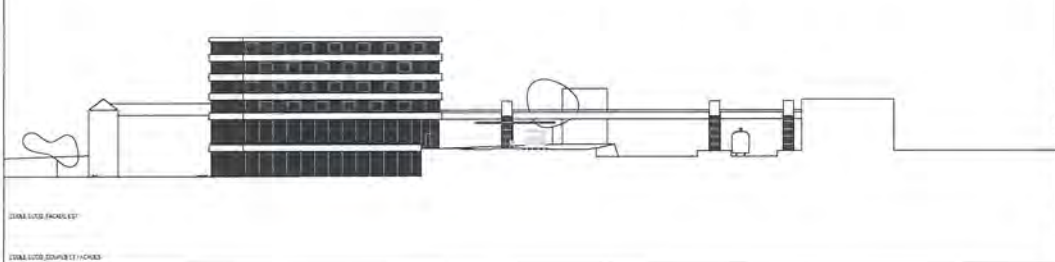
CONCOURS DE PROJETE POUR LA NOUVELLE CONSTRUCTION DU
CENTRE DE LA LANGUE JOJO OFFICIELLE
FACULTE DE COMMERCES ET DE GESTION UNIVERSITE
DE LA COTE D'IVOIRE
VILLE DE YAMOUSSOUKRO
COTE D'IVOIRE
DATE D'OUVERTURE
SEPTEMBRE 2014
sur un croquis



Elevé 1 (Côté Nord-Ouest)

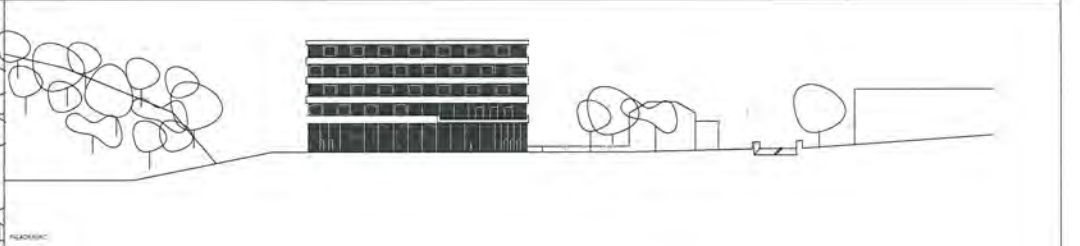


Elevé 2 (Côté Sud-Ouest)

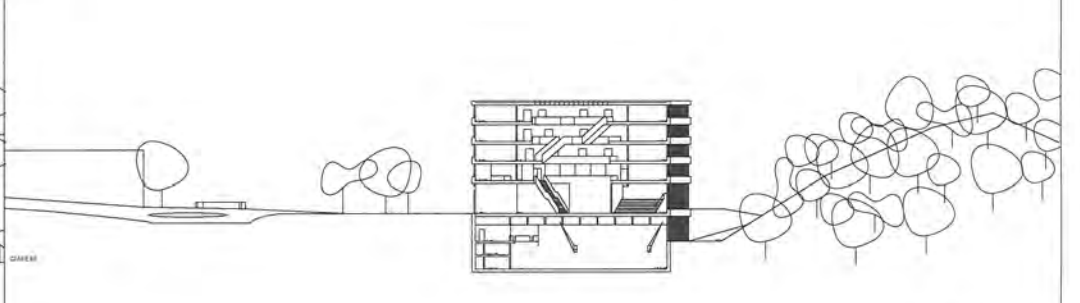


Elevé 3 (Côté Nord-Est)

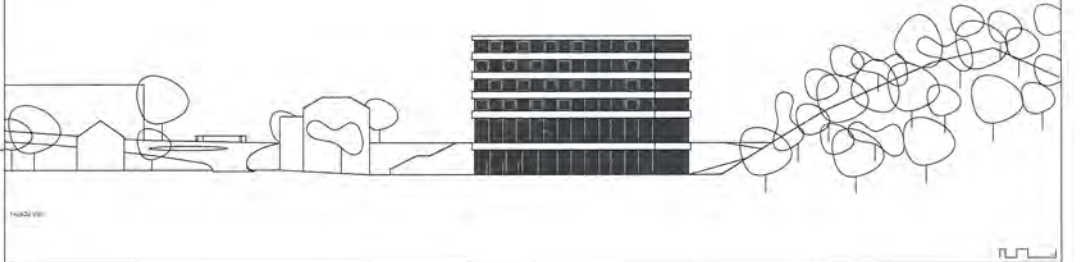
Elevé 4 (Côté Sud-Est) / FONDUS



FONDUS



CROQUIS



FONDUS



Projet n° 10 "Rosemary"

2ème prix

Fr. 40'000.--

Auteurs :

Aeby Perneger + Associés SA, Carouge



Les auteurs du projet "Rosemary" proposent une claire répartition du programme du concours.

La gare routière et le parking longent les voies CFF au Nord du périmètre alors que l'école de commerce et l'HES-SO Valais, organisées dans un seul volume, occupent le Sud du site en s'adossant au Petit Bois. La salle de gymnastique double se place entre la base de l'école et les anciens abattoirs en dégagant sur sa toiture un préau pour les institutions qui l'entourent. Une place articule les relations entre les multiples utilisateurs du périmètre tout en séparant clairement le trafic motorisé de celui des piétons.

Ce principe d'implantation répond avec finesse à la grande complexité programmatique du concours et à la morphologie tourmentée du site. Les relations spatiales que le projet produit entre les différents corps bâtis nouveaux et anciens, l'échelle de ces mêmes volumes et l'intégration de la difficile topographie font de "Rosemary" un projet qui répond pleinement aux attentes du jury. Les anciens abattoirs sont bien intégrés dans l'agréable constellation des espaces extérieurs qui entourent les différents bâtiments collectifs. L'emplacement des accès au parking collectif et à la gare routière sont par contre le point faible du projet, en effet leur important rapprochement au centre associatif de l'Aslec paraît compromettre le bon fonctionnement de celui-ci.

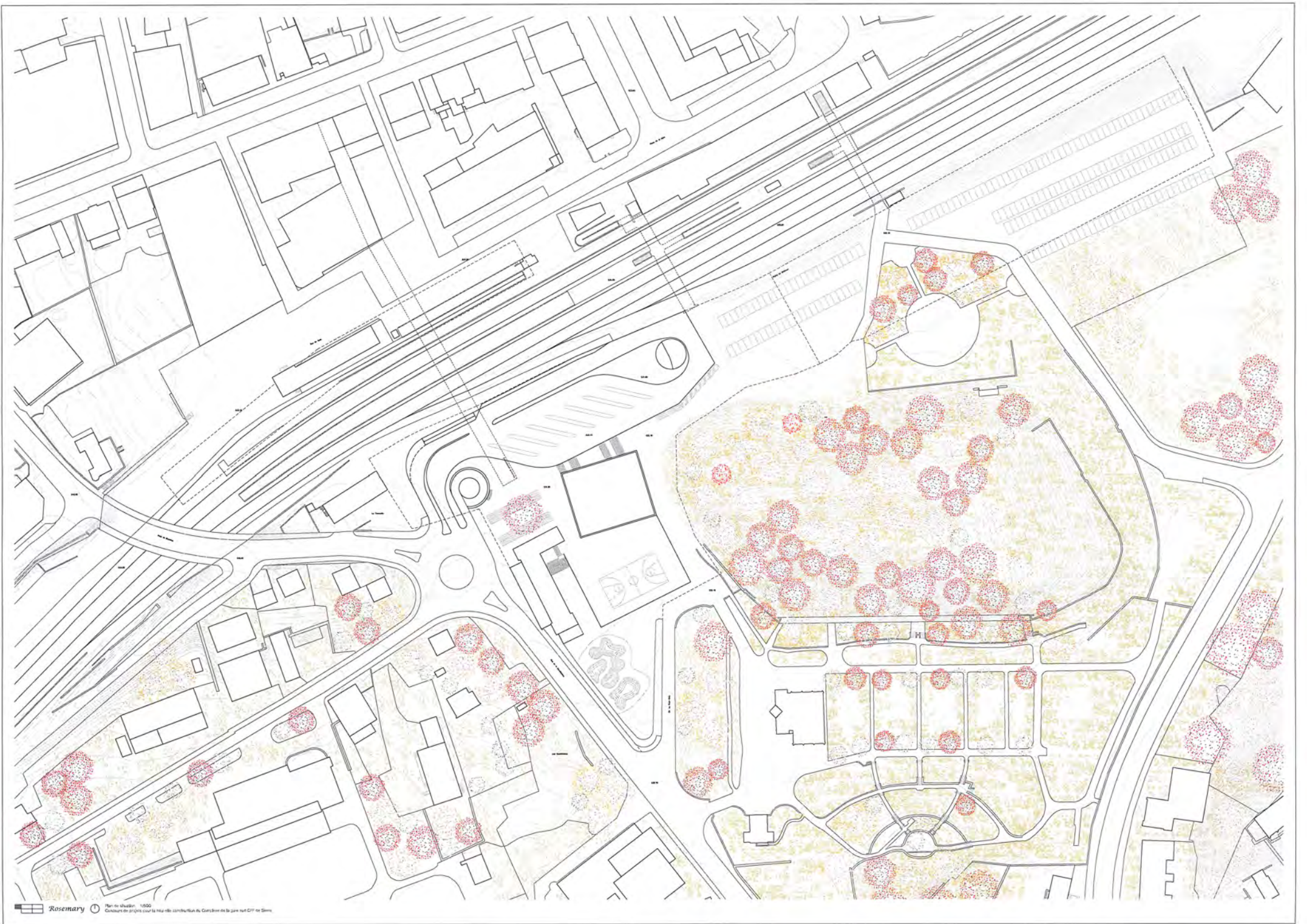
L'organisation interne du parking collectif est performante et économique, il en va de même pour la gare routière. Le raccord entre le passage sous voies de la gare CFF et la nouvelle gare routière est de qualité et permet aux utilisateurs un déplacement aisé profitant d'un point de vue sur la plaine Bellevue. La passerelle aérienne de liaison avec le centre ville raccorde de façon pertinente les différentes fonctions présentes sur le site.

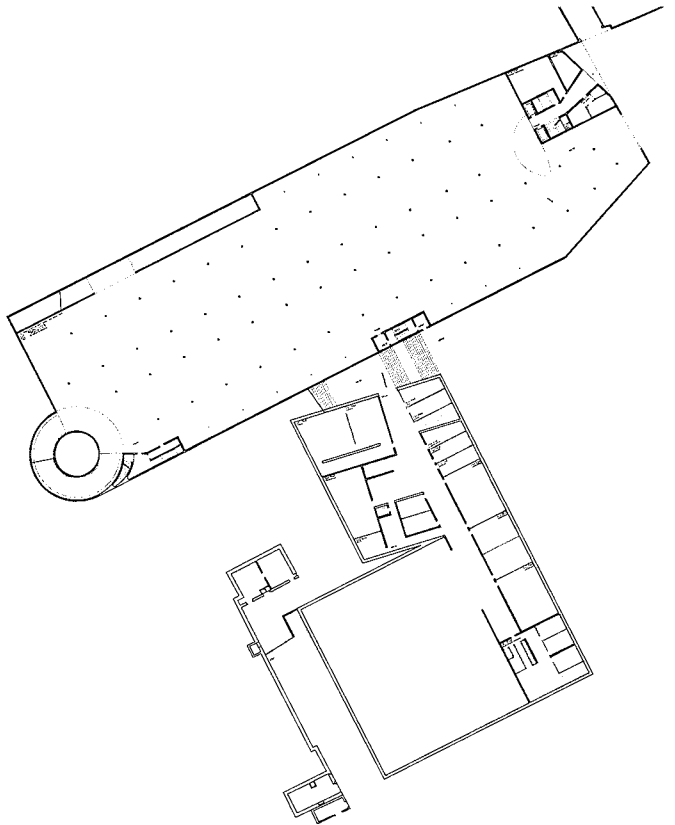
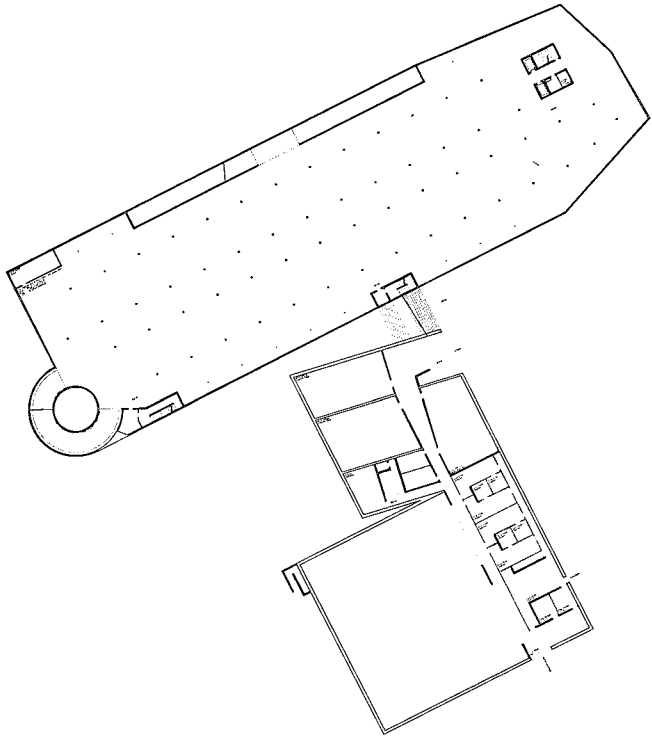
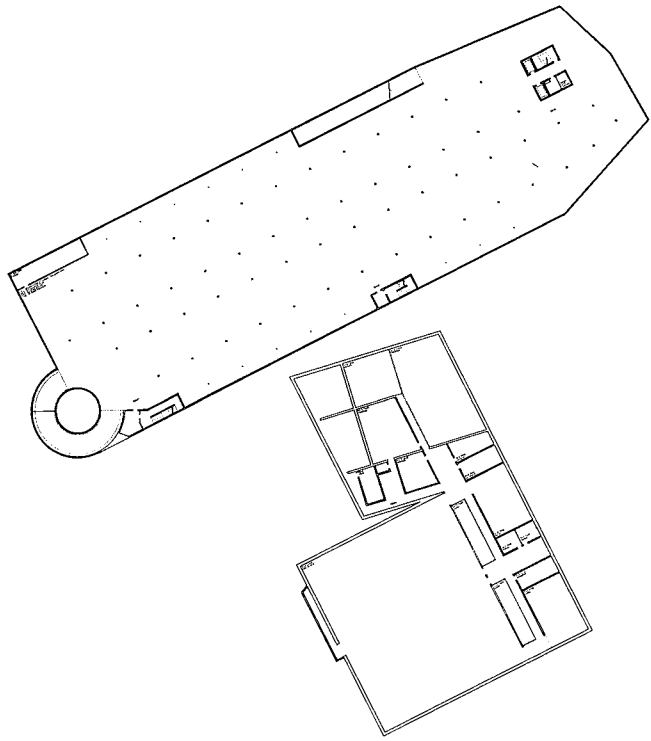
Le nouveau bâtiment scolaire, regroupant l'école de commerce et de culture générale ainsi que la HES-SO Valais, permet un bon fonctionnement des trois institutions. La disposition en plan des classes et l'important dégagement des zones communes est très apprécié ainsi que leur ouverture sur le paysage environnant. Le développement des fonctions scolaires sur cinq étages est par contre à la limite d'un bon usage. L'emplacement décentré de l'administration est aussi moins apprécié par le service cantonal des écoles. L'accès indépendant proposé pour la salle de gymnastique et les petits auditoriums est bien placé et permet le fonctionnement indépendant de ceux-ci. La disposition des différents espaces annexés aux salles de sport est correcte, le jury regrette par contre le manque de lumière naturelle dans les auditoriums.

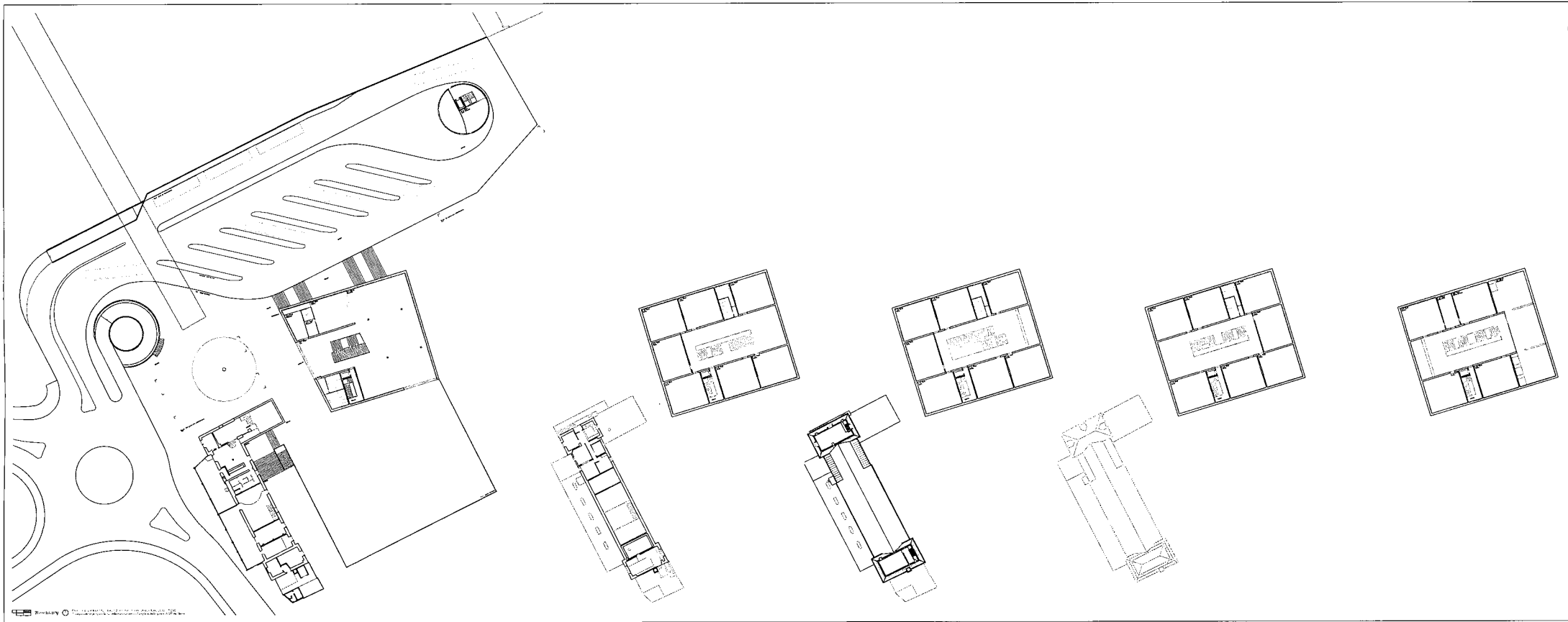
L'expression architecturale du projet est calme et retenue, elle laisse présager un bon potentiel de développement constructif et formel du complexe bâti. Dans le même sens s'inscrivent les spécificités statiques de l'école qui demandent encore une phase de travail supplémentaire pour pouvoir répondre aux contraintes sismiques très élevées présentes dans le Valais.

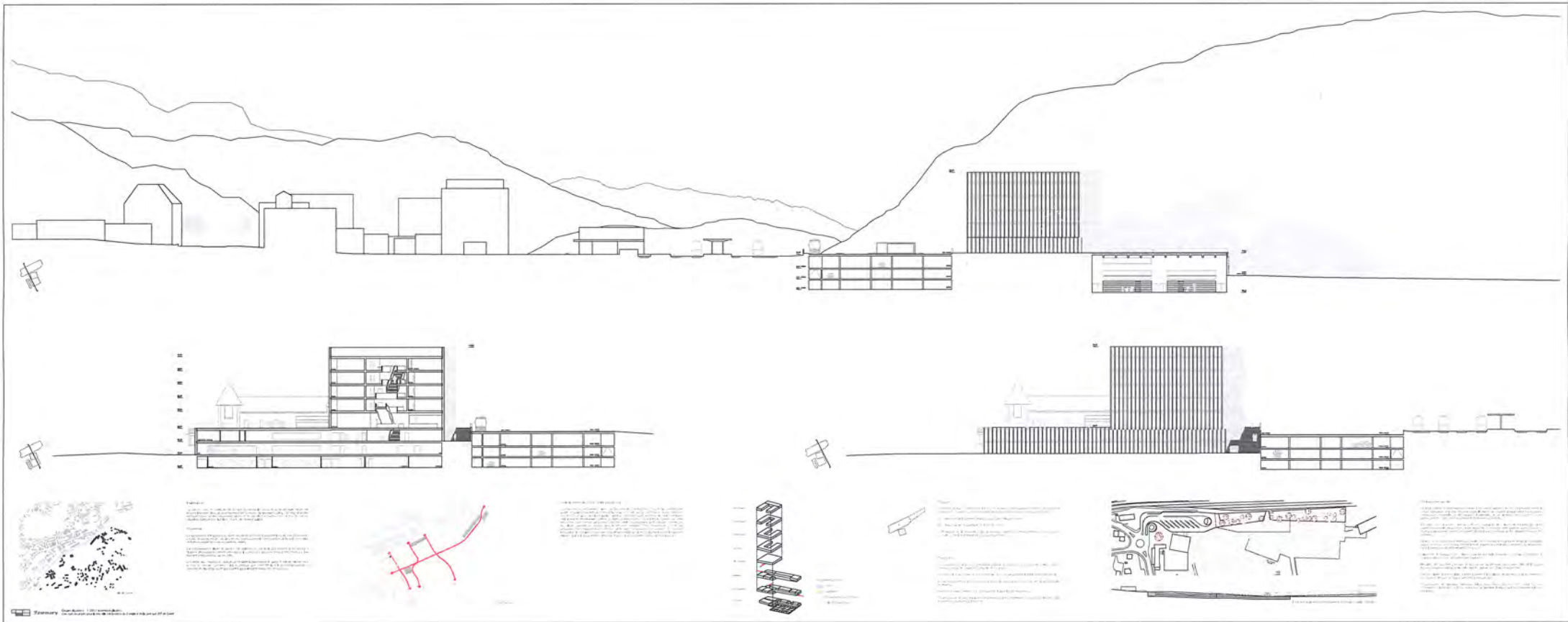
Le projet répond bien aux aspects économiques et énergétiques demandés par le concours. Le petit cubage SIA et le bon rapport entre enveloppes et volumes font de

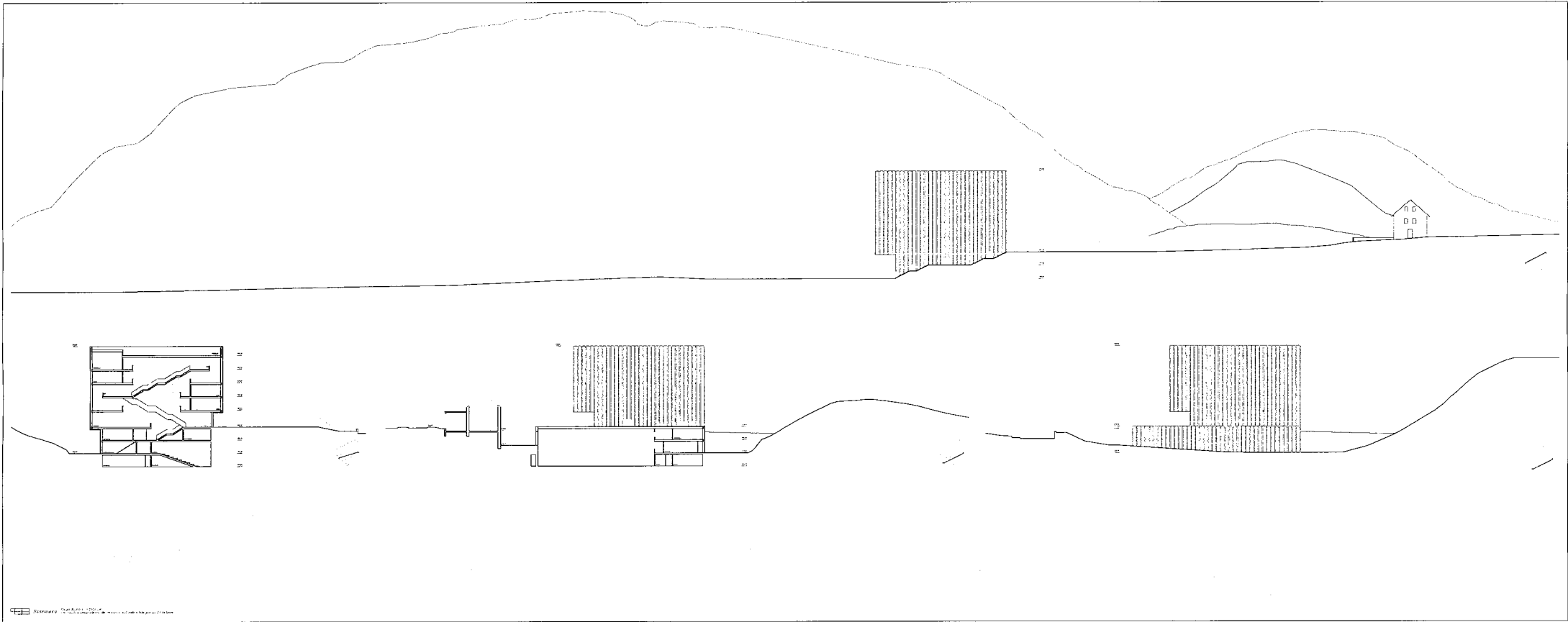
"Rosemary" un projet cohérent qui permet de répondre positivement aux attentes du jury. Les exigences du standard MINERGIE et en général les enjeux du développement durable pourraient être réalisés selon les demandes des maîtres d'ouvrage public responsables du futur complexe bâti.













Projet n° 17 "XY2"

3ème prix

Fr. 28'000.--

Auteurs :

Berrel Berrel Kräutler AG, Zurich/Bâle

Collaborateurs :

Maurice Berrel, Raphael Kräutler, Jaime Rodriguez, Annina Baumgartner

Paysagiste :

ASP Landschaftsarchitekten AG, Florian Seibold, Zurich

Ingénieur civil :

Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Urs Marti, Zurich

Circulation :

Metron AG, Simon Vogt, Brugg

Le projet propose une implantation très compacte le long des voies CFF. L'école est située près du pont, la gare routière est signalée par un bâtiment près du passage sous les voies, assurant le flux des voyageurs entre les deux gares et desservant les différents niveaux. Le parking se trouve sur trois niveaux enterrés sous l'école et la gare routière. Les salles de gymnastique sont également enterrées, le dénivelé du terrain permettant de les éclairer naturellement au Sud.

Le bâtiment de l'école dispose sans discontinuité les salles autour d'un espace de distribution à largeur constante. Au centre, un vide laissant « passer » l'escalier clos à travers toute la longueur du bâtiment. Trois entrées sont proposées aux élèves et professeurs, l'une en contrebas, du côté du

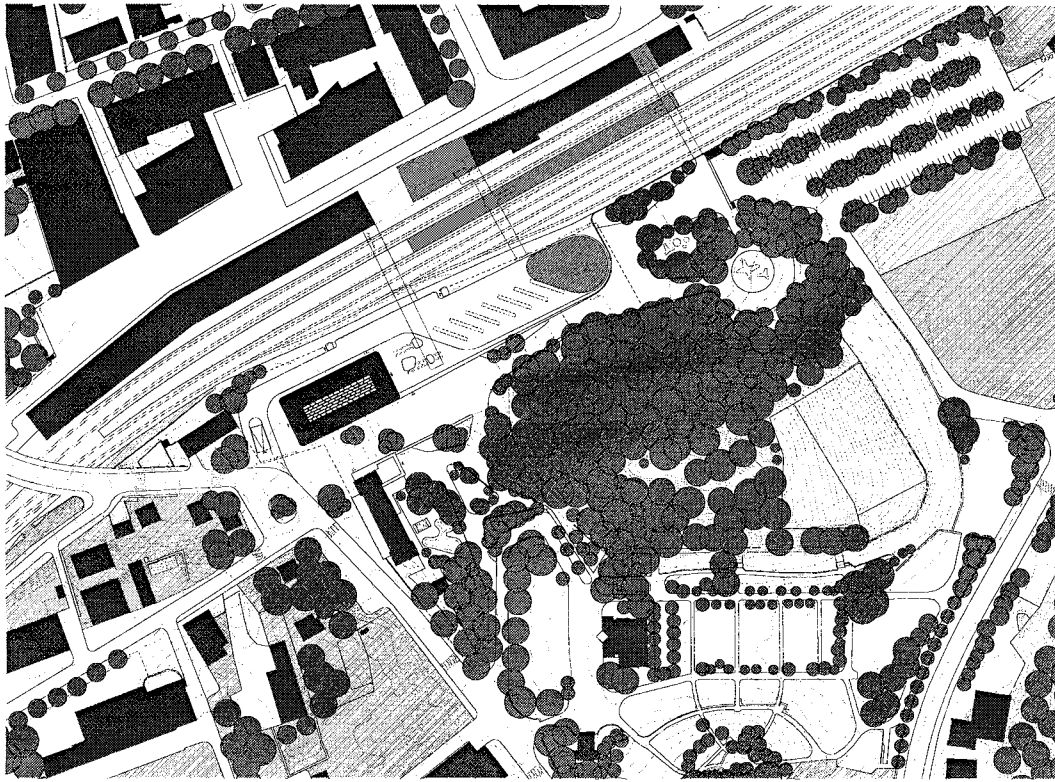
Petit Bois, les deux autres en rapport avec la gare d'un côté et avec la route de l'autre.

Le projet est séduisant, bien dessiné. Le jury a également apprécié la proposition d'un élément construit pour affirmer la gare routière et permettre aux voyageurs de s'orienter avec aisance. La tentative intéressante de différencier les niveaux entre les piétons et les véhicules est relevée.

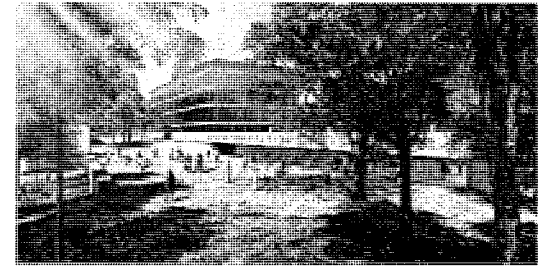
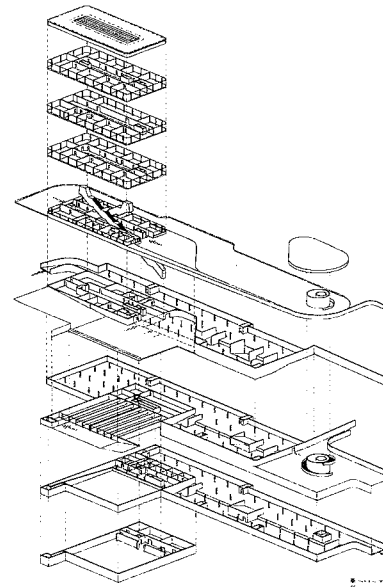
Le fonctionnement de la gare routière est bon. Les modifications nécessaires au fonctionnement des accès routiers (gare et parking) sont jugées trop importantes et hasardeuses en s'appropriant un jardin hors périmètre.

Les espaces de distribution et de déambulation de l'école sont nettement sous dimensionnés. Une mise à jour de ces surfaces de circulations intérieures aurait comme conséquence d'augmenter significativement le volume bâti et donc de perdre ainsi le côté économique de la proposition.

Le projet a été apprécié pour son implantation générale et la précision des volumes proposés. Ces qualités n'ont toutefois plus trouvé les qualités intérieures suffisantes et nécessaires pour l'école de commerce.



104/10-11



104/10-12

Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis. Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis.

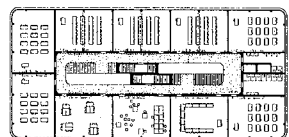
Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis. Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis.

Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis. Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis.

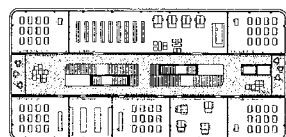
Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis. Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis.

Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis. Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis.

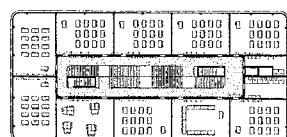
Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis. Le projet de recherche pour le développement de l'Université Polytechnique de Montréal est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la qualité de la vie des étudiants et des professeurs. Le projet est divisé en plusieurs phases, dont la première est la conception de l'architecture. Cette phase est essentielle pour définir les besoins et les objectifs du projet, ainsi que pour élaborer un plan d'action clair et précis.



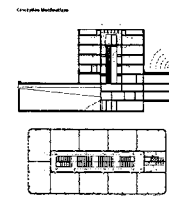
1° piano



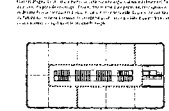
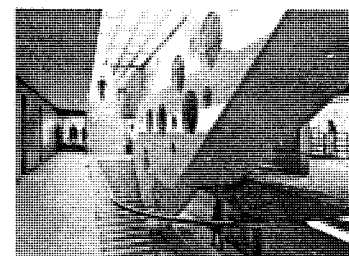
2° piano



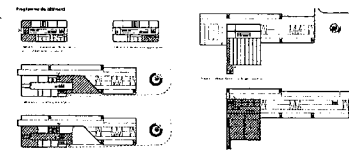
3° piano



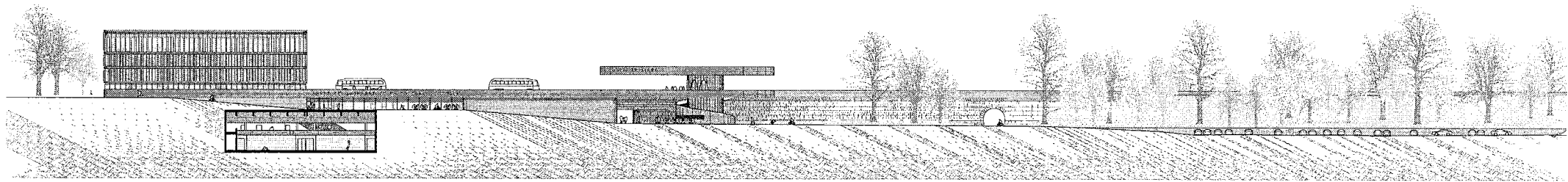
Sezione in pianta



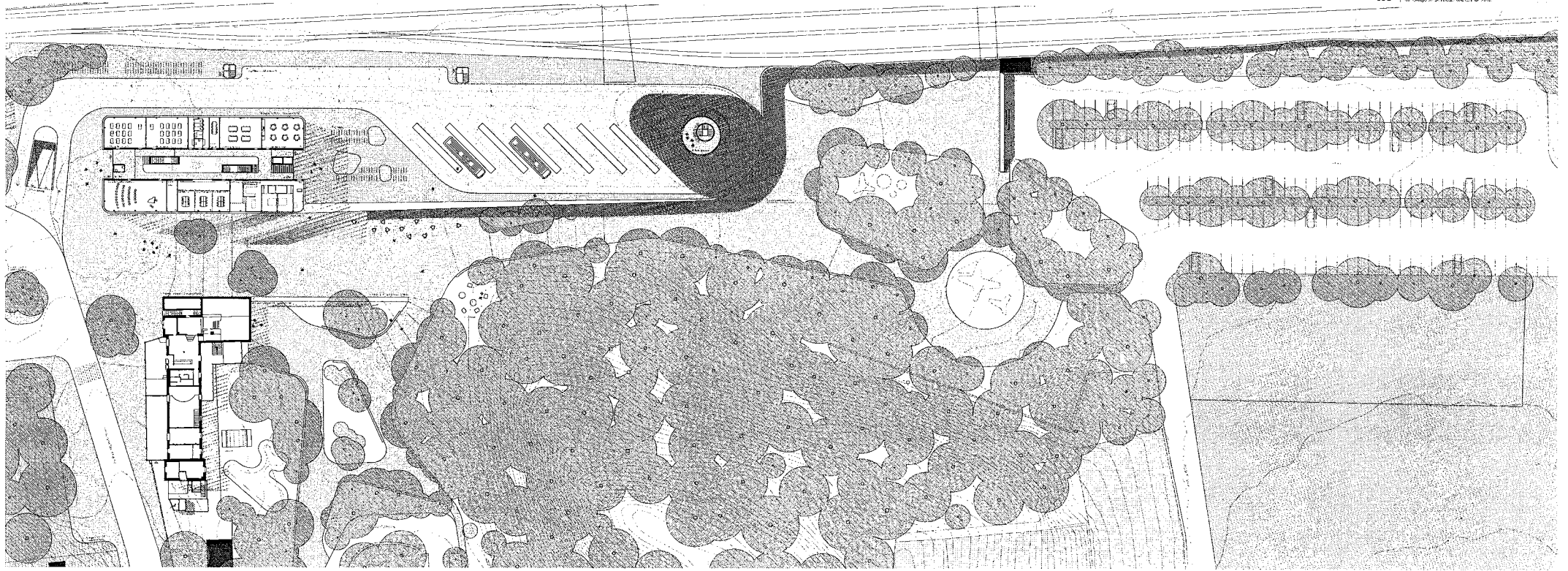
Sezione in pianta

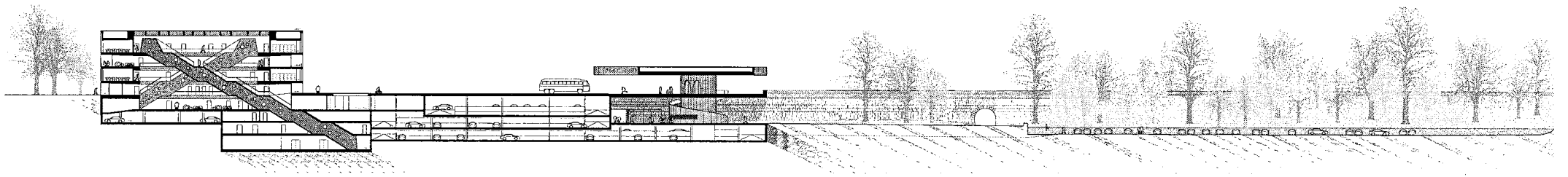
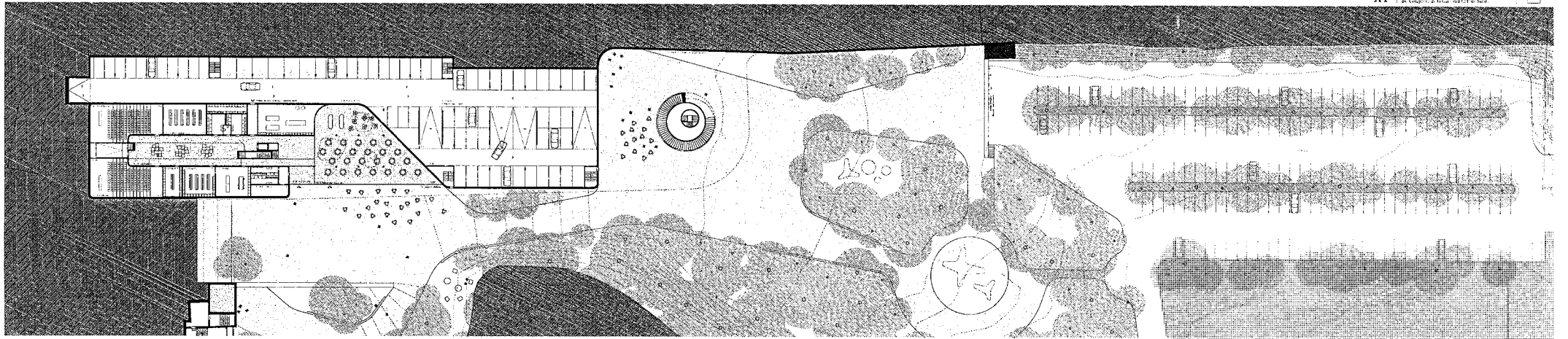


Sezione in pianta



Sezione in pianta





Projet n° 13 "La Petite Arvine"

4ème prix

Fr. 20'000.--

Auteurs :

Graeme Mann et Patricia Capua Mann, Lausanne

Collaborateurs :

Cyril Lemray
Lise Navallon
Gabriela Bratu
Alvaro Navas
Adrian Mann
Vincent Morel



Le concurrent propose une implantation de la gare routière et du parking au Nord du site en rapport avec les voies CFF, ainsi qu'un volume bas occupant presque toute la surface à disposition entre la colline du Petit Bois et les anciens abattoirs, pour le bâtiment scolaire.

Le jury apprécie la clarté du concept d'implantation et cette proposition de volume bas qui offre un rapport intéressant avec la colline. Toutefois, l'occupation "maximale" du sol donne un volume peu convaincant qui semble plus subi que choisi, principalement dans ses rapports de distance avec le bâtiment des anciens abattoirs ainsi que le pied de la colline. Le jury imagine que cette typologie en tapis serait renforcée si elle cherchait plus de rapport avec le sol.

Le parking est organisé sur 2 niveaux enterrés sous la gare routière. Le parking existant le long de la voie ferrée est conservé et pourra par la suite être couvert selon le principe imaginé par la Ville. La sortie du passage sous voies est judicieusement disposée sur un palier intermédiaire.

La position de la route d'accès à la gare routière, si proche du bâtiment de l'Aslec, est problématique d'un point de vue urbanistique et sécuritaire.

La zone d'attente des passagers disposée linéairement sous le bâtiment scolaire, avec une vue sur l'arrivée des cars est appréciée.

Par contre, les deux places de stationnement des bus, perpendiculaires aux zones d'arrêt, nuisent à la clarté de la proposition.

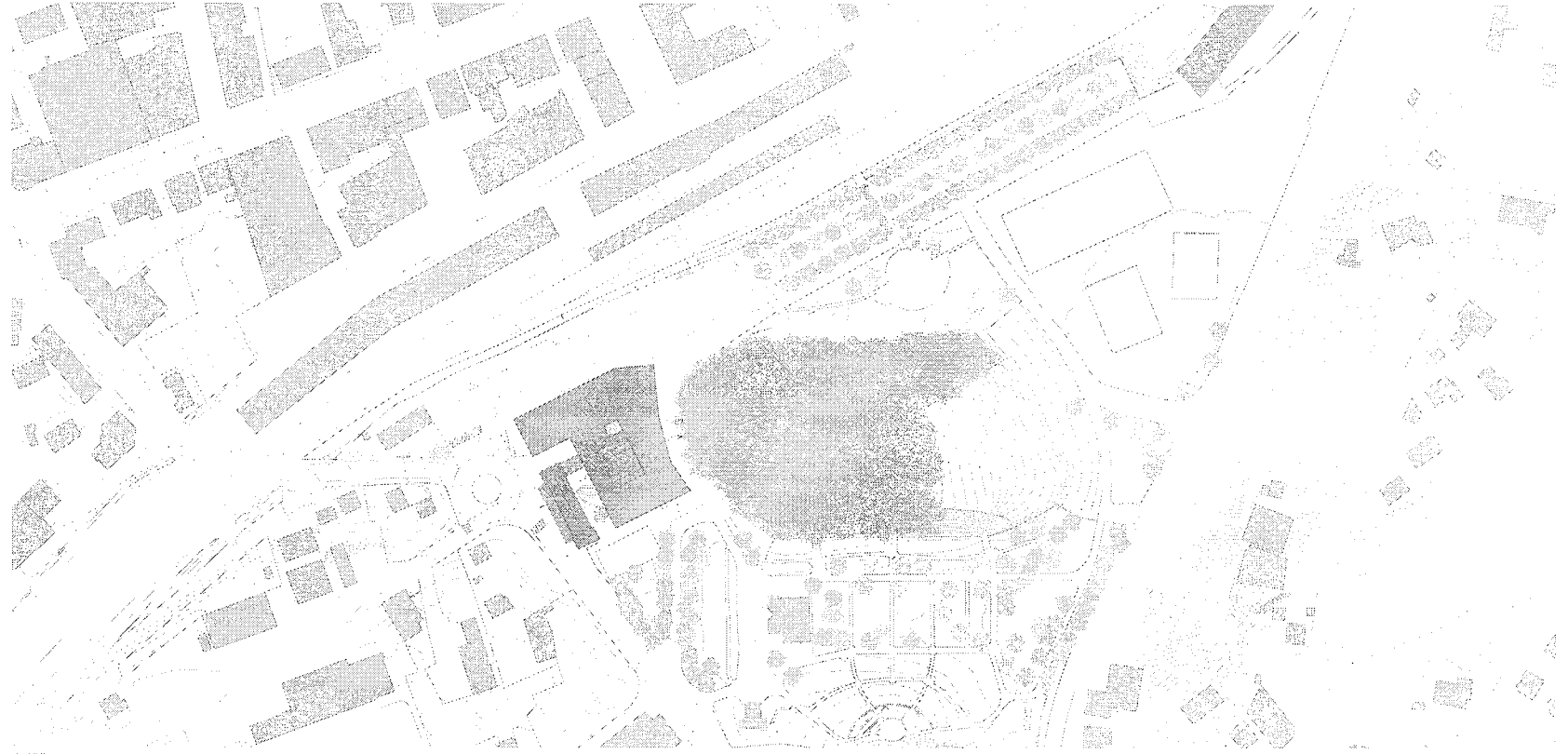
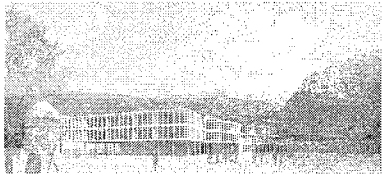
Le jury regrette le manque d'informations concernant la future passerelle à l'Ouest du site.

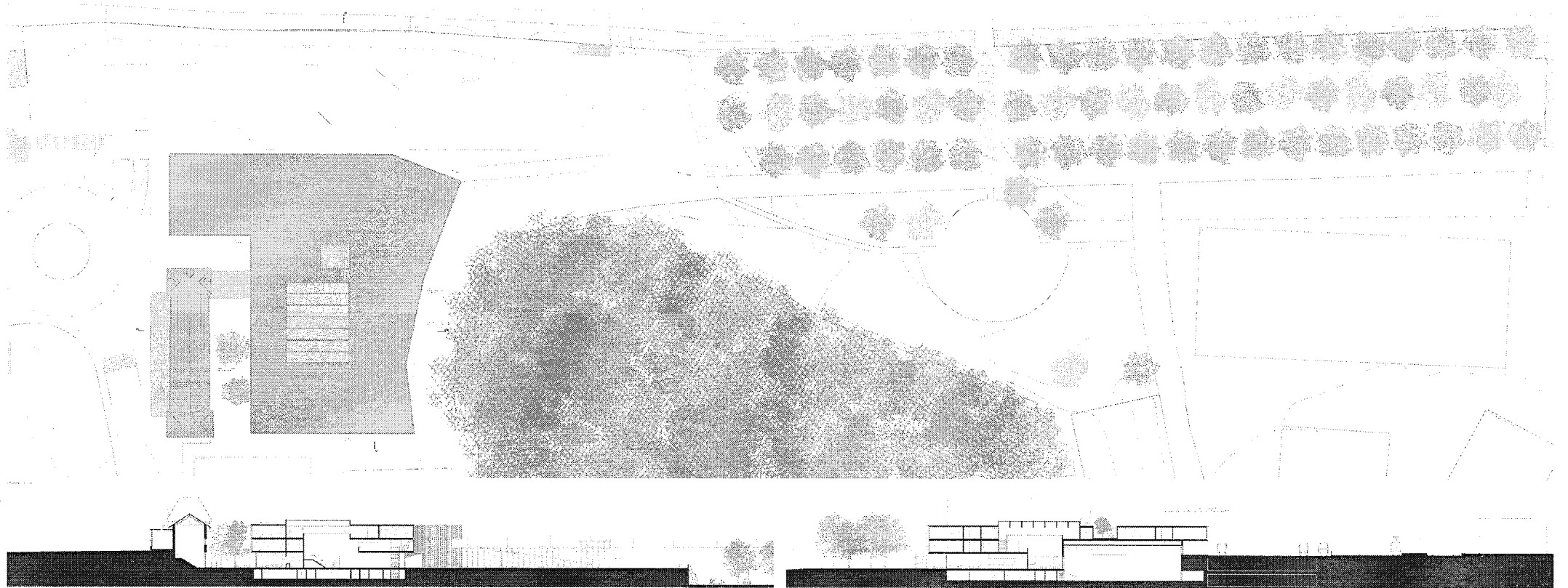
La forme complexe du bâtiment scolaire définie par le contexte entraîne une organisation interne compliquée des espaces de distributions et des circulations verticales. La disposition des salles de sport au centre du bâtiment accentue encore cette complexité.

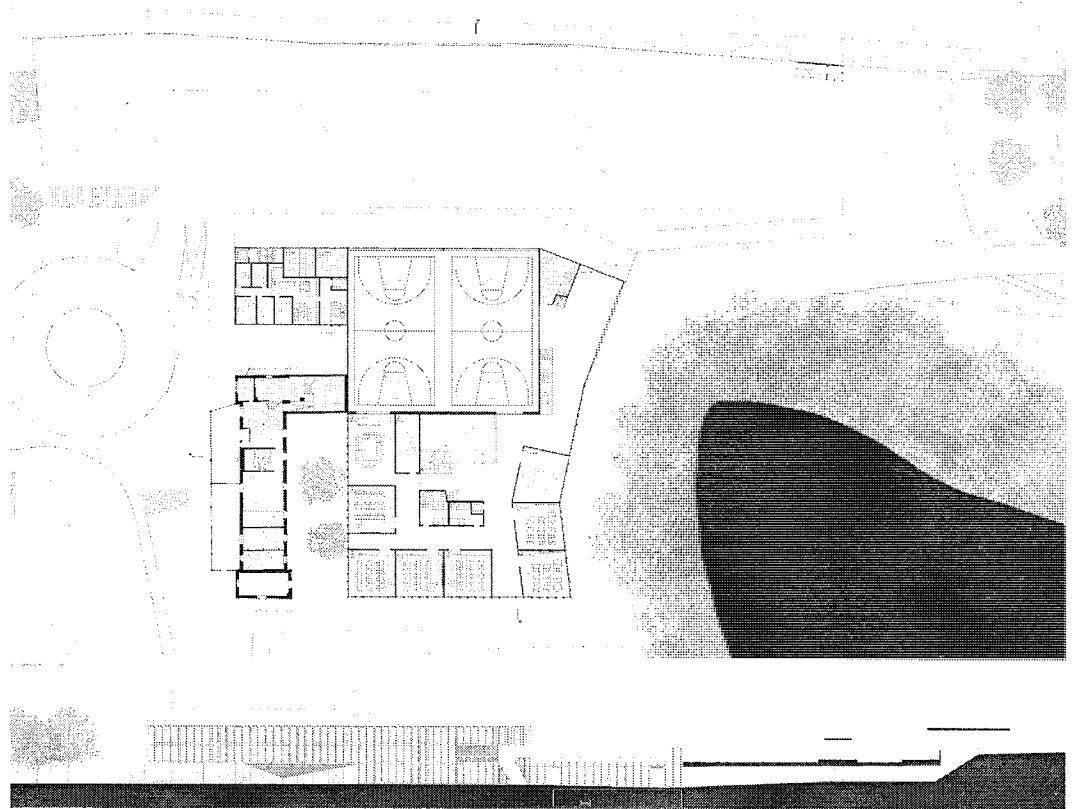
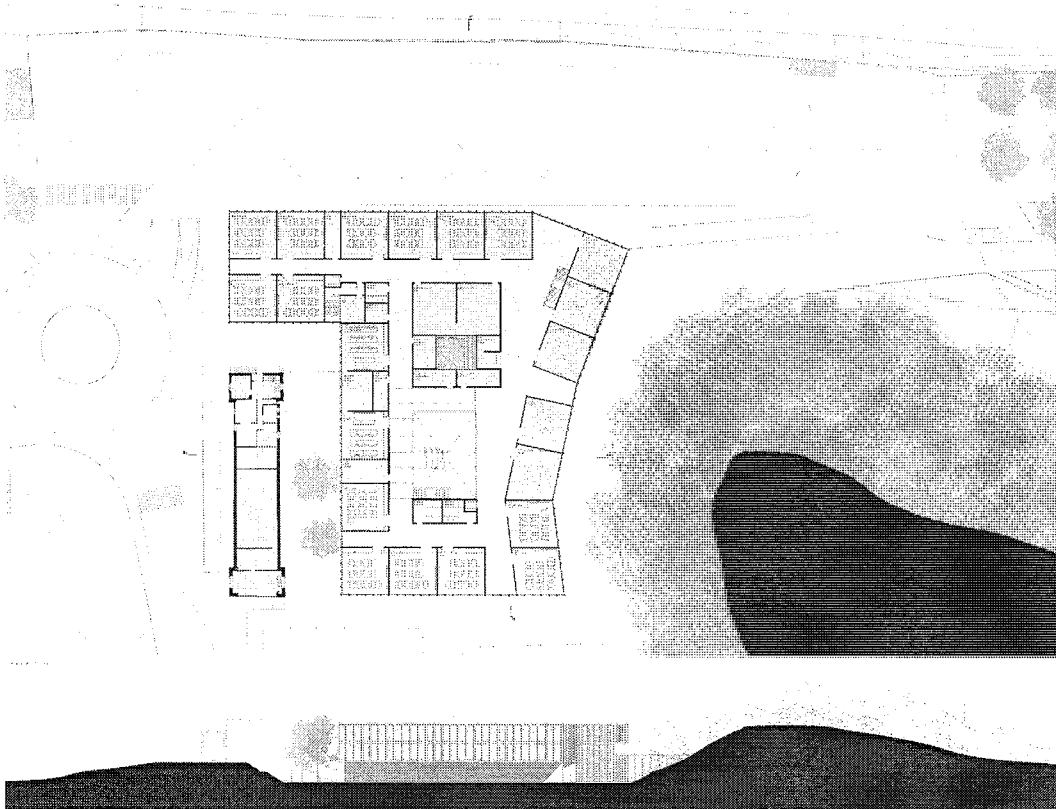
La position de l'entrée principale semble répondre davantage au hall central de distribution plutôt qu'aux chemins d'accès au bâtiment.

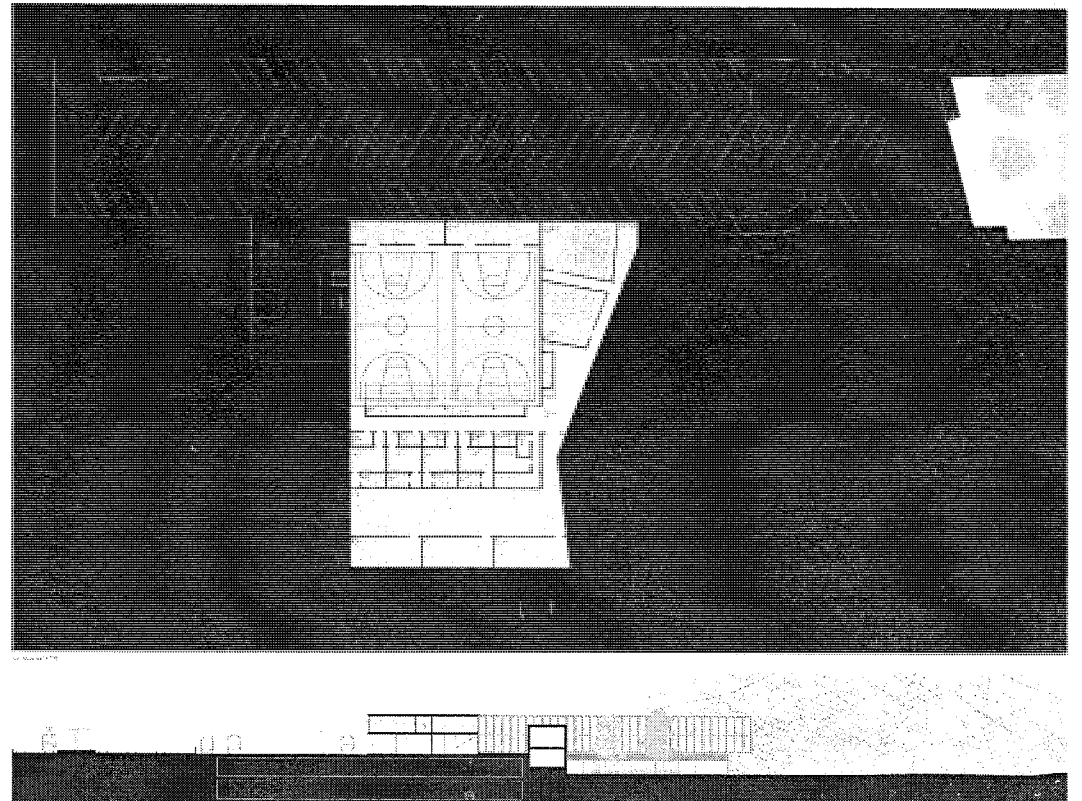
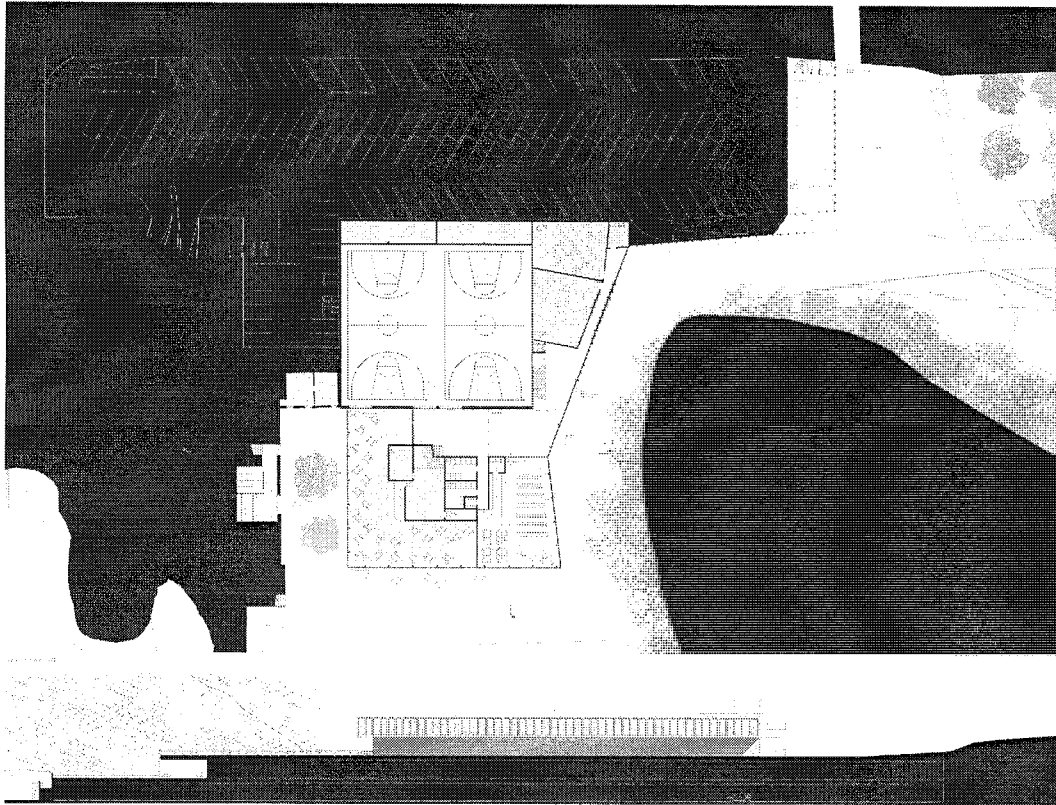
La superposition de classes et de salles de sport telle que proposée pose de gros problèmes structurels, notamment du point de vue de la résistance parasismique.

Ce projet a un volume total inférieur à la moyenne, toutefois ses surfaces de toiture et de radier importantes lui confèrent un rapport de forme défavorable économiquement.











Projet n° 3 "En haut dessus, en bas dessous"

5ème prix

Fr. 12'000.--

Auteur :

Jean-Daniel Paschoud, Pully

Collaborateurs :

Christophe Grivel
Frédéric Burkhard
Wailok Chan
Patrick Leitao

Associés à l'étude :

Ingénieur civil : Bruno Giacomini
Ingénieur circulation : Pierre Favre

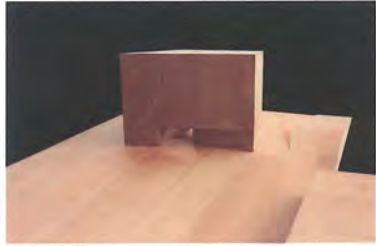
Le projet propose un volume imposant pour l'école situé comme une tête à l'emplacement du passage sous les voies CFF. Dans son prolongement, ou dans son dos, se trouvent la gare routière et le parking aux étages inférieurs.

Les salles de gymnastique sont implantées à côté des anciens abattoirs. Le projet qui semble au premier abord simple, a de la peine à convaincre en étudiant plus précisément les plans, une école sur cinq niveaux n'étant pas envisageable.

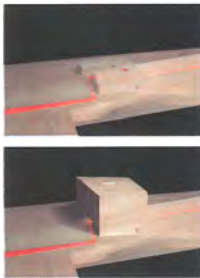
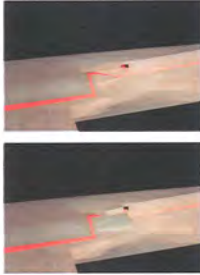
La qualité de l'espace entre la gare routière et la salle de gymnastique n'est pas convaincante. La question de savoir si ce volume important lie ou divise l'espace Sud de la gare de Sierre a été discutée, ainsi que les qualités qui en résultent; au final, ce choix n'a pas convaincu. Le thème de l'école qui articule l'ensemble du site a été jugé trop compliqué et réducteur pour l'avenir du développement du

site, la gare routière étant difficilement repérable pour les voyageurs en train.

Le jury relève finalement une certaine qualité du rendu et de la réflexion proposée.



vue depuis le nord de l'avenue de la gare



vue depuis le sud de l'avenue de la gare

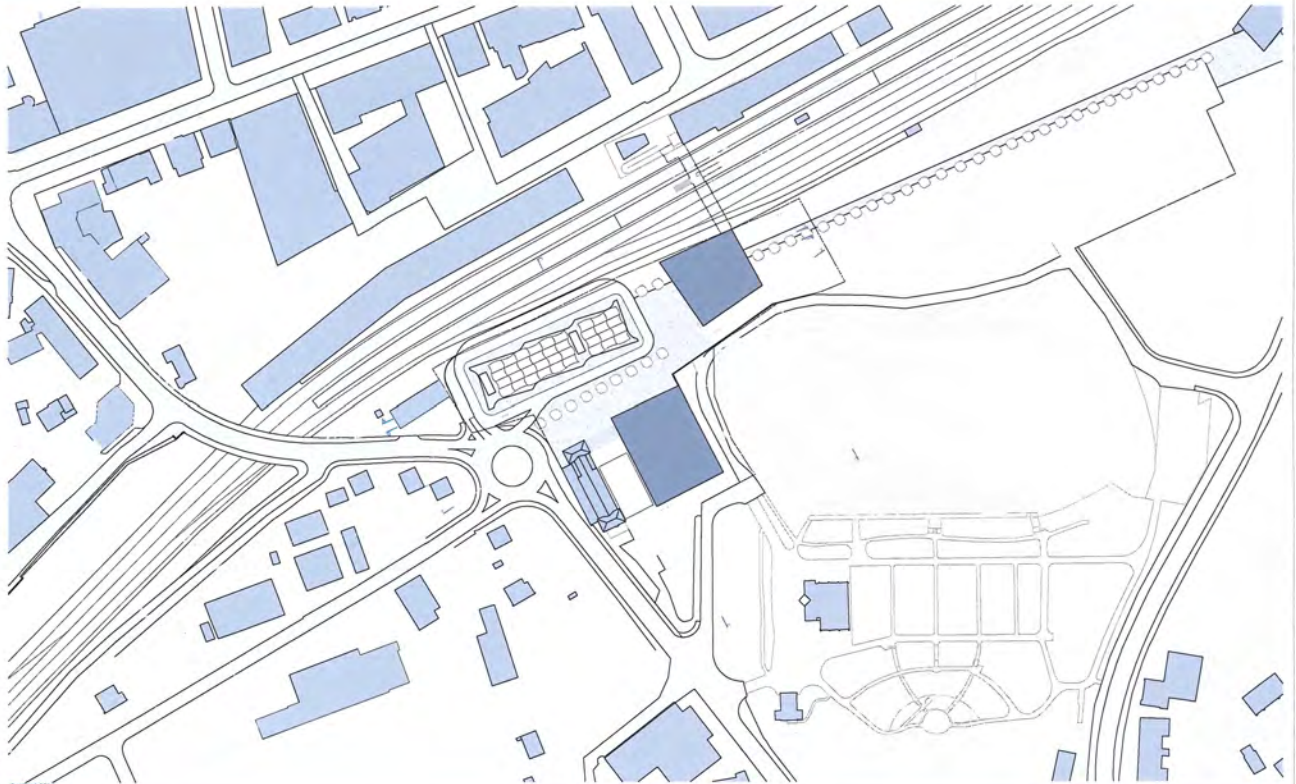


vue depuis le sud de l'avenue de la gare

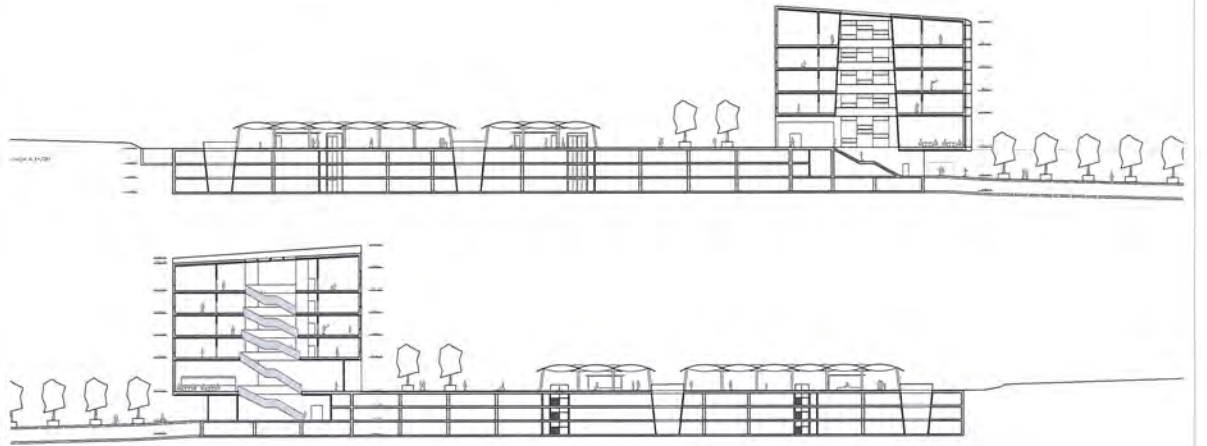
Le projet de gare sud de Stierre est un projet de gare multimodale qui sera construit sur un terrain de 10 hectares. Le projet est divisé en deux phases. La première phase consiste en la construction d'une gare pour les trains régionaux et locaux. La deuxième phase consiste en la construction d'une gare pour les trains à grande vitesse. Le projet est financé par le canton de Stierre et la commune de Stierre. Le projet est soumis à un concours d'architecture. Le projet est évalué sur la base de critères tels que la qualité architecturale, la faisabilité technique et économique, et l'intégration dans le paysage. Le projet est soutenu par la population de Stierre. Le projet est un exemple de développement durable et de mobilité durable.

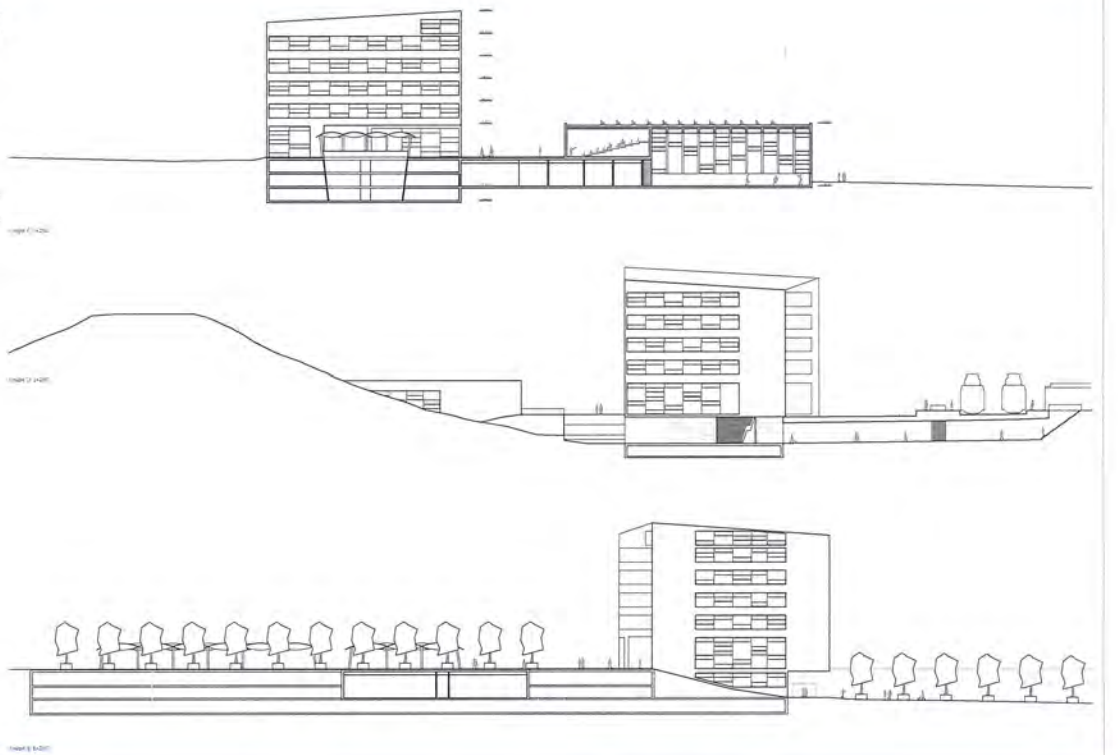
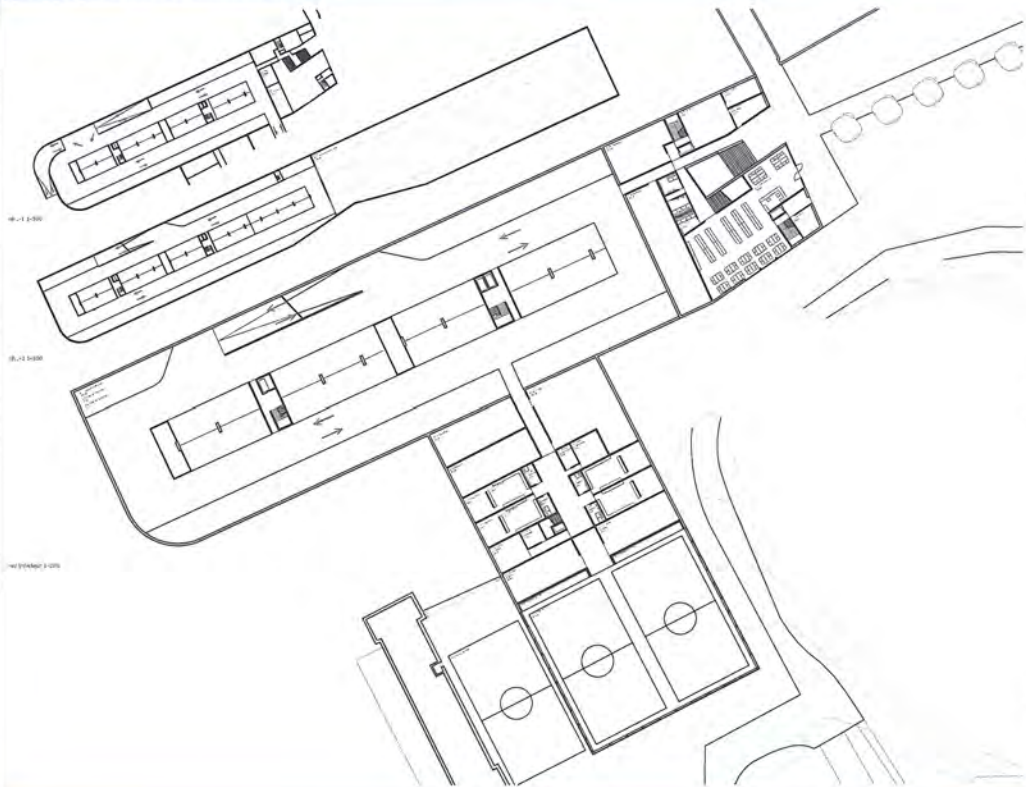


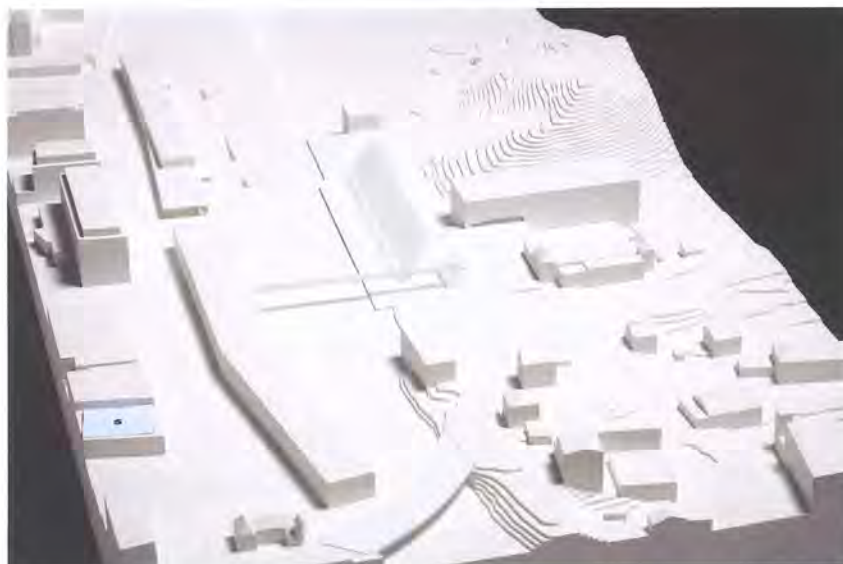
section de l'unité de transit



plan de situation







Projet n° 5 "Stop and go"

6ème prix

Fr. 10'000.--

Auteurs :

Dreipunkt AG, Brig

Collaborateurs :

Diego Clausen

Michèle Brunner

Kathrin Zenhäusern

Alfred Lehner

Julia Zenklusen

Flavio Lauber

Le projet propose la gare routière construite sur 3 niveaux de parking partiellement enterrés, au Nord en bordure des voies CFF. L'école de commerce et de culture générale est disposée dans un bâtiment en barre, perpendiculairement aux voies. Il entretient un rapport particulier avec la colline du Petit Bois d'une part et du bâtiment des anciens abattoirs d'autre part. Les salles de sport enterrées offrent leur toiture comme place de détente utilisable conjointement par l'école et par les utilisateurs des anciens abattoirs.

Le jury apprécie la disposition très claire du programme qui permet notamment une construction en étapes.

Si la position de la gare routière est appréciée, les dispositifs de liaisons piétonnes entre la gare CFF et celle-ci pourraient être plus convaincants. En effet, il est regrettable que le passage sous voies se termine contre le mur du parking, la liaison verticale desservant la gare routière est trop modeste, enfin, le cheminement au niveau de la plaine Bellevue longe une façade de parking sur près de 70 mètres.

L'arrivée de la future passerelle à l'Ouest de la gare semble correspondre à la position de la circulation verticale du parking, mais n'est malheureusement pas signalée sur le plan de situation.

Le bâtiment de l'école s'organise sur 6 niveaux dont 3 partiellement enterrés. Il est habilement organisé par rapport au terrain naturel et aménagé.

L'orientation des salles Est-Ouest évitant des classes donnant directement sur la gare routière et les voies CFF, ainsi que des classes plein Sud sujettes aux surchauffes est appréciée.

La disposition systématique des classes de part et d'autre d'un couloir central offre une grande efficacité, mais au détriment d'un couloir sans grande qualité et certainement sous-dimensionné, notamment à l'emplacement de l'escalier principal.

Il est regrettable que les locaux administratifs soient totalement déconnectés de la zone des salles de classe.

La proposition des salles de sport enterrées mais disposant d'éclairage naturel grâce à des vitrages au Sud et des lanterneaux au Nord est fonctionnelle.

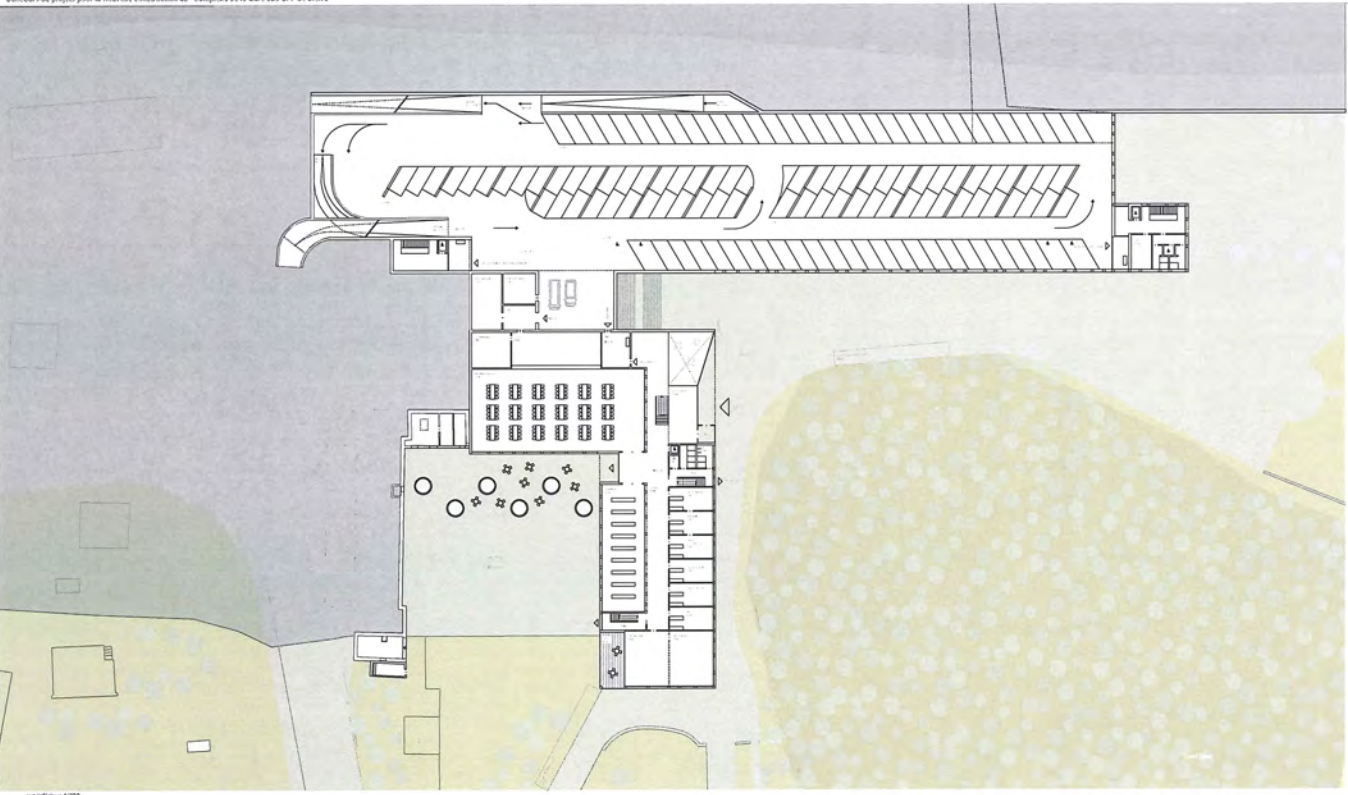
La volumétrie et la position de l'école et des salles de sport mettent en valeur le bâtiment des anciens abattoirs. La place résultante au centre du complexe est appréciée, mais cette proposition souffre du fait que cet espace ouvert n'est pas en relation avec un niveau utilisable du bâtiment existant. De plus, cette proximité induit un sous-murage très important du bâtiment des anciens abattoirs pour la construction des salles de sport.

Le volume du projet est légèrement supérieur au volume moyen. Cependant, on peut constater qu'il est conçu dans un souci de rationalité et d'économie. On peut estimer que son coût se situe dans la moyenne des projets.

stop and go

Concours de projets pour la nouvelle construction du "Complexe de la Gare sud CFF de Sierre"

1 2 3 4 5 6



1:25 mètre 1/200

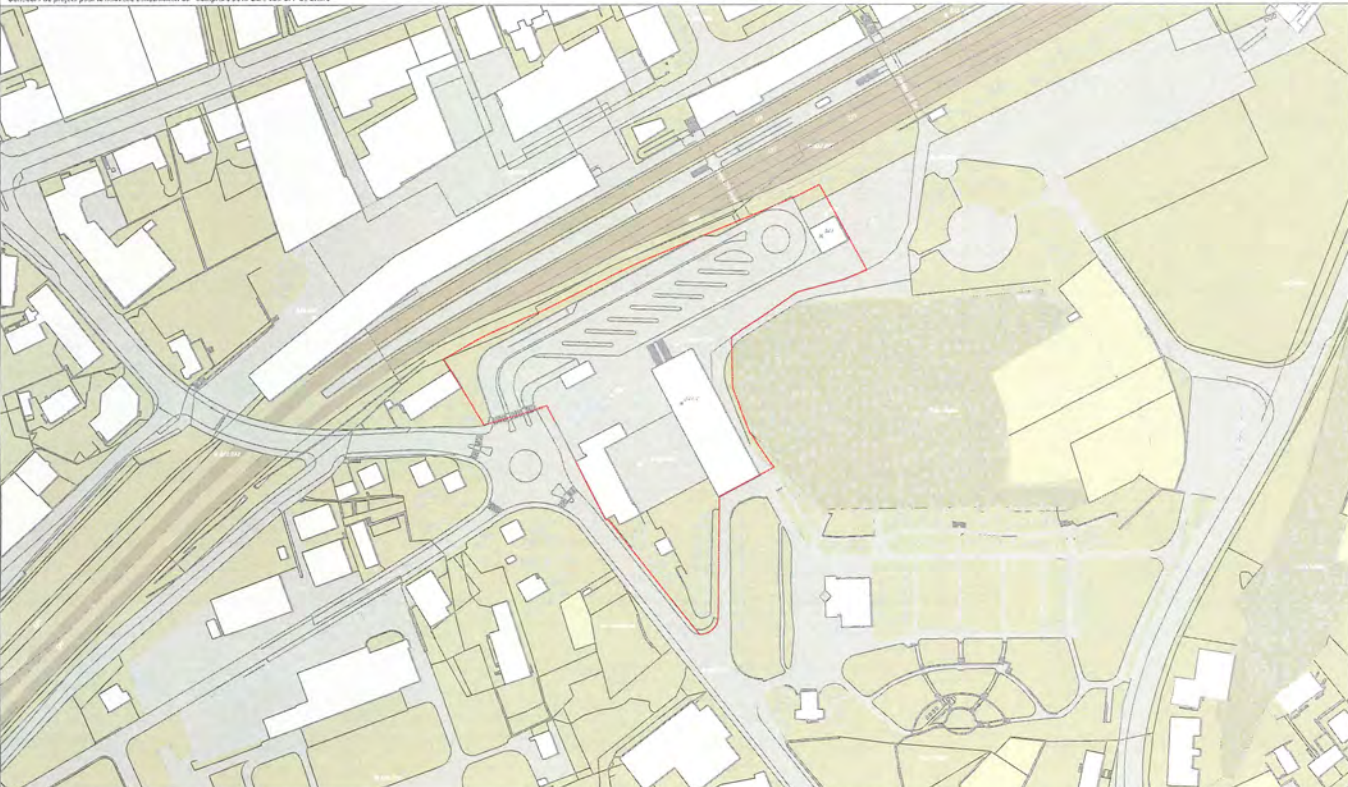


site

concept

stop and go

Concours de projets pour la nouvelle construction du "Complexe de la Gare sud CFF de Sierre"



échelle 1:500

1 2 3 4 5 6



espace extérieur



façade / structure flexible

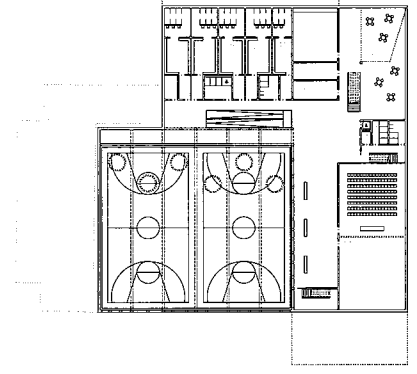
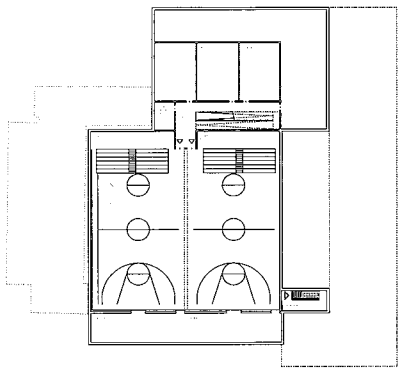
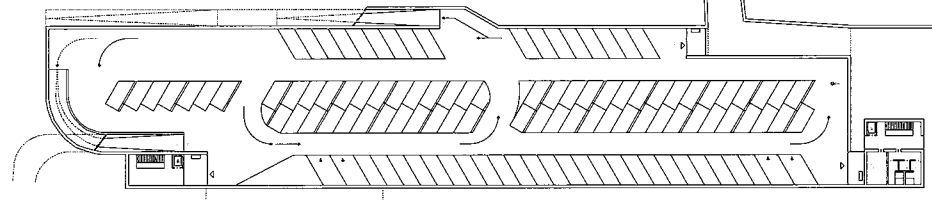
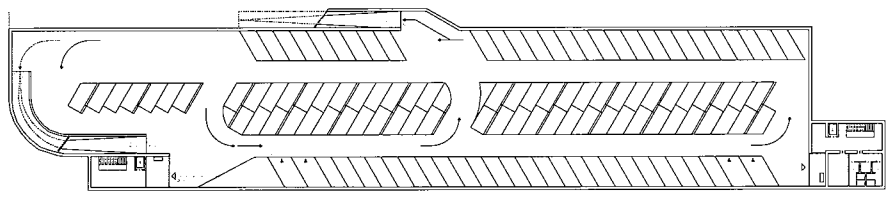


réalisation en étapes

concept

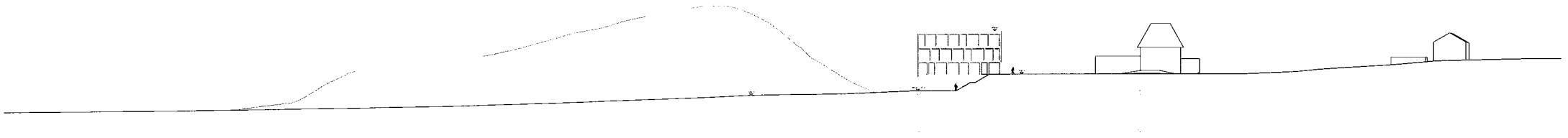
Plans pour la mise en construction de "Complexe de la Gare sud CFF de Berne"

1 2 3 4 5 6

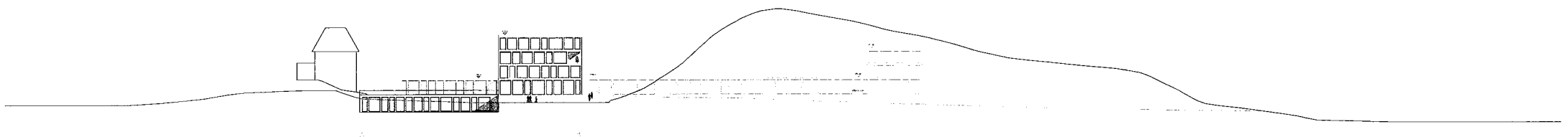


sous 50'2" 1/200

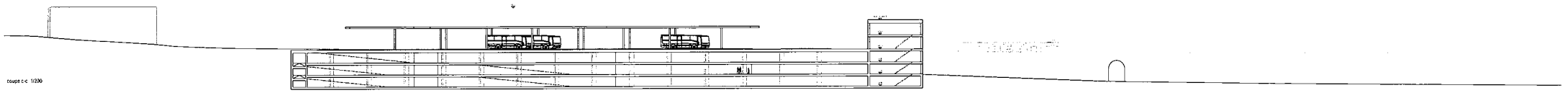
sous 50'1" 1/200



façade nord 1/200



façade sud 1/200



coupe e-c 1/200

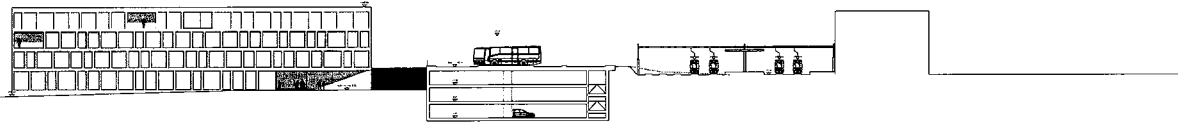


fig. 04 e-s1 1/200

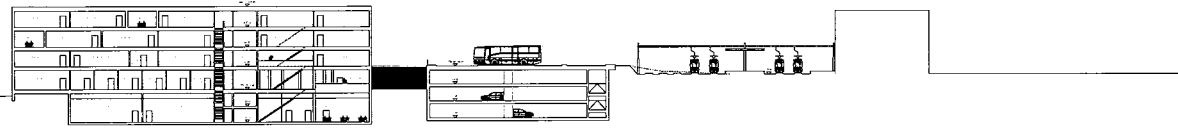


fig. 04 e-s2 1/200

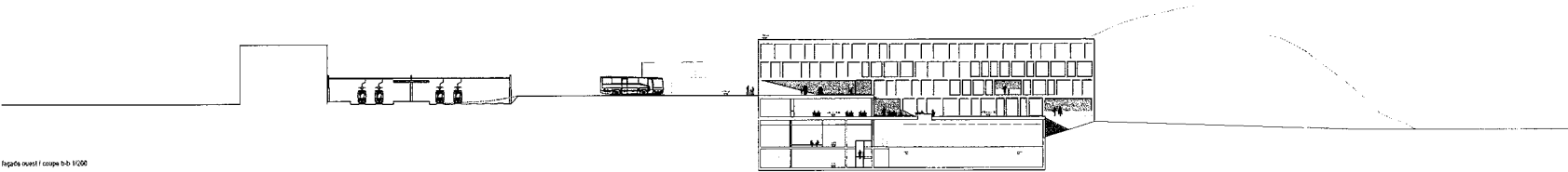
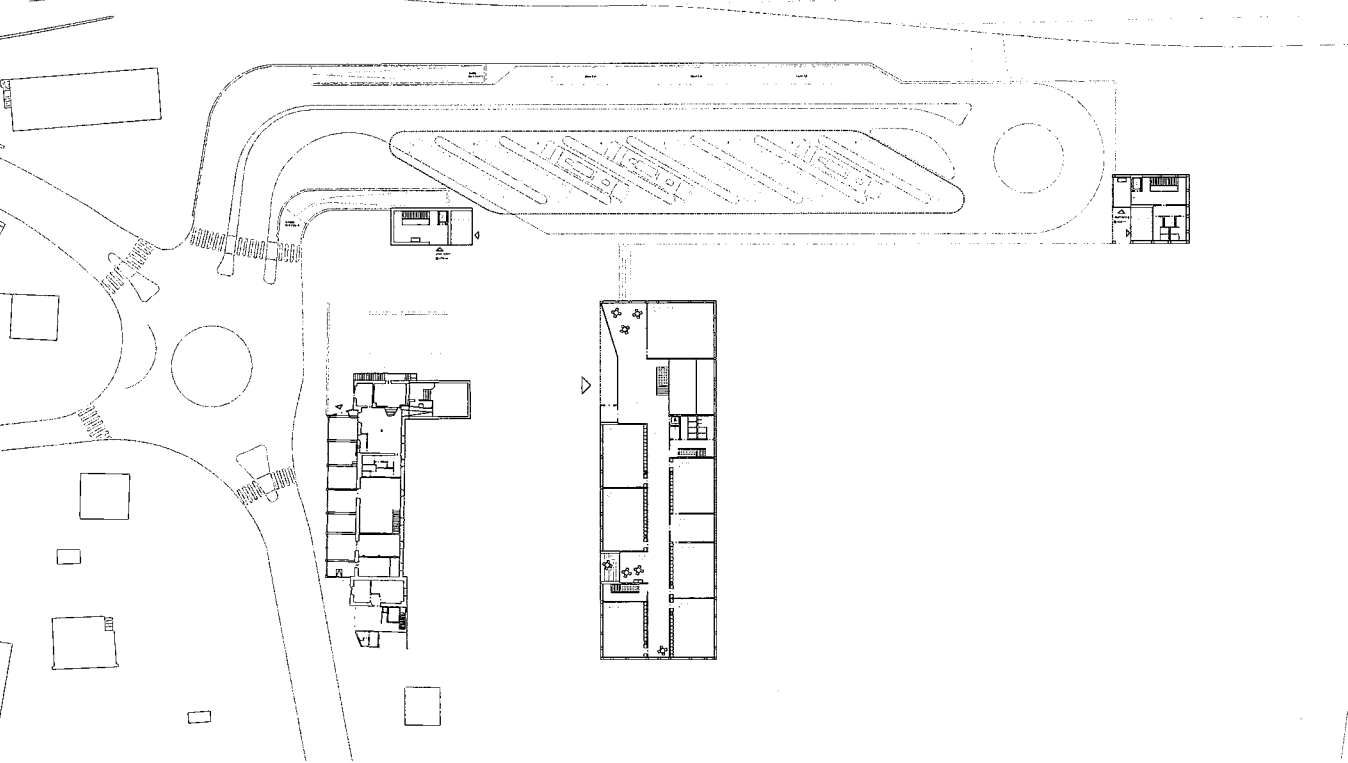
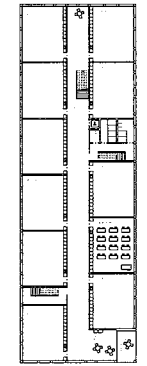


fig. 04 e-s3 coupe b-b 1/200

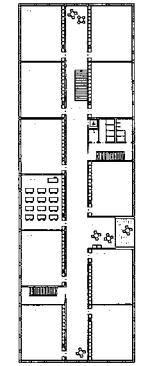


rez supérieur 1/200

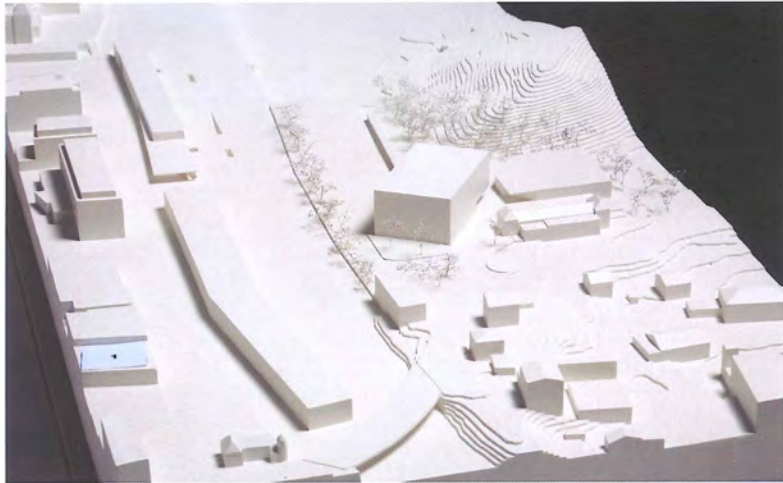
1er étage 1/200



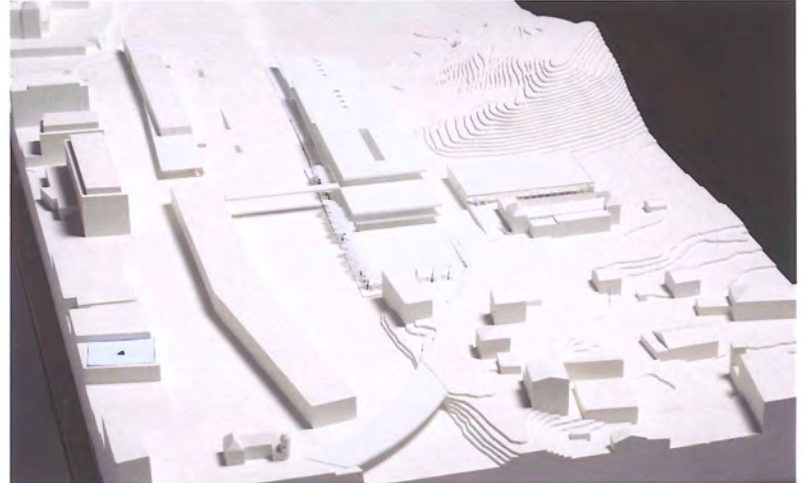
1er étage 1/200



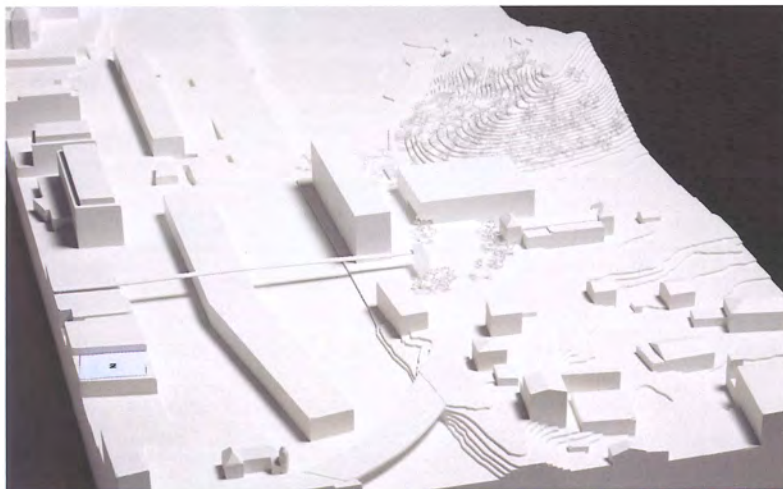
2ème étage 1/200



Projet No 1 "Plaques"
Kawamura-Ganjavian, Lausanne



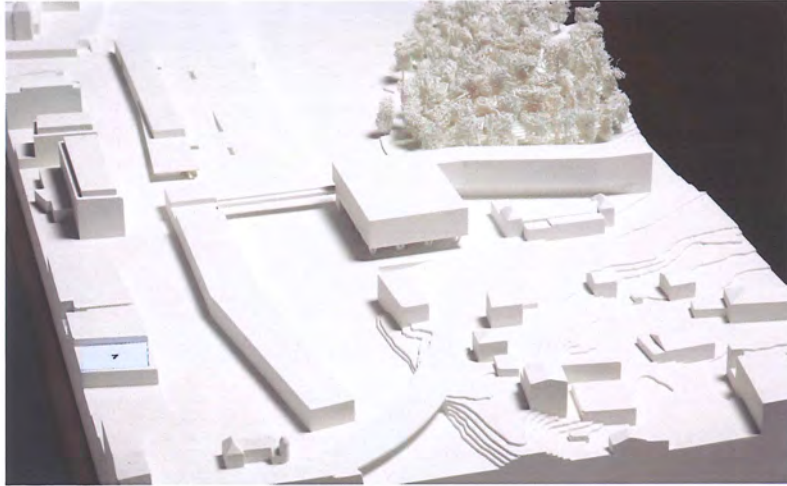
Projet No 4 "Horizons"
J.Pierre Pranlas-Descours, Paris



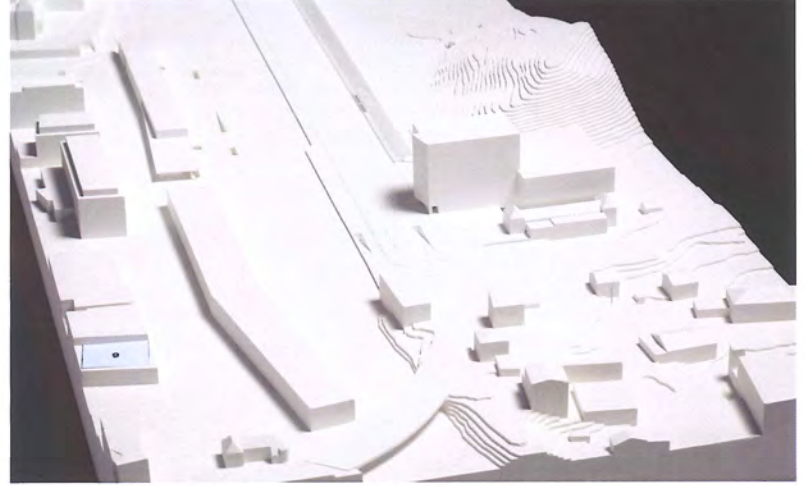
Projet No 2 "Sans Crier Gare"
Lemanarc SA, Lausanne



Projet No 6 "L'Envol"
C/C/L, Casiraghi Colombo Leuzinger architetti Sagl, Lugano



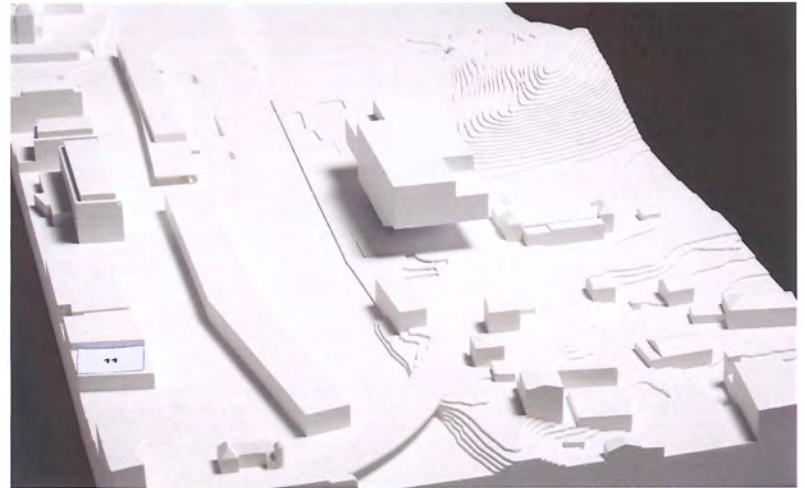
Projet No 7 "Piano Nobile"
Actescollectifs architectes SA, Sierre



Projet No 9 "Jurikeki"
Canevascini & Corecco, Lugano



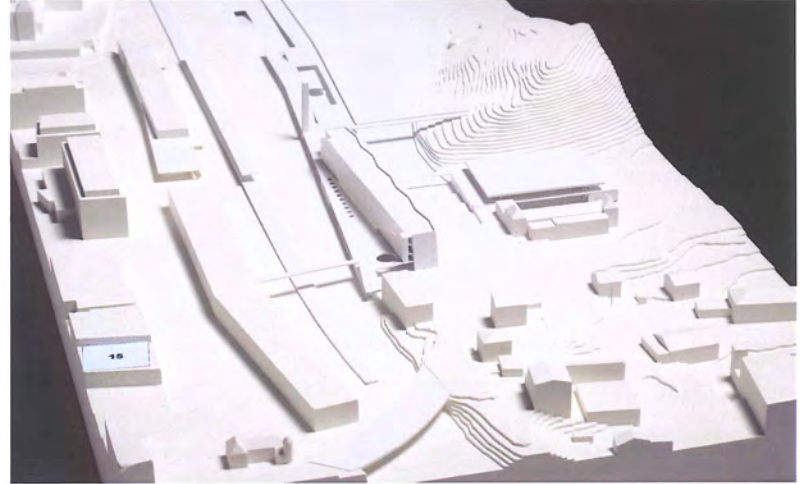
Projet No 8 "La Lisière"
Butikofer de Oliveira Vernay Sàrl, Lausanne



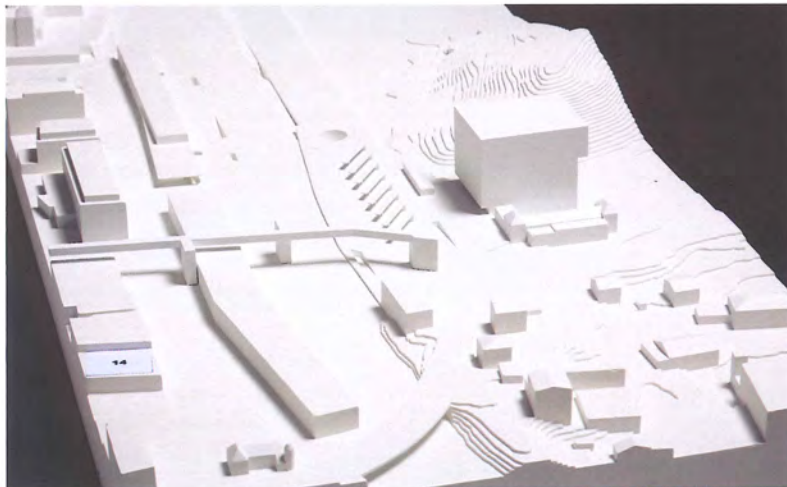
Projet No 11 "Arx Causae"
Kunik de Morsier, Lausanne



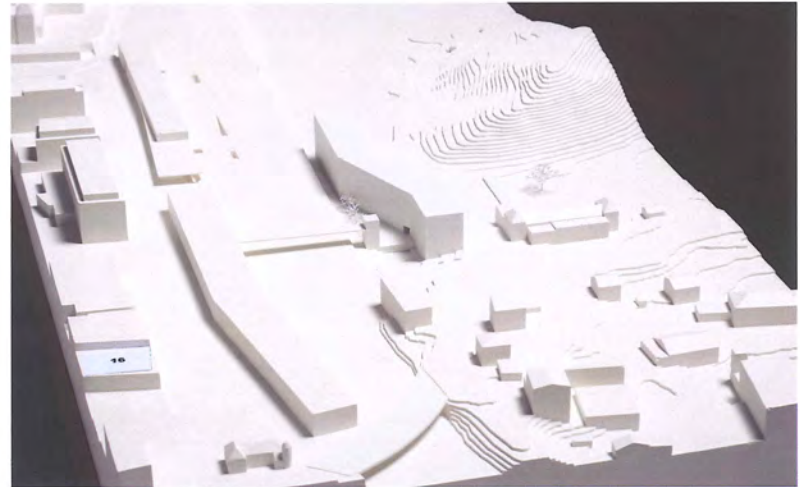
Projet No 12 "Station to Station"
Lx1 architecture Sàrl, Lausanne



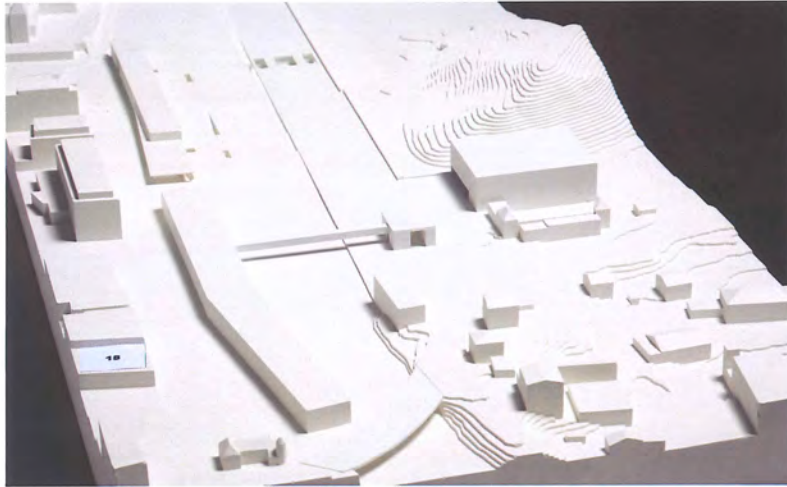
Projet No 15 "Niveau 534"
Falcao de Campos, Lisboa



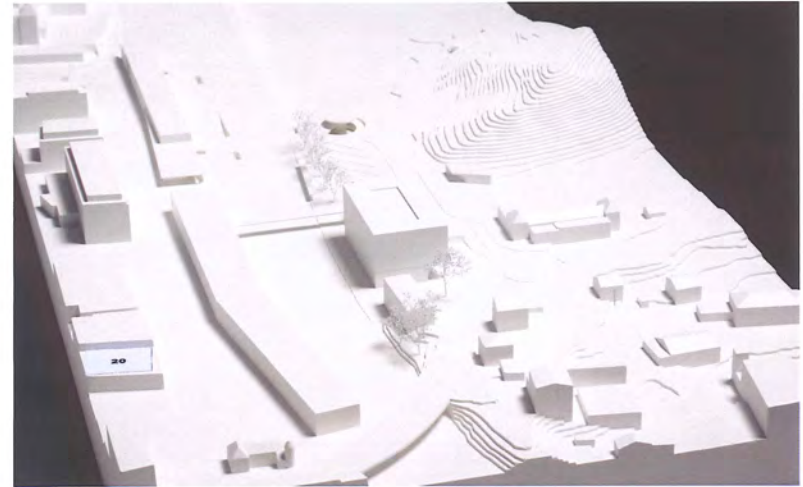
Projet No 14 "Orzival"
Graber Pulver Architekten AG, Berne / Zurich



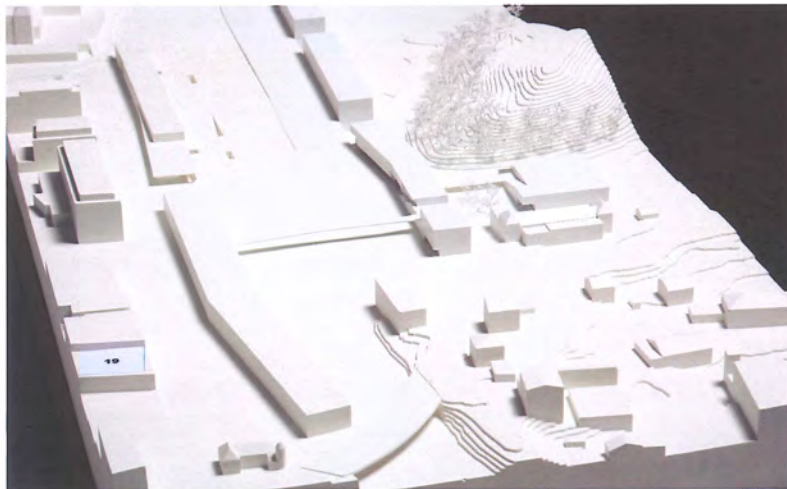
Projet No 16 "Zig Zag Zug"
Atelier 4, Sion



Projet No 18 "Roulez doucement"
Neugebauer et Roesch, Stuttgart



Projet No 20 "Bellevue"
Jomini & Zimmermann, architectes, Zurich



Projet No 19 "Trait d'Union"
François Meyer architecture Sàrl, Sion