

Le 06 septembre 2022

ETAT DU VALAIS
DÉPARTEMENT MOBILITÉ, TERRITOIRE ET ENVIRONNEMENT
SERVICE DE LA MOBILITÉ

VILLE DE SION
SERVICE DE L'URBANISME ET DE LA MOBILITÉ
SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE L'ENVIRONNEMENT

REQUALIFICATION DE L'AVENUE DE LA GARE SUD
ET DE L'AVENUE DE TOURBILLON OUEST
MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES À UN DEGRÉ, EN PROCÉDURE SÉLECTIVE



Document A.1 – Règlement et programme

Maîtres d'ouvrage :

Canton du Valais - service de la mobilité, Ville de Sion – service de l'urbanisme et de la mobilité



Organisateur
Triporteur sàrl

Sommaire

1.	Introduction.....	4
1.1.	Contexte.....	4
1.2.	Objet de la procédure	5
1.3.	Procédure choisie	5
2.	Clauses générales de la procédure	6
2.1.	Maîtres d’ouvrage	6
2.2.	Secrétariat de la procédure / organisateur	6
2.3.	Langue de la procédure	6
2.4.	Genre de procédure	6
2.5.	Anonymat.....	6
2.6.	Prescriptions officielles.....	6
2.7.	Conditions de participation.....	6
2.8.	Reconnaissance des conditions de participation	8
2.9.	Engagement sur l’honneur	8
2.10.	Pré-implication	8
2.11.	Conflits d’intérêts	8
2.12.	Emoluments	9
2.13.	Confidentialité	9
2.14.	Propriété des documents et droit de la propriété intellectuelle.....	9
2.15.	Déroulement de la procédure.....	9
2.16.	Composition du collège d’experts	10
2.17.	Indemnités	11
2.18.	Genre et ampleur du mandat attribué à l’issue de la procédure	11
2.19.	Conditions contractuelles	12
2.20.	Calendrier prévisionnel de la procédure	12
2.21.	Calendrier prévisionnel du projet	13
2.22.	Voies de recours	13
2.23.	For juridique	13
3.	Phase de sélection	14
3.1.	Documents transmis aux candidats	14
3.2.	Visite des lieux	14
3.3.	Questions/réponses	14

3.4.	Forme et contenu du dossier de candidature.....	14
3.5.	Remise du dossier de candidature.....	15
3.6.	Ouverture des dossiers de candidature	15
3.7.	Vérification	15
3.8.	Contrôle de conformité.....	15
3.9.	Critères de sélection	16
3.10.	Méthode d’évaluation des candidatures.....	17
3.11.	Décision de sélection	17
4.	Mandats d’étude parallèles	18
4.1.	Préambule.....	18
4.2.	Questions/réponses	18
4.3.	Variantes	18
4.4.	Documents demandés aux candidats	18
4.5.	Remise des projets	19
4.6.	Présentation et dialogue	19
4.7.	Critères de jugement des MEP	20
4.8.	Qualité et fonctionnalité - Expertise des spécialistes-conseils	20
4.9.	Annonce des résultats	20
4.10.	Issue de la procédure	20
4.11.	Rapport du collège d’experts et vernissage	21
5.	Programme	22
5.1.	Périmètres des MEP	22
5.2.	Objectifs du projet	23
5.3.	Projets connexes	24
5.4.	Situation actuelle et axes de projet	25
5.5.	Documents mis à disposition des équipes retenue pour les MEP	38
5.6.	Coût admissible	39
5.7.	Adaptations	39
6.	Approbation	40

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte

Autrefois dédié presque exclusivement à l'usage du passage des flux de mobilités, le domaine public est aujourd'hui aussi appelé à servir d'autres usages. En plus de garantir sa fonction première de circulation des flux de trafic, il doit notamment offrir des espaces au service de la population comme des lieux de rassemblement et de rencontre, des espaces de déambulation, de jeu, de détente tout en accueillant également la nature en ville. Ce domaine public qui, par définition, est la propriété de tous, permet de préserver des lieux non bâtis qui pourront être aménagés avec qualité, destinés à tous : les espaces publics. Qu'ils soient sous forme de places, de parcs, de rues, de square, de jardins, etc. ces lieux sont autant d'espaces de respiration devenus nécessaires pour bien vivre ensemble dans une ville de plus en plus dense et en plein changement. La population appelle de ses vœux des aménagements de qualité, agréables et qui répondent à ses besoins.

Fort du constat de ce glissement de vocation du domaine public, le service cantonal de la mobilité (SDM) a entrepris un important travail d'études et de réalisations, en particulier sur les routes cantonales en traversée de localité. Le SDM a programmé une cinquantaine de procédures (concours, mandats d'études parallèles ou planifications test) afin de choisir des équipes de concepteurs et des projets d'aménagements pour les espaces publics liés à ces traversées de localité.

La présente procédure porte sur des rues importantes de Sion et s'insère dans le cadre d'un projet plus vaste touchant l'ensemble du centre-ville. Afin et de répondre à la nouvelle vocation du domaine public, le 30 km/h va s'y généraliser courant 2022. Ce projet novateur propose un rééquilibrage des différentes mobilités sur des axes d'agglomération afin de révéler le potentiel des avenues en tant qu'espaces de vie et lieux d'échange. A cette fin, une réorganisation des flux de véhicules de même que des restrictions de trafic pour réduire le transit et offrir une plus large place aux mobilités douces sont planifiées. L'avenue de la Gare, actuellement colonne vertébrale Nord-Sud du trafic individuel motorisé (TIM) comme de la mobilité piétonne, devra être repensée et réaménagée afin de mieux servir sa future vocation principalement destinée à l'important flux piéton qui la parcourt, les futurs flux cyclistes, la circulation des bus et créer une couture entre les quartiers. L'avenue de Tourbillon Ouest est, quant à elle, destinée à devenir un véritable boulevard urbain, tandis que les rues des Creusets et des Cèdres s'affirmeront comme des maillons importants du réseau d'espaces publics reliant la gare à la vieille-ville.

Cet important changement en matière de mobilité offre l'occasion d'une requalification de grande ampleur, tant par sa taille que par son potentiel de transformation des usages et d'image de la ville. Le réaménagement de ces axes majeurs permettra de relier la gare au cœur historique de Sion dont les espaces publics ont été progressivement revalorisés depuis les années 2000 et récompensés par le prix Wakker en 2013.

Les deux avenues réaménagées devront donner plus de place non seulement à la mobilité active mais aussi à des espaces conviviaux et végétalisés dans le but d'améliorer la qualité de vie des riveraines et riverains et de renforcer leur présence dans la charpente des espaces publics de Sion qui lie la ville du XXe à celle du XXIe. Il s'agit de déclencher leur mue en « rues vivantes » inclusives et accessibles à toutes et tous. L'ambition est d'accueillir une plus grande diversité d'usages dans l'espace et dans le temps : prendre un café en terrasse, attendre en face d'un commerce, profiter de davantage de verdure, d'assises ombragées, etc. Les MEP constituent la première pierre qui mènera au réaménagement définitif. La transformation des avenues de la Gare et de Tourbillon est un défi pour faire converger les enjeux de mobilité, de changement climatique et de confort pour la population du quartier comme pour les visiteurs. De fait, des changements importants jalonnent ce processus de mutation et augmentent le potentiel d'un réaménagement répondant aux enjeux sociétaux, climatiques et paysagers contemporains.

1.2. Objet de la procédure

Pour la présente procédure, le Canton du Valais et la Ville de Sion sont associés. En tant que co-maîtres d'ouvrage (MO), ils veulent permettre le développement d'un projet de requalification d'un important tronçon de l'avenue de la Gare, intégrant le nouveau plan des voies et proposant notamment le réaménagement de ses abords. Vu les futurs schémas et régimes de circulations projetés et les transformations attendues dans le secteur de la gare, la procédure concerne également la requalification d'un tronçon connexe de l'avenue de Tourbillon Ouest et des tronçons des rues des Cèdres et des Creusets. L'objectif de la procédure est de désigner l'équipe pluridisciplinaire qui sera chargée de conduire le projet de requalification de ces espaces publics jusqu'à la phase de mise à l'enquête publique, sur la base de l'avant-projet qu'elle aura développé.

1.3. Procédure choisie

Compte tenu des enjeux que représente la requalification de cet ensemble de rues majeures du centre-ville de Sion, les maîtres d'ouvrage considèrent qu'un dialogue direct entre le collège d'experts et les participants est nécessaire. Ainsi, le choix des maîtres d'ouvrage s'est porté sur l'organisation de mandats d'étude parallèles (MEP), à un degré, en procédure sélective.

Le présent document régit les conditions de la sélection ainsi que le programme des MEP.

2. CLAUSES GÉNÉRALES DE LA PROCÉDURE

2.1. Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage constituant le pouvoir adjudicateur sont le Canton du Valais, service de la mobilité, et la Ville de Sion, service de l'urbanisme et de la mobilité et service des travaux publics et de l'environnement.

Ils sont représentés par le Canton du Valais, service de la mobilité.

2.2. Secrétariat de la procédure / organisateur

Le secrétariat de la procédure est assuré par :

tripporteur sàrl

Représenté par Mme Marie-Hélène Giraud

Ruelle de la Muraz 12

CH-1260 Nyon Courriel : marie-helene.giraud@tripporteur.com

2.3. Langue de la procédure

La langue officielle pour la procédure et pour l'exécution de l'ensemble des prestations est le français. Les documents administratifs et contractuels (y compris les dossiers de candidature et les projets) seront exclusivement rédigés en français.

2.4. Genre de procédure

La présente procédure prend la forme de mandats d'étude parallèles à un degré, organisés selon une procédure sélective. Cette procédure est soumise aux dispositions légales et réglementaires des marchés publics.

L'avis concernant cette procédure est publié sur le site internet www.simap.ch et dans le bulletin officiel du canton du Valais.

2.5. Anonymat

La procédure n'est pas anonyme.

2.6. Prescriptions officielles

La présente procédure se réfère aux prescriptions officielles suivantes :

- Accord intercantonal révisé sur les marchés publics (AIMP) du 15 mars 2001.
- Ordonnance sur les marchés publics du canton du Valais du 11 juin 2003.

2.7. Conditions de participation

Les conditions de participation devront être remplies par les candidats lors du dépôt du dossier de candidature.

La procédure s'adresse à des équipes constituées :

- D'un architecte-paysagiste ;
- D'un architecte ayant des références d'aménagements publics similaires
- D'un spécialiste mobilité ;
- D'un spécialiste lumière ;
- D'un ingénieur-civil.

Tous les membres de l’équipe doivent être domiciliés ou établis en Suisse ou dans un État signataire de l’accord OMC sur les marchés publics.

Chaque bureau ne peut participer qu’à une seule équipe, y compris pour les bureaux portant la même raison sociale issus de cantons, régions ou pays différents. Les bureaux de mobilité et les spécialistes lumière peuvent participer à plusieurs équipes.

Les équipes pourront s’adjoindre les compétences de spécialistes d’autres disciplines dans la mesure où ils le jugent utile. Cependant, les maîtres d’ouvrage ne seront pas liés contractuellement avec ces spécialistes. Le pouvoir adjudicateur se réserve donc le droit de ne pas les mandater à l’issue des mandats d’étude parallèles.

Lors du dépôt de leur dossier de candidature, les professionnels composant l’équipe doivent personnellement remplir les conditions suivantes :

Membres de l’équipe	Conditions à remplir
Architecte-paysagiste	<p>Être titulaire d’un diplôme d’architecte-paysagiste (HES ou diplôme étranger jugé équivalent)</p> <p style="text-align: center;"><i>ou</i></p> <p>Être inscrit au registre des architectes-paysagistes A ou B du REG (Fondation suisse des registres des professionnels de l’ingénierie, de l’architecture et de l’environnement)</p> <p style="text-align: center;"><i>ou</i></p> <p>Être inscrit sur les listes permanentes du canton du Valais ou dans un registre équivalent</p> <p style="text-align: center;"><i>ou</i></p> <p>Être affilié Fédération Suisse des Architectes Paysagistes (FSAP)</p>
Architecte	<p>Être titulaire d’un diplôme d’architecte (EPF, HES ou diplôme étranger jugé équivalent)</p> <p style="text-align: center;"><i>ou</i></p> <p>Être inscrit au registre des architectes A ou B du REG (Fondation suisse des registres des professionnels de l’ingénierie, de l’architecture et de l’environnement)</p> <p style="text-align: center;"><i>ou</i></p> <p>Être inscrit sur les listes permanentes du canton du Valais ou dans un registre équivalent</p>
Spécialiste mobilité	<p>Compte tenu des nombreuses voies de formation qualifiantes, le spécialiste en mobilité fera valoir sa compétence en témoignant de son expérience professionnelle en la matière sur la base de références réalisées, qualifiées et reconnues.</p>
Spécialiste lumière	<p>Compte tenu des nombreuses voies de formation qualifiantes, le spécialiste lumière fera valoir sa compétence en témoignant de son expérience professionnelle en la matière sur la base de références réalisées, qualifiées et reconnues.</p>
Ingénieur civil	<p>Être titulaire d’un diplôme universitaire (EPF) ou des Hautes écoles Spécialisées (HES/ETS) ou d’un diplôme étranger jugé équivalent</p> <p style="text-align: center;"><i>ou</i></p>

Être inscrit au registre A ou B du REG (Fondation suisse des registres des professionnels de l’ingénierie, de l’architecture et de l’environnement) ou à un registre étranger jugé équivalent.

ou

Être affilié Société Suisse des Ingénieurs et architectes (SIA)

Cas échéant, les membres de l’équipe porteurs d’un diplôme étranger ou inscrits sur un registre professionnel étranger doivent fournir la preuve de l’équivalence de leurs qualifications par rapport aux exigences suisses par la copie de l’attestation de leur équivalence, obtenue auprès du REG, Fondation des Registres suisses des professionnels de l’ingénierie, de l’architecture et de l’environnement. (<http://www.reg.ch/fr/attestation-2>).

Le pilotage de l’équipe sera précisé dans le dossier de candidature (voir chapitre 3.4).

2.8. Reconnaissance des conditions de participation

La participation à la procédure implique, pour les maîtres d’ouvrage, l’organisateur, le collège d’experts et les candidats, l’acceptation des clauses du présent document, des réponses aux questions et des recommandations qui seront transmises dans le cadre de la procédure.

En participant à la présente procédure, les candidats s’engagent à rendre les éléments demandés dans les délais convenus et à être en mesure d’assumer le cas échéant la poursuite du mandat, dans le respect du calendrier fixé par les maîtres d’ouvrage.

2.9. Engagement sur l’honneur

Chaque équipe remettra, dans son dossier de candidature, l’engagement sur l’honneur (document A.3) signé par tous les membres de l’équipe.

2.10. Pré-implication

Compte-tenu des prestations exécutées dans le cadre de ce projet, le bureau triporteur sàrl (organisateur) n’est pas autorisé à participer à la présente procédure.

Le bureau Transitec, mandaté pour le concept de mobilité du centre-ville de Sion, est autorisé à participer à la présente procédure dans la mesure où le résultat des études est porté à la connaissance des participants.

Toutes les personnes, entreprises et bureaux ayant participé à la préparation et à l’organisation de la procédure, ainsi qu’aux démarches d’aide à la décision et à l’élaboration des documents des MEP sont informés qu’ils possèdent un devoir de réserve et de confidentialité sur les informations qu’ils détiennent. Ils ne peuvent donc pas transmettre des informations ou des documents à des tiers, qu’ils participent ou non à la procédure, sauf sur autorisation de la part des maîtres d’ouvrage ou via ces derniers.

2.11. Conflits d’intérêts

Les bureaux et leur personnel ne peuvent présenter leur candidature que s’ils ne se trouvent pas en conflit d’intérêts avec les maîtres d’ouvrage, avec un membre du collège d’experts, un suppléant, un spécialiste-conseil ou l’organisateur. Est notamment exclue toute personne employée, proche parente ou en relation de dépendance ou d’association professionnelle avec les maîtres d’ouvrage, avec un membre du collège d’experts, un suppléant, un spécialiste-conseil ou l’organisateur.

2.12. Emoluments

Les maîtres d'ouvrage n'ont fixé aucun émolument de participation, ni frais de dossier pour l'ensemble de la procédure.

2.13. Confidentialité

Par leur candidature à la procédure, les candidats s'engagent à un devoir de réserve à l'égard des tiers pour préserver, s'ils sont sélectionnés, la confidentialité de leur projet et des résultats des MEP jusqu'au vernissage de l'exposition. Aucune publication des projets par les candidats ne doit avoir lieu avant le vernissage de l'exposition.

2.14. Propriété des documents et droit de la propriété intellectuelle

Les documents qui seront déposés par les candidats lors de la procédure de sélection et lors des mandats d'étude parallèles sont la propriété exclusive des maîtres d'ouvrage et ne seront pas restitués au terme de la procédure. Le paiement des indemnités donne droit aux maîtres d'ouvrage de faire usage des documents produits par les équipes dans le cadre de la procédure dans le but convenu.

Le droit d'auteur sur les projets reste propriété des participants. Pour le surplus, le régime des droits d'auteur sera réglé dans le contrat à conclure à l'issue de la procédure.

2.15. Déroulement de la procédure

La procédure se déroulera selon les deux étapes suivantes :

1. **Sélection.** Cette première étape de la procédure doit permettre de sélectionner au maximum six équipes admises à participer aux MEP.
2. **Mandats d'étude parallèles à 1 degré.** Le collège d'experts désignera le projet lauréat sur la base des avant-projets remis par les six équipes.

En cas de nécessité, le collège d'experts peut prolonger les mandats d'étude parallèles par un degré supplémentaire d'affinement.

Par cette procédure, et notamment les échanges organisés avec les participants, les maîtres d'ouvrage visent à apprécier l'organisation de chaque équipe, sa compréhension de la situation, son aptitude au dialogue, sa manière de communiquer et de répondre aux questions et avis émis par le collège d'experts.

En cas d'interruption de la procédure de sélection, aucune indemnité ne sera due aux candidats. Dans le cas où l'interruption interviendrait alors que les MEP ont déjà été lancés, seules les indemnités correspondantes prévues au chapitre 2.17 seront dues.

2.16. Composition du collège d'experts

Pour la phase de sélection et la phase de MEP, le collège d'experts est composé des membres professionnels suivants :

Présidente **Julie Imholz**
Architecte-paysagiste FSAP, associée du bureau Paysagegestion

Membres professionnels **Vincent Pellissier**
Ingénieur cantonal, chef du service de la mobilité, Canton du Valais
Philippe Venetz
Architecte cantonal, chef du service immobilier et patrimoine, Canton du Valais
Vincent Kempf
Chef du service Urbanisme et mobilité, Ville de Sion
Georges Joliat
Chef du service Travaux publics et environnement, Ville de Sion
Nathalie Mongé
Architecte-paysagiste FSAP, _apaar
Cécile Presset
Architecte-paysagiste FSAP
Agathe Caviale
Architecte-paysagiste FSAP, interval paysage
Marie-Paule Mayor
Architecte-urbaniste FSU, mayor&beusch
Cindy Freudenthaler
Ingénieure mobilité, Responsable mobilité, Ville de Pully
Clorinde Dussex
Architecte, PROCAP

Suppléants professionnels **Celina Mendes**
Aménagiste, service du développement territorial, canton du Valais
Jean-Paul Chabbey
Chef du Service Bâtiments et construction, Ville de Sion
Eric Duc
Chef de la section planification et gestion des infrastructures, service de la mobilité, canton du Valais
Vanessa Rechautier-Zingg
Architecte-paysagistes FSAP

Pour la phase de MEP, le collège d'experts sera complété par les membres non-professionnels suivants :

Membres non professionnels **Philippe Varone**
Président de la commune de Sion
Christian Bitschnau
Conseiller municipal en charge de l'urbanisme et de la mobilité
Raphaël Marclay
Conseiller municipal en charge des travaux publics et de l'environnement

Suppléants non professionnels **Raphaël Vouillamoz**
Président de *Sion, commerces et services* et gérant de *Migros Sion Métropole*

* * * *

Spécialistes-conseils **Philippe Schwery**
Ingénieur projets routiers, service de la mobilité, canton du Valais
Marc Aurel
Designer, concepteur lumière
Jérôme Luyet
Responsable éclairage extérieur, OIKEN

Secrétariat **Marie-Hélène Giraud**, triporteur sàrl

Les suppléants participent à toutes les séances et, s'ils ne sont pas appelés à remplacer un membre du collège d'experts, disposent d'une voix consultative. Les spécialistes-conseils et le secrétariat de la procédure ne disposent pas de droit de vote.

2.17. Indemnités

Les prestations fournies pour l'établissement des dossiers de candidature ne donnent droit à aucune indemnité.

Chaque équipe ayant remis un projet admis au jugement pour les MEP recevra une indemnité forfaitaire de **CHF 25'000.- HT**.

Pour percevoir ces indemnités, chaque équipe dont le projet est admis au jugement (conformément au chapitre 4.7 du présent document) établira une facture à l'issue du jugement des projets.

2.18. Genre et ampleur du mandat attribué à l'issue de la procédure

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à confier à l'équipe auteure du projet recommandé par le collège d'experts (ci-après « le lauréat »), le mandat portant sur les prestations d'études pluridisciplinaires (architecte-paysagiste, architecte, spécialiste en mobilité, spécialiste lumière, ingénieur civil) *a minima* pour les phases SIA 31 à 33 telles que présentées dans les normes SIA 103, éd. 2020, SIA 105, éd. 2016 et SIA 105-K, éd. 2020. Le mandat pour la suite des prestations jusqu'à la réalisation est conditionné notamment à l'issue des procédures de financement et d'autorisation.

L'adjudicateur se réserve le droit de ne pas adjuger tout ou partie de la prestation, respectivement de révoquer tout ou partie de la décision d'adjudication dans l'une des conditions suivantes :

- Si le lauréat ne dispose pas ou plus de la capacité suffisante sur les plans financiers et/ou économiques pour l'exécution de l'ouvrage,
- S'il estime que le lauréat ne dispose pas ou plus de la capacité et/ou des compétences techniques et/ou organisationnelles nécessaires à l'exécution des prestations, ou que celles-ci s'avèrent insuffisantes, ou encore dans le but de garantir un développement du projet dans le sens des objectifs visés, de la qualité, des délais et des coûts. Dans ce cas, l'adjudicateur se réserve le droit de demander de compléter en tout

temps les compétences du lauréat avec des spécialistes choisis par l'adjudicateur et agréés par l'auteur du projet ou à confier l'exécution des prestations aux services cantonaux adaptés ou à un bureau spécialisé,

- Si les crédits nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas octroyés par les autorités compétentes,
- Si les autorisations nécessaires à la réalisation du projet ne sont pas octroyées par les autorités compétentes.

2.19. Conditions contractuelles

En cas d'attribution du mandat d'étude, le règlement SIA 105 (éd. 2020) et l'aide au calcul SIA 105-K (éd. 2018) constitueront la base de définition des prestations et honoraires de l'architecte-paysagiste et de l'architecte.

Le **degré de difficulté « n »** est fixé à 1 (catégorie II).

Le **coût d'ouvrage déterminant** correspondant au coût estimé des travaux des CFC 2 et 4, hors honoraires, est établi à partir de l'estimation fournie au chapitre 5.6 du présent document.

Les **taux horaires maximums admis** seront définis conformément à la décision du canton du Valais pour l'année 2021 (directive interne du département de la mobilité, du territoire et de l'environnement ; 9 février 2020).

Le **facteur d'ajustement « r »** des prestations est limité à 1.

La **part des prestations « q »** est égale à 32.5%.

Les taux horaires décidés par le canton du Valais s'appliquent également aux sous-traitants.

2.20. Calendrier prévisionnel de la procédure

Procédure sélective

12 septembre 2022	Publication de l'avis sur simap.ch
16 septembre 2022	Publication de l'avis dans le BO-VS
26 septembre 2022	Dépôt des questions
12 octobre 2022	Réponse aux questions
04 novembre 2022	Remise des dossiers de candidature
21 novembre 2022	Notification de la décision de sélection

Mandats d'étude parallèles

22 novembre 2022	Lancement des MEP
02 décembre 2022	Dépôt des questions
14 décembre 2022	Réponse aux questions (délai intentionnel)
10 mars 2023	Rendu des projets
03 avril 2023	Dialogue et jugement
Avril-mai 2023	Annnonce de l'équipe lauréate, remise du rapport du jury, vernissage de l'exposition des projets

Les maîtres d'ouvrage et le collège d'experts se réservent la possibilité de faire évoluer le calendrier à l'issue de la procédure sélective.

2.21. Calendrier prévisionnel du projet

La réalisation du projet, à la suite de la procédure de demande d'autorisation de construire, s'échelonne selon des jalons définis par les maîtres d'ouvrage selon une répartition à convenir. Les maîtres d'ouvrage projettent, sous réserve d'oppositions à la procédure d'approbation des plans, les premières réalisations en 2026, conformément au projet d'agglomération.

2.22. Voies de recours

Les décisions des maîtres d'ouvrage concernant la sélection des candidats et l'adjudication du mandat au lauréat seront publiées dans le bulletin officiel du Canton du Valais et sur le site <http://www.simap.ch>.

Outre le contenu de la publication de la présente procédure et du présent dossier, toutes les décisions notifiées par le pouvoir adjudicateur sont sujettes à recours.

Les éventuels recours doivent être interjetés auprès de la Cour de droit public du tribunal cantonal, dans un délai de 10 jours.

2.23. For juridique

Le droit suisse est applicable. Le for juridique est à Sion.

3. PHASE DE SÉLECTION

3.1. Documents transmis aux candidats

Document A.1	Règlement et programme des MEP (présent document)	(format PDF)
Document A.2	Fiche de candidature	(format word)
Document A.3	Engagement sur l’honneur	(format PDF)
Document A.4	Formulaire de protection des travailleurs	(format PDF)
Document A.5	Périmètres des MEP	(format PDF)
Document A.6	Fiches R1, R2, R3 et R4 du projet d’agglomération sédunois PA2	(format PDF)

Une documentation complémentaire sera remise aux équipes retenues pour les MEP (voir chapitre 5.5).

3.2. Visite des lieux

Aucune visite des lieux n’est prévue pour la phase de sélection. Le site est accessible en tout temps.

3.3. Questions/réponses

Les questions seront rédigées en français et adressées exclusivement par courriel à l’adresse suivante : marie-helene.giraud@trporteur.com.

Le délai pour poser les questions est indiqué au chapitre 2.20.

Les maîtres d’ouvrage et l’organisateur de la procédure ne sont pas responsables d’éventuelles erreurs d’acheminement des courriers électroniques.

Aucun renseignement ne sera transmis oralement ou par téléphone. Les réponses aux questions seront envoyées par courrier électronique à l’ensemble des participants (sans mentionner le nom de leurs auteurs).

3.4. Forme et contenu du dossier de candidature

N°	CONTENU	FORMAT
1.1	Fiche de candidature (document A.2) dûment remplie et signée.	A4
1.2	Preuves du respect des conditions de participation par chaque membre de l’équipe, conformément au chapitre 2.7 du règlement-programme.	A4
1.3	Engagement sur l’honneur (document A.3) signé par le pilote de l’équipe.	A4
1.4	Formulaire cantonal de protection des travailleurs (document A.4) dûment rempli par chaque membre de l’équipe. Les éventuelles annexes demandées dans le formulaire doivent également être jointes.	A4
2.1	Capacité et organisation de l’équipe.	1 page A3, paysage
2.2	Deux références du pilote de l’équipe, mentionnant l’importance du marché, les prestations effectuées par le bureau, la date et un contact auprès du MO.	1 page A3, paysage

2.3 Maximum quatre références libres, mentionnant l'importance du marché, les prestations effectuées par le bureau, la date et un contact auprès du MO. Max. 2 pages A3, paysage

2.4 Compréhension des enjeux et description des intentions de projet, présentées sous forme de texte éventuellement illustré. 1 page A3, paysage, non pliée 1'000 mots maximum

La totalité du dossier de candidature devra être rendue en un exemplaire papier et une version électronique sur clé USB au format PDF. Les documents 1.1 à 1.4 seront reliés, tandis que les documents 2.1 à 2.4 ne seront pas reliés de sorte à pouvoir être affichés.

Le nom de l'équipe doit figurer clairement sur chaque document constituant le dossier de candidature. La version numérique consistera en un seul fichier PDF compilant l'ensemble des documents demandés dans l'ordre décrit ci-dessus.

Les équipes sont tenues de respecter le format et le nombre de pages attendus pour les documents composant le dossier de candidature. Tout document supplémentaire ne sera pas pris en considération.

3.5. Remise du dossier de candidature

Sur l'enveloppe devra figurer la mention « MEP Av. de la Gare Sud et Av. de Tourbillon Ouest / Ne pas ouvrir ».

Les dossiers de candidature doivent parvenir par envoi postal, sous pli fermé, au plus tard à la date indiquée au chapitre 2.20 (cachet de la poste fait foi), à l'adresse suivante :

Service de la Mobilité, section INFRA, Rue des Creusets 5, 1950 Sion.

Les dossiers peuvent également être déposés en mains propres dans les mêmes délais à l'adresse indiquée (horaires d'ouverture LU-VE 8h30-11h30 et 14h00-17h00).

Les dossiers envoyés hors délai ou à une autre adresse ne seront pas pris en considération. Les candidats sont seuls responsables de l'acheminement et du dépôt du dossier à l'endroit et dans le délai indiqués.

Aucun document transmis par voie électronique ne sera admis.

3.6. Ouverture des dossiers de candidature

L'ouverture des dossiers de candidature n'est pas publique.

3.7. Vérification

Les candidats autorisent le collège d'experts et l'organisateur de la procédure à vérifier toutes les données produites dans le dossier de candidature.

3.8. Contrôle de conformité

Le collège d'experts ne prendra en compte que les dossiers de candidature qui :

- sont arrivés dans le délai imposé, dans la forme et à l'adresse fixées par le pouvoir adjudicateur,
- remplissent les conditions de participation (voir chapitre 2.7),
- sont complets,
- ne contiennent pas de faux renseignements.

3.9. Critères de sélection

Les dossiers de candidature seront évalués selon les critères suivants :

1. CAPACITÉ ET ORGANISATION (document 2.1) <i>Expérience des personnes clés, aptitudes organisationnelles et capacité de l'équipe.</i>
<p>Le collège d'experts attend des concurrents une expérience dans la réalisation d'objets d'envergure équivalente à celle du mandat, ainsi que dans la direction d'équipes pluridisciplinaires et le management de projets multi-acteurs.</p> <p>Le collège d'experts évaluera :</p> <ul style="list-style-type: none">- la qualification et les références des personnes-clés affectées au projet ;- la pertinence du choix du pilote de l'équipe ;- l'organisation prévue pour la réalisation du projet ;- l'effectif en personnel de l'équipe ;- les qualifications et compétences internes à l'équipe (hors personnes-clés).
1. RÉFÉRENCES DU PILOTE DE L'EQUIPE (document 2.2) <i>Deux références</i>
<p>Le collège d'experts attend deux références d'aménagement d'espaces publics en cours d'étude, de réalisation ou réalisées depuis moins de 10 ans. Les références doivent être comparables au présent projet en termes de vocation, de contraintes et de complexité. La pertinence des références choisies devra être explicitement démontrée.</p> <p>Le collège d'experts examinera la capacité à garantir une grande qualité avec une économie de moyens, dans un hypercentre urbain et avec un phasage réaliste compte tenu des fonctions minimales à maintenir. Les qualités conceptuelles générales et méthodologiques des références présentées seront également évaluées.</p>
2. RÉFÉRENCES LIBRES (document 2.3) <i>Maximum quatre références</i>
<p>Le collège d'experts attend maximum quatre références choisies librement entre les membres de l'équipe. Les références doivent être comparables au présent projet en termes d'ampleur, de contraintes et de complexité. La pertinence des références choisies devra être explicitement démontrée.</p> <p>Le collège d'experts examinera la capacité à garantir une grande qualité avec une économie de moyens, dans un hypercentre urbain et avec un phasage réaliste compte tenu des fonctions minimales à maintenir. Les qualités conceptuelles générales et méthodologiques des références présentées seront également évaluées.</p>
4. ANALYSE ET INTENTIONS (document 2.4) <i>Capacité de compréhension de la situation existante et des enjeux. Identification des risques et des opportunités.</i>
<p>Le collège d'experts attend une analyse pertinente des enjeux du projet et la présentation d'intentions en adéquation avec ceux-ci. Cette analyse prendra la forme d'une note d'intention. Les éventuelles illustrations seront des références ou schémas de principe mais aucunement des éléments de projet.</p>

Le collège d'experts se réserve la possibilité de déroger partiellement aux critères d'expérience dans la réalisation de projets d'envergure similaire pour les candidatures émanant de jeunes bureaux. Dans ce cas, les références pourront être plus diversifiées mais devront toutefois démontrer la capacité du candidat à répondre aux exigences du projets et aux attentes des maîtres d'ouvrage.

3.10. Méthode d'évaluation des candidatures

L'évaluation se basera exclusivement sur les indications demandées qui auront été fournies par les candidats. Les documents non demandés ou surnuméraires (autres que ceux indiqués au chapitre 3.4), ou dans une autre langue que le français, seront écartés et ne seront pas évalués.

Le collège d'experts évaluera chacun des critères selon le barème suivant :

Barème d'évaluation des critères de sélection		
	Non évaluable ou mauvais	Pas de données ou données sans rapport avec le projet, insuffisant ne répond pas aux attentes minimales.
	Suffisant	Information fournie par rapport à un critère fixé répondant aux attentes minimales.
	Bon	Information fournie par rapport à un critère fixé répondant aux attentes et présentant des avantages par rapport aux autres candidats.

Lors de l'évaluation des dossiers, des pastilles de couleurs rouges, orange et vertes seront placées sur les planches A3 fournies par les candidats.

Le collège d'experts ne sélectionnera que les dossiers qui auront reçu 4 pastilles de couleur verte à chacun des 4 critères.

Si le collège d'experts devait constater qu'en appliquant cette règle (4 pastilles de couleur verte) un nombre insuffisant de candidats seraient sélectionnés, il se réserve le droit d'abaisser cette limite en sélectionnant également les candidats ayant obtenu 3 pastilles vertes.

Si le collège d'experts devait constater qu'en appliquant cette règle (4 pastilles de couleur verte) un nombre trop important de candidats seraient sélectionnés, il sélectionnera les candidats par tours successifs d'élimination, parmi ceux ayant obtenu 4 pastilles vertes. Pour ce faire, il apposera de nouvelles pastilles à chaque tour d'élimination parmi les candidats ayant obtenu 4 pastilles vertes au tour précédent.

En cas d'égalité entre plusieurs dossiers, et s'il est nécessaire de les départager pour procéder à la sélection, le collège d'experts sélectionnera le dossier ayant la meilleure évaluation au critère de sélection n°4 « analyse et intentions » (voir chapitre 3.9).

3.11. Décision de sélection

La décision de sélection sera notifiée par écrit aux candidats qui auront participé à la procédure et rendu un dossier recevable.

4. MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES

4.1. Préambule

Le collège d'experts précisera le déroulement des MEP aux équipes sélectionnées au lancement des MEP. Il se réserve le droit d'adapter les dispositions du présent chapitre, données à titre indicatif.

Lors des MEP, les maîtres d'ouvrage attendent de la part des équipes un travail précis sur l'aménagement des espaces publics concernés par le périmètre de projet mais aussi sur l'insertion du projet dans le territoire ainsi que sur les coutures avec les espaces limitrophes.

4.2. Questions/réponses

Une session de questions/réponses aura lieu au début des MEP.

Les questions seront rédigées en français et adressées exclusivement par courriel à l'adresse suivante : marie-helene.giraud@trporteur.com.

Les délais pour poser les questions sont indiqués au chapitre 2.20.

Les maîtres d'ouvrage et l'organisateur de la procédure ne sont pas responsables d'éventuelles erreurs d'acheminement des courriers électroniques.

Aucun renseignement ne sera transmis oralement ou par téléphone. Les réponses aux questions seront envoyées par courrier électronique à l'ensemble des participants (sans mentionner le nom de leurs auteurs).

4.3. Variantes

La présentation de variantes de projet n'est pas admise.

4.4. Documents demandés aux candidats

Le nombre de planches A0 et l'organisation des informations par planche sont précisés ci-après. Des canevas de cadrage seront transmis à titre indicatif aux équipes retenues pour les MEP. Le rendu contiendra *a priori* les informations décrites ci-dessous à titre indicatif et sera confirmé aux équipes retenues au démarrage des MEP :

L'objectif est de développer le projet d'aménagement des espaces publics en détaillant :

- l'insertion urbaine du projet
- les ambiances de jour comme de nuit (éclairage)
- la présence du végétal
- la gestion des eaux
- les divers usages dans le temps et dans l'espace, leur évolutivité / flexibilité à moyen et long terme
- la matérialité des aménagements
- les principes de mise en œuvre et de gestion au regard, notamment, des différents flux de mobilité

Les équipes démontreront également la prise en compte de la gestion du changement climatique dans les projets, dans les phases tant de conception, de réalisation que de gestion et d'usage.

Planche 1 <i>A0 portrait</i>	Plan de situation à l'échelle 1/1000 illustrant les principes urbanistiques et paysagers, l'intégration du futur schéma de mobilité et les principes de raccords aux espaces publics existants et en projet.
Planche 2 <i>A0 portrait</i>	Av. de la Gare Nord Plan à l'échelle 1/250 et coupes nécessaires à la bonne compréhension du projet d'espaces publics, illustrant les aménagements prévus sur le périmètre d'intervention. Le traitement des ambiances, de la matérialité, des usages, des flux de mobilité, l'expression du végétal à la plantation et à 15 ans et les altimétries devront être clairement exprimés. Possibilité d'inclure des principes constructifs au choix des participants.
Planches 3 & 4 <i>A0 portrait</i> <i>Les 2 planches doivent pouvoir être mises bout à bout</i>	Av. de la Gare Sud et av. de Tourbillon Plan à l'échelle 1/250 et coupes nécessaires à la bonne compréhension du projet d'espaces publics, illustrant les aménagements prévus sur le périmètre d'intervention. Le traitement des ambiances, de la matérialité, des usages, des flux de mobilité, l'expression du végétal à la plantation et à 15 ans et les altimétries devront être clairement exprimés. Possibilité d'inclure des principes constructifs au choix des participants.
Planche 5 <i>A0 portrait</i>	Planche libre. Chaque équipe dispose de cette planche pour ajouter des éléments permettant la bonne compréhension du projet, par exemple des vues 3D, croquis, illustrations schémas, etc.

Sur la base des renseignements fournis par les MO quant aux contraintes de mise en œuvre et au calendrier, chaque équipe proposera un phasage le développement du projet, représenté par un schéma spatio-temporel.

4.5. Remise des projets

Pour le rendu des MEP, les projets doivent parvenir physiquement, roulés sous pli fermé, au plus tard à la date indiquée au chapitre 2.20, à l'adresse suivante :

Service de la Mobilité, section INFRA, Rue des Creusets 5, 1950 Sion.

Sur l'enveloppe devra figurer la mention « MEP Av. de la Gare Sion Sud et Av. de Tourbillon Ouest / Ne pas ouvrir ».

Les projets arrivés hors délai ou à une autre adresse ne seront pas pris en considération. Les candidats sont seuls responsables de l'acheminement et du dépôt du dossier à l'endroit et dans le délai indiqués (attention : le cachet postal ne fait pas foi).

Les projets peuvent également être déposés en mains propres dans les mêmes délais à l'adresse indiquée (horaires d'ouverture LU-VE 8h30-11h30 et 14h00-17h00).

Aucun document transmis par voie électronique ne sera admis.

4.6. Présentation et dialogue

Le dialogue est planifié suivant les dispositions du chapitre 2.20. Le lieu et l'ordre de passage des candidats seront précisés ultérieurement.

Chaque candidat aura 25 minutes à disposition pour la présentation de son projet, suivie d'une discussion de 35 minutes avec le collège d'experts.

Seuls pourront être utilisés pour la présentation les documents demandés au chapitre 4.5 et un support informatique de type Powerpoint contenant exclusivement des extraits des planches de rendu A0. D'autres moyens de présentation sont exclus.

En cas de nécessité, le collège d'experts peut prolonger les mandats d'étude parallèles par un degré supplémentaire d'affinement.

4.7. Critères de jugement des MEP

Contrôle de conformité

Les projets remis par les candidats feront l'objet d'un contrôle de conformité portant sur les éléments suivants :

- le projet a été remis dans le délai convenu (lieu, date et heure)
- le projet est complet et remis dans la forme demandée

Seuls les projets jugés conformes seront admis au jugement.

Examen préalable

Les projets admis au jugement feront l'objet d'un examen préalable sans jugement de valeur, qui porte sur le respect des prescriptions du programme.

Critères d'appréciation des projets

Les projets remis seront jugés sur la base des critères d'appréciation suivants (sans ordre hiérarchique) :

- qualité des ambiances diurnes et nocturnes ;
- qualité des espaces végétalisés ;
- relation des aménagements proposés avec les rez-de-chaussée ;
- potentiel d'usage des aménagements proposés ;
- adaptabilité / flexibilité à moyen / long terme
- qualité et fonctionnalité des relations avec les quartiers et des accès riverains;
- prise en compte des valeurs paysagères et patrimoniales ;
- capacité du projet à apporter des réponses au changement climatique ;
- qualité et fonctionnalité des solutions constructives et environnementales ;
- économie et durabilité du projet ;
- respect des prescriptions en matière de mobilité.

4.8. Qualité et fonctionnalité - Expertise des spécialistes-conseils

Les projets rendus lors des MEP seront également évalués par des spécialistes-conseils.

4.9. Annonce des résultats

La décision du collège d'experts sera notifiée par écrit aux participants qui auront remis un projet admis au jugement.

4.10. Issue de la procédure

A l'issue de la procédure, le collège d'experts désignera le projet lauréat et définira à l'intention des maîtres d'ouvrage, ses recommandations pour la poursuite des études.

Le collège d'experts pourra recommander pour une poursuite du travail un projet qui déroge au programme, à condition que la décision du collège d'experts soit prise à la majorité des trois quarts des voix et avec l'accord explicite de tous les membres du collège d'experts qui représentent les maîtres d'ouvrage.

Si la poursuite et l'approfondissement des études s'avère nécessaire, le collège d'experts peut opter pour le prolongement des mandats d'étude parallèles par un degré supplémentaire d'affinement avec tout ou partie des candidats. Une indemnité supplémentaire sera alors attribuée.

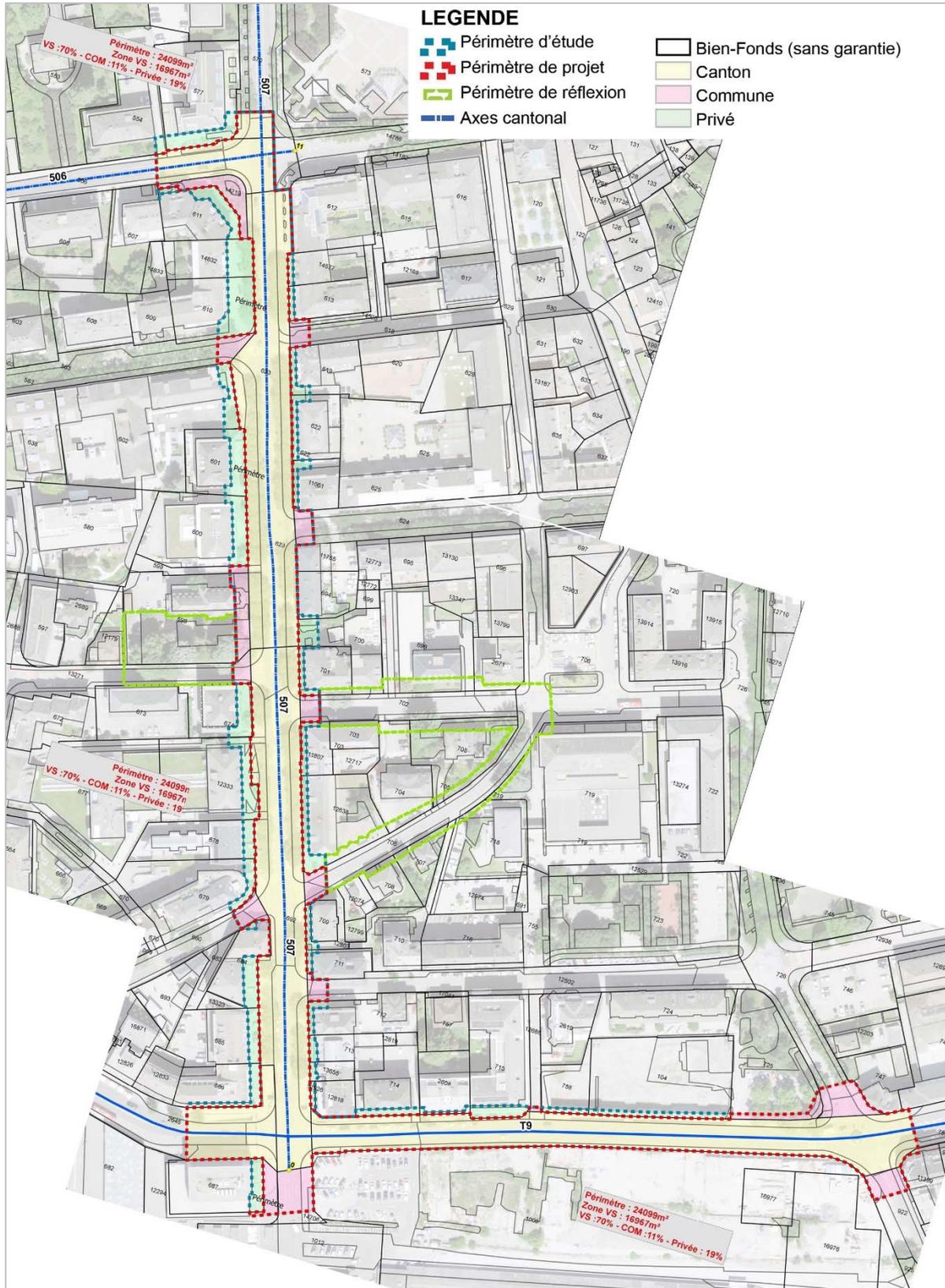
4.11. Rapport du collège d'experts et vernissage

Les mandats d'étude parallèles feront l'objet d'un rapport du collège d'experts, remis à tous les participants ayant déposé un dossier de candidature jugé recevable.

À l'issue des MEP, les projets admis au jugement feront l'objet d'une exposition publique précédée d'un vernissage dont les modalités seront définies ultérieurement.

5. PROGRAMME

5.1. Périmètres des MEP



Les MEP portent sur :

- l'avenue de la Gare, entre le carrefour de la place de la Planta / avenue de Lausanne et l'avenue de Tourbillon (raccord place de la Gare Nord) ;
- l'avenue de Tourbillon, entre l'avenue de la Gare et l'avenue des Mayennets ;
- les amorces des rues latérales sur une profondeur de 15m permettant les raccords avec les aménagements existants ;
- les tronçons des rues des Cèdres et des Creusets situés entre l'avenue de la Gare et la place des Cèdres (cette dernière n'est pas comprise) ;
- le parc des Condémines.

Le périmètre des MEP est représenté sur le document A.5 et se divise en :

- un périmètre de projet (pointillé rouge) comprenant les parcelles appartenant à des collectivités publiques
- un périmètre d'étude s'étendant de façade à façade (pointillé bleu), qui devra faire l'objet de négociations avec les propriétaires privés concernés
- un périmètre de réflexion (trait vert clair) comprenant la rue des Cèdres, la rue des Creusets et le parc des Condémines.

Le mandat attribué à l'issue des MEP portera sur le périmètre de projet et le périmètre d'étude, soit sur l'aménagement, de façade à façade, des avenues de la Gare Sud et de Tourbillon Ouest, y c. les raccords avec les rues latérales. Le développement d'un projet sur le périmètre de réflexion dans le cadre des MEP vise l'élaboration d'une vision cohérente de l'ensemble des espaces publics du centre-ville. Pour autant, la Ville de Sion, propriétaire des rues des Cèdres et des Creusets et du parc des Condémines, ne peut à ce stade s'engager sur l'attribution d'un mandat et la poursuite des études sur ce périmètre à l'issue des MEP.

Le tronçon Nord de l'avenue de la Gare est traité dans le cadre du projet de réaménagement de la place de la Planta (voir chapitre 5.3). Sa définition n'est pas encore arrêtée et une coordination fine des deux projets sera menée de sorte à garantir la cohérence d'ensemble de l'avenue.

5.2. Objectifs du projet

Le réaménagement de l'avenue de la Gare fait partie des mesures prioritaires du projet d'agglomération séduinois PA2 datant de 2011. Cette mesure (R1) concerne l'avenue de la Gare dans sa globalité, du carrefour avec l'avenue Ritz jusqu'à la place de la Gare. Elle a pour objectif de « faire de l'avenue de la Gare un axe réellement urbain privilégiant l'activité et la circulation des transports publics, des piétons et des deux-roues » et de sécuriser les usagers de la mobilité douce. Les enjeux en termes de mobilités et les conditions de mise en œuvre sont détaillés dans l'étude réalisée par Transitec et rendue en avril 2022, qui sera mise à disposition des équipes retenues pour les MEP.

Une autre mesure (R3) concerne le réaménagement de l'avenue de Tourbillon, soit entre la rue des Creusets et la rue du Scex. Son objectif est principalement de renforcer son caractère urbain en améliorant l'accueil et la sécurité des mobilités douces et des transports publics. Cette avenue conserve toutefois un rôle structurant pour le trafic automobile.

Afin de bénéficier des subventions du fond d'agglomération, les travaux doivent commencer au plus tard en 2027. Dans le cadre de la présente procédure, les MO sont convenus de viser un démarrage des travaux en 2026. Cette contrainte calendaire implique pour ces deux avenues une mise à l'enquête en 2024.

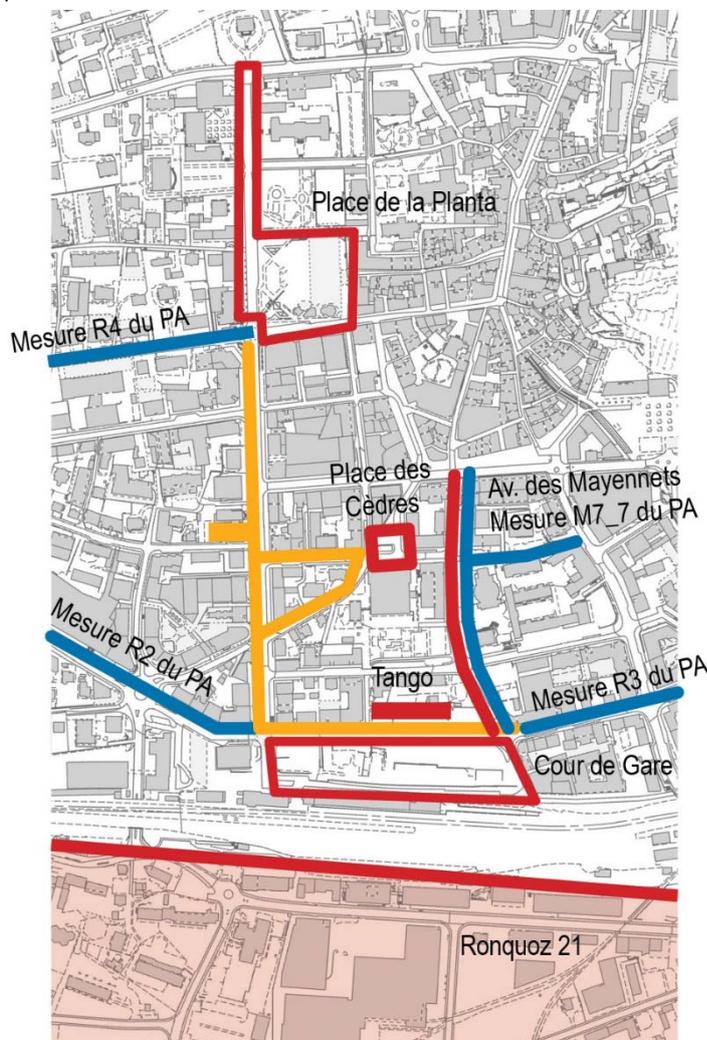
Par l'inscription de ces importants projets au PA2, le Canton marque sa volonté d'accompagner les transformations profondes engagées dès le début des années 2000 par la Ville de Sion avec le réaménagement des espaces

publics du centre-ville et une stratégie volontaire de modération du trafic, tout en maintenant une nécessaire accessibilité. Il s'agit d'améliorer la qualité de vie et d'accueil des résidents et visiteurs d'une cité en pleine croissance. Les futurs quartiers Cour de Gare et Ronquoz 21, l'accueil récent de grandes écoles, la construction prochaine d'une télécabine en direction des coteaux sud sont autant de grands projets qui donnent sa raison d'être à la transformation de l'avenue de la Gare et des rues adjacentes.

L'ambition est de supprimer le maximum de places de stationnement privées (expropriations prévues), avec compensations éventuelles à trouver avec les propriétaires cas échéant. L'objectif est en effet de réaliser un aménagement, tant que faire se peut, de façade à façade et surtout sans stationnement privé, celui-ci péjorant la qualité et la sécurité de l'espace piéton.

5.3. Projets connexes

En plus du contexte urbain des quartiers environnants, les projets connexes listés ci-dessous devront être pris en compte dans l'élaboration du projet. Une documentation spécifique sera mise à disposition des équipes retenues pour les MEP :



- les mesures M7_7, R2, R3 et R4 du projet d'agglomération sédunois PA2 qui bordent le périmètre des MEP ;
- les schémas de mobilités (TIM, TP, MD) de la ville de Sion ;

et, plus particulièrement :

- le projet de réaménagement de la place de la Planta qui inclut le tronçon nord de l'avenue de la Gare, non concerné par les présents MEP, ainsi que la rue de Lausanne à l'Est du carrefour à feux ;
- le nouveau quartier Cour de Gare en cours de réalisation et le projet des aménagements extérieurs de celui-ci ;
- le projet Tango en cours d'achèvement ;
- les études menées entre 2019 et 2021 sur la requalification de l'avenue des Mayennets ;
- le projet de réaménagement de la place des Cèdres
- la planification en cours visant la mutation du quartier Ronquoz 21 au sud de la gare.

S'agissant du plan d'affectation de zones (PAZ), l'avenue de la Gare, aujourd'hui en zone centre II, sera affectée en zone de

transport à l'intérieur de la zone à bâtir dans le cadre de la révision globale du PA et du RCCZ de la Ville de Sion en cours.

5.4. Situation actuelle et axes de projet

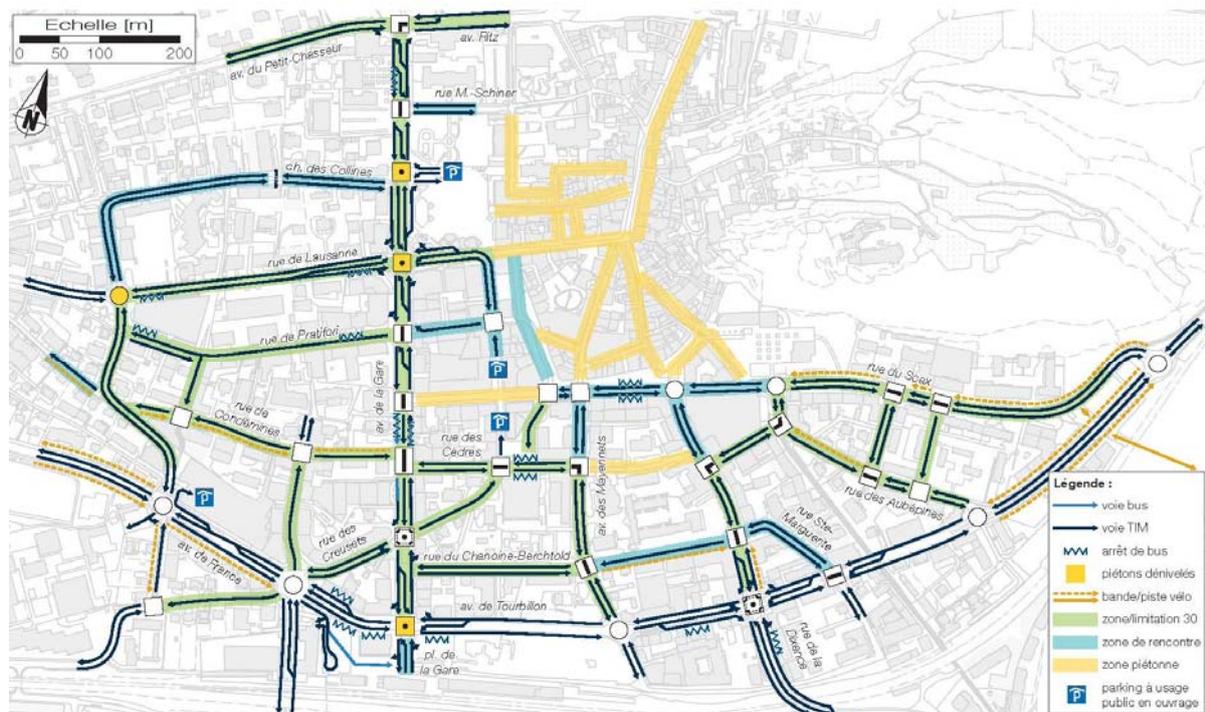
5.4.1 Cadre général

L'objectif principal des MEP, évoqué en introduction du présent document, est de concevoir un projet de requalification d'un ensemble de rues positionnées de manière stratégique au centre-ville de Sion. En effet, la Ville a procédé à une valorisation exemplaire de son centre historique dès les années 2000. Aujourd'hui, le secteur de la gare est en pleine transformation avec la construction du nouveau quartier Cour de Gare; au sud, l'arrivée des grandes écoles et le démarrage de la mutation au long cours du quartier de Ronquoz 21 constituent peu à peu un deuxième centre de gravité pour le Sion du XXIème siècle, qui accueillera à terme 7'000 emplois et 6'000 habitants supplémentaires. Au-delà des objectifs en matière de mobilité, l'enjeu des MEP est donc de procéder à une revalorisation des espaces publics qui forment la liaison entre ces deux parties importantes de la ville, de manière à offrir à terme un continuum urbain à la fois cohérent, confortable et sûr pour tous les usagers quels que soient leur âge, genre ou leur condition physique ou sociale.

Aussi, à l'échelle de la ville, le projet devra démontrer sa contribution à la constitution d'un réseau d'espaces publics de qualité, en termes tant d'aménagement que d'usages, qui participe à la mise en place d'un cadre de vie urbain attractif et sain, et valorise l'image de la ville. Ces espaces publics auront en effet une vocation de proximité mais aussi d'accueil des visiteurs vu leur situation à l'articulation entre la gare et les centralités historique et du XXIème siècle.

Dans ce sens, il est attendu des participants aux MEP qu'ils tiennent compte de l'inscription de cet ensemble de rues dans le réseau de mobilités (tous modes) à l'échelle de la ville, des projets d'aménagement ou de densification réalisés et en cours dans le voisinage, de la nature des quartiers traversés ou reliés (morphologie, affectations, paysage), des particularités locales qu'ils auront identifiées, et assurent ainsi l'intégration de leur projet.

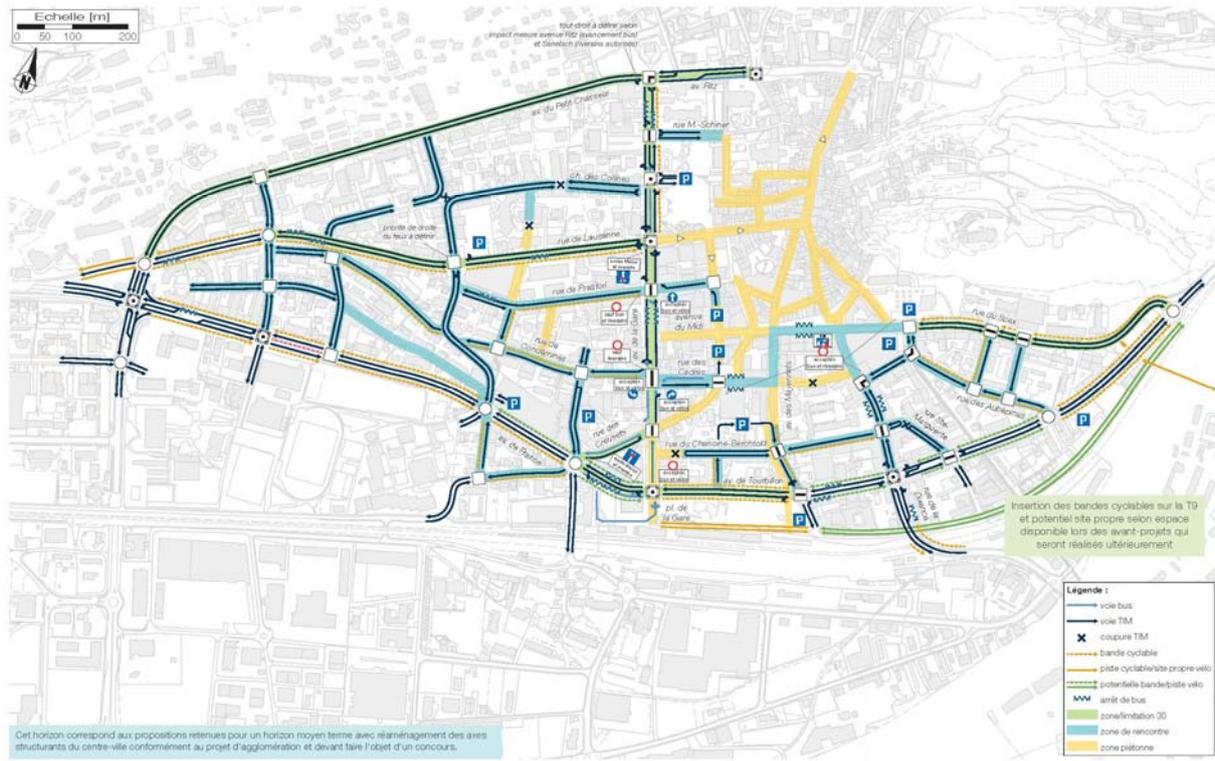
De traversées routières à des axes urbains



Plan des voies pour l'état de référence 2022 – Extrait de l'étude Transitec

La mise en zone 30km/h de l'ensemble du centre-ville de Sion courant 2022 s'accompagne d'une révision du schéma de circulation dans un grand nombre de rues.

A moyen terme, les maîtres d'ouvrages entendent faire évoluer ce schéma de circulation vers une organisation encore plus ambitieuse en faveur des modes doux, qui consistera à introduire des régimes de zone de rencontre sur plusieurs rues de quartier perpendiculaires à la rue de la Gare, dont la rue des Cèdres, et de zone piétonne entre la gare et la place des Cèdres. Cet état à terme constitue la base de conception pour les équipes retenues pour les présents MEP.



Plan des voies et régimes de circulation futurs proposés – Extrait de l'étude Transitec

Afin de faire de l'avenue de la Gare un axe réellement urbain et animé privilégiant l'activité, les transports publics et les mobilités douces, les équipes fonderont leur proposition notamment sur la cohabitation des différents modes de déplacement et l'apaisement de la circulation. Vu la limitation de la vitesse à 30km/h, l'espace potentiellement dédié aux mobilités douces et aux usages riverains sera considérablement agrandi. Les traversées piétonnes seront facilitées afin d'établir des liaisons plus fluides entre les quartiers. Les aménagements futurs seront ainsi l'occasion d'apporter un sentiment d'urbanité qui fait actuellement défaut.

Les passages piétons inférieurs aménagés au droit de l'avenue de Tourbillon et de la rue de Lausanne doivent être maintenus. Les premiers ont été récemment rénovés, tandis que les seconds incluent des accès directs à des bâtiments riverains au niveau -1. La démolition de ces ouvrages est donc jugée disproportionnée. Pour autant, la mise en zone 30 km/h permettra la restitution de traversées en surface que le projet devra favoriser. Une évolution de l'usage de ces ouvrages peut également être proposée à bien plaisir, sachant qu'une reconversion partielle en vélostation est pressentie pour l'ouvrage de l'avenue de Tourbillon.

Sur les tronçons et rues en zone de rencontre et zones piétonnes, les modes doux auront clairement la priorité, donnant l'occasion d'une reconquête d'espace public propre à transfigurer leur image actuelle.

Prise en compte des enjeux environnementaux et bioclimatiques

Les équipes devront prendre en compte dans leur projet la question de la transition écologique et l'objectif d'une ville résiliente. L'espace public est un des premiers leviers d'action pour les collectivités grâce à une transition vers des mobilités décarbonées et un usage des ressources plus responsable : qualité et perméabilité des sols, gestion de l'eau, climat urbain, biodiversité, environnement sonore, qualité de l'air, couverture végétale, etc., sont autant de domaines où une mutation des pratiques traditionnelles et la mobilisation de compétences croisées et de l'intelligence collective deviennent une occasion de projet fertile. Ceci se traduira dans les propositions d'aménagement (matérialités), mais aussi dans les processus de mise en œuvre et de gestion (économie des ressources). Les principes de projet développés par AcclimataSion doivent constituer une base de travail pour les équipes. En effet, si ceci est une problématique quasi universelle, il importe de garder à l'esprit que la vallée du Rhône est classée parmi les régions les plus chaudes de Suisse. La qualité de vie en ville constitue donc un enjeu prioritaire. A ce titre, le réaménagement de l'ensemble de rues concernés par les MEP revêt un caractère exemplaire de par son ampleur et ses ambitions.

Réalisme et acceptabilité du projet

Le contenu de l'étude Transitec d'avril 2022 (qui sera mise à disposition des équipes retenues pour les MEP, voir chapitre 5.5) constitue la base des propositions d'aménagement et devra impérativement et intégralement être respecté, en particulier le schéma de circulation et les régimes de vitesses.

Le projet devra tenir compte des réseaux souterrains existants. Toutefois, la Ville de Sion est ouverte dans le principe à des déplacements de réseaux pour permettre la plantation d'arbres ou la mise en place de sols propices à une bonne gestion des eaux. Ceci fera l'objet de discussion lors du développement du projet lauréat.

Les équipes devront proposer une stratégie de mise en œuvre du projet de requalification qui assure son acceptabilité auprès de la population, en particulier des riverains (voir aussi chapitre 5.4.2). Dans le cadre des études ultérieures, l'équipe lauréate devra proposer un phasage cohérent et des modalités de concertation pourront être intégrées. En particulier, la nature du projet devra permettre des échanges fructueux à même de le faire aboutir au plus tard dans les délais fixés par le Projet d'agglomération.

5.4.2 Spécificités locales

Au-delà du contexte des planifications dans lesquelles s’insère la requalification de l’ensemble de rues objet des MEP, décrit au chapitre 5.2, l’aménagement actuel et l’environnement de chacune d’entre-elles présentent des particularités qui appellent des réponses différenciées.

Avenue de la Gare



© Ville de Sion

Historique et situation actuelle

Selon les archives de la Ville de Sion, l’avenue a été créée dès 1860 pour relier la gare, inaugurée cette même année, à l’avenue du Couchant tracée 4 ans plus tôt (qui forme actuellement la partie supérieure de l’avenue de la Gare). Fait étonnant, la perspective ainsi édifiée ne relie pas la ville historique ni même un bâtiment public important. L’avenue rectiligne croise ainsi les routes d’accès historiques qui mènent au centre urbain dont elle reste à l’écart. Les espaces ouverts situés entre l’avenue et le centre sont investis par des villas dès les années 1900-1910, à l’exception de la place de la Planta, alors principal lieu de foire et de marché de la ville mais surtout parvis du Palais du Gouvernement cantonal. Jusqu’à la première moitié du XX^{ème} siècle, l’avenue, pavée et bordée de trottoirs, est dotée d’un double alignement d’arbres, manifestement des marronniers, qui forment une promenade ombragée généreuse, équipée de bancs et de luminaires.

La rue est élargie à la fin des années 1940, au détriment du second alignement d’arbres. La plupart des villas, hôtels particuliers, immeubles locatifs, ateliers, pressoirs, dépôts, etc. ont été remplacés, à partir des années 1960, par des immeubles administratifs ou locatifs. Seuls de rares bâtiments édifiés entre 1860 et 1930 subsistent encore.

La photo aérienne ci-dessous, datant du milieu des années 1960, montre la place de la Planta servant de parking, témoignant de la domination de la voiture sur la conception des espaces urbains. A la fin de la décennie, le trafic est devenu tel qu'on décide de construire des passages inférieurs pour la traversée des piétons au droit de l'avenue de Tourbillon et de la rue de Lausanne.



L'avenue de la Gare aux environs de 1915
© Archives de la Ville de Sion



Photo aérienne de la place de la Planta en 1965
© Archives de la Ville de Sion

Malgré son caractère très structurant et ses beaux alignements d'arbres, l'actuelle avenue de la Gare offre un paysage assez banal et monotone, du fait notamment de son image très routière et de sa grande linéarité. La place de la voiture demeure importante, non seulement sur la chaussée, mais surtout sur les abords. L'élargissement de l'avenue a été l'occasion d'un retrait d'alignement des constructions. Si, sur certains tronçons, cet espace est actuellement utilisé comme trottoir, d'autres accueillent une part importante de stationnement privé, desservi par des contre-allées ou directement depuis la chaussée en traversant l'espace piéton. Cette situation péjore non seulement l'image de la rue mais aussi son usage : l'espace entre la chaussée et le front bâti étant très fragmenté, il est à la fois peu lisible et peu sûr pour le piéton qui peine à garder une trajectoire sereine sur plus de quelques dizaines de mètres. D'autre part, l'affectation des rez-de-chaussée, qui contribue fortement à la qualification et à l'animation de la rue, est très hétérogène, ce qui réduit les possibilités d'appropriation de l'espace public. En particulier, on peine à savoir s'il s'agit d'une artère commerçante ou d'un boulevard de quartier résidentiel. D'autre part, les relations transversales entre les deux côtés de la rue et, partant, les quartiers riverains demeurent malcommodes.

Enfin, l'état actuel des aménagements et de l'équipement n'est pas davantage satisfaisant : le mobilier est hétérogène et parfois en inadéquation avec les besoins des usagers, l'éclairage est essentiellement fonctionnel et axé sur la chaussée, les revêtements de sol banals et discontinus, ce qui nuit à la lisibilité de l'espace, à l'image de la rue et à son confort d'usage pour les plus vulnérables.

Il ressort de l'ensemble de ces éléments une impression de désordre peu propice à la flânerie et à un usage optimal de l'espace à disposition, pourtant très généreux. S'agissant d'une des portes d'entrée de la ville, l'aménagement actuel ne joue pas son rôle de vitrine à l'adresse tant des visiteurs que des usagers plus réguliers.

Objectifs en termes de mobilités

L'avenue de la Gare sera régie par une zone 30 km/h entre la rue des Creusets et l'avenue Ritz. La partie inférieure reliant la gare sera en zone piétonne.

Selon l'étude de Transitec, « les objectifs visés par le réaménagement de l'avenue de la Gare sont les suivants :

- Réaliser une couture de la ville du XXème avec l'ouest ;
- En faire un lieu de vie et pas un lieu de passage ;
- Augmenter la part dédiée aux piétons et vélos ;
- Garantir un bon fonctionnement pour les TP ;
- Assurer l'accessibilité TIM ;
- Diminuer le transit TIM. »

Concept urbain et paysager

Sur la base du concept mobilité étudié par le bureau Transitec, les équipes devront proposer un projet qui revalorise cet axe majeur de la ville comme un espace public diversifié dans ses usages et contribuant à la définition d'un paysage urbain vivant de qualité, participant à la lutte contre le dérèglement climatique. L'avenue de la Gare devrait ainsi à terme retrouver un statut de pièce maîtresse du réseau d'espaces publics du centre-ville. Sa vocation d'artère commerçante reliant la gare au Palais du Gouvernement cantonal, devra être renforcé par des aménagements propices à la flânerie, à la rencontre et au séjour.

Pour ce faire, les équipes devront questionner les vues, l'orientation, la rythmique de l'espace public (relativement aux affectations des rez-de-chaussée et au réseau d'espaces publics adjacents), la consolidation de la présence du végétal (dans un souci d'apporter une réponse de qualité notamment au réchauffement climatique et à la présence de la nature en ville), l'éclairage, le mobilier urbain fixe et les emprises temporaires (terrasses, étals commerciaux, etc.), dans une perspective d'accroissement de la qualité d'usage.

Les ambiances - saisonnières, diurnes et nocturnes - relativement aux possibilités variables d'appropriation dans le temps et dans l'espace par les différents usagers, devront pouvoir être appréciées.

Conditions-cadre

- Les équipes tiendront compte du projet de réaménagement de la place de la Planta et du tronçon nord de l'avenue de la Gare, de même que des projets développés pour la place de la Gare et Cour de Gare.
- Les équipes développeront un projet de façade à façade, intégrant l'ensemble des parcelles privées mitoyennes du domaine public. Elles devront en démontrer la faisabilité en tenant compte de la maîtrise foncière, des servitudes inscrites, des accès riverains, des négociations éventuelles à engager et de l'exploitation et l'entretien futurs.
- L'alignement de micocouliers, dont l'état sanitaire est globalement bon, devra être préservé et mis en valeur par l'amélioration de leurs conditions de vie et leur contribution à la définition d'un espace public de qualité. Les équipes sont invitées à proposer des compléments d'arborisation, permettant notamment d'éviter l'effet de linéarité et contribuer ainsi à la limitation des vitesses. Les ensembles arborés sis sur des parcelles voisines (rues adjacentes, parcs, places) doivent être pris en compte dès lors qu'ils

contribuent à la structuration de l'espace public. Le projet proposera une stratégie quant à l'arborisation secondaire (arbres de deuxième importance, arbustes, sujets isolés ou menacés par de mauvaises conditions de plantation, etc.). La réflexion doit être étendue à l'ensemble des strates végétales (arborées, arbustives et herbacées), leur régénération et inclure la qualité des sols.

- L'ensemble des données techniques en matière de mobilité, synthétisées dans le rapport de Transitec d'avril 2022, est à prendre en compte.



En particulier, il s'agira de tenir compte du fait que la coupure du transit permettra de passer de 10'000 vh/jour actuellement à 2-3'000 vh/jour. Un gabarit de chaussée de 6.20 devra être garanti pour le passage de tous les usagers motorisés et les vélos. Elle sera limitée par des bordures biaisées de 4cm type SDM pour le tronçon Creusets-Planta.

Le tronçon Creusets-Gare sera mis en zone piétonne et le gabarit pour les transports publics en site propre devrait s'élever à 3.5 m avec bordures biaisées de 4 cm type SDM.

- Les trottoirs devront respecter les exigences de la norme VSS 240 070 (trafic piétonnier, norme de base) et présenter, si possible, une largeur libre de 3.5 m.
- Les traversées piétonnes devront être faites en surface, y compris celles des carrefours Gare-Lausanne et Gare-France-Tourbillon. En effet, même si les passages inférieurs seront conservés, notamment pour accéder aux activités commerciales situées en souterrain, les piétons doivent pouvoir traverser en surface.
- Aucun stationnement voitures public n'est à prévoir sur la chaussée. Tout au plus quelques emplacements réservés aux livraisons pourront être proposées, si tant est que ces dernières ne puissent pas s'effectuer sur fond privé ou depuis d'autres rues. Ces emplacements ne seront pas marqués (simple emprise réservée) et seront régis par une réglementation encore à définir.

En revanche, du stationnement vélos de type « arceaux » sera à prévoir en suffisance et de manière dispersée.

- Concernant le stationnement privé actuellement situé en pied de façade ou en contre-allée, les équipes pourront présenter une image idéale à terme prévoyant la suppression de toutes les places au profit des piétons et usages riverains (terrasses, étals, etc.). Pour autant, des négociations devant encore avoir lieu sur la base du projet développé, elles devront avant tout développer un projet réaliste au sens d'acceptable par toutes les parties. En ce sens, elles devront décrire leur stratégie d'aménagement en plusieurs étapes permettant d'atteindre éventuellement l'image idéale mais supportant des étapes intermédiaires sans péjoration de la qualité d'ensemble de l'aménagement. A noter que le projet à

développer par l'équipe lauréate des MEP et à réaliser dans les délais décrits au chapitre 5.2 devra être clairement représenté.

- Les équipes sont rendues attentives à la pente constante de l'avenue qui constitue un défi pour la gestion des eaux pluviales, en particulier en cas d'évènements météorologiques extrêmes.

Avenue de Tourbillon Ouest



© Ville de Sion

Situation actuelle

Le tronçon de l'avenue de Tourbillon concerné par les MEP apparaît au milieu du XX^{ème} siècle. Il relie alors l'avenue de la Gare à la rue de la Dixence, sans doute pour desservir les activités installées le long du site ferroviaire. Il a donc d'abord une fonction locale. Dès la fin des années 1950, sa prolongation à l'Est comme à l'Ouest amorce sa vocation de route de contournement du centre-ville, achevée avec la construction de la route d'Italie à l'Est le long du Rhône dans les années 1970. L'avenue accueille dès lors un trafic important, d'autant qu'elle dessert directement la gare pour tous les usagers en provenance d'autres localités. La gare routière s'implante naturellement en lien direct avec l'infrastructure ferroviaire, et accueille encore aujourd'hui le plus important trafic de cars postaux de Suisse qui, de fait, empruntent pour une bonne partie l'avenue de Tourbillon. Cette bonne accessibilité pour le trafic TIM venant de l'extérieur a amené l'implantation de centres commerciaux et de parkings de grande capacité, qui ont encore chargé les flux quotidiens sur cet axe.

Cette avenue a donc joué un rôle structurant à l'échelle de la ville, mais ceci au seul bénéfice du trafic motorisé. Le tissu bâti et commercial est resté très hétérogène et la rue n'a jamais été conçue comme un véritable espace public. Dès lors, y cheminer à pied ou y circuler à vélo est non seulement peu sûr mais aussi dépourvu d'intérêt dès qu'on s'éloigne du carrefour avec l'avenue de la Gare : les commerces se font rares, les nuisances sonores dues au trafic routier sont importantes et la linéarité de la rue, comme l'absence de mobilier urbain, rendent le parcours ennuyeux ; par ailleurs, l'avenue ne relie actuellement aucun service ou équipement public qui donnerait une raison de l'emprunter davantage qu'une rue parallèle plus calme et plus ombragée.

La construction du nouveau quartier Cour de Gare, qui s’achèvera en 2025, va en partie transfigurer les lieux : le côté sud de l’avenue va pour la première fois être doté d’une façade urbaine ; la présence d’une salle de concert et congrès dans la partie Est du nouveau quartier pourrait augmenter le potentiel d’usage de l’avenue entre la gare et l’avenue des Mayennets. À noter que les entrées des commerces se feront toutes par l’intérieur du quartier, donc pas sur la rue. D’autre part, le nouveau bâtiment Tango récemment construit côté nord permet de doter l’avenue de Tourbillon d’une morphologie urbaine.

En termes de mobilité, la réorientation du trafic de transit à l’extérieur de la ville, promue par les planifications actuelles, permettra d’accueillir les MD dans de meilleures conditions, notamment un itinéraire cyclable structurant Est-Ouest pour les cyclistes dits « rapides ». Enfin, le basculement partiel de la gare routière au Sud de la gare et le projet de télécabine reliant les coteaux Sud de la commune sont prévus dans le cadre de la transformation du quartier Ronquoz 21.

Tout converge donc pour faire évoluer l’aménagement de l’avenue de Tourbillon en véritable boulevard urbain.

Objectifs en termes de mobilité

Le tronçon de l’avenue de Tourbillon concerné par les MEP sera régi par une zone 30 km/h qui se poursuivra à l’Ouest jusqu’au giratoire de l’Etoile.

Selon l’étude de Transitec, « les objectifs visés par le réaménagement de l’avenue de Tourbillon sont les suivants:

- Atténuer l’effet de coupure ;
- Améliorer l’identité paysagère avec une arborisation ;
- Permettre la fonction de circulation TIM ;
- Garantir un bon fonctionnement pour les TP ;
- Garantir la sécurité des modes doux (notamment pour les vélos en cohabitation avec le trafic motorisé). »

Concept urbain et paysager

Le tronçon concerné de l’avenue de Tourbillon forme une couture entre les quartiers centraux et Cour de Gare. Bien que conservant à terme une fonction structurante pour le trafic automobile inter-quartiers, il devra recouvrer un caractère de boulevard urbain favorisant les relations transversales.

Dans ce sens, le carrefour giratoire entre l’avenue de Tourbillon et l’avenue des Mayennets sera remplacé par un carrefour en T. Au croisement avec l’avenue de la Gare, les traversées en surface seront à favoriser, malgré le maintien souhaité du passage inférieur récemment rénové, mais qui sera vraisemblablement réaffecté partiellement pour une vélostation. Le traitement des amorces avec les rues adjacentes permettra quant à lui d’ancrer l’ensemble de ces aménagements dans un réseau cohérent d’espaces publics.

Pour leur projet, les équipes devront questionner les vues frontales et latérales, l’orientation (qui place chaque côté de la rue dans une situation très contrastée selon la saison), la rythmique de l’espace public (relativement aux affectations des rez-de-chaussée et au réseau d’espaces publics adjacents), la consolidation de la présence du végétal (dans un souci d’apporter une réponse de qualité notamment au dérèglement climatique et à la présence de la nature en ville), la gestion des eaux de surface, l’éclairage, le mobilier urbain fixe et les emprises temporaires (terrasses, étals commerciaux, etc.), dans une perspective d’accroissement de la qualité d’usage.

Les ambiances - saisonnières, diurnes et nocturnes - relativement aux possibilités variables d’appropriation dans le temps et dans l’espace par les différents usagers, devront pouvoir être appréciées. En particulier, l’impact de la présence future d’un grand équipement à l’extrémité Est devra être pris en compte, tandis que la complémentarité avec les aménagements de Cour de Gare, devra être recherchée.

Conditions-cadre

- Les équipes développeront un projet de façade à façade, malgré la présence de plusieurs parcelles privées incluses au périmètre d'intervention. Elles devront en démontrer la faisabilité en tenant compte de la maîtrise foncière, des accès riverains, des négociations éventuelles à engager et de l'exploitation et l'entretien futurs. En particulier, des négociations seront engagées pour garantir une continuité des limites entre domaine privé et domaine public sur la parcelle 715, en alignant la limite sur celles du DP 12688 et de la parcelle privée 2608. Les équipes peuvent s'affranchir des propositions d'aménagement faites dans le cadre des projets Tango et Cour de Gare, pour autant qu'elles en garantissent la fonctionnalité.
- L'état sanitaire des jeunes arbres d'alignement plantés au nord de l'avenue, dans sa portion la plus poché de l'avenue de la Gare, n'est pas suffisamment bon pour justifier leur maintien. Les équipes sont donc invitées à proposer un projet d'arborisation sur l'ensemble de l'avenue. Le groupe de platanes sis au bas de l'avenue des Mayennets doit être pris en compte, de même que les propositions élaborées pour la revalorisation de l'avenue des Mayennets, qui prévoient le renouvellement de l'alignement de tilleuls. Ces deux derniers ensembles arborés ne font toutefois pas partie du périmètre d'intervention.
- L'ensemble des données techniques en matière de mobilité, synthétisées dans le rapport de Transitec d'avril 2022, est à prendre en compte, soit une limitation de la vitesse à 30 km/h. En particulier, un gabarit de chaussée de 6.20 devra être garanti avec des pistes cyclables de 1.5 m en sus (ou éventuellement bande cyclable). Une éventuelle solution avec berme centrale arborisée devrait garantir des largeurs de 4.5 m (dont 1.5 m de bande cyclable) par voie de circulation. Globalement, l'aménagement veillera à casser l'effet de linéarité, par exemple avec des décrochements horizontaux.
- Les trottoirs devront respecter les exigences de la norme VSS 240 070 (trafic piétonnier, norme de base) et présenter, si possible, une largeur libre de 3.5 m.
- Les traversées piétonnes devront être faites en surface, y compris celles des carrefours Gare-Lausanne et Gare-France-Tourbillon. En effet, même si les passages inférieurs seront conservés, notamment pour accéder aux activités commerciales situées en souterrain, les piétons doivent pouvoir traverser en surface.
- Une variante de projet intégrera 6 moloks semi-enterrés de 5 m³ pour un diamètre de 2m (3 pour les incinérables et 3 pour les papiers cartons) sur le côté sud l'Avenue de Tourbillon, en lien avec le projet Cours de Gare. Toutefois, l'accessibilité des camions-poubelle ne devra pas représenter de danger ni pour les piétons ni pour les cyclistes (pas de marche arrière sur un trottoir, par exemple) et l'Avenue de Tourbillon ne devra pas être bloquée par les camions poubelles arrêtés.

Si aucune variante d'intégration n'est possible ou proportionnée, ces moloks seront intégrés dans le périmètre du projet Cours de Gare.

Dans le présent MEP, deux variantes concernant les moloks, à savoir une les intégrant dans le présent projet et une dans le projet Cours de Gare (à ne pas représenter) peuvent être réalisées.

- Aucun stationnement voitures public n'est à prévoir sur la chaussée. L'offre en stationnement vélos sera a priori assurée dans les aménagements du quartier Cour de Gare, mais des arceaux pourront être disposés en des emplacements stratégiques côté Nord surtout.

Rues des Creusets et des Cèdres



Rue des Creusets © Ville de Sion



Rue des Cèdres © Ville de Sion

Situation actuelle

La rue des Creusets est répertoriée sur les cartes nationales dès la fin du XIX^{ème} siècle. Il se peut toutefois qu'elle ait une origine plus ancienne car elle reliait directement la ville historique à la plaine cultivée au sud-est, en ne faisant qu'une avec les actuelles rues du Grand-Pont et de la Porte-Neuve. Son tracé sinueux d'origine a été passablement modifié, sauf sur le tronçon objet des MEP sis entre la rue de la Gare et la place des Cèdres.

La rue des Cèdres est, quant à elle, plus récente. Elle témoigne du développement du quartier entre le sud de la ville historique et la gare, où un maillage de rues perpendiculaires a été tracé pour desservir les nouvelles constructions. Immeubles locatifs, commerciaux ou administratifs, établissements bancaires, écoles, édifices religieux, parcs et même un cinéma constituent ce qu’on nomme aujourd’hui la « ville du XXème siècle ».

Le long de ces deux rues, le tissu bâti est de styles et d’époques très différents : d’anciennes villas locatives côtoient des immeubles de hauts gabarits, des garages ou des gallettes commerciales ; l’absence d’alignement ménage des espaces résiduels entre la chaussée et le bâti, occupés tantôt par des jardins, tantôt par des parkings, les trottoirs étant généralement étroits et parfois discontinus du fait des nombreux accès riverains et stationnements privés.

Ces deux rues sont typiques du réseau secondaire : commerces aux angles avec la rue principale de la Gare et la place des Cèdres, et stationnement public latéral. Leur aménagement n’a fait l’objet d’aucun soin particulier, si ce n’est la plantation d’un alignement d’arbres sur la rue des Cèdres. Comme sur la rue de la Gare, la mitoyenneté entre domaine public et privé dans l’espace même de la rue occasionne une hétérogénéité d’aménagement qui se reflète dans la variété des revêtements de sol et le rare mobilier (dont la fonction est le plus souvent coercitive).

Objectifs en termes de mobilité

La rue des Cèdres sera régie par un régime de zone de rencontre, à l’instar de la majorité des rues de quartier du secteur. La rue des Creusets sera intégrée au réseau de zones piétonnes qui permettra de relier directement la gare au centre historique de Sion.

Selon l’étude de Transitec, les objectifs visés par le réaménagement de ces rues sont les suivants :

- Améliorer la perméabilité piétonne des quartiers traversés ;
- Créer un réseau d’espaces publics connectés par des liaisons piétonnes qualitatives, continues et sécurisées ;
- Assurer une continuité urbaine à niveau entre tous les quartiers.

Concept urbain et paysager

Les rues des Creusets et des Cèdres font partie d’un réseau très utilisé pour les déplacements mobilités douces entre les différentes centralités urbaines. Elles participent ainsi pleinement tant à l’attractivité de la ville qu’à la vitalité des quartiers traversés. Leur aménagement devra faire la part belle au confort des cheminements piétons et à la qualité des ambiances traversées, actuellement quasi inexistantes. Il s’agira de tenir compte de la diversité de l’environnement urbain qui offre une variété de situations propre à rendre le parcours divertissant : présence de jardins et végétation riveraine, arbres isolés de grand importance, vues, élargissements ponctuels de l’espace, affectation des rez-de-chaussée sont autant d’éléments sur lesquels s’appuyer pour proposer un espace agréable à parcourir et répondant aux grands enjeux de qualité de vie en ville (végétalisation, biodiversité, mobilier, éclairage).

En résumé, le concept paysager développé devra tendre à la fois vers une reconnaissance des qualités urbaines et paysagères propres à chaque rue et vers la constitution d’un réseau cohérent et confortable se raccordant harmonieusement aux espaces publics réaménagés depuis une quinzaine d’années ou en voie de l’être du côté de la gare.

Conditions-cadre

- Les équipes développeront un projet révélant l’identité de chaque rue, de façade à façade, malgré la présence de plusieurs parcelles privées. Elles devront en démontrer la faisabilité en tenant compte de la

maîtrise foncière, des accès riverains, des négociations éventuelles à engager et de l’exploitation et l’entretien futurs.

- L’arborisation devra être préservée et mise en valeur par l’amélioration de ses conditions de vie et sa contribution à la définition d’un espace public de qualité. Les équipes sont invitées à proposer des compléments. Les ensembles de jardins doivent être pris en compte dès lors qu’ils contribuent à la structuration de l’espace public et au développement de la biodiversité.
- L’ensemble des places de stationnement publiques de la rue des Creusets et de la rue des Cèdres est supprimé. L’offre en stationnement vélos sera à concevoir en cohérence avec l’aménagement de l’avenue de la Gare.
- Aucun gabarit minimum n’est à prévoir par les concurrents. Ceux-ci devront calibrer la rue des Cèdres selon l’exploitation en zone de rencontre prévue et le schéma de circulation appliqué (accessibilité uniquement). La rue des Creusets, en tant que zone piétonne, ne comprendra aucune bordure de séparation.

Parc des Condémines



© Ville de Sion

Situation actuelle

Ce parc constitue à la fois un espace vert de quartier et une respiration le long de l’avenue de la Gare. Il bénéficie d’une arborisation généreuse qui en fait un lieu de fraîcheur bienvenu où il est agréable de faire halte. Il joue donc

un rôle important dans la constitution d'un réseau d'espaces publics favorable aux déplacements piétons à l'échelle des quartiers.

Son aménagement présente toutefois quelques défauts : l'état des revêtements et du mobilier est vétuste, les installations de jeux pour enfants sont désuètes, la fontaine n'est pas mise en valeur et la différence de niveau avec l'avenue de la gare et la rue des Condémines constitue un obstacle pour certains usagers.

Concept urbain et paysager

Le parc doit être maintenu dans sa fonction mixte d'espace vert de quartier et de halte sur les itinéraires piétons à l'échelle de la ville. A ce titre, il devra contribuer à la rythmique de l'espace public de l'avenue de la Gare. Le projet devra viser une revitalisation de la végétation existante et une mise en valeur de la fontaine. La nature et l'organisation des cheminements et des accès peuvent être revues, de même qu'un nouveau mobilier proposé. La réflexion sur les ambiances nocturnes sera particulièrement importante pour la revalorisation du site et son usage en toute saisons. L'accès des vélos en sera exclu, comme c'est le cas aujourd'hui.

Conditions-cadre

- L'arborisation majeure du parc devra être préservée et mise en valeur par l'amélioration de ses conditions de vie et sa contribution à la définition d'un espace public de qualité. Les équipes peuvent proposer des compléments d'arborisation. Elles devront favoriser les revêtements perméables et sont libres de proposer les équipements qui leur semblent répondre à la vocation du parc.
- L'accessibilité pour les PMR devra être garantie, ce d'autant que ce parc constitue une halte bienvenue sur certains parcours inter quartiers.

5.5. Documents mis à disposition des équipes retenue pour les MEP

Documents d'échelle cantonale et inter-communale	Schémas de mobilité (schéma directeur de circulation, plan directeur vélo) Projet d'agglomération de Sion, 2 ^e et 3 ^e génération (4 ^e ?) Lois et règlements relatifs à la préservation du patrimoine Lois et règlements relatifs à la préservation du paysage
Documents d'échelle communale	Rapport d'étude Réaménagement de l'av. de la Gare et de la T9, Transitec, avril 2022 Règlement, directive et guide concernant les terrasses des établissements publics Rapport AcclimataSion, 2017 et fiches d'application Stratégie vélo, 2019 Guide des aménagements extérieurs, 2017
Documents d'échelle locale	Plan des propriétaires eu égard aux places de parc privées présentes Inventaire de l'arborisation de l'avenue de la Gare, 2021 Recueil de vues anciennes de l'avenue de la Gare
Fonds de plans	Fonds de plan DWG et DXF des périmètres d'intervention et de réflexion, y c. réseaux souterrains et altimétries actuelles

Les maîtres d'ouvrage se réservent la possibilité de compléter cette documentation.

5.6. Coût admissible

Le réaménagement de l'ensemble de rues constituant le périmètre de projet et le périmètre d'étude a été estimé à 12.5 mios dont 7.2 mios pour l'Avenue de la Gare et 5.3 mios pour l'avenue de Tourbillon. Les propositions des concurrents devront prendre en compte ce coût.

5.7. Adaptations

Le collège d'experts se réserve la possibilité d'adapter et/ou de compléter le programme à l'issue de la phase de sélection.

6. APPROBATION

Présidente

Julie Imholz

Membres

Vincent Pellissier

professionnels

Philippe Venetz

Vincent Kempf

Georges Joliat

Nathalie Mongé

Cécile Presset

Agathe Caviale

Marie-Paule Mayor

Cindy Freudenthaler

Clorindre Dussex

Suppléants

Céline Mendes

professionnels

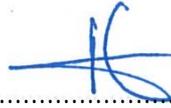
Jean-Paul Chabbey

Eric Duc

Vanessa Rechartier-Zingg

Membres non
professionnels

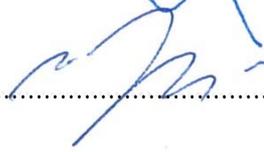
Philippe Varone



Christian Bitschnau



Raphaël Marclay



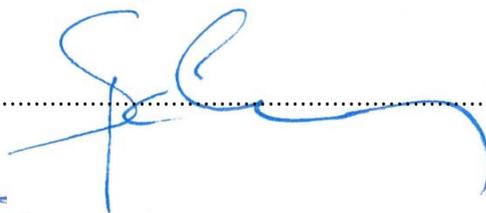
Suppléants non
professionnels

Raphaël Vouillamoz



Spécialistes-
conseils

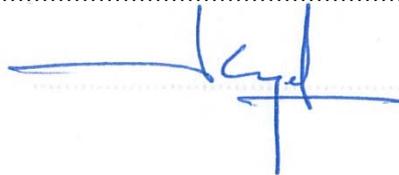
Philippe Schwery



Marc Aurel



Jérôme Luyet



Sion, le 06 septembre 2022