

CONCOURS DE PROJETS

CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE HAUTE ÉCOLE PÉDAGOGIQUE DU VALAIS À SAINT-MAURICE

RAPPORT DU JURY – FÉVRIER 2025



MANDANT / MAÎTRE DE L'OUVRAGE

Le présent concours de projet est organisé par le Canton du Valais, mandant et maître de l'ouvrage.

INTRODUCTION – HEP-VS

En raison de la croissance constante des effectifs de ces dernières années, la HEP-VS a besoin d'une nouvelle infrastructure et d'espaces pour pouvoir offrir à long terme une formation et des services de qualité à ses étudiant·e·s et à ses enseignant·e·s. L'objectif du concours est de requalifier le plateau de la gare avec les nouvelles interventions pour permettre une mise en valeur globale du site.

La Haute École Pédagogique du Valais (HEP-VS) se veut un centre d'excellence pour la formation, la recherche et l'innovation pédagogique, dotée d'une forte identité biculturelle. Elle est un lieu d'études, de rencontres et de vie qui favorise l'apprentissage autonome et responsable. Elle s'inscrit au cœur de la transformation et de l'amélioration du monde de l'éducation et de la formation.

Les aspects suivants devront être supports de la réflexion architecturale pour répondre aux besoins spécifiques de la HEP-VS et lui permettre de mener à bien ses missions.

MISSION

La HEP-VS n'est pas une école, mais une haute école membre de Swissuniversities, qui a pour mission de former les futurs enseignants des niveaux primaire et secondaire et de l'enseignement spécialisé. En plus des formations de base à l'enseignement, elle propose des formations continues et complémentaires, des prestations de services ainsi que de la recherche en science de l'éducation.

La HEP-VS est le lieu d'accueil, de ressource, de réflexion et de formation de l'ensemble des enseignants, tous degrés scolaires et de formation confondus, ainsi que de tous les acteurs de l'éducation en Valais (notamment les praticiens-formateurs, animateurs pédagogiques, les directions d'écoles, inspecteurs et les autres partenaires).

Le projet architectural lié à la constitution d'un campus doit donc rendre visible l'institution en tant que haute école et soutenir sa vocation d'accueil en concevant

des espaces de formation adaptés aux différents projets éducationnels (salles de classe modulables, espaces diversifiés destinés à des effectifs variables, espaces de recherche et d'innovation, des lieux de collaboration, etc).

La mise en place du programme des locaux est ouverte à de multiples conceptions, les espaces répondant aux diverses missions de la HEP-VS peuvent être distribués sur plusieurs bâtiments et interstices.

CONTEXTE GÉNÉRAL – DONNÉES RELATIVES AU SITE

Le secteur de la gare de Saint-Maurice bénéficie d'une très bonne desserte par les transports publics (classe ARE A). D'un point de vue urbanistique, il s'agit d'un secteur clé de développement, regroupant des enjeux multiples de diversité fonctionnelle, de densification, de développement de programmes d'intérêt public, d'intégration patrimoniale, d'accessibilité inclusive et de qualité des espaces publics. La gare est située directement au sud du noyau historique de grande qualité, constitué des bâtiments de l'Abbaye et du bourg historique linéaire dominés par la falaise. Le bourg présente un tissu urbain relativement homogène et caractérisé par de petits volumes bâtis implantés le long des axes principaux. Les bâtiments situés à l'arrière du bourg sont des bâtiments emblématiques: église Saint-Sigismond et sa cure, bâtiments du Collège, bâtiments de l'Abbaye. Ce noyau historique est constitutif de la substance patrimoniale de Saint-Maurice, avec un objectif de sauvegarde intégrale.

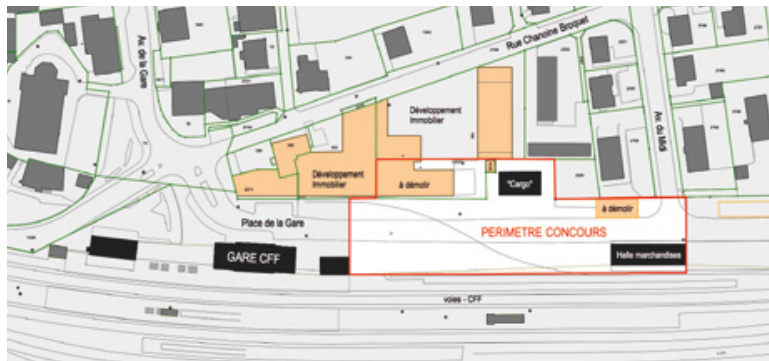
Un quartier belle époque prend place entre le quartier de la gare et le bourg historique. Ce quartier du début du XX^e siècle s'est développé en lien avec la construction du chemin de fer. Il présente des qualités remarquables et est significatif de son époque. Au sud de la gare et du quartier belle époque, un quartier de villas amorce la partie résidentielle du tissu bâti qui se prolonge au sud. Certaines parties de ces extensions du XX^e siècle présentent un intérêt important qui diminue lorsqu'on s'éloigne du bourg. Le secteur de la gare s'est développé au début du XX^e siècle, comme une importante plateforme ferroviaire en liaison avec la ligne du Simplon. Il est caractérisé par un tissu bâti mixte englobant l'arsenal, la poste, la gare et les constructions ferroviaires bordant les voies. Ce tissu bâti intègre plusieurs bâtiments caractéristiques de leur époque et présentant un certain intérêt patrimonial.

La gare et les importantes infrastructures ferroviaires se développent dans un axe nord-sud, parallèlement à la falaise. A l'est des voies, la gare de Saint-Maurice, l'ancienne halle de marchandise et le buffet de la gare forment l'espace d'accueil des voyageurs, ouvrant sur la place de la gare. A l'ouest des voies, se trouvent différents bâtiments liés à l'exploitation et à l'entretien (la rotonde et divers ouvrages).

L'ensemble du site est situé en périmètre P5 ISOS (inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse). En ce qui concerne le périmètre P5, l'ISOS préconise un objectif de sauvegarde C, c'est-à-dire qu'est préconisé «la sauvegarde du caractère». Conservation de l'équilibre entre les constructions anciennes et nouvelles, et sauvegarde intégrale des éléments essentiels à la conservation du caractère.

Le Service Immobilier et Patrimoine (SIP) ainsi que le Service du Patrimoine CFF demandent une approche sensible des architectes par rapport à ce site à valoriser et dans la prise en compte des bâtiments existants.

PÉRIMÈTRE DU CONOURS DE PROJET



Le périmètre d'intervention du concours (indiqué avec liseré rouge ci-dessus) se trouve en connexion directe avec le centre-ville et sa gare CFF, la surface mise à disposition est d'environ 7'087m². L'ensemble du site est inventorié en périmètre P5 ISOS.

Les deux bâtiments existants/CFF la halle à marchandises et le bâtiment « Cargo » sont à maintenir, compte tenu de leur valeur patrimoniale leur démolition est interdite. Deux autres constructions sont présentes sur le périmètre à disposition, il est prévu de les démolir. En contiguïté du secteur « concours » les parcelles de La Poste et Armasuisse seront valorisées par un développement immobilier (logements, activités), pour ce faire les constructions existantes seront démolies. Afin d'offrir une certaine perception future du site il est représenté sur la maquette des volumétries plausibles mais non figées puisque le projet d'urbanisation de cette zone n'est pour l'instant qu'à ses premiers pas et reste en attente des conclusions du présent concours.



L'État du Valais, conjointement avec la Commune de Saint-Maurice envisage l'implantation sur le secteur de la gare, dans le présent périmètre, d'une future médiathèque. Afin de ne pas prêter à la réalisation à terme de ce bâtiment, il est demandé aux équipes participantes de développer, dans le cadre du présent concours, un principe d'implantation de la nouvelle médiathèque, assurant ainsi le dialogue avec les autres constructions existantes et futures de ce site. Il s'agira d'une étape de construction distincte de la réalisation de la nouvelle école HEP-VS.

GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCÉDURE

Le présent concours est un concours de projets d'architecture et d'ingénierie à un degré en procédure ouverte selon les articles 3.1.b; 3.3 et 6.1 du règlement SIA 142, édition 2009 ainsi que d'un marché de service au sens de l'art. 8 alinéa c, d'une procédure ouverte selon les art. 18 et 22 de l'AIMP du 25.11.2019 (état au 01.01.2024) et l'art. 7 de la Loi concernant l'adhésion du canton du Valais à l'accord inter-cantonal sur les marchés publics du 15.03.2023 (état au 01.01.2024).

LANGUE

La langue officielle pour la procédure du concours, ainsi que pour la suite des opérations est le français exclusivement.

PRESCRIPTIONS OFFICIELLES

Le concours est régi par les prescriptions officielles suivantes:

- Accord sur les marchés publics (AMP) de l'organisation mondiale du commerce (OMC / WTO) du 15 avril 1994 et annexes concernant la Suisse
- Loi fédérale sur le marché intérieur du 6 octobre 2005 (LMI)
- Loi du 8 mai 2003 concernant l'adhésion du canton du Valais à l'accord intercantonal sur les marchés publics
- Accord intercantonal du 25 novembre 1994 / 15 mars 2001 sur les marchés publics (AIMP)
- Ordonnance du 11 juin 2003 sur les marchés publics.

CONDITIONS DE PARTICIPATION

Le concours est ouvert aux groupes formés obligatoirement d'un-e architecte (ou d'un groupement d'architectes) responsable du groupe et d'un-e ingénieur-e civil-e (ou d'un groupement d'ingénieur-e-s civil-e-s). Les partenaires du groupe doivent être établi-e-s en Suisse ou dans un pays signataire de l'Accord sur les marchés publics du 15.04.1994 et ne peuvent participer qu'à ce seul groupe, de même que les bureaux à plusieurs succursales ne peuvent participer qu'à ce seul groupe. Aucun des membres du groupe ne doit se trouver dans l'une des situations définies par l'article 12.2 du règlement SIA 142.

Les architectes et les ingénieur-e-s civil-e-s doivent répondre à l'une des trois conditions nécessaires suivantes:

- être titulaire du diplôme d'architecte, respectivement d'ingénieur-e civil-e délivré soit par l'École polytechnique fédérale (EPFZ, EPFL ou EPUL), soit par l'Institut d'architecture de l'Université de Genève (EAUG ou IAUG), soit par l'Académie d'architecture de Mendrisio, soit par l'une des Hautes écoles spécialisées suisses (HES ou ETS) ou être titulaire d'un diplôme étranger reconnu équivalent;
- être inscrit-e aux Registres suisses des professionnel-le-s de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement (REG) (<https://reg.ch/fr/registres/registres/>) en tant qu'architecte, respectivement ingénieur-e civil-e au niveau A ou B, le niveau C étant exclu;
- répondre aux exigences de la liste permanente du canton du Valais, fixées par le Service social de la protection des travailleurs (tél.: 027/606.74.00 (F)).

Les architectes, respectivement les ingénieur-e-s civil-e-s, qui ne sont associé-e-s que pour un temps déterminé doivent remplir les conditions de participation.

Les collaborateur-ice-s occasionnel-le-s engagé-e-s pour le concours doivent remplir les conditions de participation. Leurs noms devront être inscrits sur la fiche d'identification.

Un-e architecte, respectivement un-e ingénieur-e civil-e, employé-e, peut participer au concours si son employeur-euse l'y autorise et ne participe pas elle/lui-même au concours comme participant-e, membre du jury ou expert-e. Le cas échéant, l'autorisation signée de l'employeur-euse devra être remise dans l'enveloppe contenant la fiche d'identification.

Les conditions doivent être remplies à la date de l'inscription. Les architectes, respectivement les ingénieur-e-s civil-e-s, porteur-euse-s d'un diplôme étranger ou inscrit-e-s sur un registre étranger doivent fournir la preuve de l'équivalence de ces qualifications.

Le marché concerne les compétences d'un-e architecte et d'un-e ingénieur-e, il n'est pas requis aux participant-e-s de s'associer d'autres compétences.

Néanmoins, s'ils/elles le jugent nécessaire, les participant-e-s peuvent consulter ou s'octroyer les services d'autres spécialistes (architecte-paysagiste, ingénieur-e en

sécurité, physicien·ne du bâtiment, etc.). Le maître de l'ouvrage ne sera pas lié contractuellement avec les spécialistes ne relevant pas du marché concerné par le concours. La formation d'une équipe pluridisciplinaire avec des projeteur·euse·s et spécialistes supplémentaires se fait sur une base volontaire.

Si le jury estime que la contribution d'un·e planificateur·ice spécialisé·e est de haute qualité ou essentielle pour la recherche de solution, il le reconnaîtra en conséquence dans son rapport. Si c'est le cas pour le projet recommandé pour la suite des études et de l'exécution, le maître de l'ouvrage se réserve le droit d'adjuger un mandat de gré à gré aux spécialistes ayant fourni une contribution de qualité exceptionnelle, saluée dans le rapport du jury.

En outre, les participant·e·s doivent pouvoir apporter la preuve, à la première réquisition, que leurs bureaux sont à jour avec le paiement des charges sociales de leur personnel et qu'ils/elles respectent les usages professionnels en vigueur pour leur profession. En s'inscrivant au concours, les bureaux s'engagent sur l'honneur sur ces aspects.

CRITÈRES DE JUGEMENT

Les projets seront examinés et appréciés en fonction des qualités qu'ils exprimeront dans les aspects suivants, sans ordre hiérarchique:

- Qualité du concept urbanistique, architectural et paysager; échelle élargie, insertion dans le site, espaces publics, relations au bâti existant et en devenir
- Intégration et valorisation des composantes historiques existantes, qualité des interventions proposées par le candidat
- Qualités fonctionnelles, structurelles et spatiales du projet
- Qualités des aménagements extérieurs, des accès et circulations, adéquation avec le caractère et l'usage du lieu
- Expression architecturale HEP-VS en adéquation au lieu et au thème
- Économie générale du projet
- Approche environnementale, durabilité et exemplarité énergétique

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Les réponses aux 102 questions anonymes ont été publiées sur SIMAP et envoyées à tous les membres du jury le 9 septembre 2024.

JURY

Le jury est composé des personnes suivantes :

Président et membre professionnel

M. Philippe Venetz Architecte cantonal, chef du SIP

Membres non professionnels

M. Christophe Darbellay Conseiller d'État, chef du DEF
M. Fabio Di Giacomo Directeur de la haute école pédagogique
M. Xavier Lavanchy Président de la Commune de Saint-Maurice
M^{me} Bérengère Tobler CFF Immobilier

Membres professionnels

M. Adrian Kramp Architecte EPF-FAS-SIA, Fribourg
M. Patrick Aeby Architecte EPF-FAS-SIA, Lausanne
M^{me} Tanya Zein Architecte EPF-FAS-SIA, Genève
M. Vincent Pellissier Ingénieur cantonal, chef du SDM

Suppléants non-professionnels

M. Jean-Philippe Lonfat Chef du Service de l'enseignement VS

Suppléants professionnels

M. Daniel Rey Architecte au SIP chef de la section investissements
M. Jérémie Jamet Urbaniste, CFF immobilier
M. Pascal Fournier Architecte FAS-SIA, mandat/organisation du concours

Experts

M. Michel Beytrison Service de l'enseignement
M. Nicolas Chollet CFF Patrimoine
M. Erik Bonerfält Architecte au SIP, section patrimoine
M. Didier Rouiller responsable service technique Commune St-Maurice

M. le Conseiller d'État Christophe Darbellay n'a pas pu participer aux séances de jugement du concours. Il a été remplacé dans les membres non professionnels par M. Jean-Philippe Lonfat.

EXAMEN PRÉALABLE

Conformément au règlement SIA 142, tous les projets ont fait l'objet d'un examen préalable, sans jugement de valeur, mais portant sur le contrôle de leur conformité avec le règlement du concours et des modalités du rendu. L'examen a été réalisé par le Service de l'immobilier et patrimoine le 28 et 30 janvier 2025. Il a porté sur les points suivants:

Délai du rendu

48 projets ont été retournés dans les délais, toutes les maquettes ont été remises, sur place, dans les délais.

Respect du périmètre du concours

Tous les projets remis respectent le périmètre mis à disposition. Des éléments de minime importance de type parcs à vélos ont toutefois été implantés en dehors du périmètre (N°09,10, 21 et 39).

Respect des prescriptions

L'analyse relative aux prescriptions de protection incendie s'est faite lors de l'évaluation des projets par le jury. Les projets retenus pour le classement ont fait l'objet d'une expertise spécifique AEA1 ceci avant l'analyse finale, les observations relevées sont intégrées aux critiques des projets.

Plusieurs projets n'ont pas résolu l'accès PMR aux bâtiments existants, mais à ce stade ce manquement n'est pas déterminant.

Programme des locaux

Les projets ont répondu dans l'ensemble au programme des locaux, avec parfois quelques écarts qui ont été pris en compte dans leur appréciation. Certains projets apportent quelques interprétations ou modifications au programme des locaux. Elles sont signalées dans l'analyse détaillée de chaque projet contenu dans le rapport technique.

Le respect des autres contraintes particulières et du rapport entre les différentes fonctions du programme n'a pas été contrôlé.

Valeurs statistiques

La suppression des valeurs extrêmes n'engendre pas de différences de moyennes marquantes.

Considérant que les valeurs statistiques, calculs du cube SIA, des surfaces de façade, des surfaces brutes de plancher et de toitures, n'étaient pas des éléments déterminants pour les premiers tours d'élimination, ces valeurs n'ont pas été contrôlées pour l'ensemble des projets.

Les volumes SIA des projets retenus au dernier tour ont été vérifiés avant l'analyse finale et l'établissement du classement.

JUGEMENT ET ANALYSE DES PROJETS

Le jury s'est réuni les mercredi 12 et jeudi 13 février 2025.

ANALYSE DE DÉTAIL DES PROJETS

Préalablement au jugement, le jury a passé en revue l'ensemble des 48 projets affichés, afin de s'informer des résultats du contrôle technique et de prendre connaissance des caractéristiques de chaque proposition.

Après avoir pris connaissance de l'examen préalable et analysé en détail les questions liées au respect des prescriptions et du programme des locaux, le jury décide d'accepter les 48 projets au jugement.

1^{er} tour d'élimination

Le jury, dans ce premier tour, passe en revue l'ensemble des projets en les examinant à l'aide des critères retenus. Il s'attache, plus spécialement, à mettre l'accent de son analyse sur l'insertion dans le site, les rapports avec les constructions existantes et les accès, l'emplacement des principaux éléments du programme. Une attention particulière est portée à la volumétrie des nouveaux bâtiments projetés, à la qualité des espaces extérieurs, à leur fonctionnement général par rapport au programme demandé et à leur lien avec la ville.

Le jury a décidé d'éliminer les projets qui présentaient des difficultés de conception générale autant dans leur relation au site, au contexte bâti environnant, que dans leur organisation typologique et fonctionnelle. Le jury a pu les apprécier et les pondérer en tenant compte des avantages et inconvénients relatifs aux partis proposés.

Les 23 projets suivants sont éliminés:

- N°02 VM350
- N°06 QUAI DES BRUMES
- N°07 DES BATIMENTS DANS LA VILLE
- N°12 ATRIUM
- N°13 GALERIES
- N°14 PASSERELLE DES SAVOIRS
- N°16 CAMPUS
- N°19 ANDREE
- N°20 CISELEE DE LUMIERE
- N°21 MILLEFEUILLE
- N°22 JANUS
- N°25 PERISTYLE
- N°26 80 DEGRES
- N°27 BELVEDERE
- N°30 MAX, LILI, MAURICE ET SUZANNE
- N°31 CASCADE VERTE
- N°32 LOCOMOTIVE
- N°34 AXIOM
- N°36 VOIE 9 3/4
- N°38 VOIE NEUF TROIS QUARTS
- N°44 CANOPEE HOUBLONNIERE
- N°46 BADOUM BADOUM
- N°48 HOP HOP HEP

2^{ème} tour d'élimination

Pour le deuxième tour d'élimination, le jury reprend de manière plus approfondie les critères du premier tour en s'attachant, à travers eux, à souligner les valeurs intrinsèques des propositions. Il examine celles-ci également à l'aide du critère relatif aux qualités architecturales, d'expression formelle en lien avec leur contenu. Il approfondit ses réflexions sur la qualité des espaces tant intérieurs qu'extérieurs. La pertinence de la disposition et des relations entre les différentes parties de programme et ses affectations spécifiques.

Le jury a examiné plus en détail la cohérence globale de chaque projet entre apport urbanistique, fonctionnalité, qualité architecturale et économie. Les 14 projets suivants sont éliminés:

- N°01 TRENTE-SIX
- N°03 PRISME
- N°04 SOLAR EXPRESS
- N°05 BLUEPRINT
- N°17 CROCUS
- N°18 EDUQUAI
- N°23 TRAVERSE
- N°33 AMY
- N°39 MIKADO
- N°40 SILKYWAY
- N°41 MAURICE EXPRESS
- N°42 J'AI UN PETIT TRAIN EN BOIS
- N°43 ZEITGEIST
- N°47 TRAINSPOTTING

3^{ème} tour d'élimination

Pour le troisième tour, le jury a analysé les projets encore en lice avec les critères définis en portant une attention particulière aux réflexions des futurs exploitants et de l'ingénieur civil. L'ensemble des projets a permis au jury d'affiner son appréciation du site et du potentiel que celui-ci peut offrir à la future Haute école. Les différents aspects thématiques abordés sont débattus par le jury (qualités urbanistiques intégration et valorisation des bâtiments existants, etc). Les 6 projets suivants sont éliminés:

- N°10 MORITZ
- N°24 BAC A SABLE
- N°28 LA FEE CINDEY
- N°29 STONEHENGE
- N°35 CROCODILE
- N°37 MOBIUS

Repêchage

Arrivé au terme des trois premiers tours d'élimination, le jury a procédé à un tour de contrôle en repassant en revue tous les projets. Il décide de repêcher les projets suivants:

- N°06 QUAI DES BRUMES Repêché du 1^{er} tour, éliminé au 2^{ème} tour
- N°13 GALERIES Repêché du 1^{er} tour, éliminé au 2^{ème} tour
- N°21 MILLEFEUILLE Repêché du 1^{er} tour, éliminé au 2^{ème} tour
- N°23 TRAVERSE Repêché du 2^{ème} tour, éliminé au 3^{ème} tour
- N°27 BELVEDERE Repêché du 1^{er} tour, éliminé au 2^{ème} tour
- N°34 AXIOM Repêché du 1^{er} tour, éliminé au 2^{ème} tour
- N°41 MAURICE EXPRESS Repêché du 2^{ème} tour, éliminé au 3^{ème} tour

Ce tour de repêchage a également confirmé le choix du jury sur les cinq projets retenus pour le classement.

CLASSEMENT ET ATTRIBUTION DES PRIX

Le jury dispose d'une somme globale de Fr. 150'000.- HT pour attribuer des prix et des mentions. Il décide de classer les 5 projets restants et de leur attribuer les montants/prix suivants:

1 ^{er} rang / 1 ^{er} prix		
Projet N°09	SUSTEMA	45'000.- HT
<hr/>		
2 ^e rang / 2 ^e prix		
Projet N°08	LANEF	35'000.- HT
<hr/>		
3 ^e rang / 3 ^e prix		
Projet N°11	PUZZLE	30'000.- HT
<hr/>		
4 ^e rang / 4 ^e prix		
Projet N°15	ON A DIT « TROIS PARTS« OBÉLIX!»	23'000.- HT
<hr/>		
5 ^e rang / 5 ^e prix		
Projet N°45	POINT-VIRGULE	17'000.- HT
<hr/>		

Arrivé au terme de ses délibérations, le jury, à l'unanimité

décide d'attribuer le les rangs/les prix au projet :

N° 9, devise : SYSTEMA

et de proposer ce projet pour la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Sion, le 13 février 2025

M. Philippe Venetz

PV-1

M. Christophe Darbellay

M. Fabio Di Giacomo

Maell

M. Xavier Lavanchy

Mme Bérengère Tobler

M. Adrian Kramp

M. Patrick Aeby

Mme Tanya Zein

M. Vincent Pellissier

M. Jean-Philippe Lonfat

M. Daniel Rey

M. Jérémie Jamet

M. Pascal Fournier

M. Michel Beytrison

M. Nicolas Chollet

M. Erik Bonerfält

M. Didier Rouiller

ES

D

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU JURY

Le jury ainsi que le maître de l'ouvrage tiennent à exprimer toute leur reconnaissance aux 48 participant-e-s qui ont engagé leur réflexion et leur créativité à chercher et à proposer des solutions intéressantes tant du point de vue de l'implantation des nouvelles constructions dans leur environnement, de l'architecture que du fonctionnement de la future Haute école pédagogique.

À l'unanimité, le jury propose au maître de l'ouvrage de confier à l'auteur du projet N°09 « SUSTEMA » la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Ce projet, par son implantation dans le site, son échelle par rapport à la ville, la qualité de ses espaces publics, sa capacité d'évolution et l'organisation de son programme, répond aux objectifs et aux exigences formulés par le Maître de l'ouvrage.

Le mandat attribué au lauréat correspond au minimum au 60.5% du total selon l'article 7.9 du règlement SIA 142 (édition 2014). Le jury remercie l'ensemble des concurrents pour leur contribution à la découverte de solutions.

Recommandations du jury

A l'issue du jugement, le jury a exprimé les recommandations suivantes pour la poursuite des études:

- Préciser et développer le concept proposé pour les aménagements extérieurs et le traitement paysager de l'ensemble des espaces publics du plateau de la gare.
- En parallèle d'une approche constructive écologique et durable, travailler au développement du concept constructif proposé, en mettant l'accent sur la durabilité de l'ouvrage et la limitation de son entretien dans le temps.
- Vérifier le dimensionnement des noyaux de service (ascenseur, sanitaire, etc) en lien avec les escaliers; leurs surfaces devront être adaptées au nombre de personnes présentes sur un étage type.
- Préciser le compartimentage feu des escaliers desservant les différents niveaux, tout en maintenant la fluidité des espaces de distribution.
- Assurer le lien entre le rez-supérieur et le rez-inférieur et le type d'escaliers projetés pour l'accès aux salles de grandes capacités.

- Le jury souligne l'importance du traitement de l'étage « attique » et de sa toiture dans ce contexte sensible. Justifier l'expression du toit en lien avec le programme tout en maintenant une identité forte et un caractère public du nouvel édifice dans ce lieu.
- Réévaluer la pertinence et la nécessité de créer une extension pour les locaux de services de la salle de mouvement sur le côté ouest de la halle aux marchandises.
- Préciser l'implantation de la future médiathèque afin d'offrir une perméabilité plus importante entre la halle à marchandise et le bâtiment de la HEP-VS.

Urbanisation - secteur gare

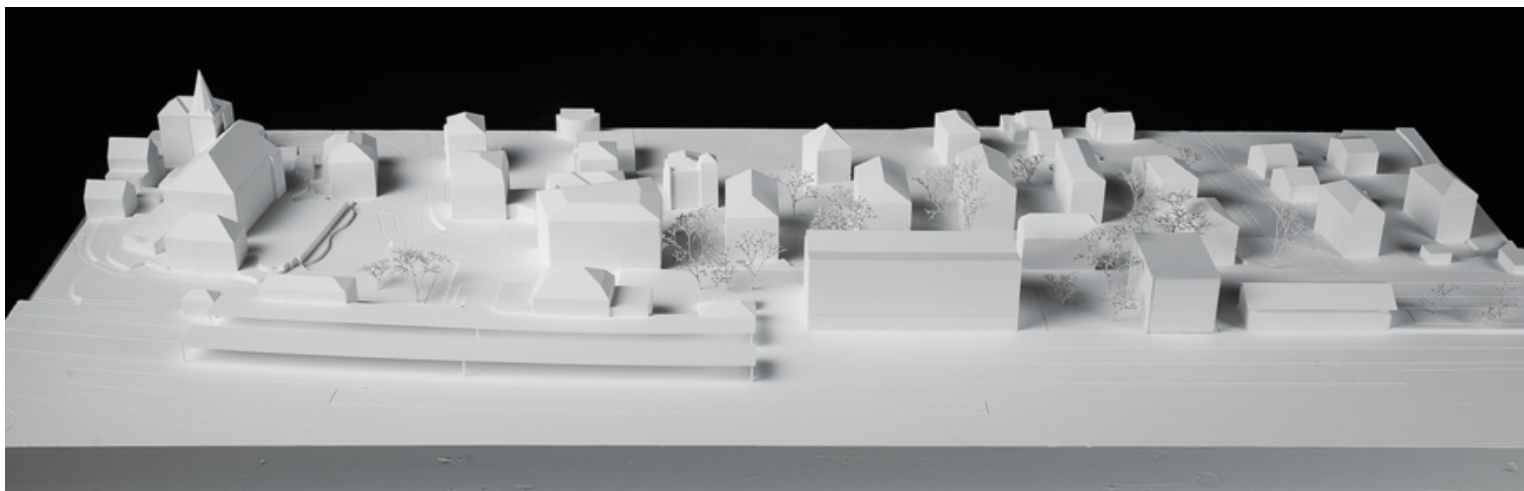
Arrivé au terme des réflexions sur ce secteur stratégique de la ville de Saint-Maurice, le jury recommande aux différents acteurs et partenaires de ce site d'engager ensemble des procédures qualitatives (MEP, concours) pour l'urbanisation du nouveau quartier de logements, en rapport avec le parc de la HEP-VS et le bâtiment « tête » de la Poste ceci afin de garantir un développement cohérent de l'ensemble bâti et paysager.

EXPOSITION

Le vernissage officiel de l'exposition aura lieu le **jeudi 20 mars 2025 à 17h30** à la Halle de la Manufacture des Îles (2ème étage), Rte des Îles 32 à Sion.

Les projets y seront exposés jusqu'au vendredi 28 mars 2025, week-end non compris, entrée libre de 17h00 à 18h30.

PROJETS PRIMÉS



N°09 SUSTEMA

1^{ER} RANG / 1^{ER} PRIX

14

BCRARCHITECTES SÀRL, CAROUGE

Collaborateurs :

Patrik Beyeler, Rui Colaço, Vincent Roesti, Valentin Jacquet,
Maria Cerventes

LE COLLECTIF SA, CAROUGE

Collaborateurs :

John-Alexandre Sinclair Magnin, Ricardo Silva, Aurélie Benedetti,
Hanne Cloesen

Le projet « Sustema » se distingue par l'implantation de la HEP sous la forme d'un volume compact sur le plateau ferroviaire. Celui-ci se voit précisé dans son statut et sa géométrie, notamment par la création d'un socle habité en tant que ruban fort, sur lequel s'implantent tous les bâtiments existants et futurs.

Le bâtiment pour la HEP se positionne clairement comme un bâtiment public, visible depuis la gare de St-Maurice tout en s'inscrivant dans la logique de bâtiments distincts, créant des séquences de volumes compacts et de généreuses percées visuelles entre le domaine ferroviaire et la ville. Le plateau gare se mue naturellement en un espace public reliant les divers programmes et permettant une évolution à long terme attractive de cette frange urbaine.

L'implantation future d'une médiathèque s'inscrit dans la suite logique de la géométrie des volumes, mais hésite entre indépendance volumétrique et continuité de la HEP. Entre autres, elle coupe le lien naturel avec l'ancienne halle aux marchandises, nouvellement affectée en salle de mouvements, en lien programmatique et visuel avec la HEP. Le bâtiment « Cargo » contenant l'administration de la HEP s'accroche quant à lui au plateau de la gare, tout en faisant clairement partie du parc du futur quartier.

Le « plateau gare » garde son caractère minéral, entrecoupé par des inserts végétaux, créant une généreuse esplanade urbaine. Les spécificités des bâtiments et infrastructures CFF se voient renforcées, tout en accueillant naturellement le nouveau bâtiment de la HEP. Le socle habité avec une façade donnant sur le parc à l'est inscrit aussi la HEP de manière « subtile » au nouveau quartier de logements, avec des interfaces spatiales et fonctionnelles. La proposition d'un généreux espace vert traversé par quelques chemins semble s'imposer naturellement.

Le nouveau bâtiment pour la HEP s'affiche volontairement comme un bâtiment public en construction bois, avec un rez-de-chaussée minéral accueillant, un corps à 3 niveaux, et un attique expressif qui par son profil crée un lien d'échelle avec la ville à l'est. Les entrées sur angles sont intégrées dans une structure « colonnade » à l'échelle de l'esplanade urbaine. Le café offre un visage attractif côté ville. L'accueil de la HEP est situé coté rails, avec ses locaux administratifs. Les circulations verticales sont disposées sur les pignons du volume, bénéficiant de vues et de lumière naturelle, évitant l'effet noyau habituel.

Une double-hauteur ponctue le lien avec les auditoriums et les salles modulables dans le socle et leur offre une présence indirecte en rapport avec l'entrée. Les salles polyvalentes bénéficient d'un lien direct avec le parc. Un généreux couloir éclairé en second jour, fonctionne comme un foyer commun aux salles et à l'auditorium. Cette organisation garantit une grande flexibilité d'utilisation au quotidien. Si les circulations verticales pour les étages semblent équilibrées dans leur position et leurs dimensions, elles paraissent peu attractives pour le sous-sol. Le nombre de locaux de service et sanitaires est estimé insuffisant au vu du nombre de personnes attendues à ce niveau.

Dans les étages, les auteurs du projet proposent la création d'un généreux plateau polyvalent, avec une série de salles de cours côté est, et de zones plus flexibles et expérimentales côté rails, subdivisé par des noyaux de service et de stockage, et un système de cloisons mobiles. Cette organisation proposée offre à la HEP un outil de travail idéal pour leur formation, tout en restant évolutif.

Les noyaux de service avec locaux sanitaires, ascenseurs etc. auxquels s'accrochent les escaliers semblent sous-dimensionnés, mais stratégiquement intéressants. Un compartimentage « incendie » des escaliers devra être conçu de manière à permettre une flexibilité d'utilisation des étages et de maintenir la fluidité des circulations. Le jury questionne l'expressivité volumétrique de l'attique en rapport avec les affectations des bureaux cloisonnés.

Le jury s'interroge sur la pertinence et la nécessité de créer une extension pour les locaux de services de la salle de mouvement située dans la halle aux marchandises. L'architecture proposée est rythmée par les échelles du socle minéral, des étages types et de l'attique, et exprime habilement sa construction bois contemporaine, calme et généreuse.

Le registre architectural revenant à travers les différentes parties et échelles, lien fort avec la structure et la construction pourra être approfondi.

Le projet « SUSTEMA » propose un bâtiment dont l'échelle s'harmonise avec la ville. Il convainc par sa proposition d'organisation programmatique, tout en garantissant une évolutivité future. Le projet laisse encore entrevoir de l'espace pour mener à bien la phase de planifications et intégrer des contraintes futures. En plus de ses qualités architecturales et d'implantation, le jury atteste un excellent potentiel d'évolution à ce projet.

La Ville de Saint-Maurice possède un patrimoine architectural riche et diversifié, le tout sur une surface relativement concentrée. On y trouve le château, le Bourg, l'Abbaye, le quartier Belle Epoque et le secteur de la Gare. L'arrivée du chemin de fer a modifié l'organisation spatiale du village, le déplaçant en dehors du bourg et contribuant à son développement, bien que cela n'ait pas toujours été réalisé avec une qualité urbanistique de qualité. Le plateau de la gare, qui comprend son centre logistique et la gare elle-même, subit également d'importants changements qui redéfiniront et amélioreront cette partie de la ville. Une renaissance orchestrée en collaboration avec le Canton du Valais, la Commune de Saint-Maurice, ses habitants, les CFF, la Poste et ArmaSuisse.

C'est dans cet esprit que la Haute Ecole Pédagogique du Valais (HEP-VS) souhaite s'implanter sur le site du plateau de la Gare, contribuant ainsi à la création d'un nouvel espace urbain à Saint-Maurice, spatialement riche, diversifié et dynamique.

Le projet SUSTEMA met un accent particulier sur l'importance de la lecture historique et de son interprétation dans le contexte actuel, tout en intégrant une architecture contemporaine sur les plans urbain, constructif et social. Il offre également une grande flexibilité pour l'évolution du fonctionnement de la HEP-VS, tant en ce qui concerne le concept didactique de l'école que l'engagement individuel des étudiants, enseignants et chercheurs.

Les deux bâtiments historiques et le nouveau bâtiment charismatique forment un campus à l'identité forte, situé au cœur du nouveau quartier de la Gare. Un environnement diversifié et stimulant encourage à la fois les interactions au sein de la HEP-VS et les échanges avec les intervenants extérieurs, les résidents et les passants.



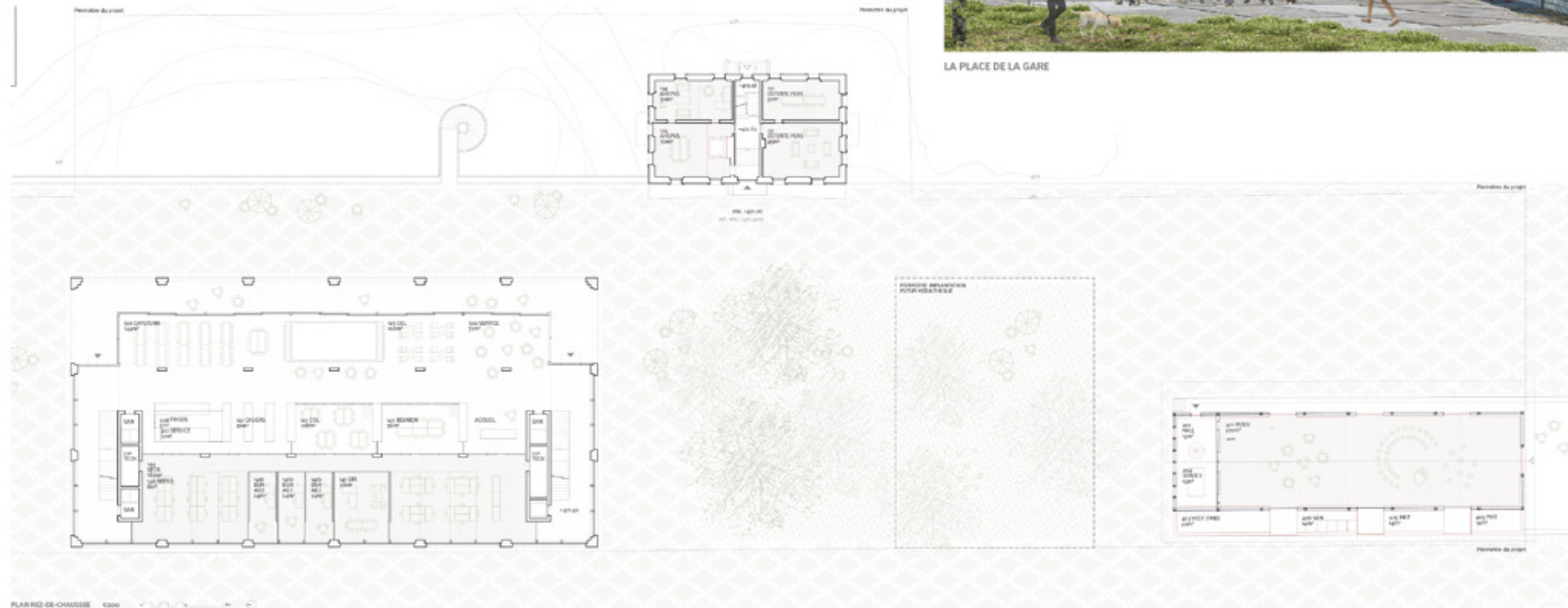
PLAN 1er ETAGE



PLAN 2e ETAGE



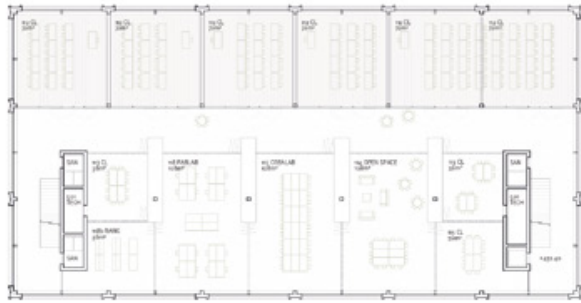
LA PLACE DE LA GARE



PLAN REZ-DE-CHAUSSEE



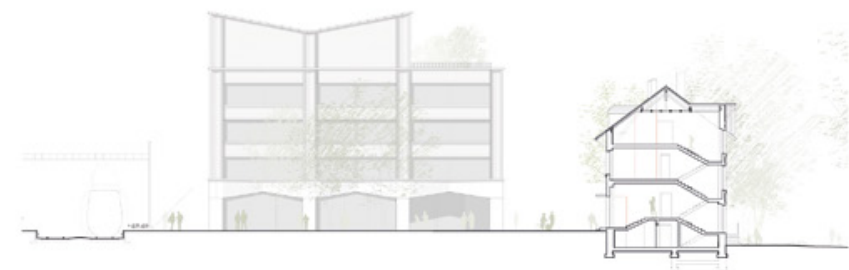
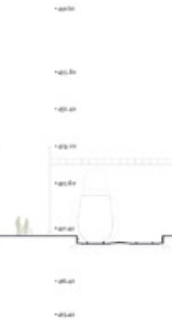
PLAN 4^{ème} ETAGE 1/200



PLAN 3^{ème} ETAGE 1/200



COUPE TRANSVERSALE 1/200



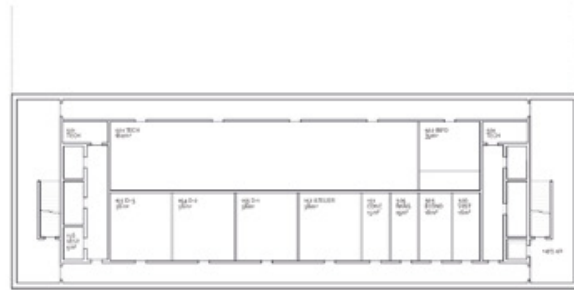
FACADE SUD 1/200



LA PLACE CARGO



PLAN SOUS-SOL -1



PLAN SOUS-SOL -1

CONSTRUCTION

Le projet architectural est conçu comme un modèle de durabilité, en ligne avec des critères ambitieux. L'idée principale repose sur un bâtiment compact, régulier et modulaire, conçu pour maximiser l'énergie grise et offrir une architecture simple, mais de haute qualité, un choix fondamental d'une construction en ossature bois, grâce à sa préfabrication, son montage, sa réversibilité et la réduction de l'énergie grise, ajoutée à l'absence d'empreinte de son système. Cette approche écologique et durable permet de réduire l'empreinte carbone tout en garantissant des performances énergétiques optimales et de réduire les coûts de construction et d'exploitation.

Structure

La structure portante du bâtiment est composée, dans la verticalité, d'un système poteau-courant. Ces poteaux, d'égale hauteur que les poteaux des étages inférieurs, sont en feuillus et en pin-lépicé des régions septentrionales en référence à l'utilisation de feuillus, plus résistants, et à contrôler aux éléments favorant le transfert de grandes charges et permet ainsi d'assurer des sections optimisées et constantes sur toute la hauteur du bâtiment. La structure horizontale des étages est réalisée avec des dalles en bois lamellé. Ces dalles sont composées d'un double volume en bois lamellé, qui s'assemblent entre eux-mêmes par collage après avoir été traités en solution pour créer la continuité totale de la ligne de résistance.



L'ESPACE PUBLIC DU PLATEAU

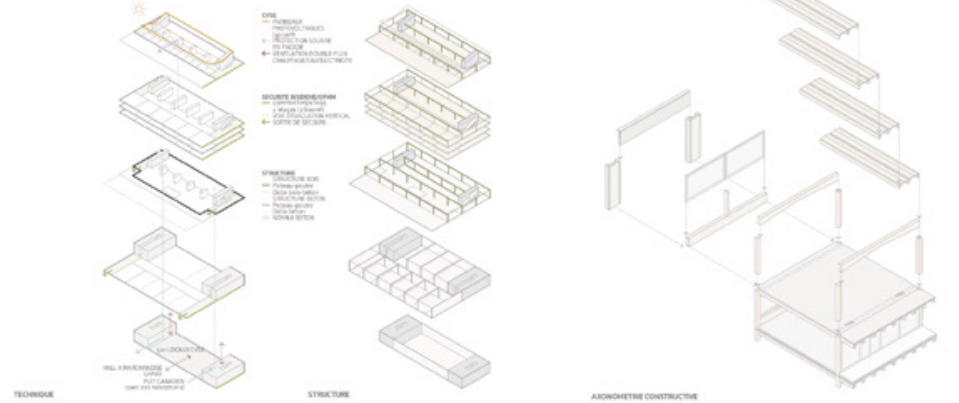
Ce principe est utilisé pour plusieurs raisons : les poteaux poteaux permettent un volume et l'utilisation de dalles. Ainsi, la dalle la partie supérieure de l'étage sur poteaux est un composant monolithique du squelette du bâtiment, utile pour la stabilisation horizontale latérale, vent. Le bois fixe les poteaux, y compris verticalement, ce qui permet d'offrir une structure résistante qui contribue ainsi à l'écologie des matériaux.

Les dalles solaires en bois de 2 x 18/18 cm permettent d'offrir des entrées importantes (1-1m) qui délimitent de l'espace tout dédié pour des installations, par exemple, de plus, l'intégration de passages techniques verticaux est possible à chaque étage.

Une première grille de renfort filarméculaire des dalles, sous-traitée, avec un réseau de fibres de verre, et est possible de réaliser un élément préfabriqué avec 3 niveaux, ainsi que les coffrages porteurs en alu-alu.

Ce principe est utilisé pour plusieurs raisons : les poteaux poteaux permettent de contrôler l'utilisation de dalles. Ainsi, la dalle la partie supérieure de l'étage sur poteaux est un composant monolithique du squelette du bâtiment, utile pour la stabilisation horizontale latérale, vent. Le bois fixe les poteaux, y compris verticalement, ce qui permet d'offrir une structure résistante qui contribue ainsi à l'écologie des matériaux.

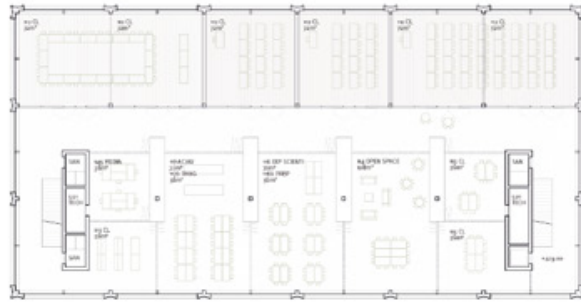
Les poteaux poteaux en bois de 2 x 18/18 cm permettent d'offrir des entrées importantes (1-1m) qui délimitent de l'espace tout dédié pour des installations, par exemple, de plus, l'intégration de passages techniques verticaux est possible à chaque étage.



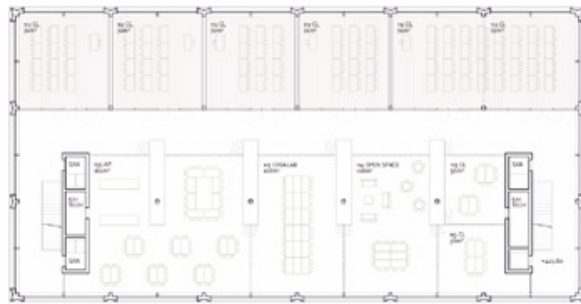
TECHNIQUE

STRUCTURE

ANAMORPHÉE CONSTRUCTIVE



PLAN N°1 ETAGE 1/200



PLAN N°2 ETAGE 1/200

De plus, l'intégration de passages techniques verticaux est possible à chaque étage.
 Ils permettent aussi le rendu l'alimentation des dalles serviables. En effet, avec un réseau de fibres à fibres, il est possible de réaliser un élément préfabriqué avec 3 bobines, sans que les 2 câbles passent en série.
 Ce obtention de porteurs horizontaux se fait pour les étages de dalles sur la partie extérieure, permet d'augmenter le taux de préfabrication des dalles, notamment en évitant la réalisation traditionnelle performant des dalles. Enfin, le cas des dalles mixtes est avec notamment de point de vue de la transition et de l'absence phonique et de la mise à disposition de masse pour la chaleur nocturne, sans créer d'obstacles pour des utilisations sociales avec de grandes surfaces vitrées.

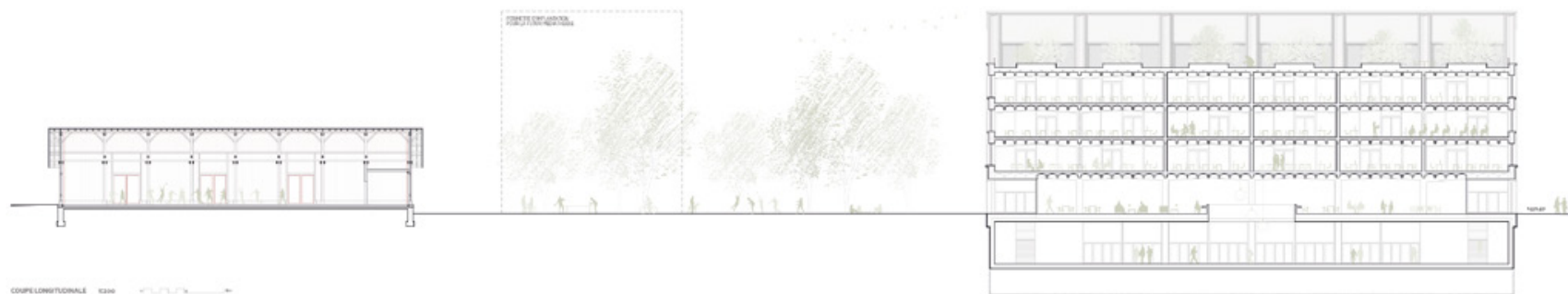
La stabilité est assurée par 2 supports béton qui fournissent un ancrage horizontal de chaque dalle d'étage. Les porteurs structurels ont été au même moment, permet de voir des solutions de porte-à-faux extérieurs. Ces appuis assurent les circulations verticales ainsi que les distributions des gaines dans la verticale.
 Le noyau structurel reprend un système de structure horizontale centrale mais cet fois-ci coulé entièrement en béton. La dimension des noyaux est ajustée et permet ainsi une très bonne résistance sismique.
 Le système constructif sélectionné garantit une durabilité exceptionnelle dans le temps, grâce à la flexibilité d'adaptation des espaces (escaliers porte-vitrines).

Le volume du bâtiment est enveloppé d'un parement composé d'éléments en béton préfabriqué et de larges ancrages en béton macramés, offrant ainsi une protection contre les accidents naturels. Ces éléments, au rythme attendu évitent la réalisation traditionnelle présente dans la ville de Saint-Maurice. La forme des boîtes offre la modularité de la gare et de sa place en milieu.
 Le maximum de matériaux provenant des bâtiments à démolir sera, dans la mesure du possible, réutilisé pour le nouveau bâtiment que pour les transformations et rénovations des bâtiments existants (gare de gare et second œuvre), ainsi que pour les aménagements extérieurs.
 La gestion des matériaux d'excavation sera optimisée pour servir au maximum les besoins locaux et favoriser la réduction des plans, réduisant ainsi les besoins de transport et de mise en décharge.

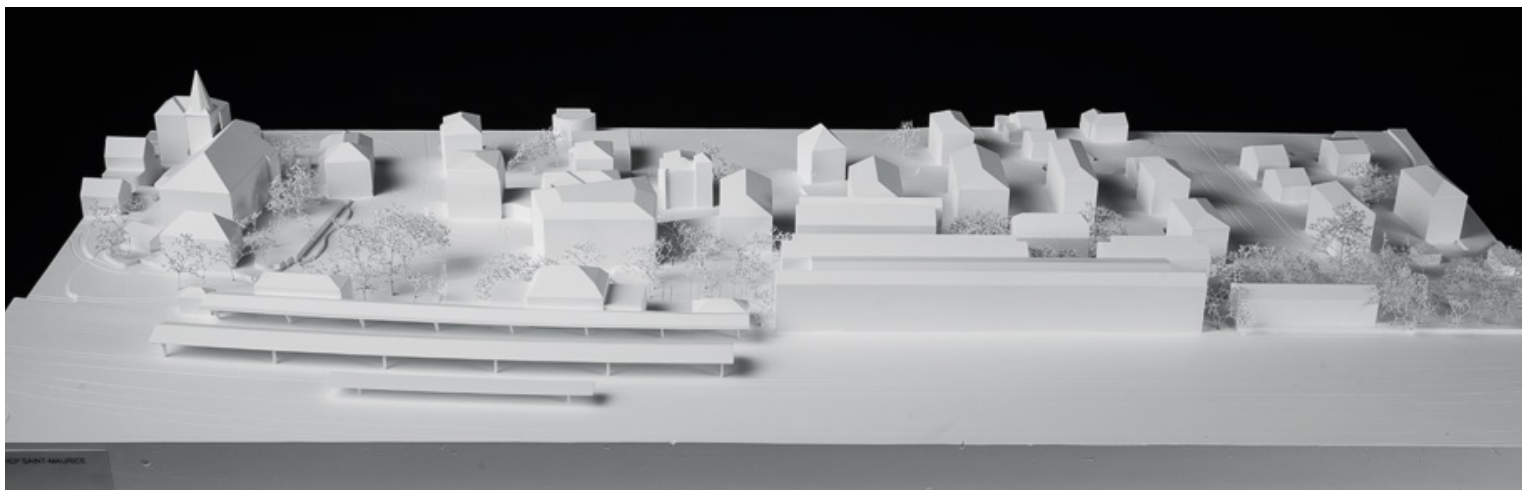
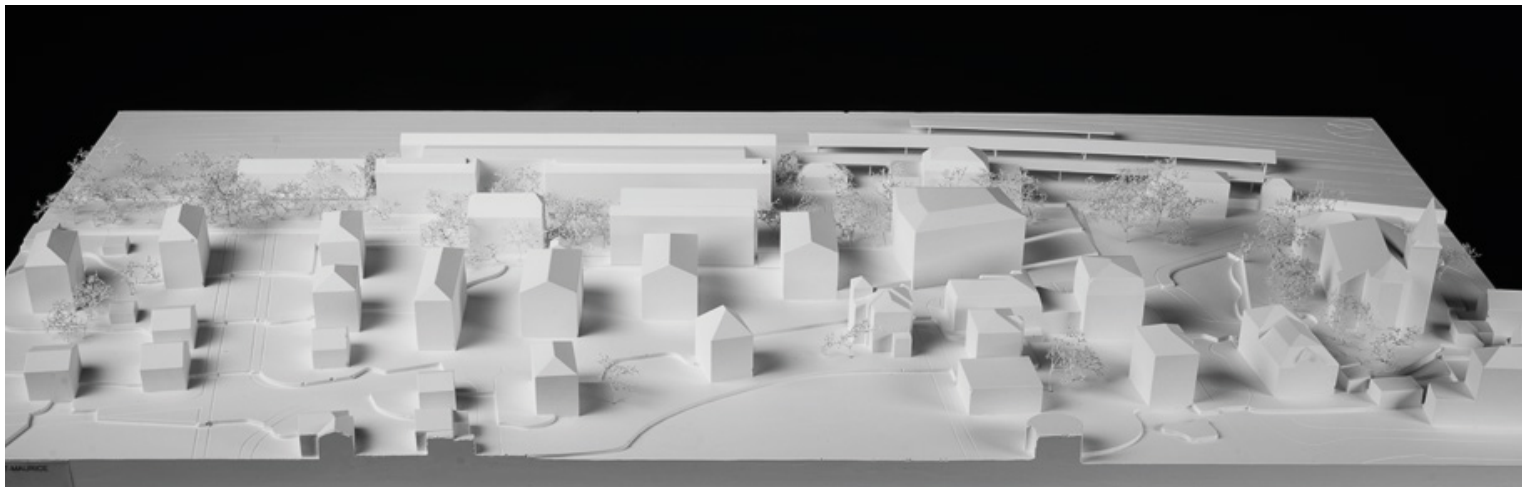
Concept technique
 Le nouveau bâtiment de la HEP 25 est conçu comme un système complexe et très performant en matière d'énergie. Les deux niveaux assurent la distribution verticale des techniques. La ventilation double flux est assurée dans une étape par la nuit, pour le noyau central et le noyau de la gare à l'extérieur. La forme finale est entièrement faite de porteurs préfabriqués, intelligents, la base de l'HP25, le bâtiment est également conçu en béton préfabriqué, avec des éléments préfabriqués, qui permettent à leur tour d'être préfabriqués. Le bâtiment est également conçu en béton préfabriqué, avec des éléments préfabriqués, qui permettent à leur tour d'être préfabriqués. Le bâtiment est également conçu en béton préfabriqué, avec des éléments préfabriqués, qui permettent à leur tour d'être préfabriqués.



LES SALLES DE FORMATION MODULABLES



COUPE LONGITUDINALE 1/200



N°08 **LANEF**
2^{ÈME} RANG / 2^{ÈME} PRIX

22

MPH ARCHITECTES SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs :

Olaf Hunger, Franck Petitpierre, Nicoas Monnerat,
Francesco Borghini, Manon Richir, Briana Prelicz,
Julien Nicod

BOIS INITIAL SA, MORGES

Collaborateurs :

Reto Emery, Nicolas Mariller

Le projet LANEF propose une lecture contextuelle sensible du plateau ferroviaire de la gare de St Maurice. Les auteurs du projet relèvent la singularité de ce territoire, marqué par la présence de constructions de caractère industriel et ferroviaire, qui le distingue des autres secteurs urbanisés du centre urbain. Ils se saisissent de cet état de fait pour proposer l'implantation de volumes longilignes, dotés de toitures à deux pans, disposés parallèlement aux voies ferrées et glissant les uns contre les autres à la manière de trains en gare, pour organiser l'entier du site. Ce parti invite et intègre la halle aux marchandises et le bâtiment cargo dans la composition volumétrique. Une série de trois volumes disposés le long du quai de gare accueille l'essentiel du programme de la HEP, deux volumes supplémentaires, destinés à la future médiathèque, complètent la composition à l'est du site. La disposition des masses bâties définit une place de gare précise et bien proportionnée, un espace de rue entre les volumes de la HEP et de la médiathèque (agrémenté d'un espace d'entrée en vis à vis du bâtiment cargo) ainsi qu'une placette le long de la halle aux marchandises.

Les trois volumes longilignes abritant la future HEP s'inspirent de l'architecture des gares du XIX^{ème} avec deux corps bâtis maçonnés, disposés de part et d'autre d'une nef centrale couverte d'une toiture vitrée.

Les deux corps bâtis périphériques présentent des épaisseurs différentes, mince le long des voies, large côté ville.

Et voilà, le parti est posé et le programme s'installe avec simplicité dans la structure proposée. Les entrées, circulations, distributions et espaces décroissés intègrent les grands plateaux percés qui occupent la nef centrale. Les éléments de programmes sont disposés dans les volumes maçonnées en fonction de leur taille, les grands d'un côté, les petits de l'autre. Un sous-sol partiel abrite le grand auditoire, l'administration est logée dans le bâtiment cargo et la salle de mouvement trouve un espace à sa mesure dans la halle aux marchandises.

Le « caractère » des nouvelles constructions est librement inspiré par l'architecture industrielle d'avant-guerre, faite de structures porteuses métalliques longilignes et de remplissages en briques. Le projet revisite ces principes et propose pour les volumes hors sol une construction charpentée par des éléments structurels en bois et remplie de parois en briques de terres crues réalisées à partir des terres d'excavations.

Le jury apprécie la clarté du concept architectural proposé ainsi que le pouvoir évocateur des morphologies et de la mise en œuvre proposés. Il constate néanmoins les limites du système : la grande longueur du complexe bâti, induite par la disposition des locaux mis bout à bout et distribués par les galeries de la Nef ainsi que la très grande extension de celle-ci, qui semble démesurée pour la population des futurs usagers de la HEP. Le jury regrette la piètre qualité des auditoires et de la circulation verticale les desservants.

Le jury salue l'audace et l'ambition de cette proposition tout en regrettant une mise en œuvre trop littérale de son concept qui finit par la pénaliser.



INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Le site se situe sur la plate-forme ferroviaire de la gare, dont les infrastructures laissent un caractère précis. Son architecture se démarque par ses bâtiments capotés, début du XXI^e siècle, plutôt rectilignes, se situant dans d'autres quartiers de la ville, tels que le bouc central, de caractère résidentiel ou le développement belle-époque à l'est de la gare.

Le projet propose de s'intégrer dans ce contexte ferroviaire en composant avec les volumes existants et en créant de nouveaux volumes simples et longs et fins.

L'espace public est privilégié de la place des deux régions au nord, jusqu'au PAF au sud, pour créer un pôle éducatif et culturel, regroupant la future médiathèque, le bâtiment Cargo, le nouveau bâtiment et la halle marchande existante.

Les aménagements extérieurs cherchent à unifier le site du nord au sud, y compris la place de la gare.

Leur mise en forme s'inspire du tracé des voies de chemin de fer, proposant une structure de bandes longitudinales abritant plantations, espaces de détente, places vives, mobilier urbain et circulation réduite des véhicules.



CONCEPT ARCHITECTURAL LANEF

Le nouveau bâtiment s'étire le long des voies et se décompose en trois corps dont les volumes gravitent les uns par rapport aux autres, à la manière des toits sur les rails.

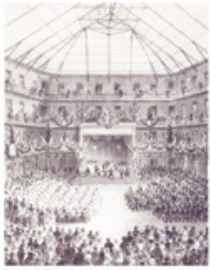
Le nef est l'élément central du projet, l'espace de référence. C'est un espace d'échanges, de partage, de rencontres et de mouvement. C'est le cœur de l'école.

Au nord-chaussée, l'espace d'entrée donne accès aux escaliers, à la cafétéria et les salles spéciales. Un escalier central mène aux salles de musique, médias et à l'auditorium.

À chaque étage, les courbes distribuent les locaux et des plateformes offrent des espaces multifonctionnels et répartis.

Deux escaliers gradins s'orientent vers les pignons de la nef, offrant des dénivelés au nord vers la gare, la ville et la terrasse, au sud vers le paysage, la vallée et le Parc du Jardinier.

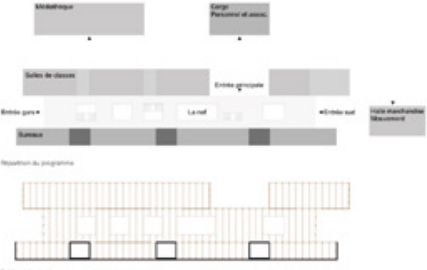
Avec ses toitures à deux pans et sa matérialisation, l'ensemble évoque aussi bien une structure industrielle réhabilitée en école, que les trois chapelles du décor de l'abbaye qui font de Saint-Maurice un lieu unique.



MOBILITÉ, ACCÈS, PROGRAMME

Le programme se répartit de la manière suivante :

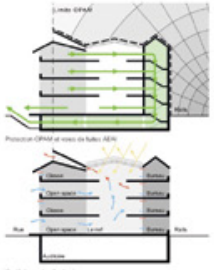
- Bâtiment cargo (existant)
 - locaux du personnel, locaux de l'association des étudiants et de trois ateliers pédagogiques.
- Halle à marchandises (existant)
 - salles de mouvement.
- Nouveaux bâtiments :
 - côté nord : locaux administratifs et du personnel scolaires, aquarium et escaliers de secours.
 - côté sud : salles d'enseignement, salles spéciales, salles polyvalentes et cafétéria au nord-chaussée.
 - nef centrale : espace d'entrée et de distribution.
 - sous-nef : auditorium, salles multimédias et de musique, technique, dépôt et archives.



ENVIRONNEMENT

Le projet propose de réduire au maximum le bilan carbone de la construction à travers quatre axes :

- Construction :
 - limitation des excavations
 - limitation de l'emploi du béton armé
 - emploi de matériaux biosourcés et locaux
 - interventions minimales sur les bâtiments existants
- Maintenance et entretien :
 - fruits bruts des matériaux
 - façades mécaniques et démontables
 - technique low-tech et réparable
 - ventilation et éclairage naturel de tous les locaux, à l'exception des locaux en sous-sol
 - protections solaires fixes (nef centrale)
- Aménagements extérieurs :
 - matériaux alternatifs et locaux (distributeur de bois de pinus)
 - revêtement de sols alternatifs (pinus de chaux)
 - plantation d'arbres
- Réemploi :
 - matériaux d'excavations, briques industrielles et extérieures, voiles et chapes en terre crue
 - structure béton nef + composition avec des bannes d'acier de remplissage de structures métalliques



CONCEPT ÉNERGÉTIQUE

Les dispositifs architecturaux du projet, tels que l'orientation, la ventilation, la lumière et l'emploi d'une technologie low-tech visent une sobriété énergétique.

La terre contenue dans les dalles en voiles, les chapes et les charnières en briques offrent une bonne inertie thermique, régulent l'hygrométrie, le climat tout comme l'aéolatique et protègent du feu les structures en bois.

Le renouvellement d'air est réalisé par les locaux de surface, protégés mécaniquement par les bannes, ne peuvent être ouverts en raison des risques OPAM.

Locaux façade Est (serre-ventilateur) :

- bancs par classe : 2'000 m²
- ouverture manuelle d'une des fenêtres selon demande
- rafraîchissement nocturne à travers les briques ajoules des fenêtres et des portes (nef)

La nef centrale (distribution / espace non chauffé) :

- bancs par classe : 2'000 m²
- prise d'air par les ouvertures et les demi-classes
- extraction par tirage naturel en toiture (effet cheminée), hors limite maximale OPAM 35 m

Locaux façade Ouest (bancs) :

- bancs par classe : 600 m²
- prise (nef) et extraction (nef) dans la nef pour chaque bureau (piscine acoustique)



STRUCTURE, PARAGISMIQUE ET MATÉRIALITÉ

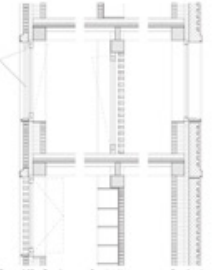
Les murs de sous-sol et le radier sont en béton recyclé. La dalle du nord-chaussée est une dalle massée biosourcée. Les dalles des étages sont constituées d'éléments préfabriqués en bois et croûtes de terre. Elles reposent sur des poteaux bois 24x24cm. Les pignons supportent les charges des étages. Les pignons et les briques fortement sollicités sont en bois feuillu et les éléments standards en résineux.

Le préfabriqué de 400 cm des pignons de la nef accueille bancs, casiers, compteurs et gaines techniques. Des croisillons stabilisent la construction en bois aux quatre angles sur toute la hauteur à l'est, tout comme les risques des escaliers de secours et des blocs sanitaires à l'ouest.

Deux poutres à treillis en bois sur 2 niveaux, constituées de poteaux, de sommiers et d'un tirant inférieur et renforcées ponctuellement de diagonales de compression, supportent les charges en-dessous de l'auditorium.

Les façades s'inspirent de l'architecture traditionnelle présente sur le site, notamment à travers la brique de terre crue dont le radier est issu des terres d'extraction nécessaires à la construction du nouveau bâtiment.

Les menuiseries sont en bois côté est, en bois-écorcé pour les autres façades. Les toitures sont couvertes de panneaux photovoltaïques.



OPAM ET VOIES DE FUITES

Le nouveau bâtiment respecte les exigences OPAM, tout en offrant une architecture urbaine.

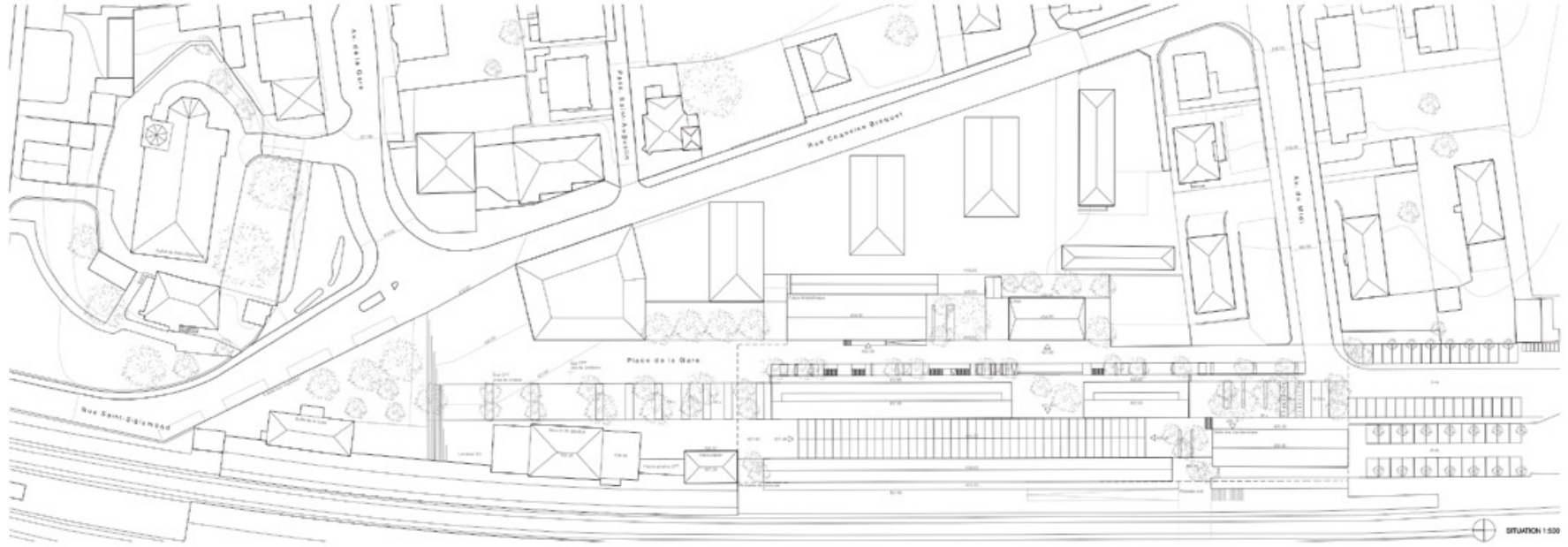
Le corps ouest côté voies est constitué d'un mur en béton armé qui offre une résistance au feu. Il agit comme un mur de protection qui met l'ensemble du site hors de danger.

Pour offrir au bâtiment un caractère uniforme, ce mur est constitué d'éléments de béton préfabriqués incrustés de briques de terre crue.

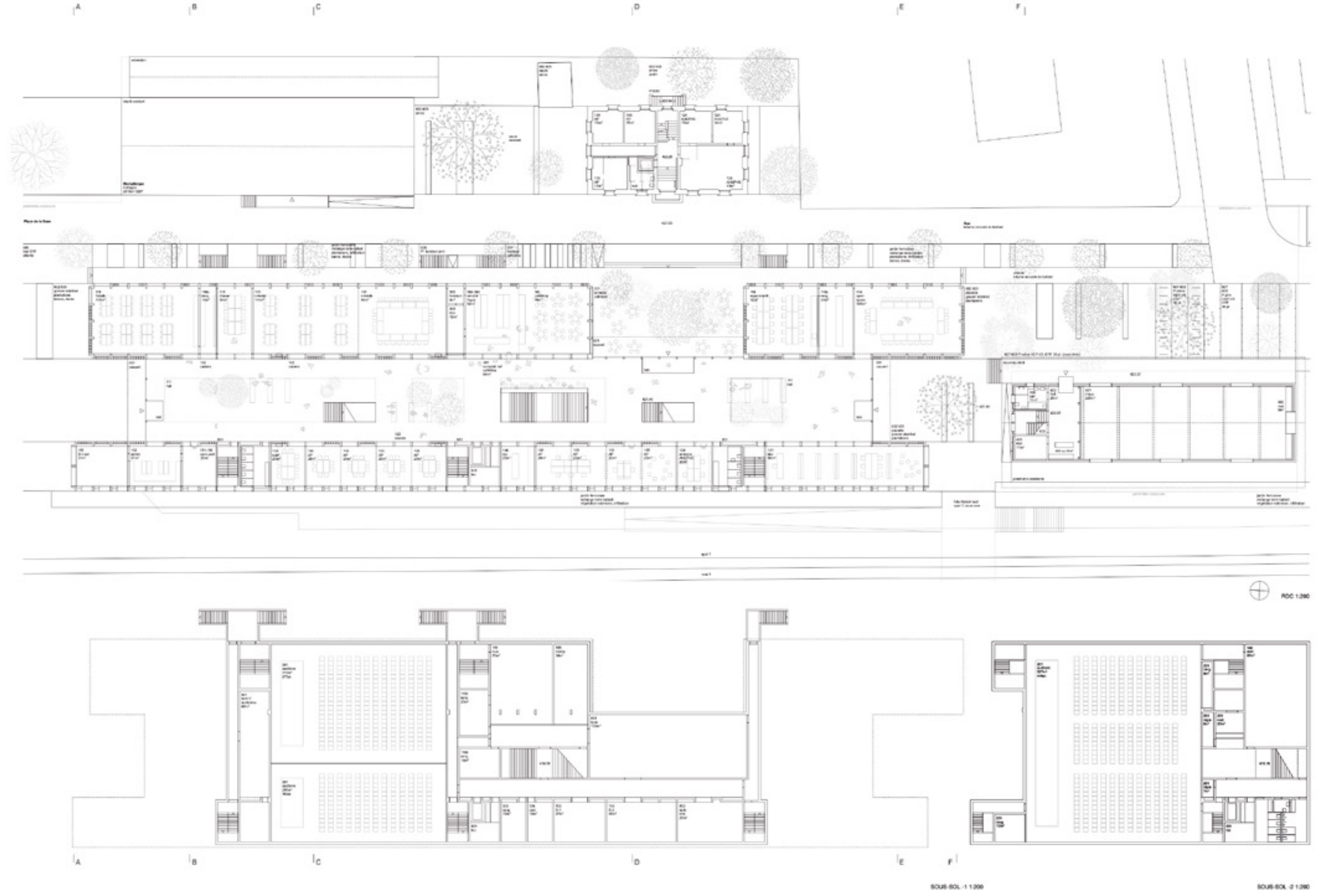
La structure intérieure en bois et les bois rigides en béton armé des escaliers de secours représentent les charges horizontales qui agissent sur cette façade.

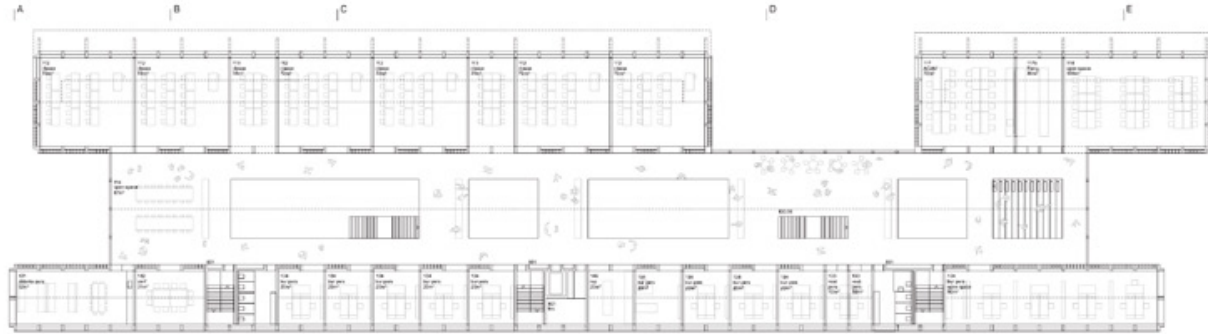
L'ensemble du bâtiment est conçu comme une seule unité feu tel que le prévoient les prescriptions de l'AEM pour des bâtiments avec cour intérieure couverte de type A (régime porteur, salles d'activités, gaines techniques selon direction, installations d'extraction, de climatisation et d'extinction de fumées).

À chaque étage, les escaliers de secours situés dans la cour nord, permettent d'évacuer le bâtiment par des voies de fuites sécurisées ou conduisent les personnes au-delà de la limite de 35 m d'éléments courants définie par l'OPAM.

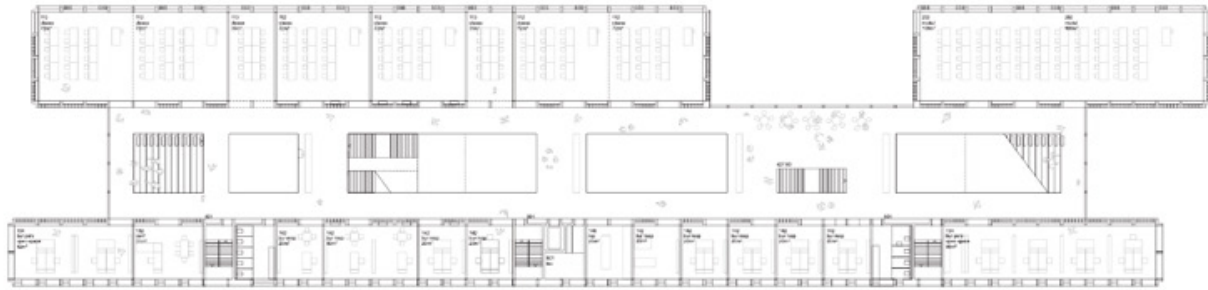


SITUATION | 1/500





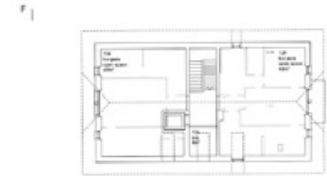
ÉTAGE -0 1200



ÉTAGE +0 1200



ÉTAGE +2 1200



ÉTAGE +2 1200



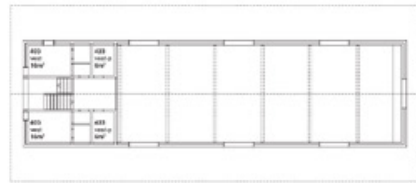
ÉTAGE +1 1200



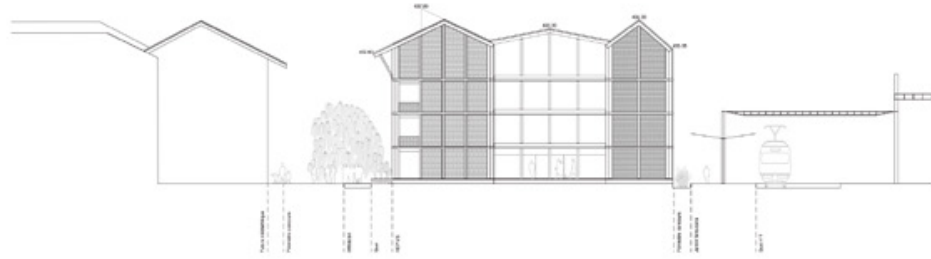
SOUS-SOL +1 1200

BÂTIMENT CARGO
 Principe : faire avec l'existant
 Structure : maintien de l'existant / renforcements ponctuels / intervention parasismique / ajout ascenseur
 Parois et Façades : déconstruction de certaines parois intérieures / maintien des traces au sol / rénovation à l'état d'origine / remplacement vitrage par triple vitrage
 Sol : réflexion ponctuel et remise en état des sols existants
 Sous-sol : isolation 10 cm / chape / revêtement de sol existants
 Toiture : réflexions ponctuelles couverture / isolation cellulaire maillée 24cm

HALLE MARCHANDISES
 Principe : faire avec l'existant, adapter les surfaces de programme au bâtiment
 Structure : maintien de l'existant / renforcements ponctuels / intervention parasismique aux angles
 Façades : rénovation à l'état d'origine / isolation mince en lège (20 cm) / nouvelles fenêtres
 Sol : isolation 10 cm / chape / revêtement de sol existants
 Toiture : réflexions ponctuelles / couverture / sur-poutre lattes bois / isolation cellulaire maillée 30 cm
 Sode : structure / deck / rampe d'accès



ÉTAGE +1 1200



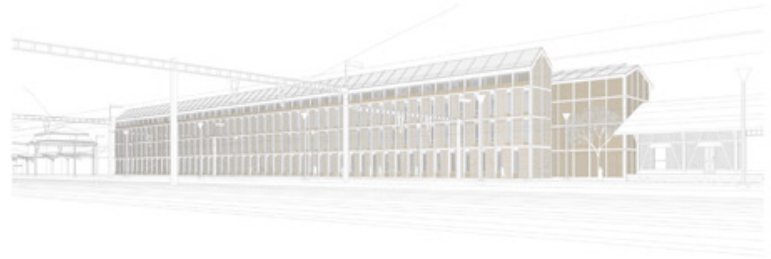
COUPE AA 1:200



COUPE BB 1:200

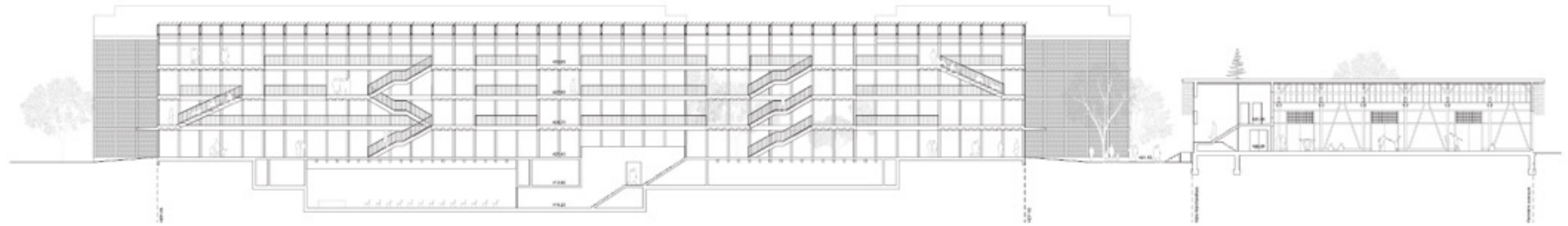


COUPE CC 1:200

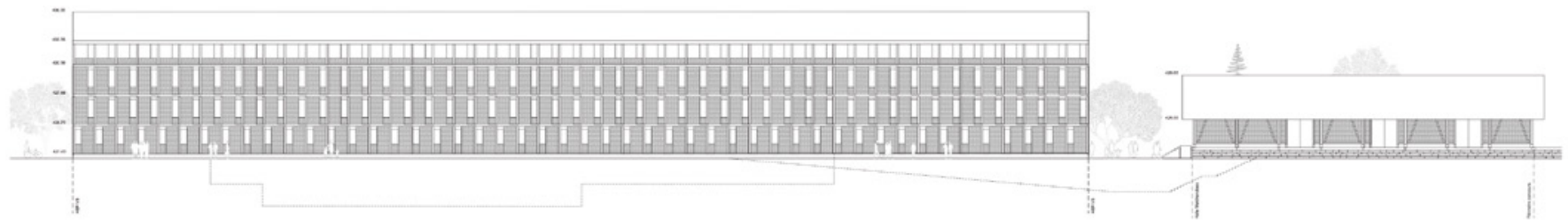




FAÇADE EST 1:200



COUPE LONGITUDINALE 1:200



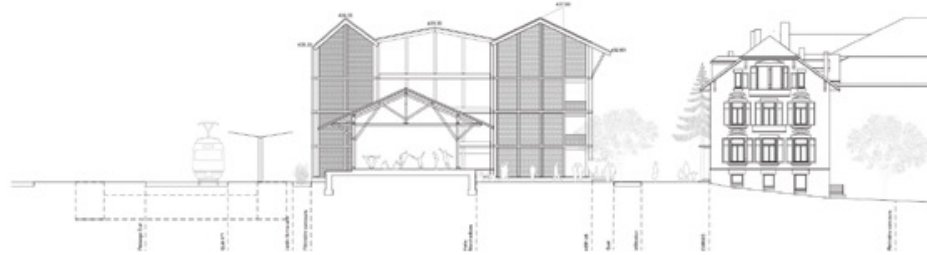
FAÇADE OUEST 1:200



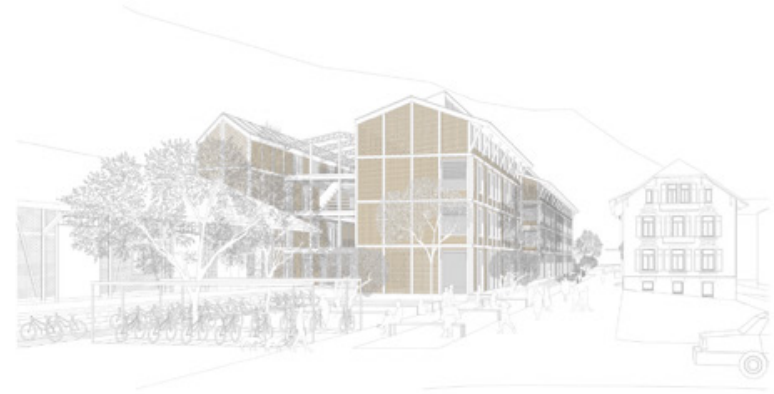
COUPE DD 1/200

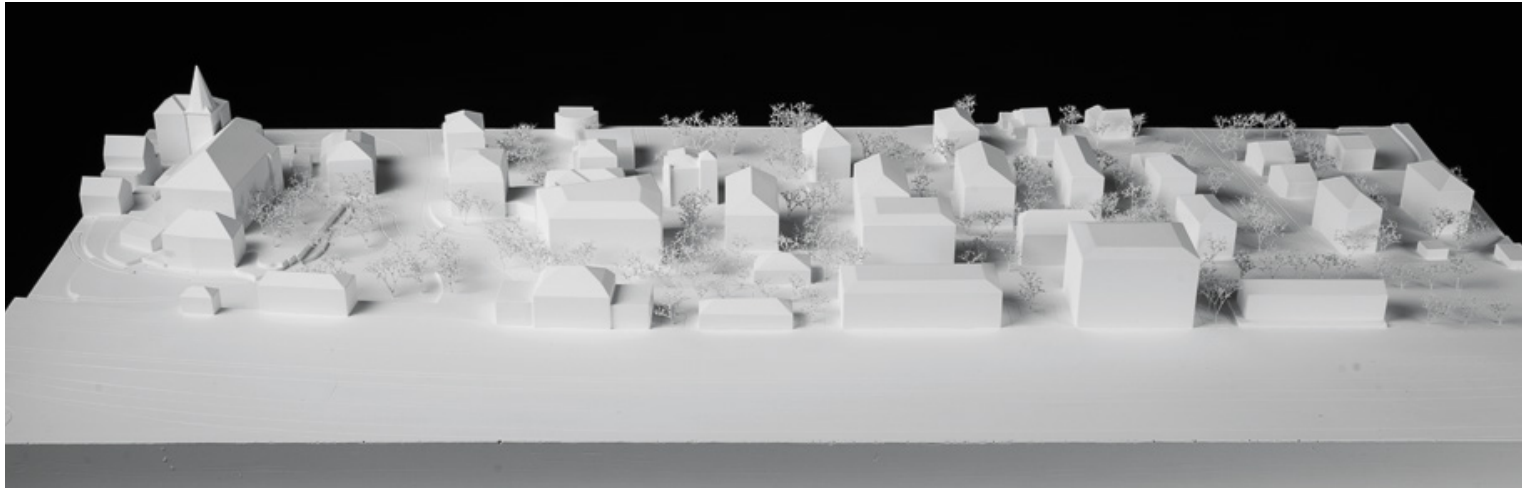
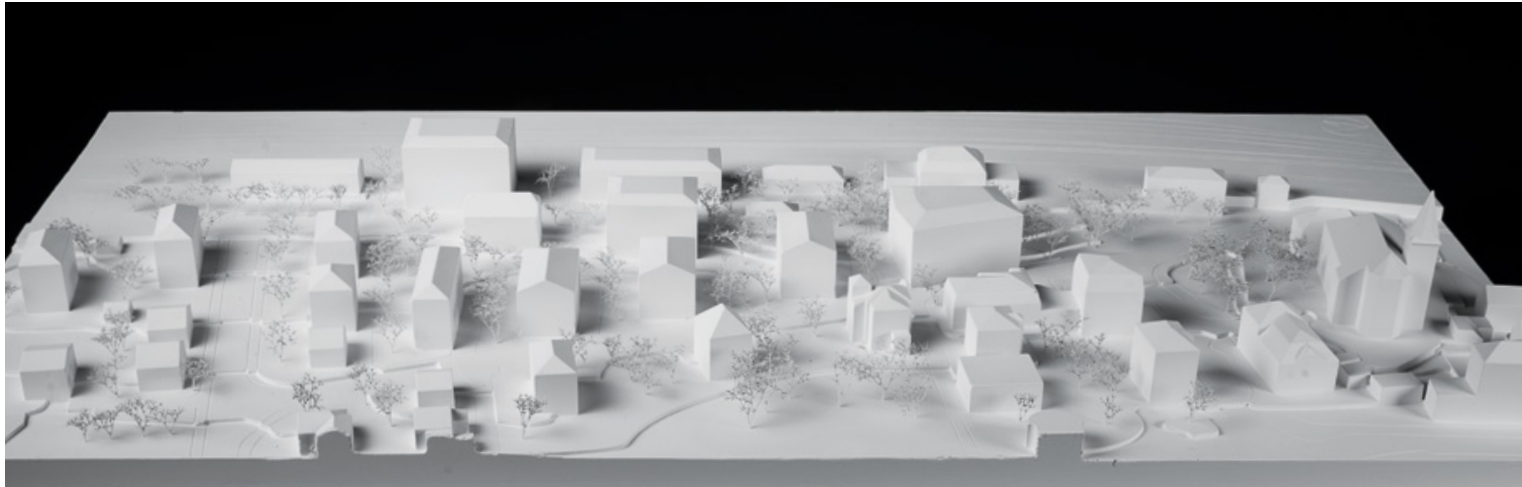


COUPE EE 1/200



COUPE FF 1/200





N°11 PUZZLE
3^{ÈME} RANG / 3^{ÈME} PRIX

30

MEMENTO ARCHITECTURE SÀRL, SION
Collaborateurs :
Féliciano Tiago, Morard Bob, Rivera Maximiliano

HUBERT & TORRENT SA, MARTIGNY
Collaborateurs :
Torrent David

La volumétrie du projet PUZZLE pour la nouvelle HEP s'intègre harmonieusement au tissu urbain de Saint-Maurice, articulant des bâtis respectueux du caractère du site. La variation de largeur des bâtiments crée, le long de la rue piétonne, des espaces appropriables par les usagers. Une séquence d'espaces publics accompagne le cheminement de la gare à l'ancienne halle de marchandises. Les percées entre les bâtiments ouvrent de belles perspectives tandis que les placettes à échelle du quartier renforcent l'identité du lieu et suggèrent une vie dynamique autour de l'école. Le programme de l'école se répartit en plusieurs bâtiments, les espaces extérieurs participent ainsi pleinement à la vie de l'école, et deviennent des lieux de rencontre et d'échange pour les étudiant-es. Les différents bâtiments de l'école sont organisés par thématiques. Le projet propose d'installer l'administration dans le bâtiment Cargo et la salle de mouvement dans l'ancienne Halle de marchandise. L'école est répartie en deux bâtiments principaux côté voies de chemin de fer. Un premier bâtiment plus bas (rez + 2 niveaux) pour les ateliers et un bâtiment plus haut et plus compact (rez + 5 niveaux) regroupant les salles de cours et les espaces d'enseignement collectifs. Un volume supplémentaire destiné à la future médiathèque, complète la composition à l'Est du site.

Les accès se font depuis la rue ou de façon traversante depuis les voies ferrées. Il est regrettable que les entrées des deux bâtiments ne soient pas plus en lien et un positionnement des entrées sur la placette entre les deux volumes aurait favorisé une circulation plus fluide entre les bâtiments. Les zones d'accueil au niveau des entrées ne sont pas assez généreuses. Et les programmes positionnés au rez-de-chaussée manquent d'ouverture et de potentiel d'activation de l'espace public.

L'organisation des deux bâtiments repose sur une circulation principale centrale et ouverte, desservant les ateliers et les salles d'enseignement. Par endroits, elle se dilate pour capter lumière et de vues en façade. Cette fluidité impose une cage d'escalier fermée, servant aussi de noyau structurel. Si cette disposition fonctionne bien pour le bâtiment au plan plus allongé, où les espaces de dégagement favorisent les échanges et le travail informel, elle s'avère moins convaincante pour le bâtiment plus compact dédié aux salles d'enseignement. La circulation y est plus contrainte et mêlée aux espaces de travail appropriables, rendant les cheminements complexes et compromettant la modularité des salles. Les circulations centrales occupent

une place importante, rendant l'espace disponible autour des vides d'escalier plus étriqué.

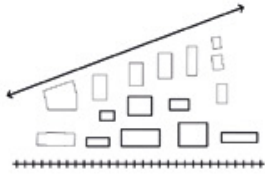
Un sous-sol sous l'emprise des deux bâtiments accueille principalement l'auditoire. Les espaces de dégagement de l'auditoire sont trop restreints et ne permettent pas de donner l'aisance nécessaire au flux des nombreux usagers attendus.

L'expression architecturale est simple et rationnelle, à la mesure des volumétries proposées, s'intégrant dans le tissu bâti de la ville. La structure du bâtiment en bois développée avec rigueur permet une future surélévation en cas de besoin, mais cette proposition risque de mettre en crise les rapports d'échelle entre bâtiments qui sont justement proportionnés tel que proposés.

Le jury salue la tentative d'avoir fragmenté le programme en plusieurs bâtiments, toutefois la séparation par thématique ne correspond pas vraiment au souhait de fonctionnement de l'école qui cherche un usage plus fluide entre les salles de cours et les ateliers. L'organisation du plan, surtout pour le bâtiment plus compact est trop étriqué, elle n'offre pas suffisamment d'espace de circulation et ne répond pas au besoin de l'école d'offrir des espaces d'appropriation informelles que les étudiant-es peuvent investir pour échanger et collaborer.

PUZZLE

MINIMERA 800-01 SAINT-MARTIN



L' IMPLANTATION

Le projet sous la contrainte de hauteur laisse toute place à l'architecture en jouant à géométrie variable sur l'axe de la rue dans un axe qui s'est fortement développé au début du 20^{ème} siècle. Il se caractérise par un cadre bâti majoritairement à rez-de-chaussée, la zone et les constructions résidentielles sont des cubes. Le site est très à l'ouest par les règles de hauteur de Rue et à l'est par la Rue Charles Bonnet.

Les volumes de la MINIMERA 800-01 sont une série de volumes horizontaux et verticaux de hauteur variable au sein. Le projet respecte l'architecture de la rue et s'adapte de manière souple dans le tissu urbain tout en offrant une continuité de la verticalité et de l'usage de l'espace public.



LA RUE ET LES PERÇES

Les volumes s'alignent de manière à créer une rue d'habitat qui est "vivante" et qui respecte l'architecture de qualité. Les volumes sont alignés et se distinguent, créant des percées d'habitat et de la rue.

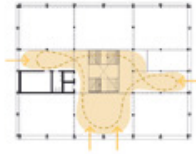
Les percées entre les bâtiments offrent des perspectives variées et permettent d'observer la rue, les éléments architecturaux et historiques situés à l'arrière-plan de la rue. Les percées et les axes offrent des perspectives et une qualité humaine qui se projettent sur la grande dimension de l'espace.



situation_1_500

PUZZLE

CHAMBRE DES DEUX SAÏNT-BASILE



LE PLAN

Le projet repose sur une configuration spatiale équilibrée, la répartition du sein du bâtiment est pensée comme un jeu d'équilibre, maximisant le confort, favorisant la luminosité des espaces et la fluidité entre les différents niveaux de classe. Les "modules" de rangement en deux unités sont conçus pour fonctionner de manière autonome.

Le projet de plan participe à un aspect fondamental du projet : la flexibilité. Le plan est modulable, permettant d'adapter les espaces aux besoins des élèves et des enseignants. Les salles de classe peuvent être transformées pour différentes types d'activités. Les espaces de récréation, d'été et d'hiver de classe se complètent pour offrir un environnement d'apprentissage équilibré, flexible et durable.



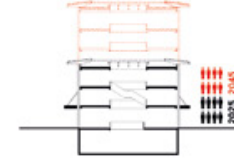
LA COUPE ET LE POTENTIEL

D'AGRANDISSEMENT

Le projet se veut durable et fonctionnel afin de répondre aux défis environnementaux actuels. L'architecture s'inscrit en filigrane central du projet, son objectif est de créer un environnement riche et équilibré de l'espace vertical du bâtiment. La configuration interne est pensée autour de la notion d'adaptabilité, favorisant les échanges entre les espaces et offrant une spécialité d'usage.

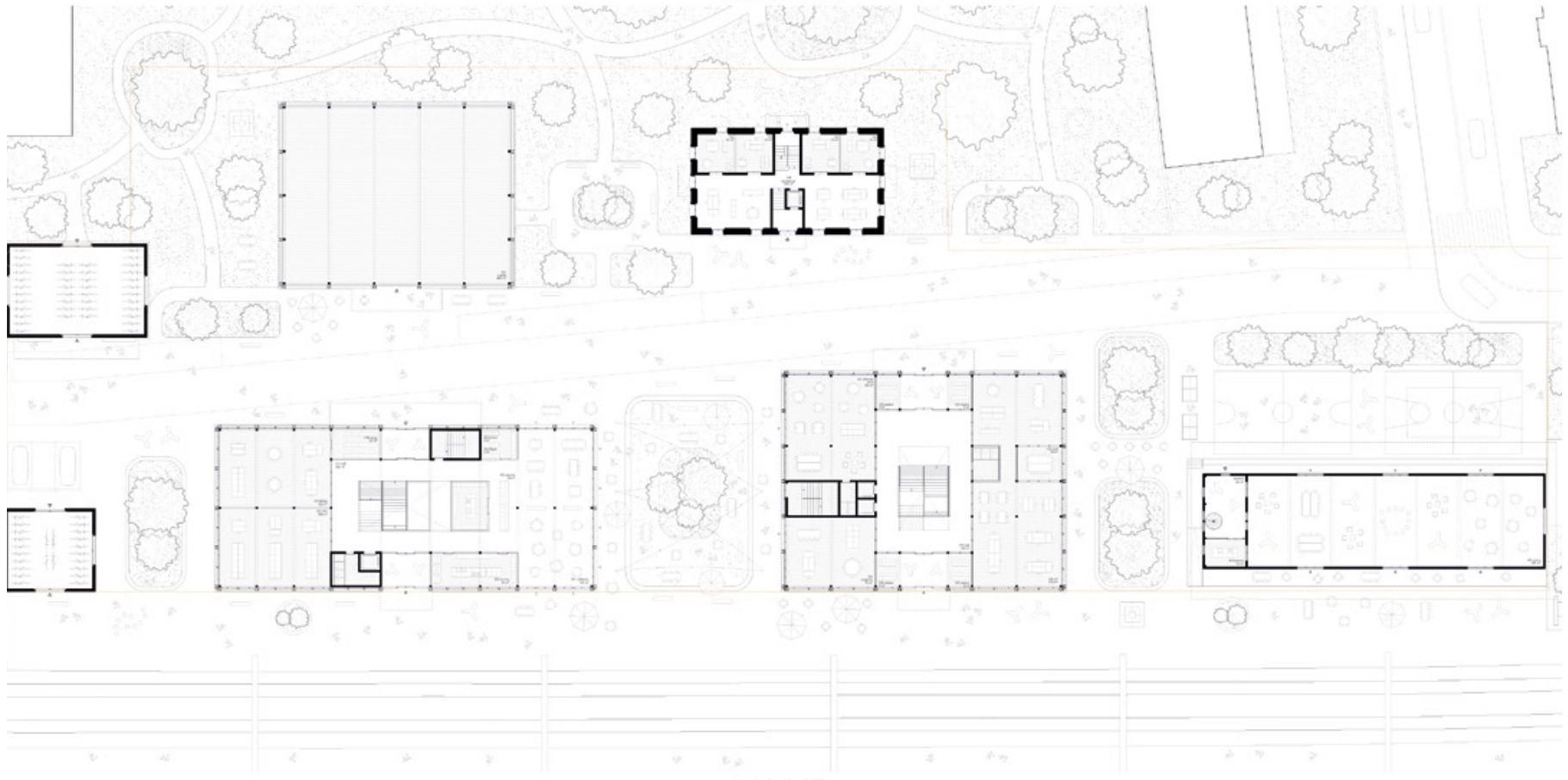
Le projet se veut durable et fonctionnel afin de répondre aux défis environnementaux actuels. L'architecture s'inscrit en filigrane central du projet, son objectif est de créer un environnement riche et équilibré de l'espace vertical du bâtiment. La configuration interne est pensée autour de la notion d'adaptabilité, favorisant les échanges entre les espaces et offrant une spécialité d'usage.

Également dans une optique de durabilité, le projet s'inscrit dans une démarche de réutilisation des matériaux, la mise à disposition de matériaux locaux, efficaces et durables pour répondre aux besoins de la population et à l'évolution démographique.

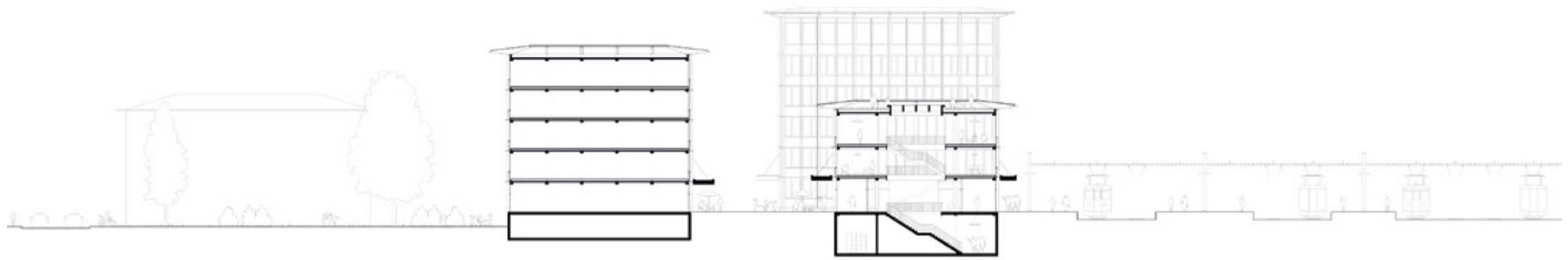


PUZZLE

PROGETTO 200-01 SALIZADA BARRIO



plan de situation 1/200



sección 1/200

N°11 PUZZLE

PUZZLE

PROGETTO: 2007-05 - S. GIULIO - BIELLA (SS)



2



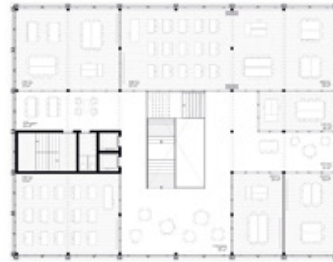
3



4



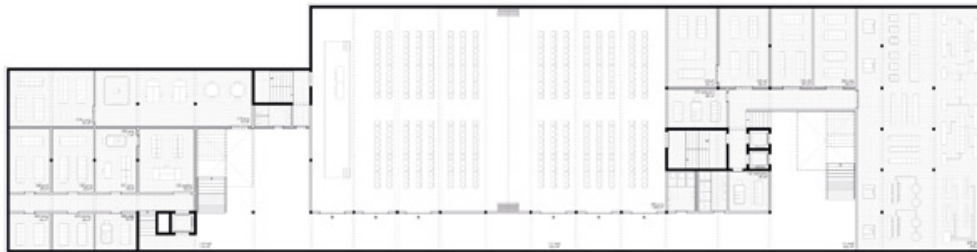
5



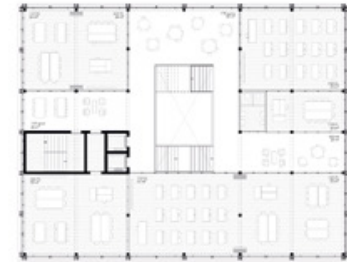
6



7

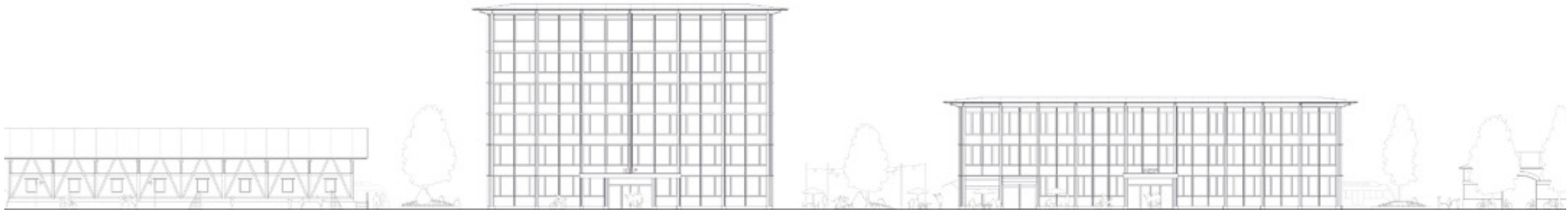


8



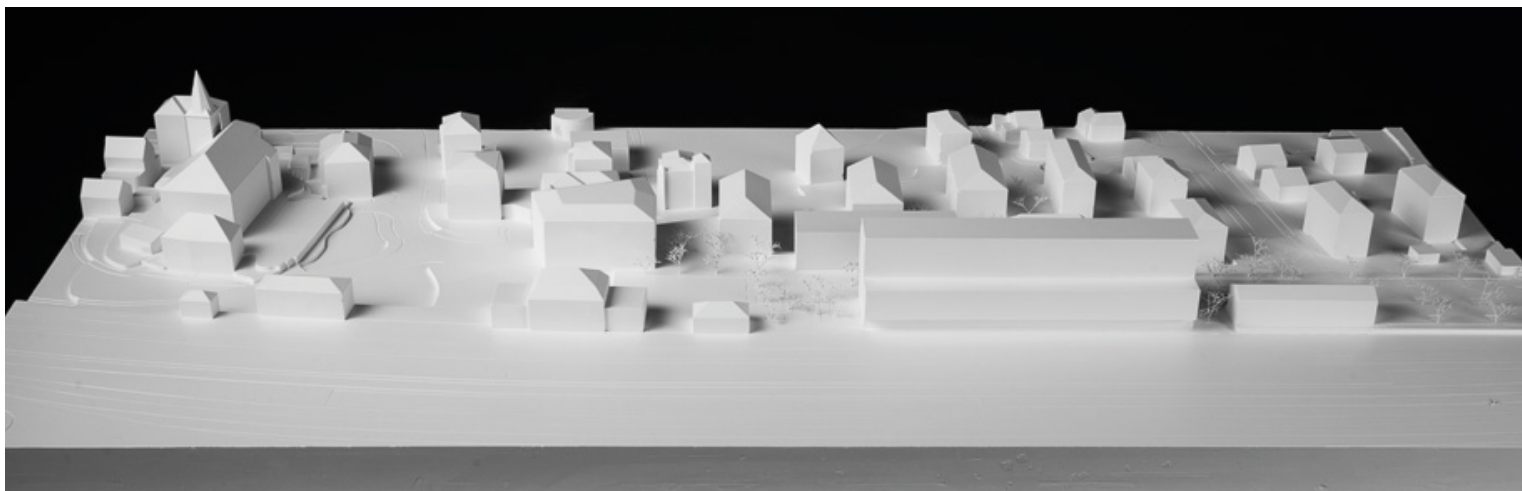
9

36



Espresso arch. 1_200

N°11 PUZZLE



N°15 ON A DIT « TROIS PARTS », OBÉLIX!

4^{ÈME} RANG / 4^{ÈME} PRIX

38

EIDO ARCHITECTS SÀRL, YVERDON-LES-BAINS

Collaborateurs :

Diogo Dos Santos, David Eichenberger, Maëlle Waeber,
Noémie Tschabold, Vanessa Delessert, Gian Porsius,
Tim Chettouh-Haeni

NICOD INGÉNIEUR CIVILS SA, ORBE

Collaborateurs :

Frédéric Nicod, Caroline Nicod, Florian Guidoux,
Charles Lehmann, Manon Ruchet, Ted Castellanos,
Norbert Kaenel, Matthieu Jaccard, Fabienne Turin

Le nouveau site de la Haute école pédagogique de Saint-Maurice s'organise de manière rangée et linéaire le long de l'infrastructure de transport qui structure le lieu de l'intervention. Dans cette logique ordonnée par le contexte, l'auteur du projet propose l'implantation d'un seul volume, à la foi geste fort et mesuré le long des voies CFF. Le nouveau bâtiment présente une volumétrie sculptée en réponse aux particularités de son environnement et permet ainsi d'imaginer une architecture singulière des espaces intérieurs.

La halle à marchandise est affectée en cafétéria, elle devient ainsi par sa fonction un repère évident en réussissant à requalifier les espaces extérieurs de cette extrémité sud du plateau de la gare. Le bâtiment Cargo accueille les locaux du personnel. Les interventions sur la structure intérieure se font de manière sensible et respectueuse. Le rez-de-chaussée du nouvel édifice est généreux et largement ouvert, il est caractérisé par des grandes surfaces couvertes qui permettent un accès de part et d'autre du volume, avec une architecture nuancée selon leur situation, plus élancée côté espace public et plus basse, côté des voies ferrées. Le visiteur est accueilli dans un vaste hall traversant, délimité du côté gare par le secrétariat et ses bureaux et au sud par la salle de mouvement. Un lien jugé trop exigu permet d'accéder aux auditoriums situés en sous-sol.

Les réflexions menées sur les différentes coupes permettent aux auteurs du projet d'offrir non seulement une dynamique longitudinale de l'effet « barre » mais apportent une lecture transversale, permettant de profiter d'orientations subtiles et diversifiées. La répartition programmatique est cohérente. Les niveaux inférieurs accueillent les fonctions communes et les espaces publics, les niveaux supérieurs sont eux réservés aux activités académiques et plus administratives, offrant une transition logique et intuitive. Les circulations verticales, organisées en deux noyaux distincts, tentent de retrancher la longueur du bâti et de rendre efficace les déplacements entre les niveaux. Les déambulations au travers des différents étages se caractérisent par un parcours vertical qui est enrichi par le déplacement d'est en ouest des escaliers principaux.

De façon générale, les plans développés sont de qualités et avec une recherche de valeur spatiale, la création de vides intérieurs permet d'amener une spatialité particulière et des relations verticales à l'espace intérieur et permettent également

des amenées de lumière naturelle. L'organisation de l'ensemble est fixée sur une structure rigoureuse mais malheureusement peu flexible. La structure du bâtiment est composée de poteaux et sommiers en béton armé, avec précontrainte en raison d'efforts très importants induits par les superpositions complexes des étages.

L'expression et la matérialité des façades se veulent minérales en écho avec les roches environnantes et une volonté d'incarner l'identité d'un édifice publique d'importance. Le jury relève que malgré la forme « travaillée » du bâtiment qui amène des réponses intéressantes tant intérieure qu'au niveau de la forme urbaine, le traitement des façades amène une certaine monumentalité qui est jugée non adaptée au contexte et périmètre ISOS.

ON A DIT "TROIS PARTS", OBÉLIX!

Concours HEP-VS Saint-Maurice



40

N°15 ON A DIT « TROIS PARTS », OBÉLIX!

ON A DIT "TROIS PARTS", OBÉLIX!

Concours HEP-VS Saint-Maurice



Façade est 1:200

Qualité du concept urbanistique, architectural et paysager

Le nouveau site de la Haute École Polytechnique de Saint-Maurice s'organise de manière rigoureuse et intègre le long de l'infrastructure de transport qui structure le lieu d'intervention. Cette proposition vise à privilégier les volumes existants tout en leur conférant de nouvelles fonctions adaptées à leur morphologie. Parallèlement, un nouveau volume marquant est conçu pour devenir le visage emblématique de cette institution publique. Cette proposition se veut équilibrée dans son inspiration et dialogue avec son contexte affirmant le vocable d'incarner l'identité d'un édifice public d'importance.

Première part

Le hall aux marchandises est requérait pour accueillir la cafétéria. Son volume bas et épuré en fait une plateforme idéale pour une fonction publique de ce type. Cette transformation met en valeur la structure existante, qui peut facilement être ouverte sur le contexte environnant, favorisant une interaction naturelle avec le site. Conçue à une échelle qui rappelle celle d'un restaurant de quartier, cette cafétéria se connecte harmonieusement à la vie quotidienne du lieu. Elle devient un espace incontournable, un lieu de rencontre et d'échange avant ou après les périodes d'études. En valorisant le déplacement des étudiants pour une meilleure convivialité, la cafétéria contribue à rythmer les journées de travail tout en dynamisant l'espace public extérieur.

Deuxième part

Le bâtiment Cargo est réhabilité pour accueillir les locaux de personnel. La structure d'origine est conservée tandis que les espaces intérieurs sont réorganisés à l'aide de divisions rigides. Cette intervention minimale préserve le caractère distinctif du bâti tout en s'intégrant dans une démarche de durabilité et de valorisation. L'intégration matérielle du bâtiment Cargo dans l'aménagement général se fait par la création d'une place publique. Cette place agit comme un espace de transition vers l'édifice principal du projet, redonnant l'identité et la cohésion du site. Ainsi, le bâtiment Cargo devient un élément structurant qui dialogue avec l'ensemble du projet.

Troisième part

Ce nouvel édifice présente une volumétrie soignée sculptée pour dialoguer particulièrement de son environnement immédiat. Structurant la hiérarchie des accès, il joue un rôle central et accueillant et oriente les visiteurs vers deux axes du site. Situé au bord des voies locales, son volume offre une morphologie assurée afin de refléter son statut d'institution publique.

Le rez-de-chaussée génère et supporte vers une fonction d'accueil entre les deux accès et les niveaux supérieurs. L'organisation des espaces s'inscrit sur deux niveaux, conçue pour intégrer avec le contexte à la fois proche et lointain. Sa morphologie en redents permet de répondre efficacement au programme fonctionnel tout en maximisant la lumière naturelle dans les espaces intérieurs. Les parcours verticaux, enrichis par des circulations latérales et croisées, facilitent les rencontres et les échanges. Cette conception soutient pleinement le vocable de l'HEP qui cherche à promouvoir des modes de partage et d'interaction. Le nouvel édifice devient ainsi un lieu de distribution agrippé et libre, où chaque utilisateur peut s'approprier les espaces selon ses besoins.

Un développement équilibré sur le respect programmatique montre une stratégie prévoyante : les niveaux inférieurs accueillent les fonctions communes et les espaces publics, tandis que les niveaux supérieurs sont dédiés aux activités académiques et administratives, offrant une transition logique et intuitive.

Intégration et valorisation des composantes historiques existantes

Le nouveau bâtiment de la HEP s'inscrit dans un dialogue harmonieux avec les autres institutions importantes de Saint-Maurice. Par ses proportions affirmées et son caractère public, il s'intègre comme un élément distinctif dans le paysage tout en respectant les structures historiques.



Son échelle, influencée par le contexte bâti et naturel, lui confère une présence forte mais discrète. Une transparence volontaire, favorisée par les ouvertures vitrées et les perspectives maximales, permet une lecture transparente du lieu par le visiteur. Ce dialogue fluide préserve l'attachement aux infrastructures ferroviaires et le patrimoine architectural préexistant.

Qualité fonctionnelle, structurelle et spatiale du projet
Le projet propose une répartition programmatique sensible aux particularités de ce site unique. La morphologie du bâti traduit ce contexte tout en satisfaisant les besoins de la HEP



Un grand hall central au rez-de-chaussée agit comme un espace de rassemblement et de distribution, orientant efficacement les flux des utilisateurs. Les circulations verticales, agrippées en deux chemins distincts, retracent le longeur du bâti et facilitent les déplacements entre les niveaux.



Le thème concept structurel s'est porté sur un système composé de poteaux et sommiers en béton armé. Il est prévu de faire appel à de la précontrainte et d'intégrer des câbles dans le béton en vue des efforts importants sur les différents éléments. Ce système constructif offre une grande souplesse d'aménagement et garantit à la fois durabilité et adaptabilité, permettant à l'ouvrage d'évoluer en fonction de ses besoins futurs.

L'infatigabilité et les dimensions du bâtiment impliquent des contraintes structurelles importantes. Un système de cadre en béton armé dans les deux directions est particulièrement adapté puisqu'il est permis de faire appel à des sommiers préfabriqués pour la reprise des charges verticales. Le réseau d'encastrement se situe au sol, le solive est étant entièrement enterré et conçu de manière à être rigide.



Qualité des aménagements intérieurs, des accès et des circulations

L'organisation des accès et des circulations extérieures favorise une mobilité facile et une fluidité des déplacements. Les aménagements intérieurs sont conçus pour offrir une continuité avec le tissu urbain, tout en valorisant les espaces publics. Une trame structurée les espaces du site est proposée afin de réorganiser les différents volumes des lieux sous un même dénominateur commun. Cette démarche est utile à la création d'espaces verticaux tout au long des lieux afin de favoriser une distribution claire et verticale.

Les priorités aux abords du contexte de la gare et de la cafétéria sont respectées comme des lieux de rencontre et d'échange pouvant être appréciés par les utilisateurs des lieux.

Expression architecturale en adéquation avec le lieu et le thème
Le projet propose une architecture simple et intemporelle, répondant à la fois robustesse et élégance. Les bases solides du bâtiment assurent l'édifice dans son environnement, tandis que la rigueur de ses lignes lui confère une certaine beauté formelle. Son expression minimaliste, en harmonie avec les riches environnements et les lieux qui les avoisinent, fait écho au lieu bâti de Saint-Maurice. Cette continuité entre l'architecture et le paysage naturel renforce l'usage local du projet.



Économie générale du projet

La trame rigoureuse et rationnelle du projet favorise une optimisation économique. La structure en béton armé répond aux exigences structurelles du canton de Valais tout en assurant une réduction programmatique pour un bâtiment de cette envergure. Les façades préfabriquées garantissent un rendu visuel de haute qualité tout en réduisant les coûts de construction et d'entretien, assurant ainsi une durabilité à long terme.

Approche environnementale, durabilité et empreinte écopaysage

Le projet adopte une approche environnementale exemplaire. Sa structure rigoureuse et rationnelle permet une mise en œuvre économique et valorise les matières premières locales, telles que les grès de la vallée du Rhône. Le grand verre théorique du bâtiment favorise une réduction des besoins en chauffage, tandis qu'une protection soignée et une automatisation soignée permettent de limiter les consommations énergétiques. Les toitures végétalisées jouent un rôle essentiel comme tampon pour les eaux de pluie, réduisant l'imperméabilisation des sols. Enfin, l'implication au sol réside dans le projet participe à la préservation de la perméabilité des sols.

ON A DIT "TROIS PARTS", OBÉLIX!

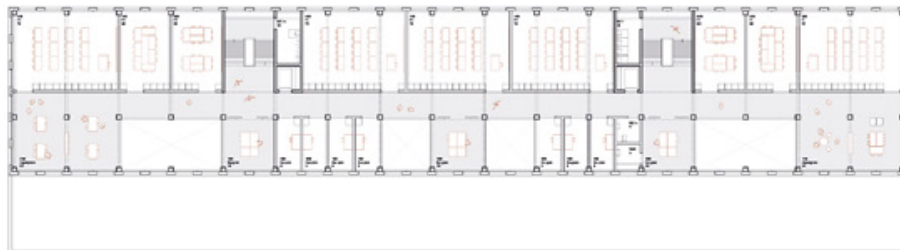
Concours HEP-VS Saint-Maurice



Plan Stage HEP 1200



Plan Stage HEP 1200



Plan Stage HEP 1200



- Salles d'enseignement
- Locaux techniques, de rangement et sanitaires

Organisation



- Voies d'évacuation verticales
- Direction et longueur des voies d'évacuation

Protection incendie



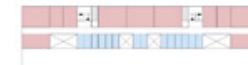
- Salles d'enseignement
- Locaux du personnel
- Locaux administratifs
- Locaux techniques, de rangement et sanitaires

Organisation



- Voies d'évacuation verticales
- Direction et longueur des voies d'évacuation

Protection incendie



- Salles d'enseignement
- Locaux du personnel
- Locaux techniques, de rangement et sanitaires

Organisation



- Voies d'évacuation verticales
- Direction et longueur des voies d'évacuation

Protection incendie

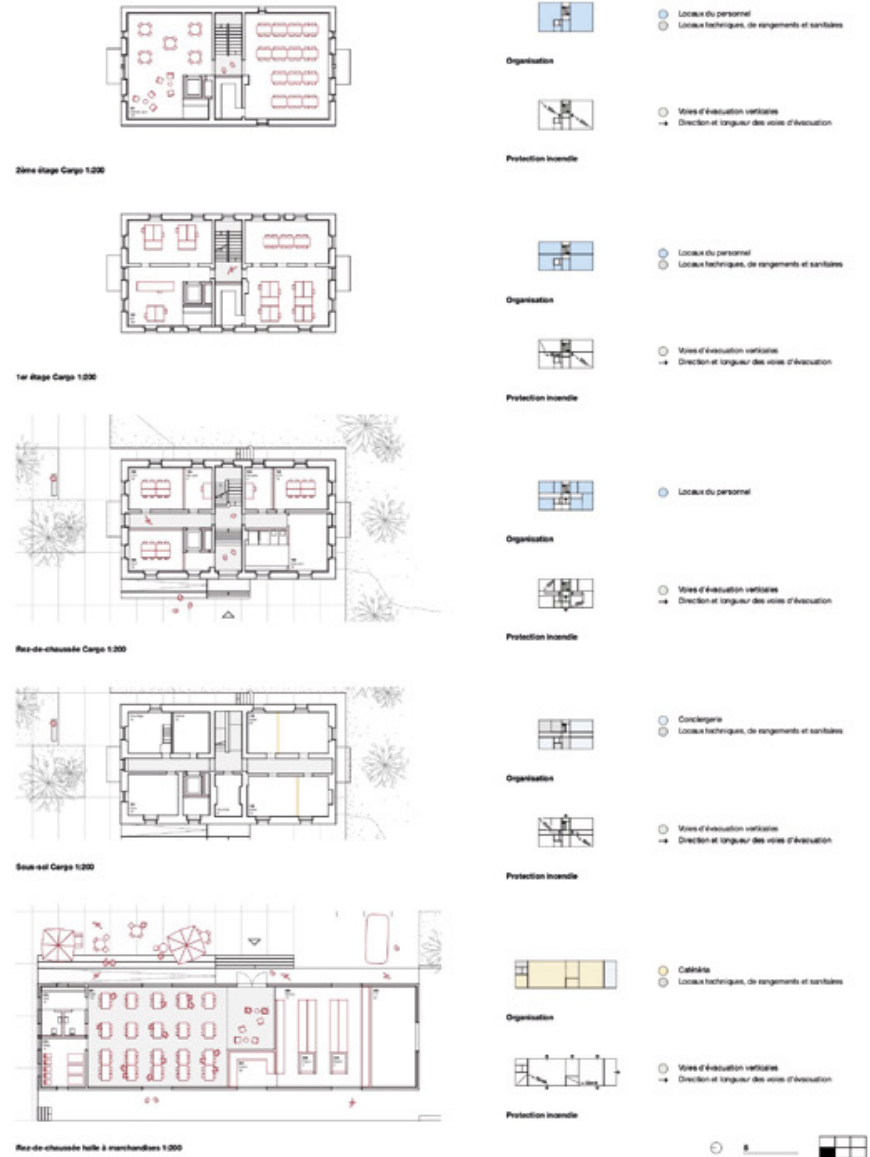


ON A DIT "TROIS PARTS", OBÉLIX!

Concours HEP-VS Saint-Maurice

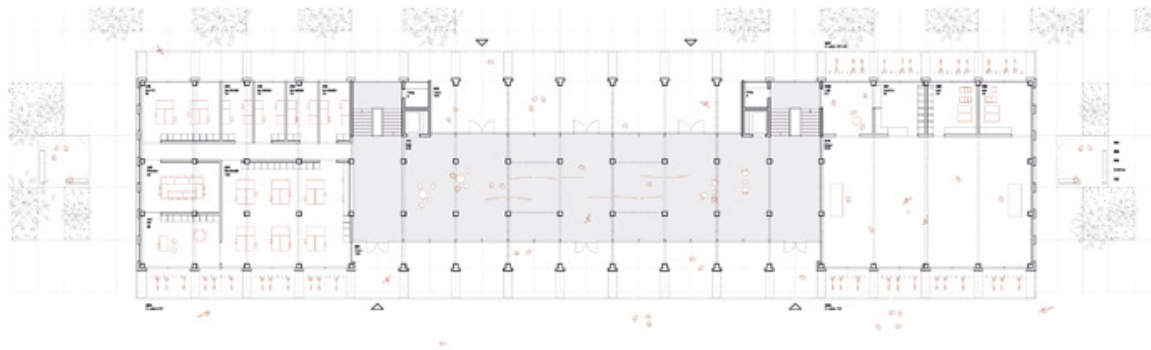


Façade nord 1/200

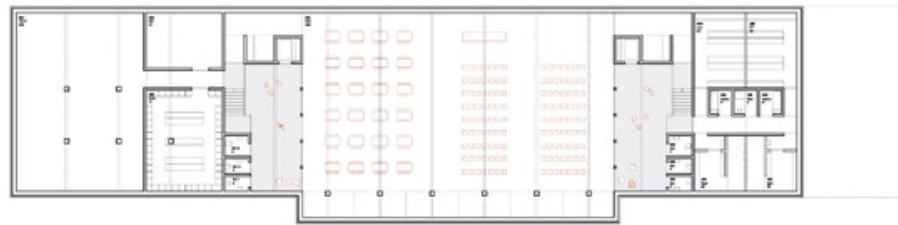


ON A DIT "TROIS PARTS", OBÉLIX!

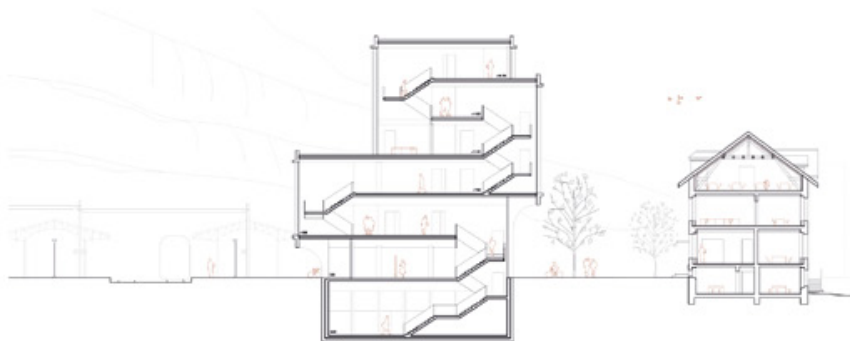
Concours HEP-VS Saint-Maurice



Rez-de-chaussée HEP 1:200



1er étage HEP 1:200



Coupe transversale 1:200



Coupe transversale 1:200



Organisation



Protection incendie

- Espace d'accueil
- Salle de mouvement - polyvalente
- Locaux administratifs

- Voies d'évacuation verticales
- Direction et longueur des voies d'évacuation



Organisation



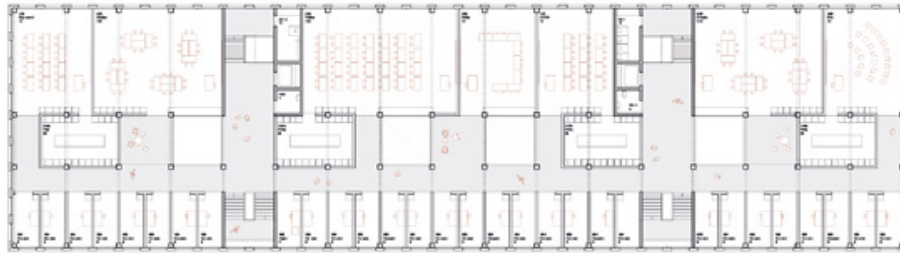
Protection incendie

- Salles de grande capacité
- Locaux techniques, de rangement et sanitaires

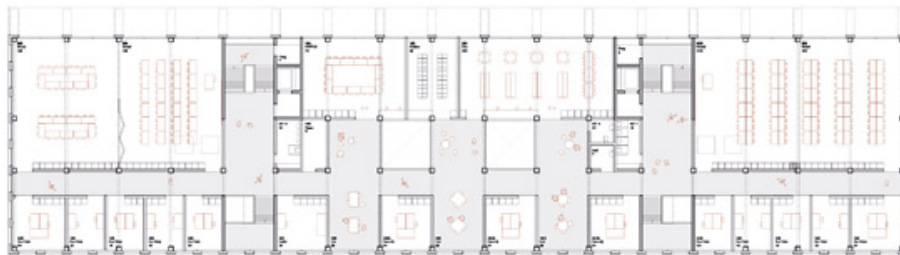
- Voies d'évacuation verticales
- Direction et longueur des voies d'évacuation

ON A DIT "TROIS PARTS", OBÉLIX!

Concours HEP-VS Saint-Maurice



1er étage HEP 1/200



2nd étage HEP 1/200

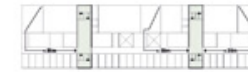


Façade avant 1/200



- Salles d'enseignement
- Locaux du personnel
- Locaux administratifs
- Locaux techniques, équipements et services

Organisation



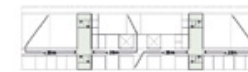
- Voies d'évacuation verticales
- Direction et longueur des voies d'évacuation

Protection incendie



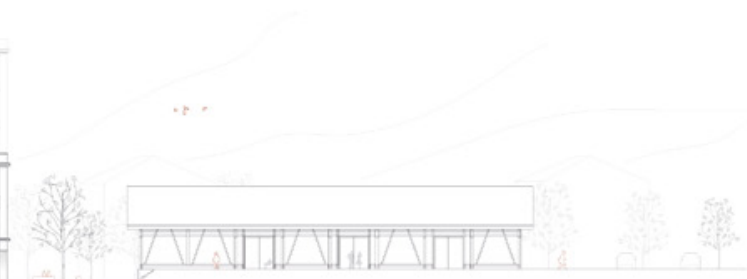
- Salles de grande capacité
- Locaux étudiants et du pers. enseign. en formation
- Locaux administratifs
- Locaux techniques, équipements et services

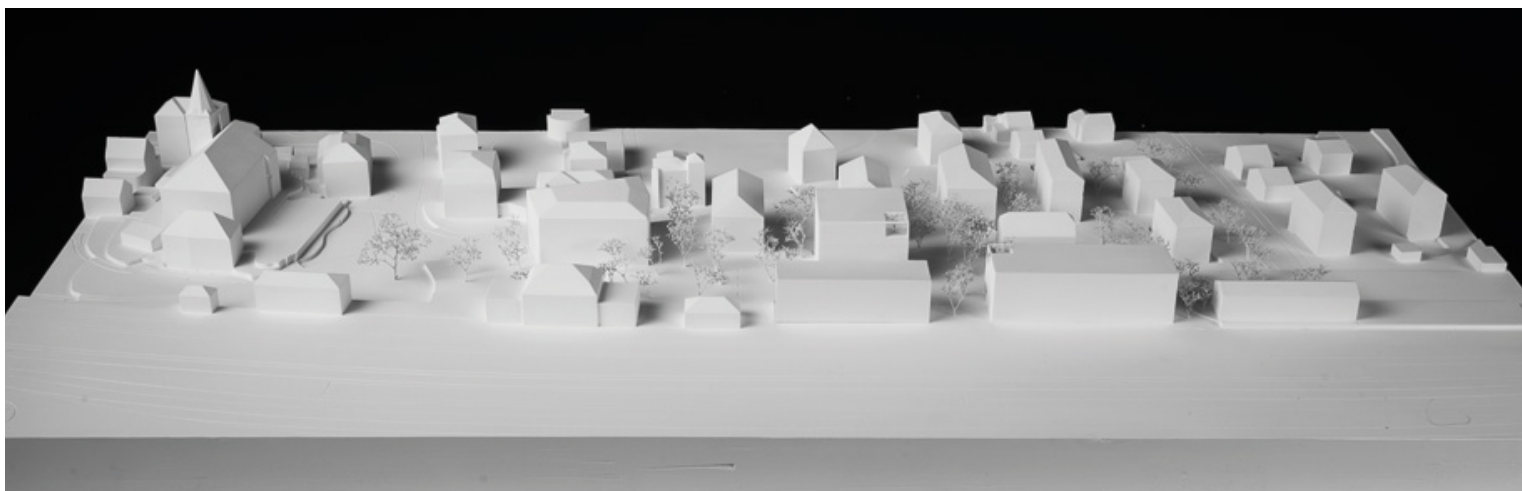
Organisation



- Voies d'évacuation verticales
- Direction et longueur des voies d'évacuation

Protection incendie





N°45 POINT-VIRGULE

5^{ÈME} RANG / 5^{ÈME} PRIX

46

MEYER ARCHITECTURE, SION

Collaborateurs :

Meyer François, Cyrielle Froidevaux, Emilie Orsinger,
Romain Roduit

STABILIS INGÉNIEURS SÀRL, SION

Collaborateurs :

Jeremy Nuttin, Olivier Reymond

Le projet « Point-virgule » prévoit l'implantation de la HEP en deux volumes de volumétries distinctes. Un volume haut et compact, côté gare et futur quartier agit comme signal de la future HEP. Il fonctionne comme une rotule entre la gare, le plateau ferroviaire, le quartier et les bâtiments CFF. Côté rails un bâtiment rectangulaire (virgule), suit la direction des rails, et s'insère dans la séquence gare, halle aux marchandises.

Un chemin sillonne entre-deux sur le plateau ferroviaire largement végétalisé. Cette disposition permet un jeu de volumes en quinconce et des dégagements visuels, en équilibre malgré la taille du programme à implanter sur le site. La nouvelle HEP avec ses deux bâtiments s'inscrit comme une pièce constituante du nouveau quartier sans toutefois afficher le caractère public nécessaire. L'ensemble des bâtiments dédiés à la HEP (y.c. bâtiment cargo et halle aux marchandises) créent un petit campus attractif et d'une échelle adéquate pour la ville.

Le concept d'aménagements extérieurs transcrit une lecture « domestique » plutôt qu'institutionnelle et paraît quelque peu « fortuite », surtout dans l'accroche aux deux extrémités du plateau de la gare.

Le premier bâtiment de la HEP avec son plan carré est dédié aux salles de formations « publiques ». Il s'organise selon une logique de croix de circulation centrale. Sur les quatre interstices, seuls deux sont utilisables pour des salles de réunion, les autres sont dédiées aux services et circulations verticales. De manière générale, l'espace central abritant les circulations et les services semble sous-dimensionné au vu du nombre de personnes qui seront amenées à habiter les étages. La salle de mouvement est située au sous-sol et bénéficie d'un éclairage naturel et d'un dégagement sur le parc.

Le deuxième bâtiment de la HEP, de plan rectangulaire, accueille plutôt la part du programme dédiée à la recherche et aux salles polyvalentes. La typologie et la structure porteuse manquent de précision, notamment avec des circulations en bout de couloir. La flexibilité mentionnée semble par endroit peu maîtrisée voire subie, sans que les quelques liaisons verticales sous forme de vide n'offrent une vraie réponse ni une nécessaire générosité spatiale.

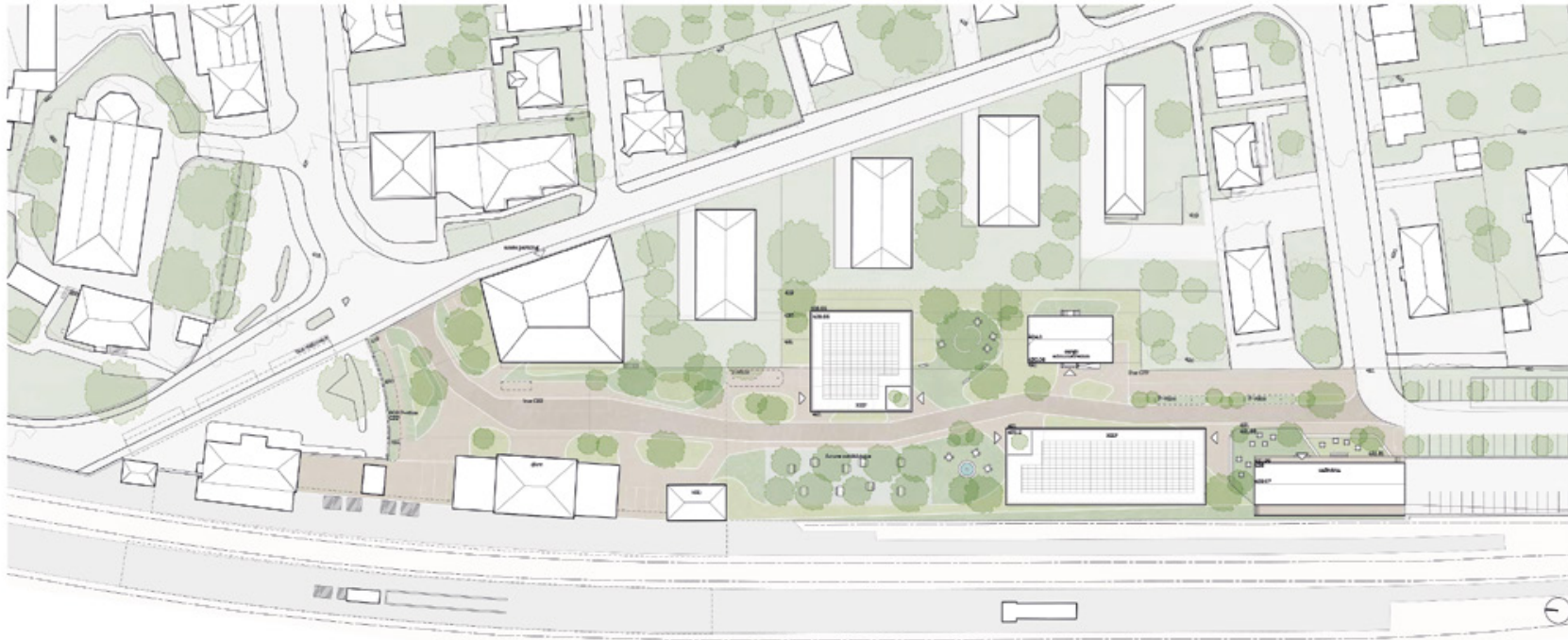
Les rez-de-chaussée manquent par ailleurs de programme dit public ou d'accueil, résultante de la disposition du café dans l'ancienne halle aux marchandises CFF,

et de l'administration dans le bâtiment cargo. Ce constat est valable pour les deux bâtiments qui dans leur structure et constructivement s'apparentent. Le lien par le sous-sol de la cafétéria avec le bâtiment ouest semble peu judicieux et compliqué.

La nouvelle HEP s'exprime à travers ses deux bâtiments comme une institution dans un parc, seul un jeu sur les hauteurs d'étage nuance le caractère des plateaux, l'architecture est autrement très homogène. Par conséquent, les auteurs proposent une expression généreuse et très vitrée, mais questionnable pour des questions énergétiques, notamment en été.

L'architecture trouve sa qualité dans les rythmes initiés par sa structure en bois. Le concept de contreventement lié au sismique, consistant en des croix de Saint-André exprimées en façade, questionne avec la fine trame de la façade vitrée.

Le projet propose une intégration habillée de la HEP dans la ville de St-Maurice, présentant une certaine justesse dans l'insertion urbaine et un travail d'échelles intéressant, mais est contraint par le lien avec le futur quartier non-connu. Le projet est limité dans ses qualités d'usages et de flexibilité ne permettant peu d'évolutions intérieures pour les besoins de la HEP dans le temps. Enfin l'échelle des volumes est restreinte par leur positionnement et leurs interstices empêchant les adaptations nécessaires.

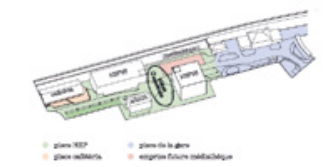


Message architectural

La programmation est rigoureusement structurée autour des missions académiques et des exigences sociales. L'architecture vise à créer un environnement éducatif innovant et stimulant, favorisant l'apprentissage et l'engagement des étudiants. Le projet s'inscrit dans une démarche durable et responsable, intégrant des solutions techniques et constructives innovantes. Les volumes sont conçus pour maximiser l'efficacité énergétique et offrir un cadre de vie agréable et sain. Les espaces extérieurs sont conçus pour favoriser les interactions sociales et offrir des lieux de détente et de bien-être. Le projet s'inscrit dans une démarche durable et responsable, intégrant des solutions techniques et constructives innovantes.

Intégration / Adaptation

Le projet s'intègre harmonieusement dans le tissu urbain existant, respectant les caractéristiques architecturales et paysagères du quartier. Les volumes sont conçus pour maximiser l'efficacité énergétique et offrir un cadre de vie agréable et sain. Les espaces extérieurs sont conçus pour favoriser les interactions sociales et offrir des lieux de détente et de bien-être. Le projet s'inscrit dans une démarche durable et responsable, intégrant des solutions techniques et constructives innovantes.



- plan HEP
- plan de la gare
- plan HEP/HEM
- espaces futurs institutionnels

Structure / Niveau / Orientation

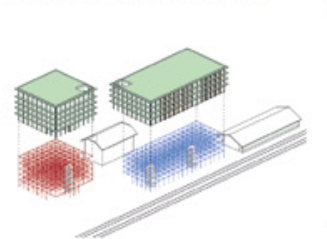
Les volumes sont conçus pour maximiser l'efficacité énergétique et offrir un cadre de vie agréable et sain. Les espaces extérieurs sont conçus pour favoriser les interactions sociales et offrir des lieux de détente et de bien-être. Le projet s'inscrit dans une démarche durable et responsable, intégrant des solutions techniques et constructives innovantes.



- niveau
- trave
- dalle
- structure béton
- structure bois

Clair

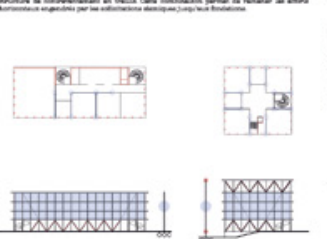
Le projet s'inscrit dans une démarche durable et responsable, intégrant des solutions techniques et constructives innovantes. Les volumes sont conçus pour maximiser l'efficacité énergétique et offrir un cadre de vie agréable et sain. Les espaces extérieurs sont conçus pour favoriser les interactions sociales et offrir des lieux de détente et de bien-être. Le projet s'inscrit dans une démarche durable et responsable, intégrant des solutions techniques et constructives innovantes.



- structure béton
- structure bois
- structure mixte
- structure bois

Structure / Adaptation / Qualité

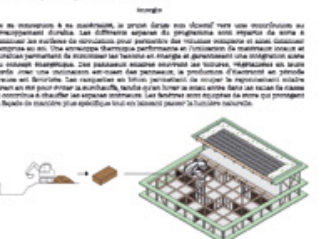
Le projet s'inscrit dans une démarche durable et responsable, intégrant des solutions techniques et constructives innovantes. Les volumes sont conçus pour maximiser l'efficacité énergétique et offrir un cadre de vie agréable et sain. Les espaces extérieurs sont conçus pour favoriser les interactions sociales et offrir des lieux de détente et de bien-être. Le projet s'inscrit dans une démarche durable et responsable, intégrant des solutions techniques et constructives innovantes.



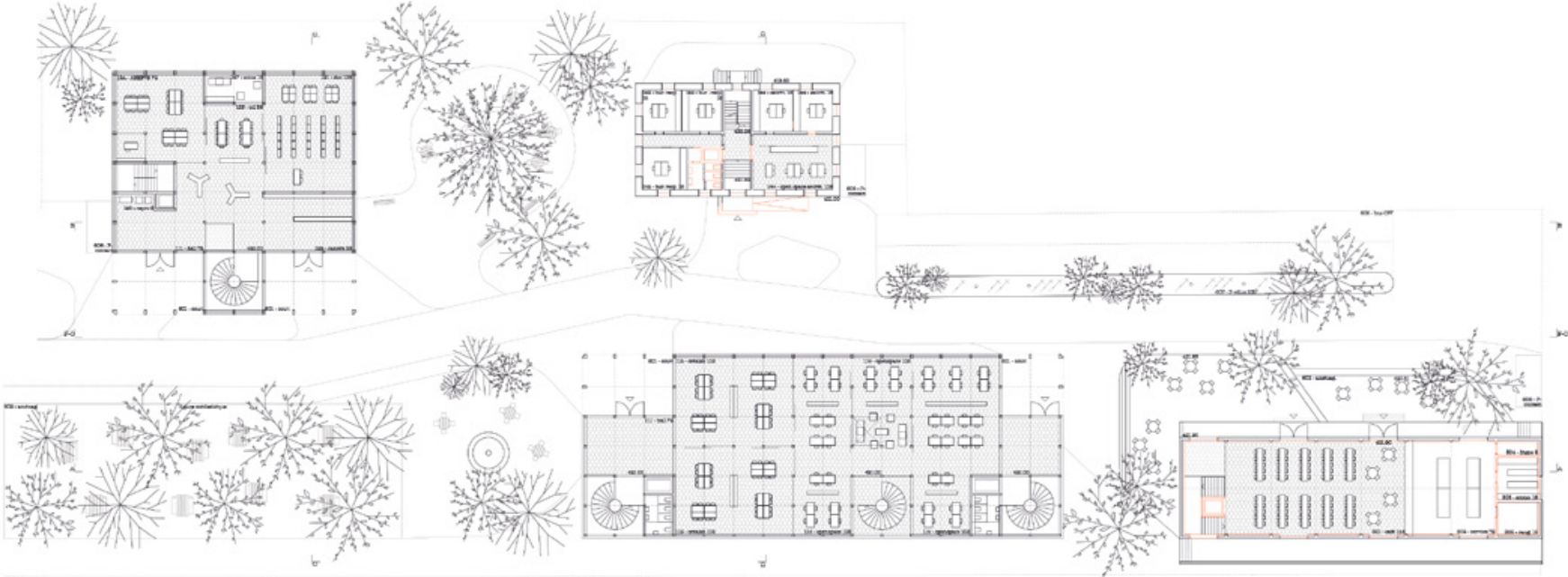
- structure mixte
- structure bois
- structure béton
- structure bois

Structure / Section

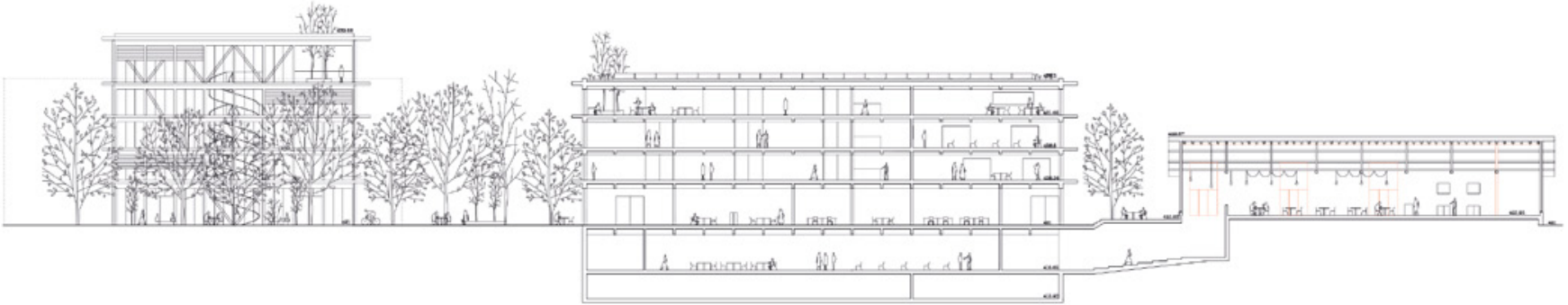
Le projet s'inscrit dans une démarche durable et responsable, intégrant des solutions techniques et constructives innovantes. Les volumes sont conçus pour maximiser l'efficacité énergétique et offrir un cadre de vie agréable et sain. Les espaces extérieurs sont conçus pour favoriser les interactions sociales et offrir des lieux de détente et de bien-être. Le projet s'inscrit dans une démarche durable et responsable, intégrant des solutions techniques et constructives innovantes.



- structure mixte
- structure bois
- structure béton
- structure bois



Plan de circulation



coupe AA



Image artistique



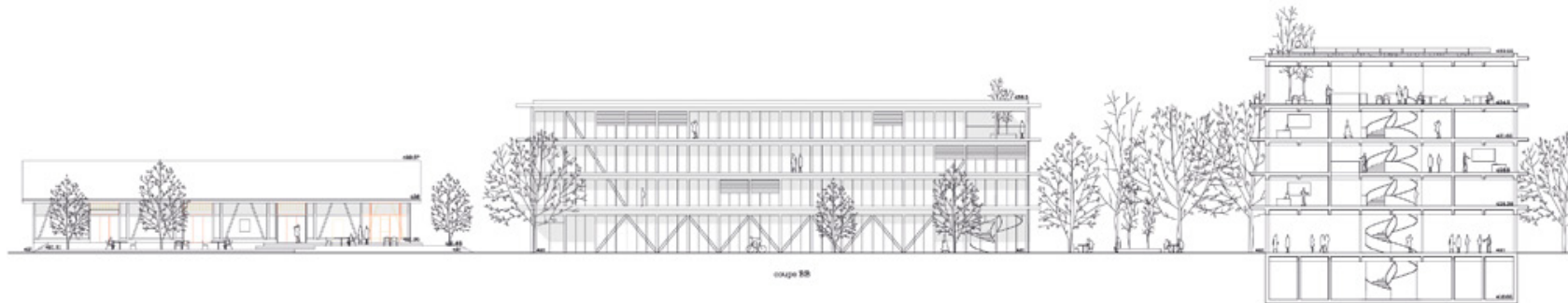
étage 2



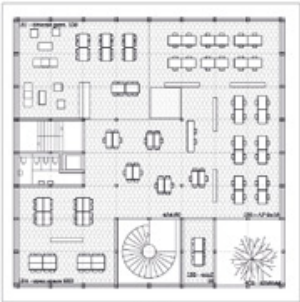
étage 1



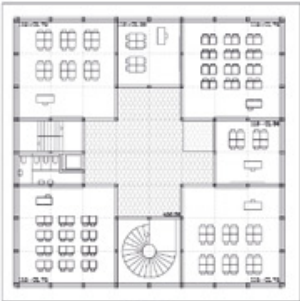
étage -1



coupe BB



étage 4



étage 1-3



étage -1



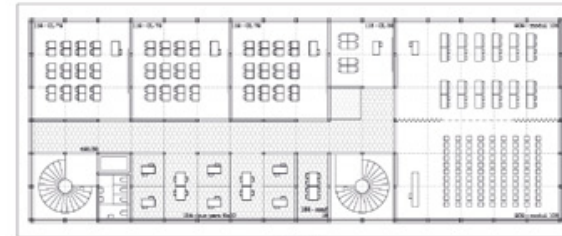
étage 1-3/étage 4



élévation Ouest



étage 3



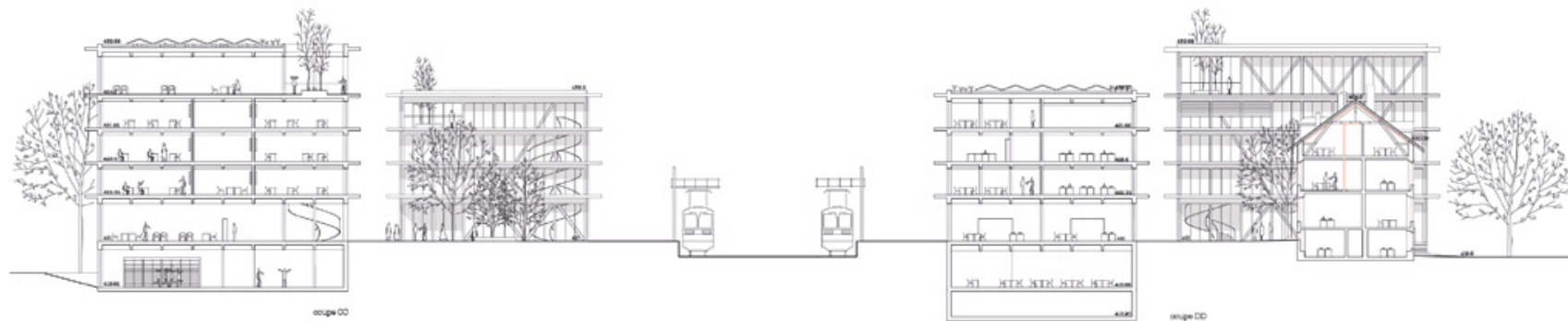
étage 1-2



étage -1



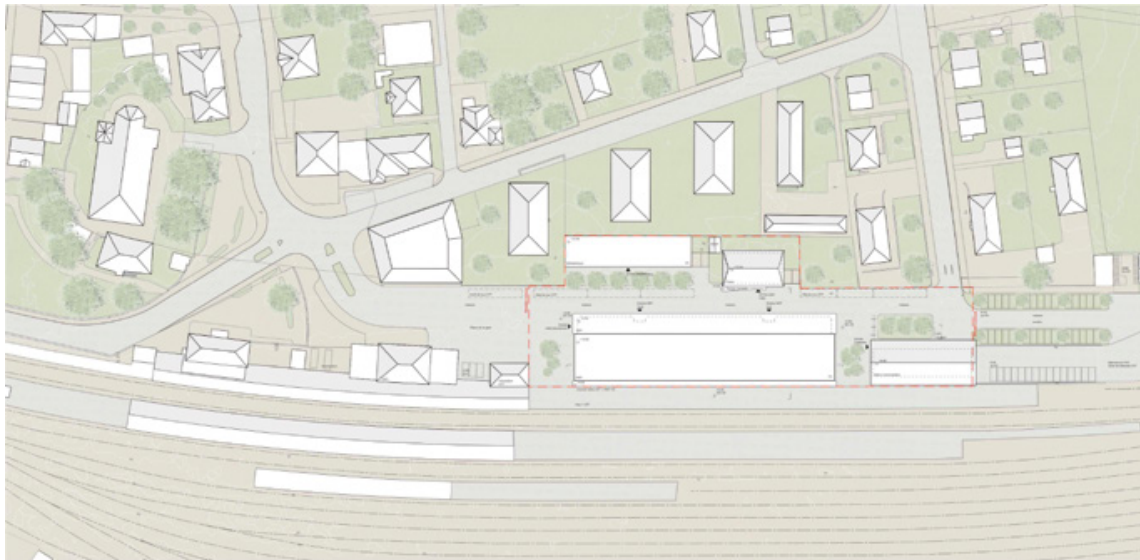
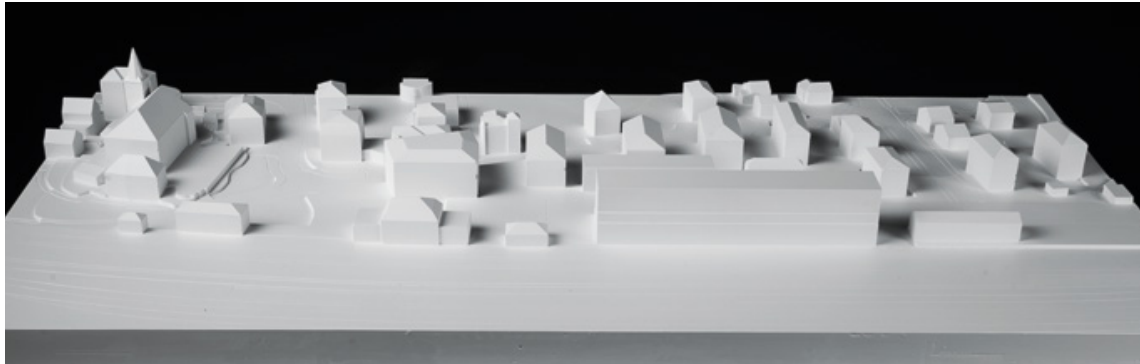
étage -2



coupe DD

coupe DD

PROJETS NON PRIMÉS



N°01 TRENTE-SIX

PIERRE MÉTRAILLER ARCHITECTE, ZÜRICH

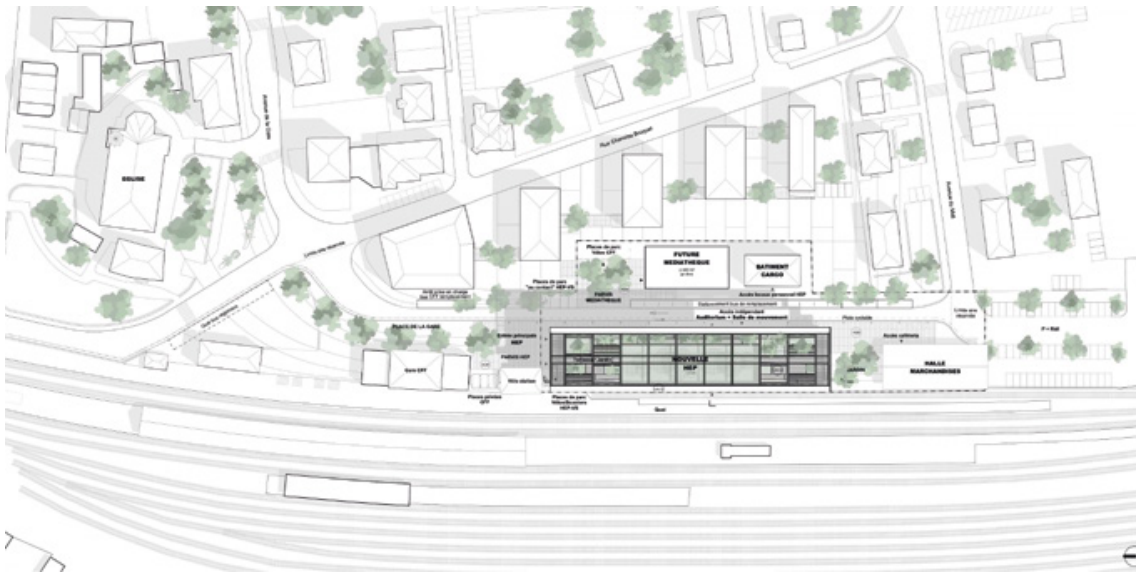
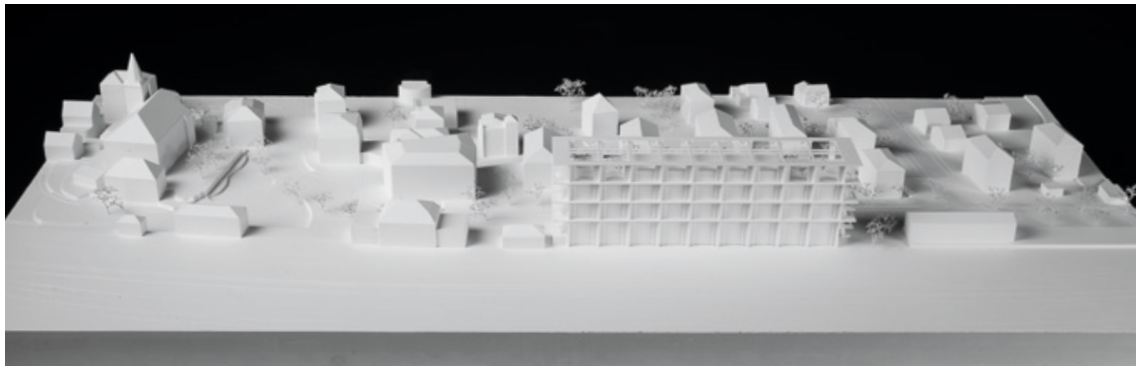
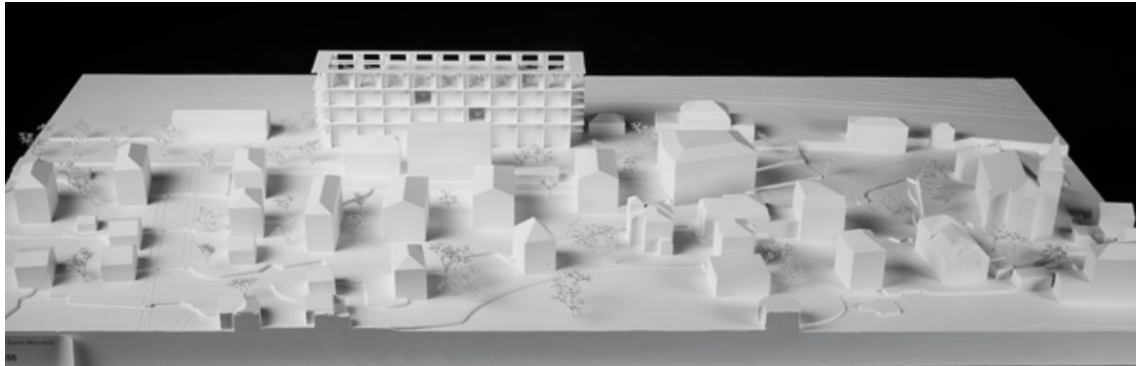
Collaborateurs :

Pierre Métrailer, Benjamin Pannatier,
Valerio Santoni

MEYLAN INGÉNIEURES SA, LAUSANNE

Collaborateurs :

Yvan Gregorin, Laurent Métrailer



N°02 **VM350**

MARCIANO ARCHITECTURE, MARSEILLE

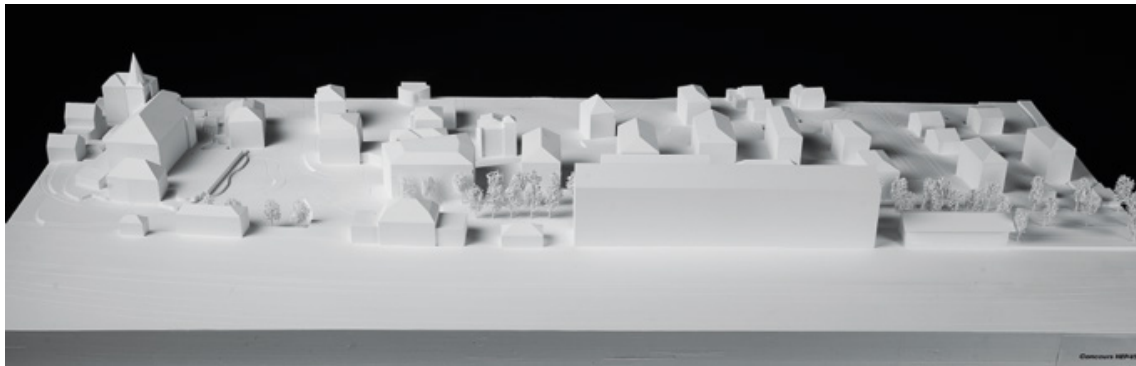
Collaborateurs :

Rémy Marciano, Loris Auge, Pietro Bellucci,
Alexandre Teisserenc, Axel Maire,
Rachel Vigier

KÄLIN & ASSOCIÉS SA, LAUSANNE

Collaborateurs :

Jean-François Kälin, Nikolaï Rossier,
Sébastien Favrod, Sébastien Pichon,
Adrien Michod



N°03 PRISME

ARCHITECH SA, GENÈVE - BARCELONE

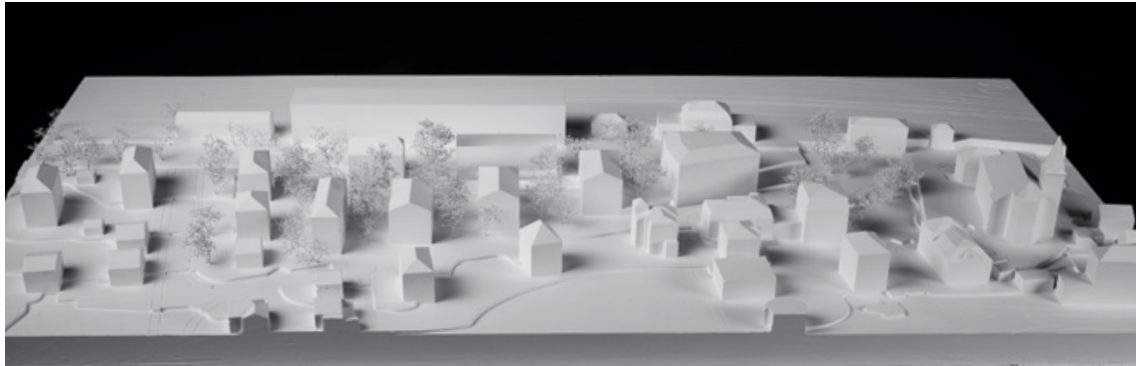
Collaborateurs :

Franck Herbert, Guillaume le Grelle,
Diego Osorio, Lei Bu, Iker Gomez

OU3 SA

Collaborateurs :

John Wuest, Patrick Fahmi, Benjamin Duvillard



N°04 SOLAR EXPRESS

JUAN SOCAS ARCHITECTE, MORGES

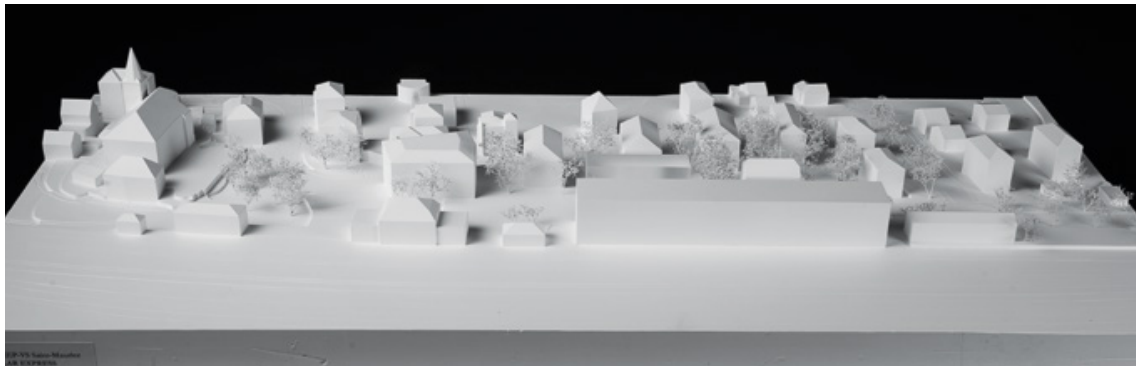
Collaborateurs :

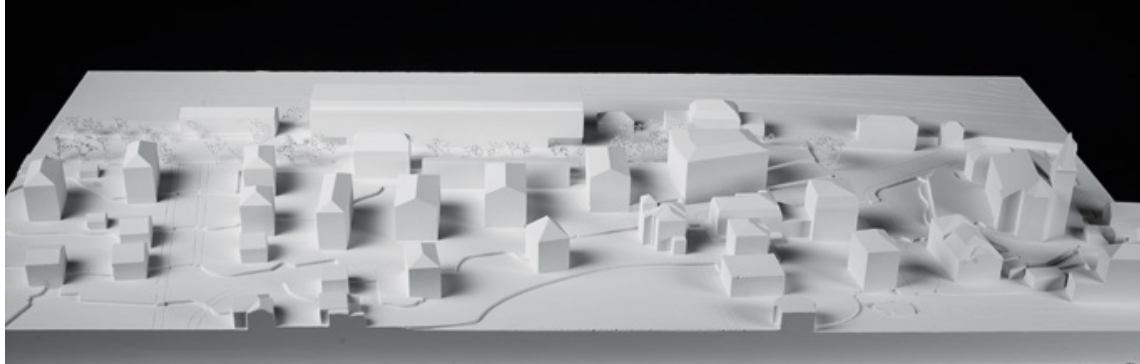
Katia Schmidt

WMM INGENIEURE AG

Collaborateurs :

Gilbert Santini, Javier Asensio, Claire Kox



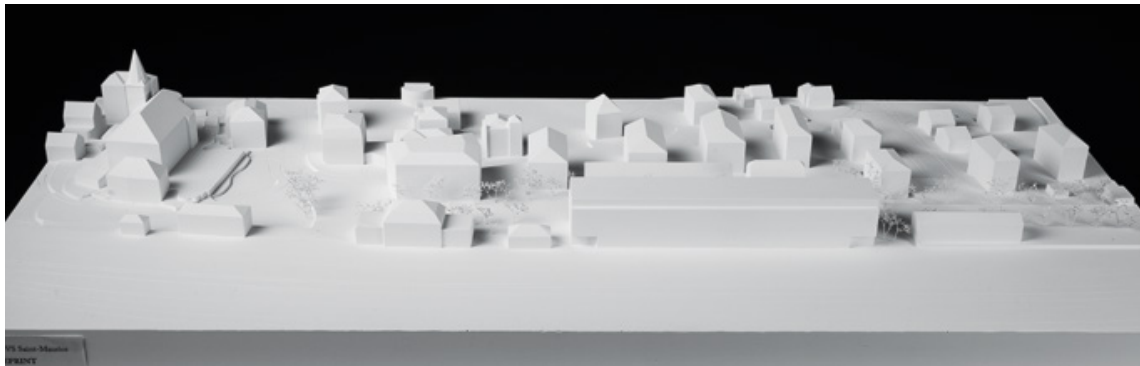


N°05 **BLUEPRINT**

STUDIO BBD SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs :

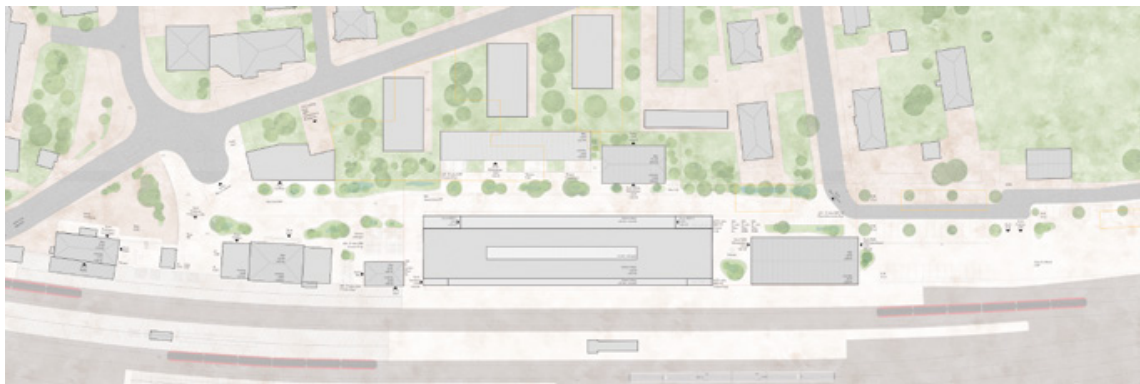
Alberto Bellia, Mathieu Delacrétaz, Guillaume Ballart
Terral

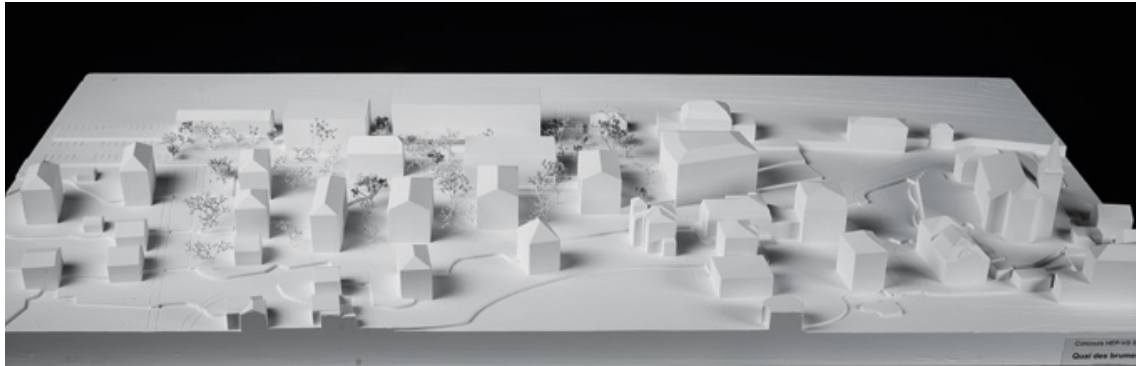


MAWI INGÉNIEURS CONSEILS SA, LAUSANNE

Collaborateurs :

Jean Perez, Jeremy Bussat, Marc Pierrehumbert



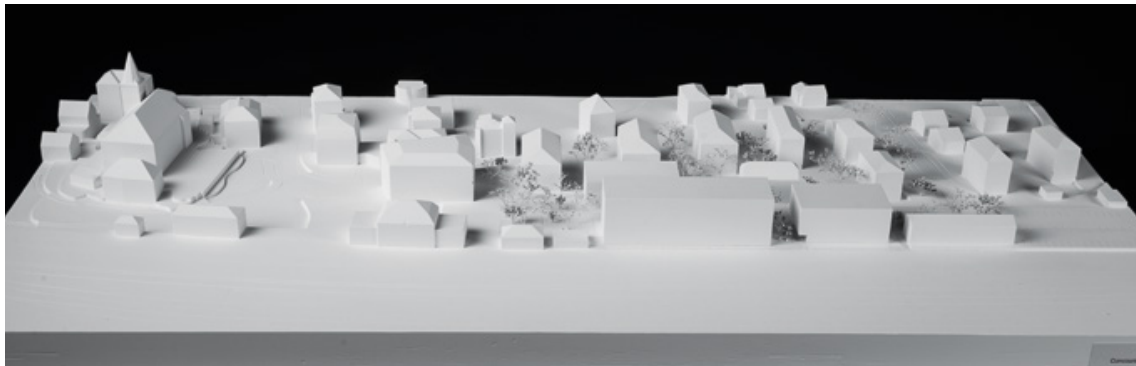


N°06 **QUAI DES BRUMES**

CLR ARCHITECTES SA, GENÈVE

Collaborateurs :

Véronique Iten, Damien Chevalley,
Patrick Longchamp, Marc Glaus



EDMS, PETIT-LANCY

Collaborateurs :

Yves Bach



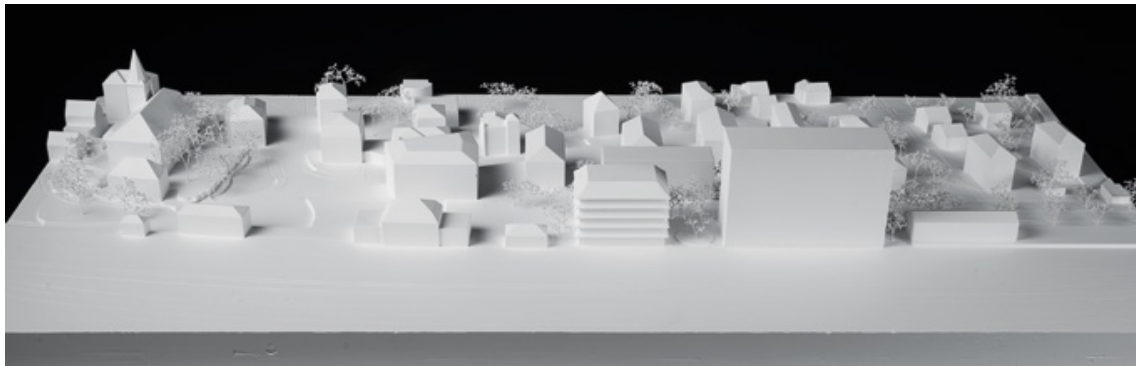


N°07 DES BÂTIMENTS DANS LA VILLE

GD ARCHITECTES SA, NEUCHÂTEL

Collaborateurs :

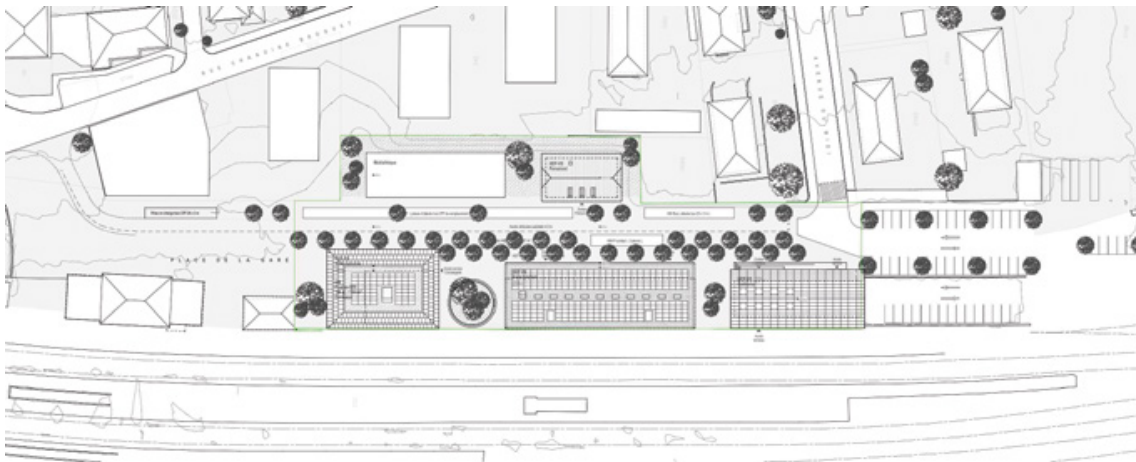
Nuno Coelho, Laïla Boukar, Philippe von Bergen,
Javier Subira



GVH-ST-BLAISE SA, ST-BLAISE

Collaborateurs :

Jacques L'Eplattenier, Tomfei Hainga





N°10 **MORITZ**

ÉVÉQUOZ FERREIRA ARCHITECTES, SION

Collaborateurs :

Isabelle Évéquoz, Nuno Ferreira, Jonas Chauvet,
Gilian Sabatier, Daniela Andrade, Benjamin Moulin

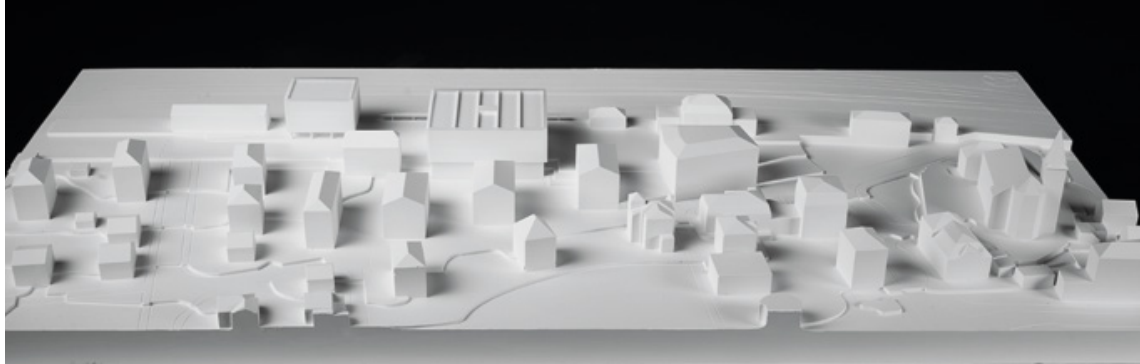


LBI LATTION BRUCHEZ INGÉNIEURS SA, MURAZ

Collaborateurs :

Eric Lattion, Pierre Bruchez, Garry Francey,
Vincent Fischer





N°12 ATRIUM

D4 ATELIER D'ARCHITECTURE SA, LAUSANNE

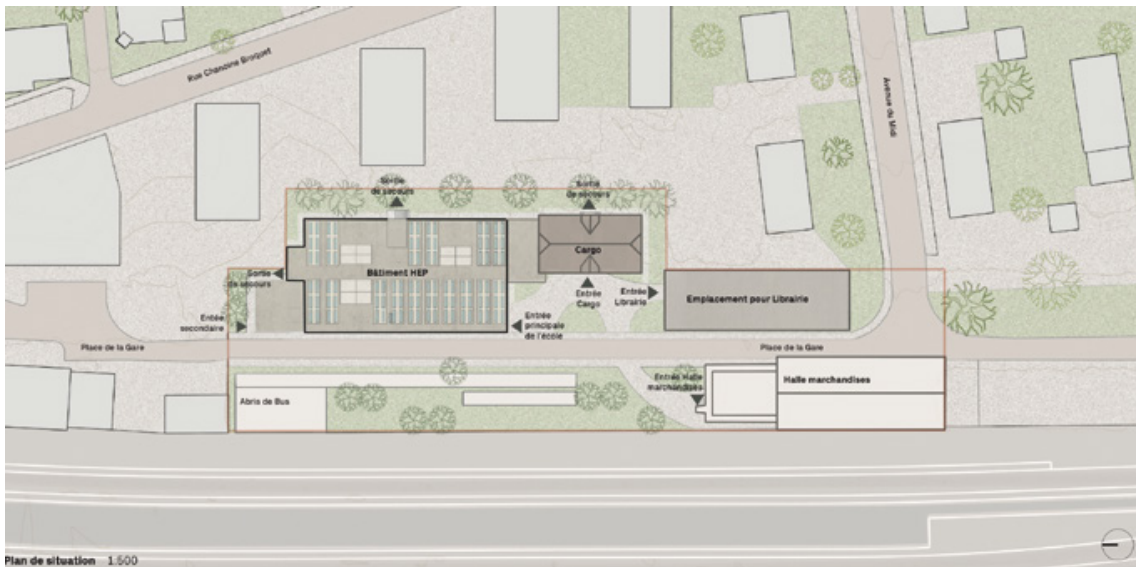
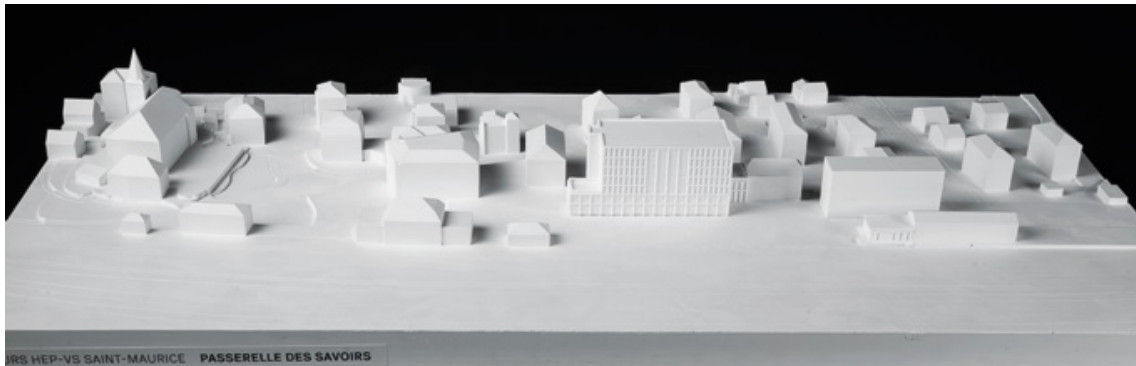
Collaborateurs :

Dominique Dériaz, Dagmar Driebeek, Guilherme Pinto,
Anaïs Miraton Hassissene, Christelle Foret

AIC INGÉNIEURS CONSEILS SA, LAUSANNE

Collaborateurs :

André Alves, André Lavelli, Nicolas Ré, Alice Wietlisbach,
Saskya Zarate, Marc Belet, David Mesa



N°14 PASSERELLE DES SAVOIRS

EGA ERIK GIUDICE ARCHITECTURE, PARIS

Collaborateurs :

Erik Giudice, Nikolas Kavvadias, Petrus van Bolderen

WILLI INGÉNIEURS SA, MONTREUX

Collaborateurs :

Marco Molteni, Claude Ethenoz, François Troyon,
David Frankhauser



N°16 CAMPUS

AMADO ANTAS DE BARROS ARCHITECTE,
GENTHOD & ROSSIER ARCHITECTE HES / SIA,
GRÔNE

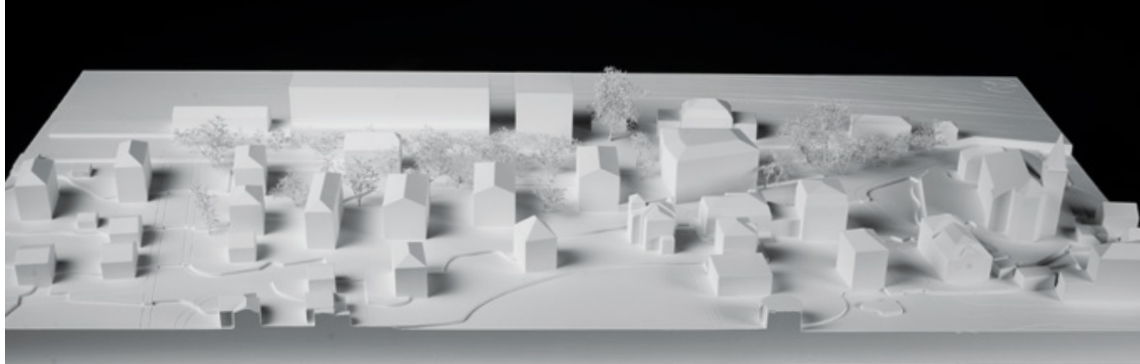
Collaborateurs :

-

CSD INGÉNIEURS, SION

Collaborateurs :

Vincent Rebstein, Cyrille Michel



N°17 CROCUS

CÉDRIC SCHÄRER ARCHITECTE SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs :

Esteban Alba, Antoine Gressier, Fanny Marois, Matias Pose,
Cédric Schärer, Radia Zaim

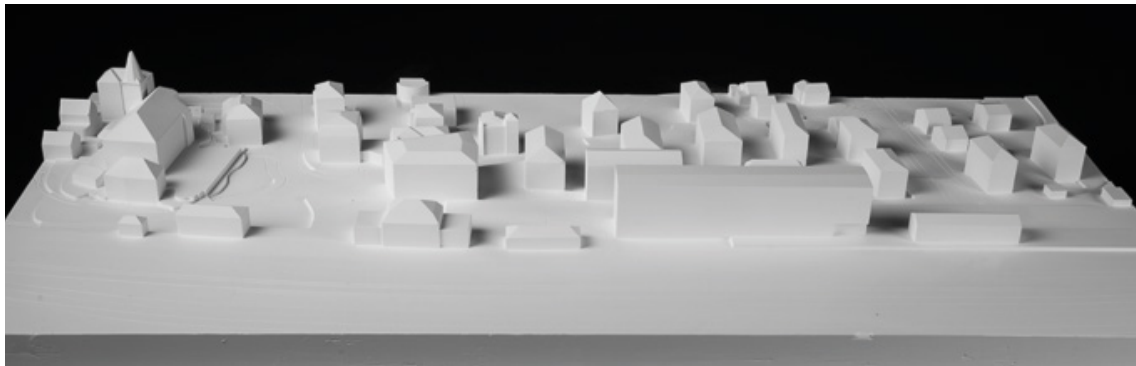
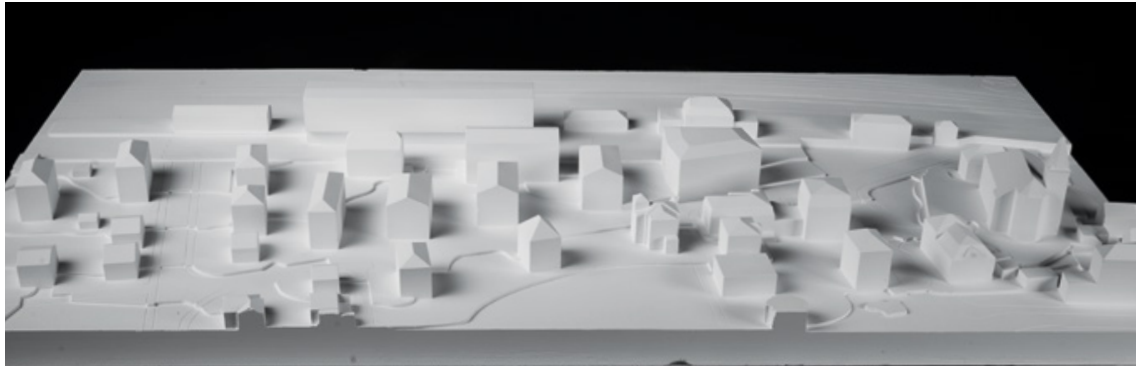


STRUCURAME, GENÈVE

Collaborateurs :

Enrique Corres Sojo, Luis Borges, Damien Dreier





N°18 ÉDUQUAI

CW ARCHITECTES SA, SION & ATELIER GREPT
SÀRL, ST-GINGOLPH

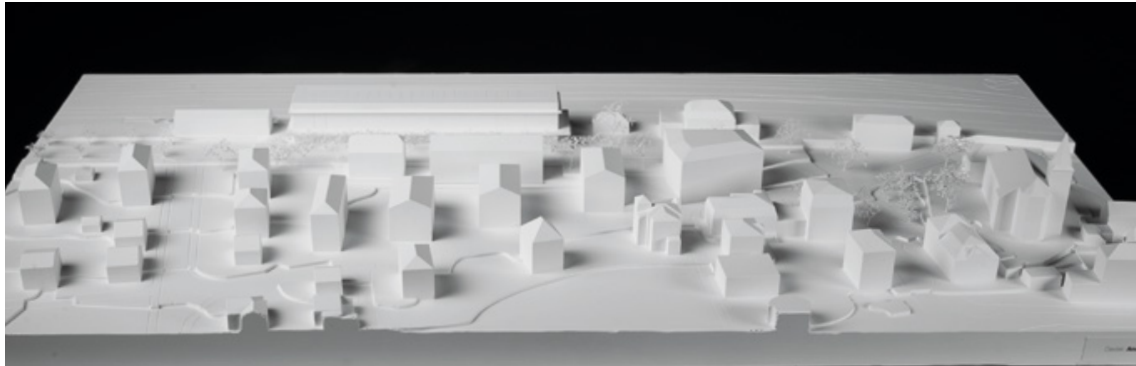
Collaborateurs :

Grégoire Wenger, Joel Loutan, Kilian Héritier,
Marta Michalik, Antonin Adam, Alice Mottet,
Emilie Favre, Julien Richard, Alix Revaz,
David Rosario & Clotilde Rigaud, Nathan Quesada

BPA INGÉNIEURS CONSEILS SÀRL

Collaborateurs :

Sacha Antille



N°19 **ANDRÉE**

FRITSCHIBEIS AG, BERNE

Collaborateurs :

Sandro Bittel, Rebecca Slehofer, Jan Kolp, Giotto Celio,
Beis Hurni, Jonas Fritschi

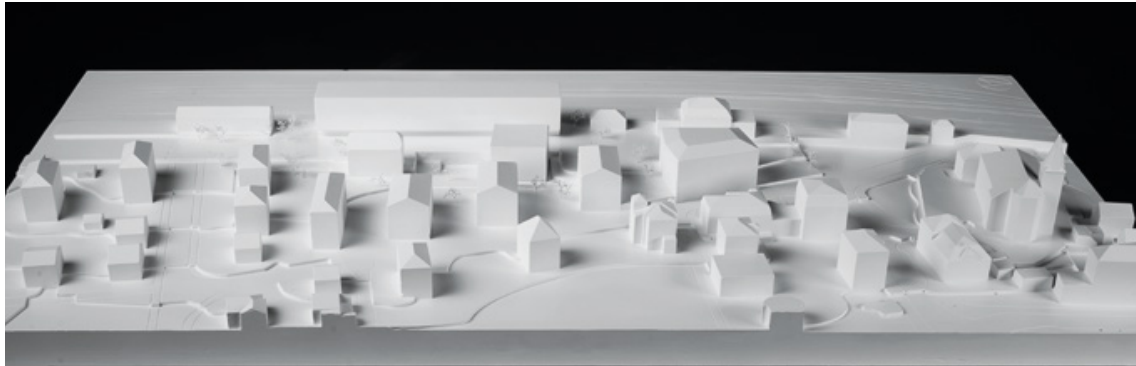


WAM PLANER UND INGENIEURE AG, BERN

Collaborateurs :

Gilles Kehrli, Adrian Rschopp, Michael Karli



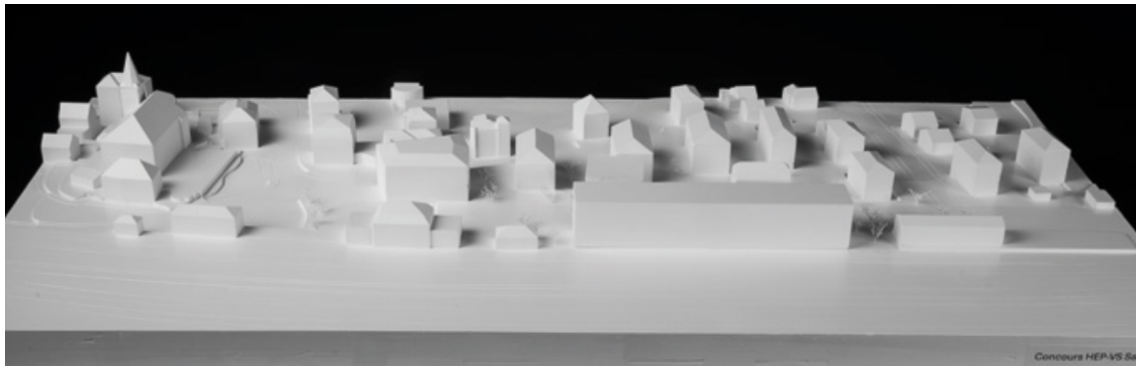


N°20 CISELÉE DE LUMIERE

O&C ARCHITECTES SA, MONTHEY

Collaborateurs :

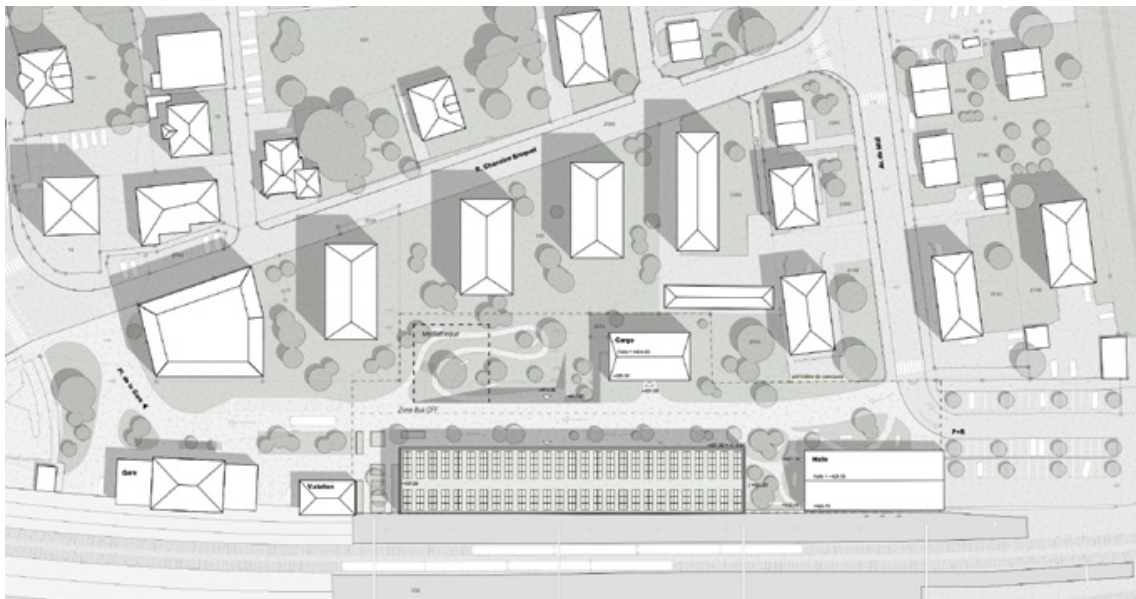
Bruno Oliveira, Malik Boukhachina, Débora Pereira,
Nicolas Chatelan, Marc Oberson, Emma Clerc

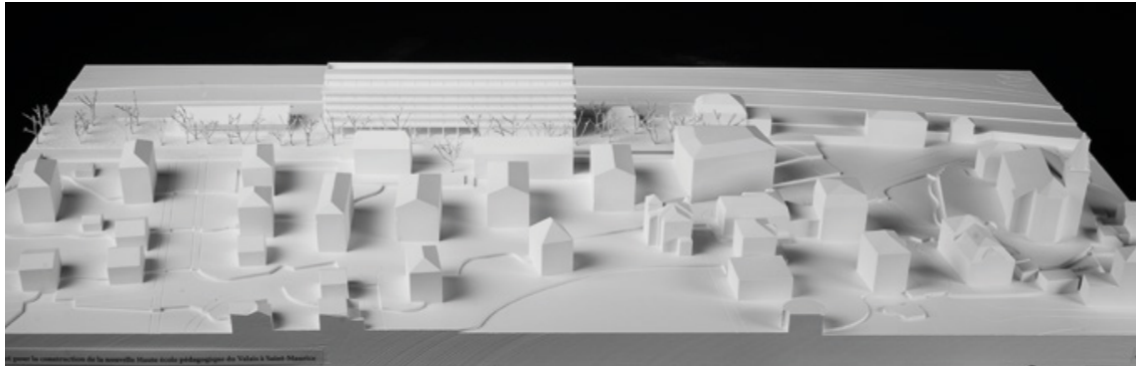


INGEWOOD SÀRL, ST-MAURICE

Collaborateurs :

Adrien Cahu, Léonard Dorsaz



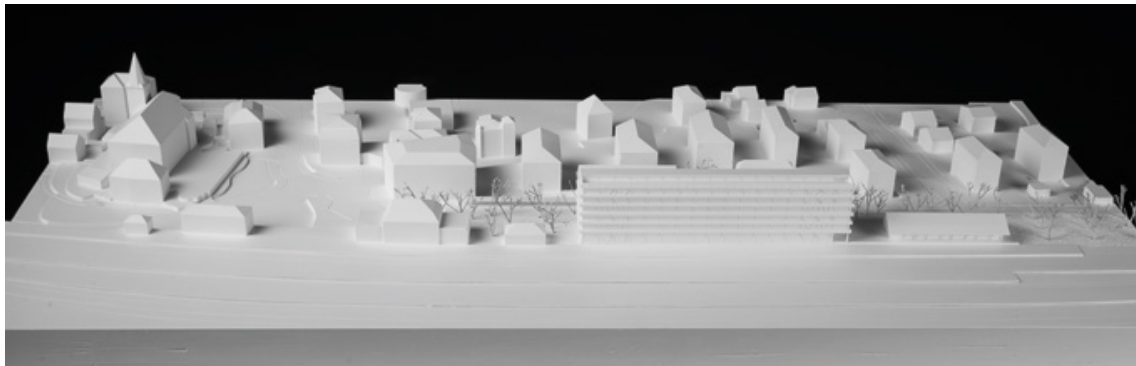


N°21 MILLEFEUILLE

ACA ALEXANDRE CLERC ARCHITECTES SIA, FRIBOURG

Collaborateurs :

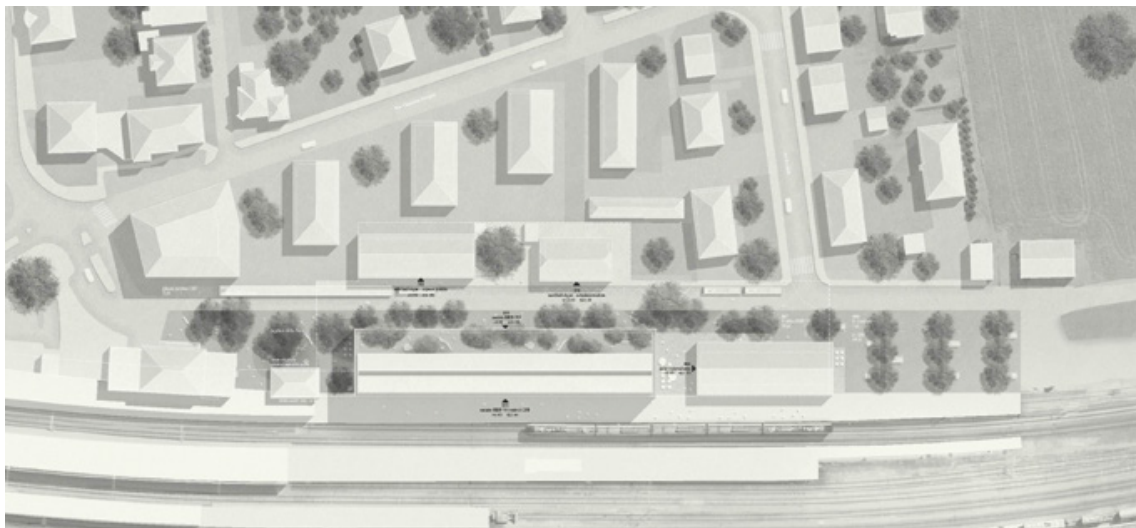
Alexandre Clerc, José Orts Fullana, Thomas Waeber,
Izadora Botelho, Roméo Depond



VBI FRIBOURG SÀRL, MARLY

Collaborateurs :

Eyup Selçukoglu



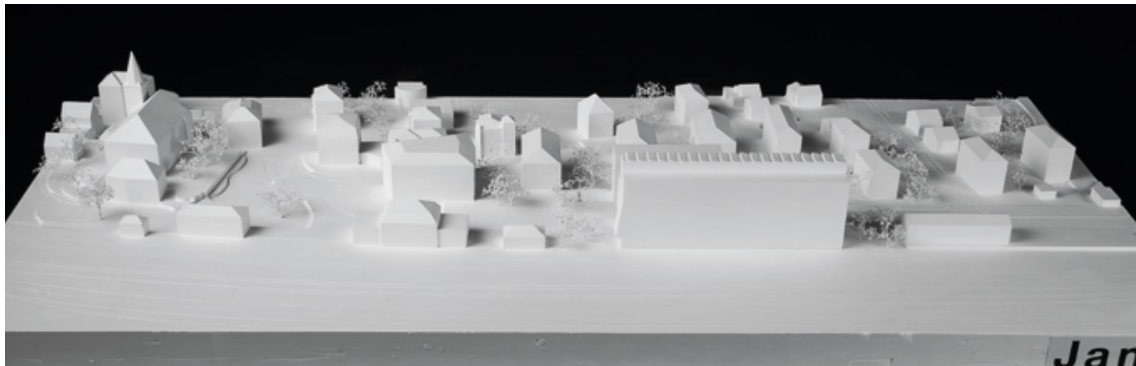


N°22 JANUS

ATELIER SPOLIA GMBH, BERNE

Collaborateurs :

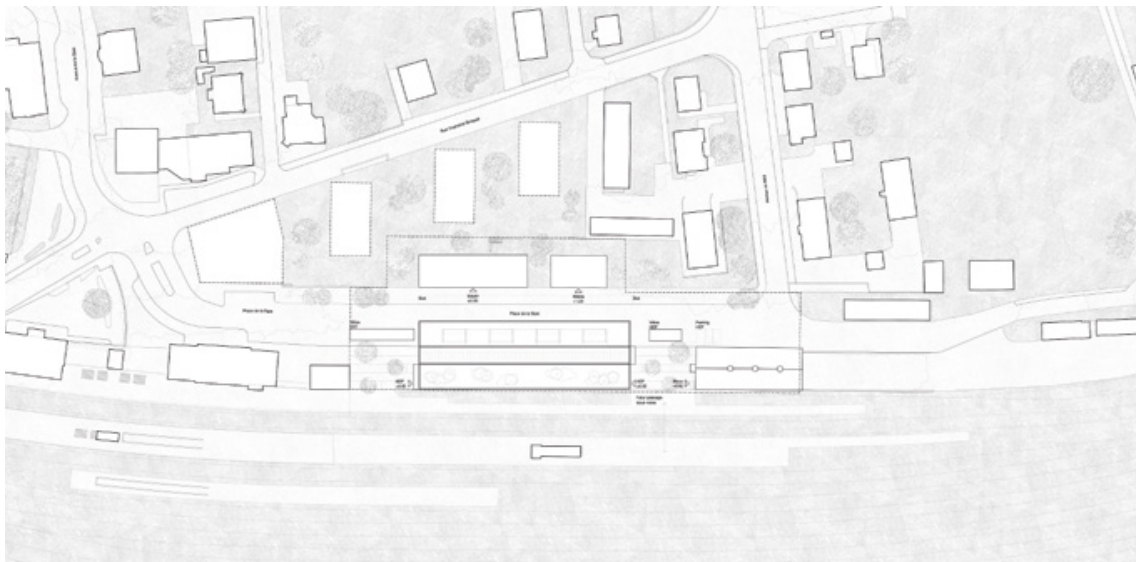
Marie-Annick Staehelin, Philippe Guillod,
Noé Chassot

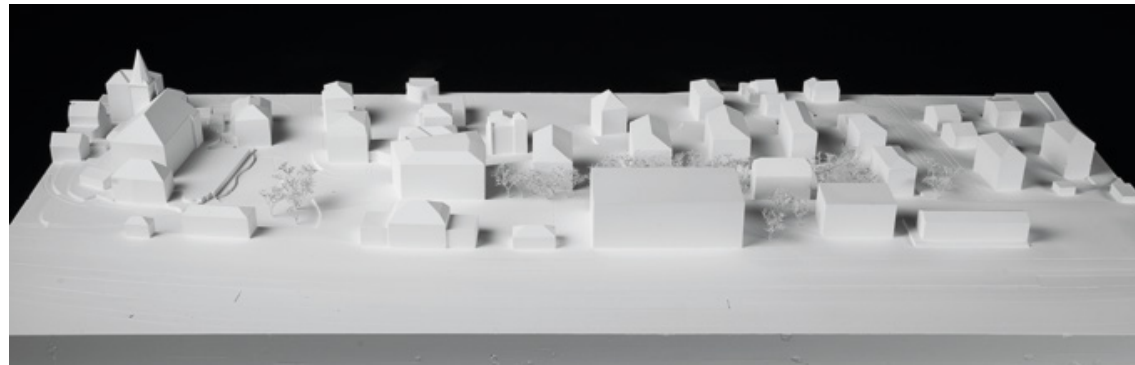


ZPF STRUCTURE AG, BÂLE

Collaborateurs :

Tobias Huber, Manuel Wherle





N°23 TRAVERSE

SAVIOZ FABRIZZI ARCHITECTES, SION & ECOFIRE SA,
FULLY

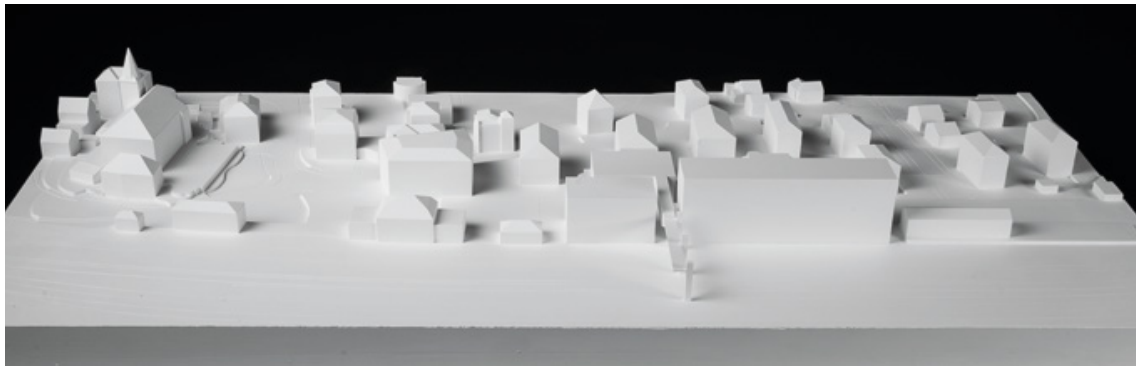
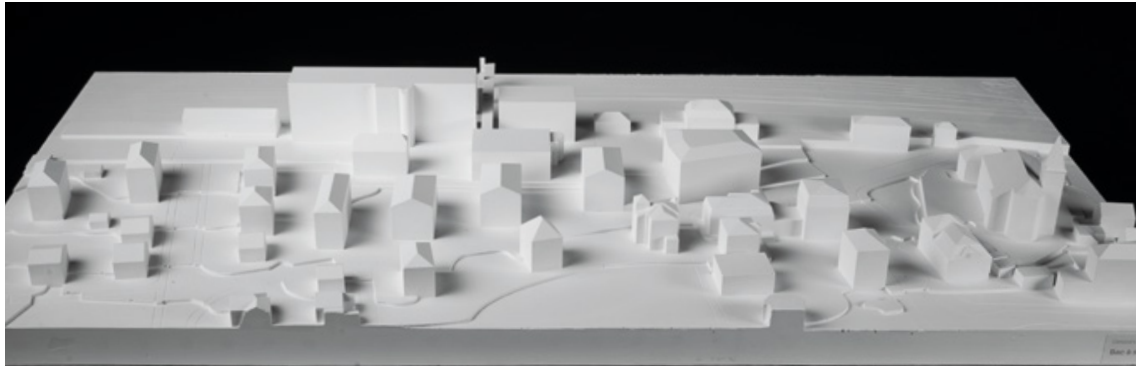
Collaborateurs :

Claude Fabrizio, Laurent Savioz, Marc Evéquo, Mathieu Sierro, Carole Westhoff, Alix Egli & Samuel Cheseaux

KURMANN CRETTON INGÉNIEURS, MONTHEY

Collaborateurs :

Alexandre Schmid



N°24 BAC A SABLE

STUDIO TRJT SÀRL, SION

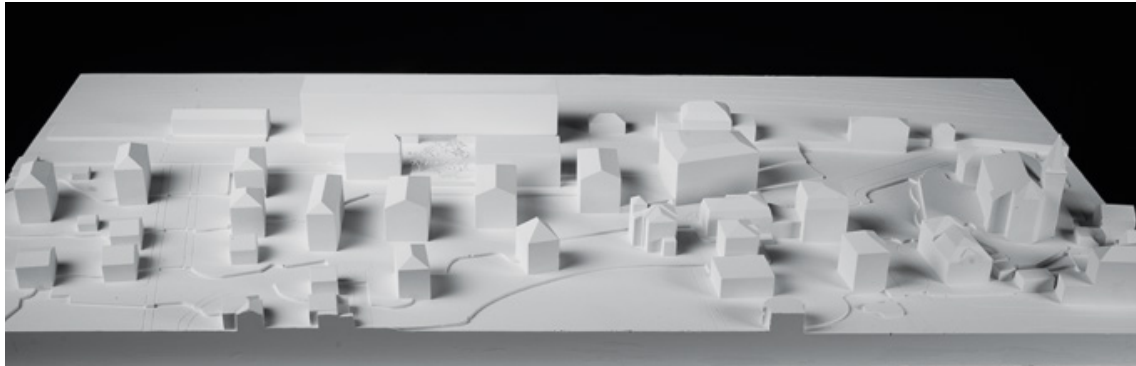
Collaborateurs :

Gaëtan Bertuchoz, Nils Brunell, Gabriela Carron,
Livio Sigrist, Rémy Carron

PRA INGÉNIEURS CONSEILS SA, SION

Collaborateurs :

Christian Dumoulin, Christophe Carron,
Valentin Gaillard, Gaëtan Nguyen, Samuel Rapp



N°25 PÉRISTYLE

LAM ARCHITECTES SA, LAUSANNE

Collaborateurs :

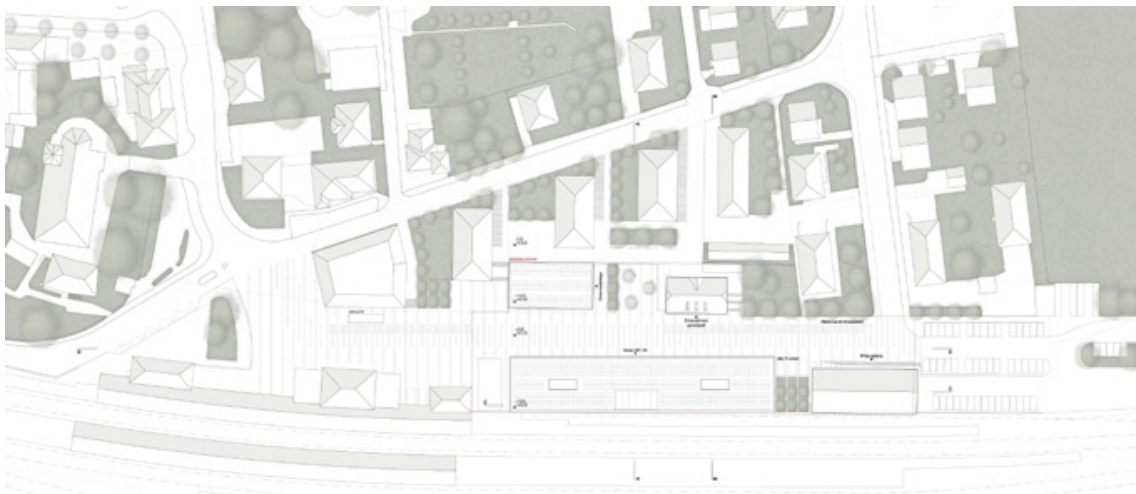
Anne Luyet, Esteban Amaya, Gilda Blettery, Ncuti Paris



VERSO INGÉNIERIE SÀRL, GENÈVE

Collaborateurs :

Silvio Scaramuzzino





N°26 80 DEGRÉS

DAVID VILADOMIU CEBALLOS, LAUSANNE &
LOÏS BOUCHÉ, LAUSANNE

Collaborateurs :

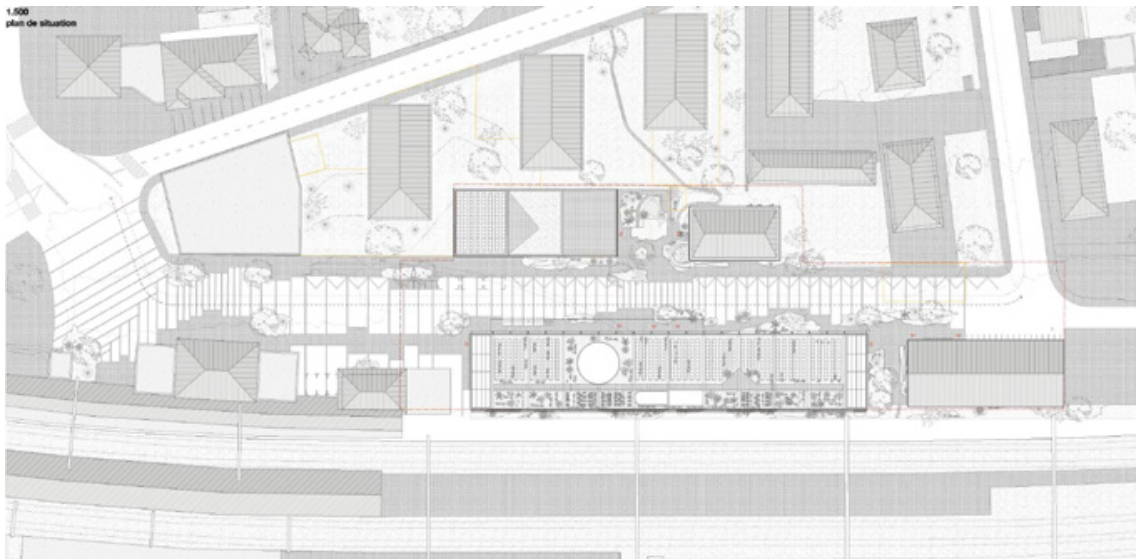
Solène Mathieu-Dumans



GEX & DORTHE INGÉNIEURS CONSULTANTS
SÀRL, BULLE

Collaborateurs :

Romain Wicht, Sergio Castrop



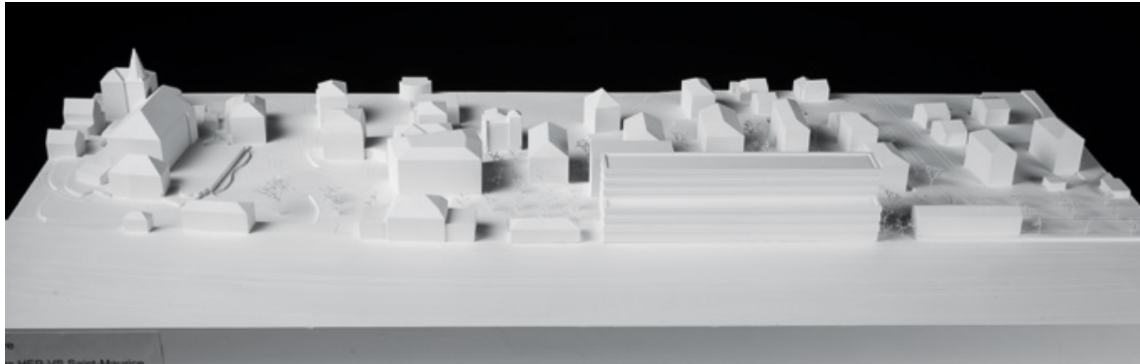


N°27 **BELVÉDERE**

KNOPF ET SAUTEUR ARCHITECTURE, ECUVILLENS

Collaborateurs :

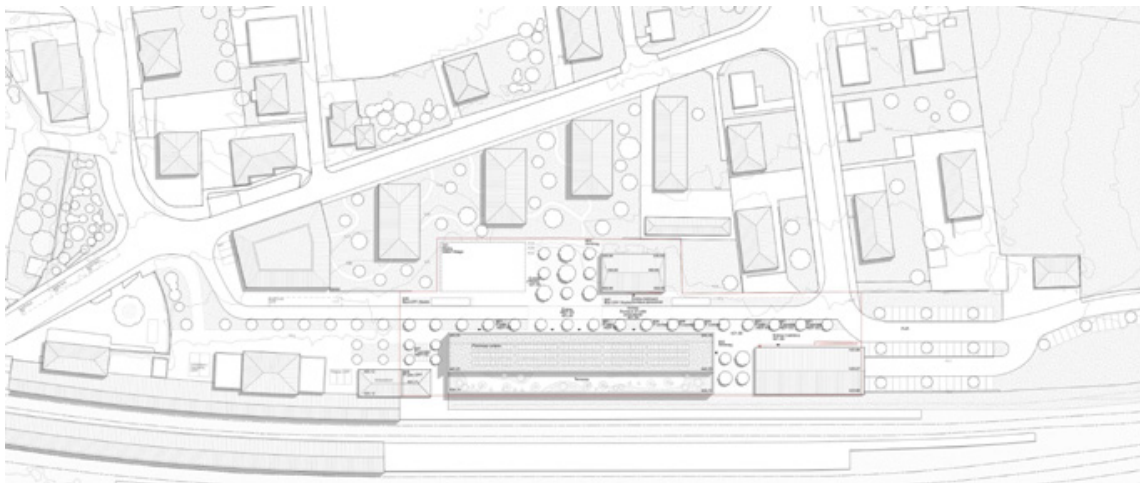
Stéphane Sauter, Florent Richard, Stéphanie Trieu

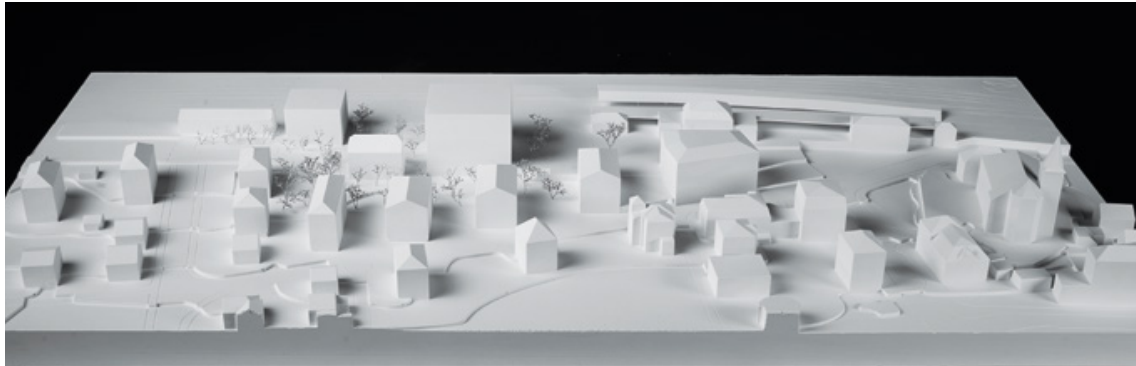


PINI GROUPE FRIBOURG, FRIBOURG

Collaborateurs :

Romain Wicht, Sergio Castro





N°28 LA FÉE CINDEY

RIFORMA ARCHITECTURE SA, FRIBOURG

Collaborateurs :

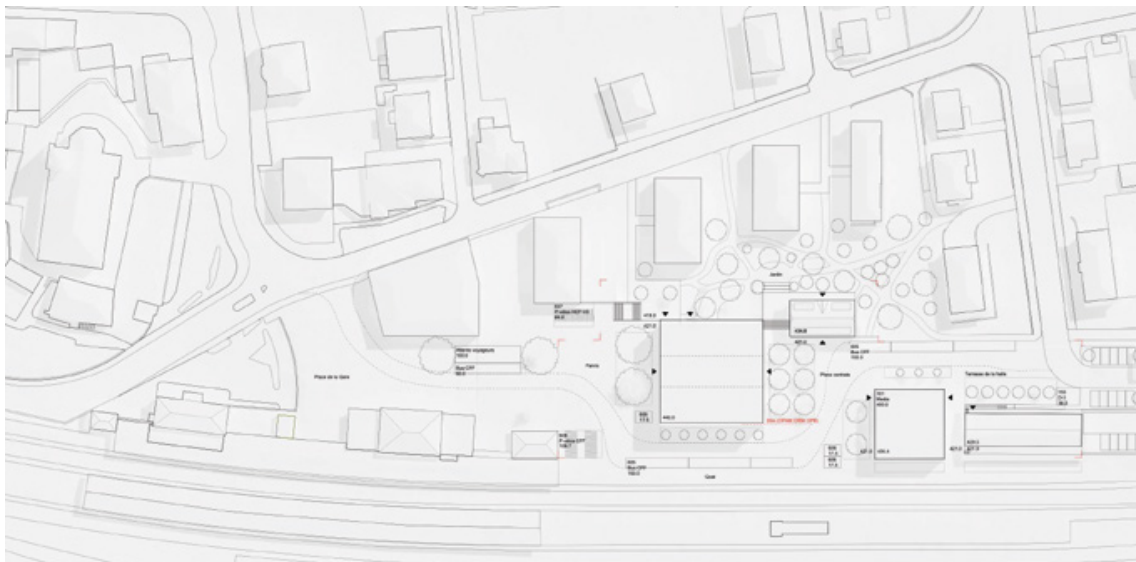
Mario Da Campo, Benoît Clement, Yvan Chappuis,
Coralie Comte, Remi Romano



INGENTA AG | INGENIEURE + PLANER, BERNE

Collaborateurs :

Michael Zufall



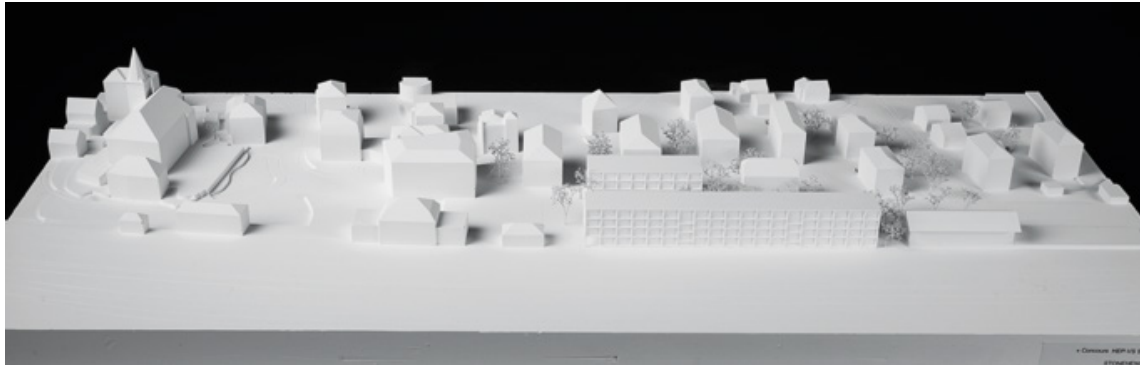


N°29 **STONEHENGE**

ATELIER MARCH SA, GENÈVE

Collaborateurs :

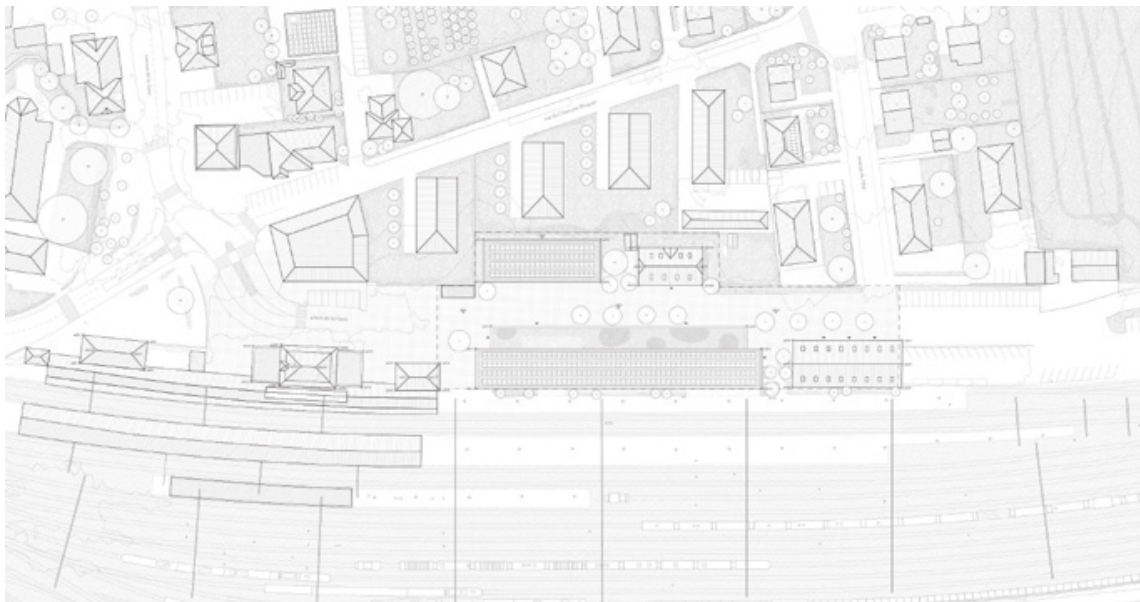
Juan Madrinan, François Dulon, Michaël Casares,
Alejandro Krivobok, Alison Wagner



NICOLAS FEHLMANN INGÉNIEURS CONSEILS SA,
MORGES

Collaborateurs :

Nicolas Fehlmann, Emmanuel Nidermann



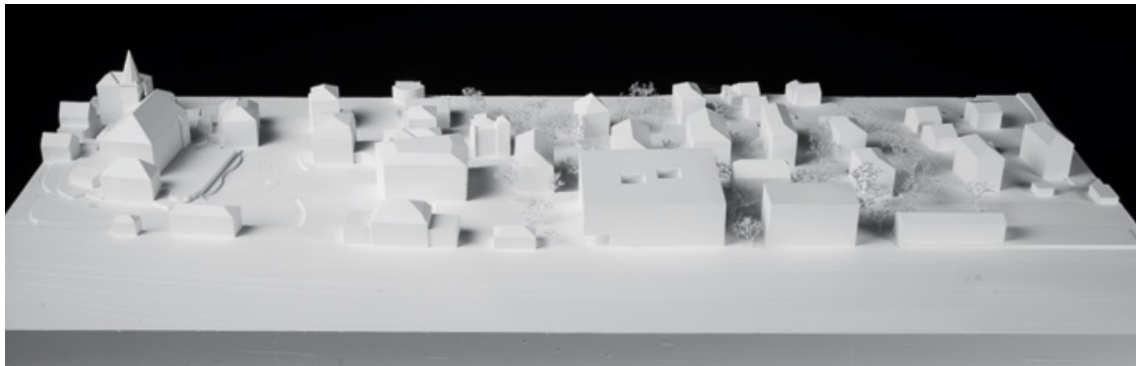


N°30 **MAX, LILI, MAURICE ET SUZANNE**

CHESEAUREY ASSOCIÉS SA, SION

Collaborateurs :

Emanuel Amaral, Olivier Cheseaux, Alexandre Rey,
Sébastien Vitre, Dario Zimmermann



IDEALP SA, SION

Collaborateurs :

Philippe Bianco, Evan Parvex





N°31 **CASCADE VERTE**

DÜRIG AG, ZÜRICH

Collaborateurs :

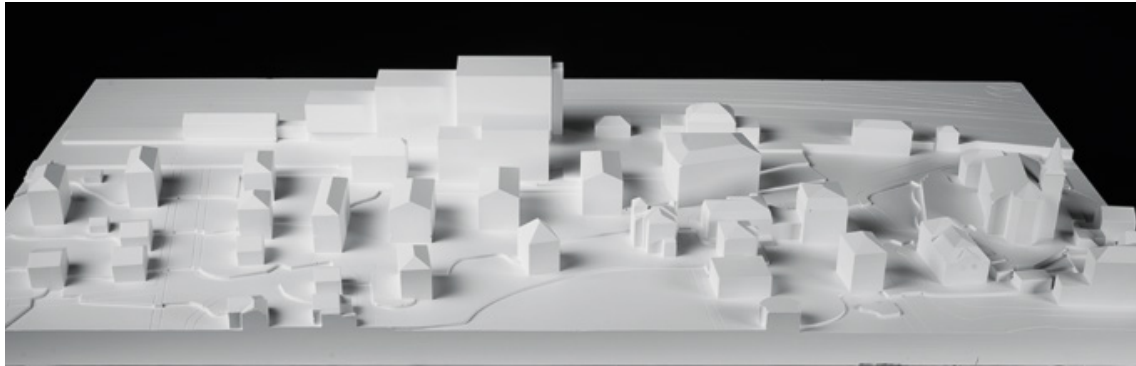
Jean-Pierre Dürig, Marina Rosa

DR. NEVEN KOSTIC GMBH, ZÜRICH

Collaborateurs :

Neven Kostic





N°32 LOCOMOTIVE

CROME STUDIO SAS, PARIS

Collaborateurs :

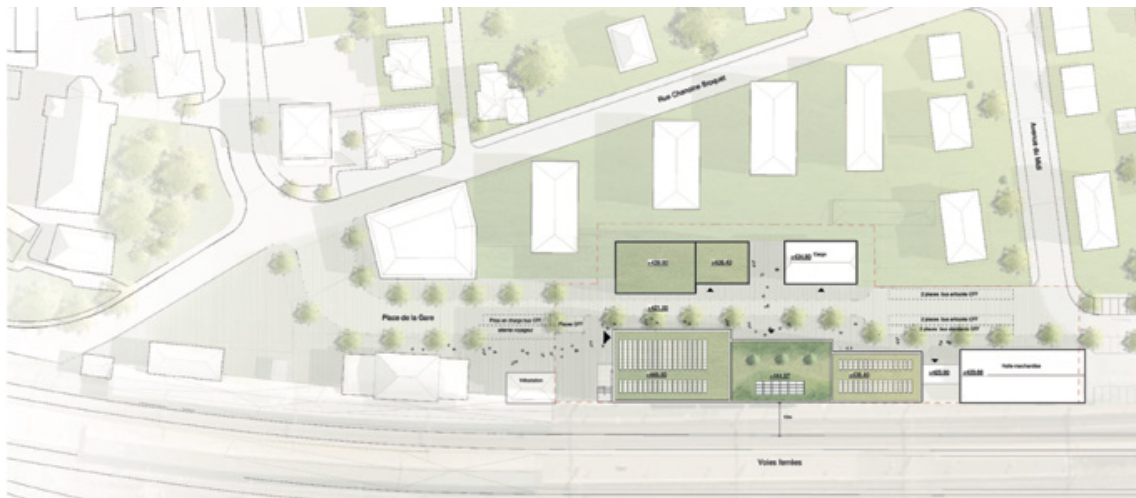
Nayla Mecattaf, Jérôme Leclerc, Camille, Derippe,
Salma Omri

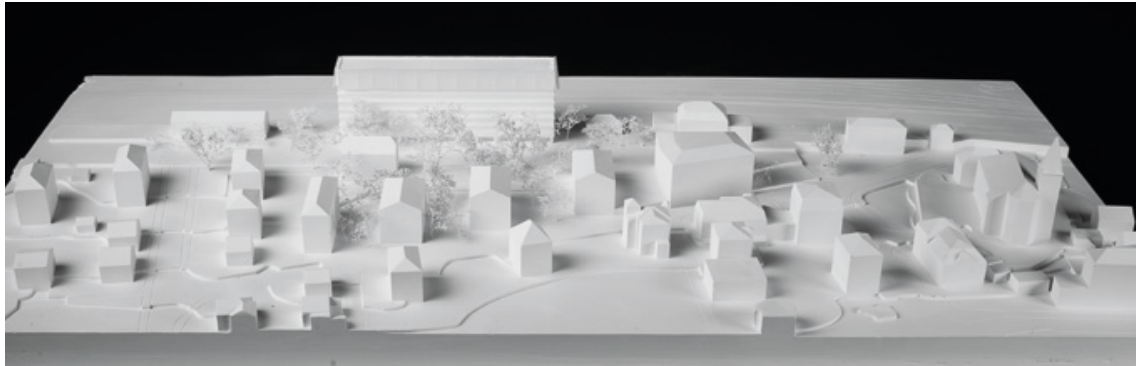


BOLLINGER + GROHMANN SÀRL, PARIS

Collaborateurs :

Klaas de Rycke, Xavier Desmoulins, Narjis Lamrini,
Paul Covillault





N°33 AMY

POINT 0 SÀRL, LAUSANNE &
DISTORTION STUDIO, PADOUE (IT)

Collaborateurs :

Adrian Wetherell, Sidney Wirth, Dane Tritz &
Davide Contran



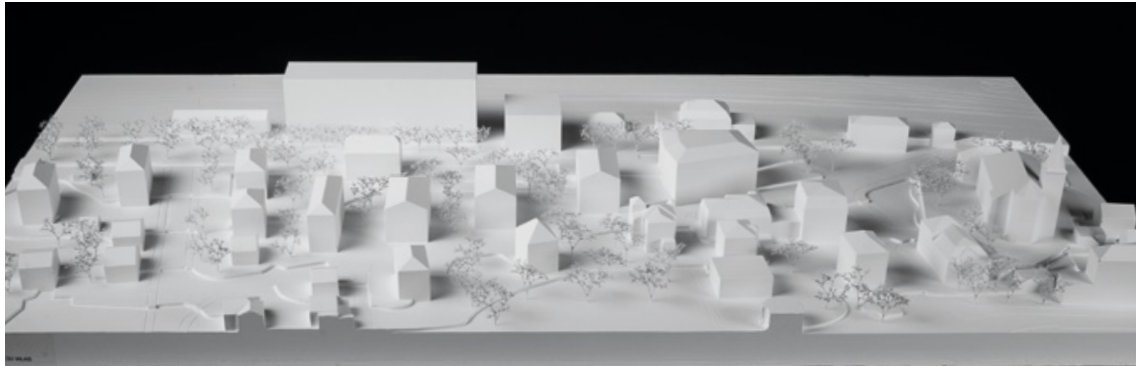
CO-STRUCT SA, AUBONNE

LORENZO FASSI LANDSCHAFT ARCHITEKT, ZÜRICH

Collaborateurs :

Fabrice Meylan, Lorenzo Fassi



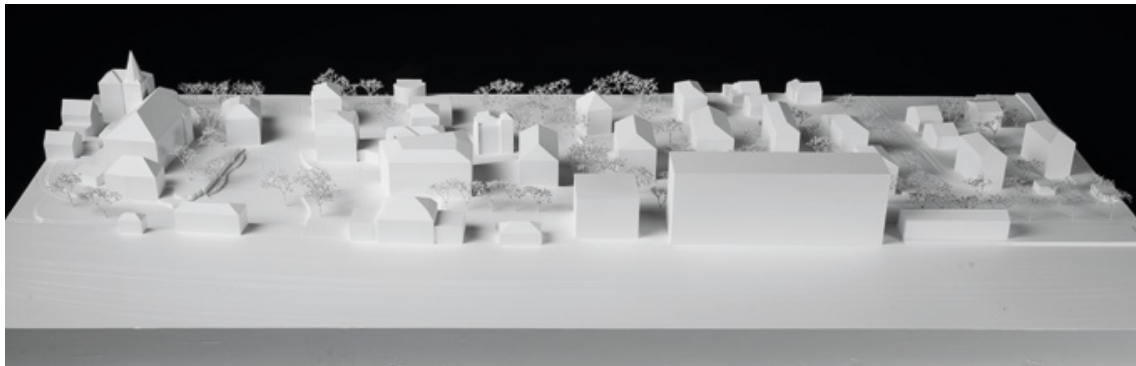


N°34 AXIOM

BONNARD + WOEFFRAY SNC, MONTHEY

Collaborateurs :

Vincent Barindelli, Guillaume Planchamp, Loris Boschetti,
Matteo Schümann

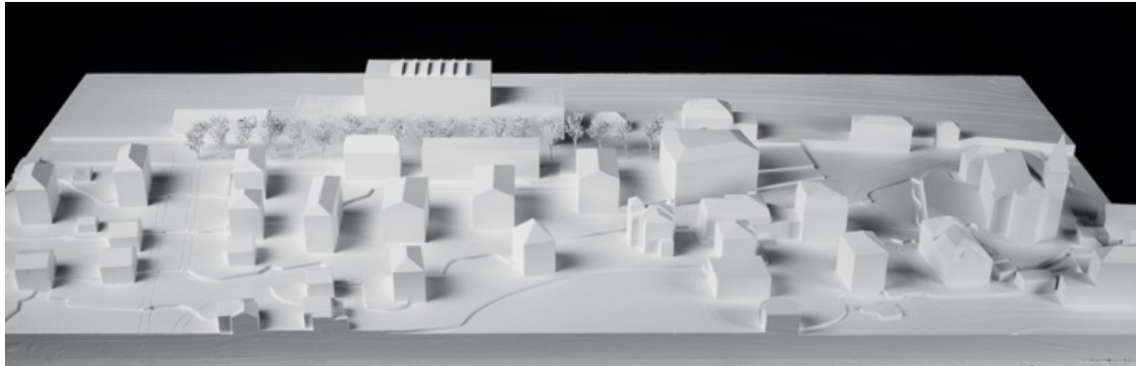


INGPHI SA, LAUSANNE

Collaborateurs :

Jonathan Krebs, Philippe Menétrey, Deyllan Makari



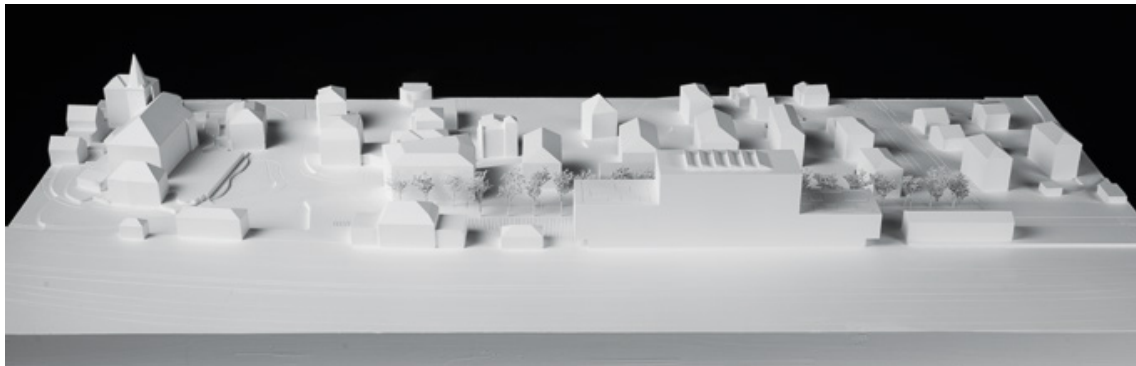


N°35 CROCODILE

COMAMALA ISMAIL ARCHITECTES SÀRL, DELÉMONT

Collaborateurs :

André Mota, Eric Bonhôte, Jomé Isler, Diego Comamala,
Toufiq Ismail-Meyer



WEBER + BRÖNNIMANN BAUINGENIEURE AG, BERNE

Collaborateurs :

Dominique Weber, Arthur Gremaud



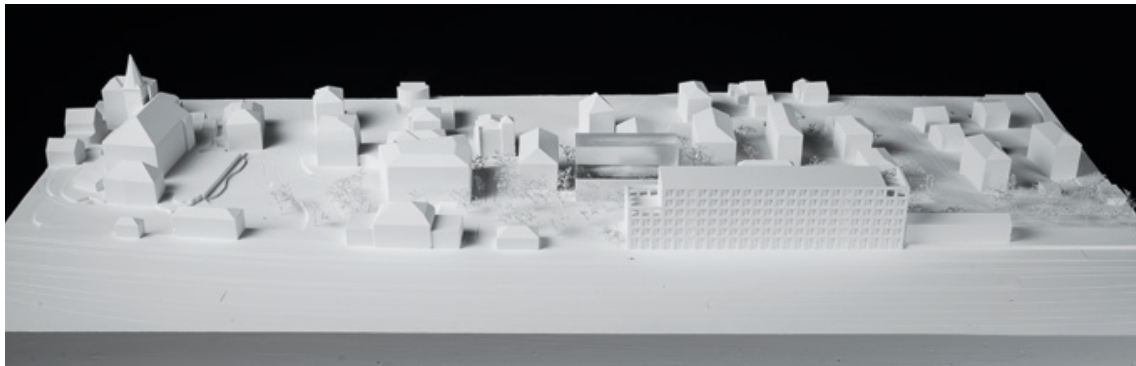


N°36 **VOIE 9^{3/4}**

DISERENS MAUREL ARCHITECTES, LAUSANNE

Collaborateurs :

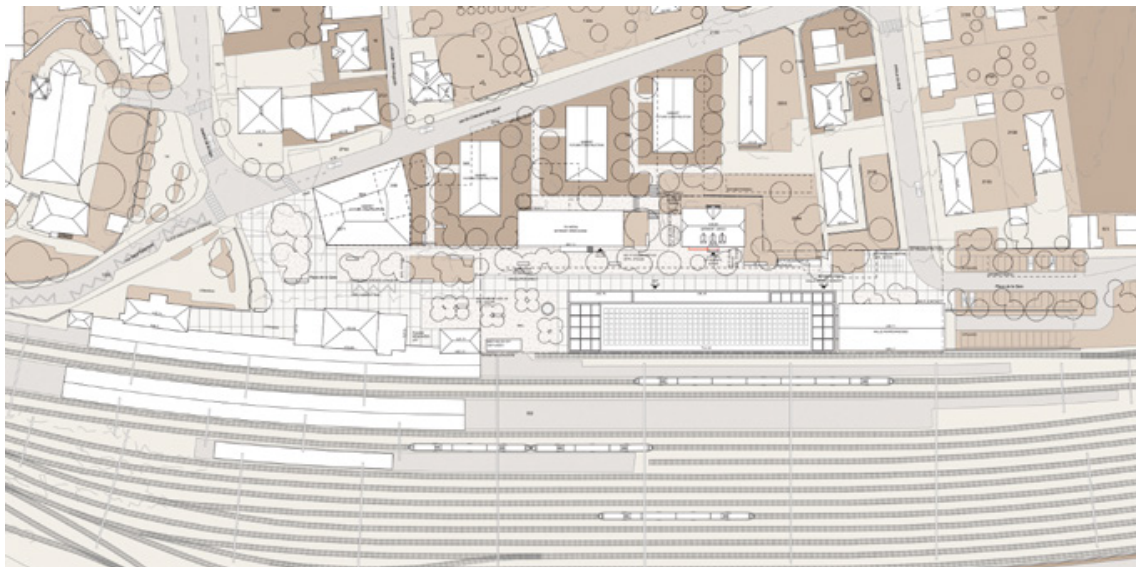
Ludovic Maurel, Agathe Pénicaud, Rodrigo Del Canto,
Pablo Gabbay (MG associés Sàrl)

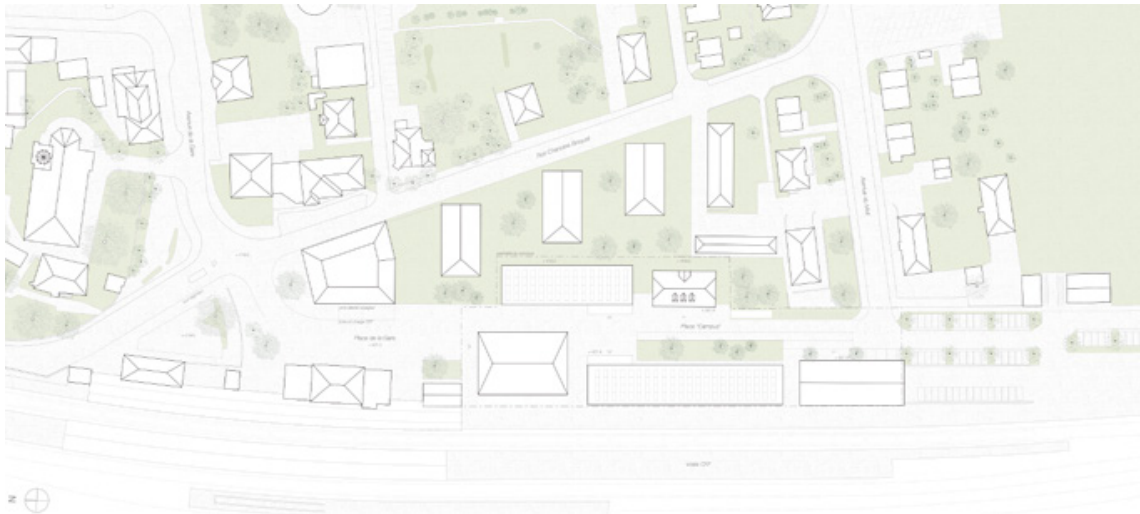
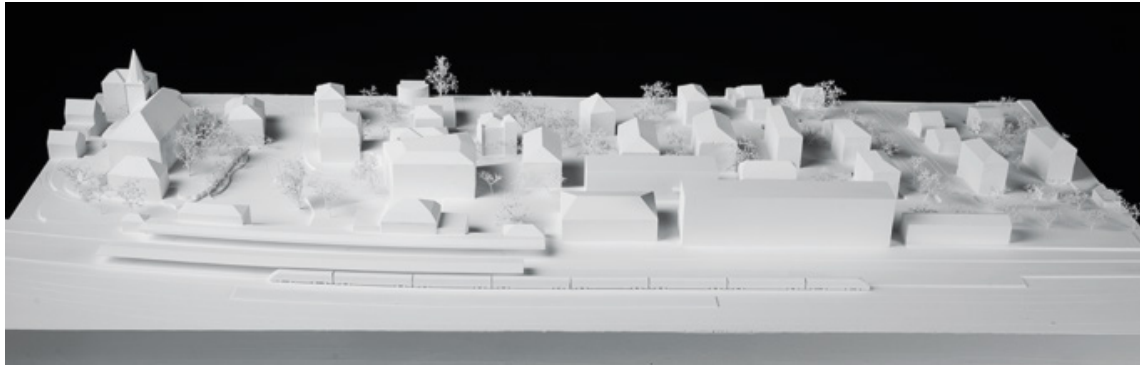
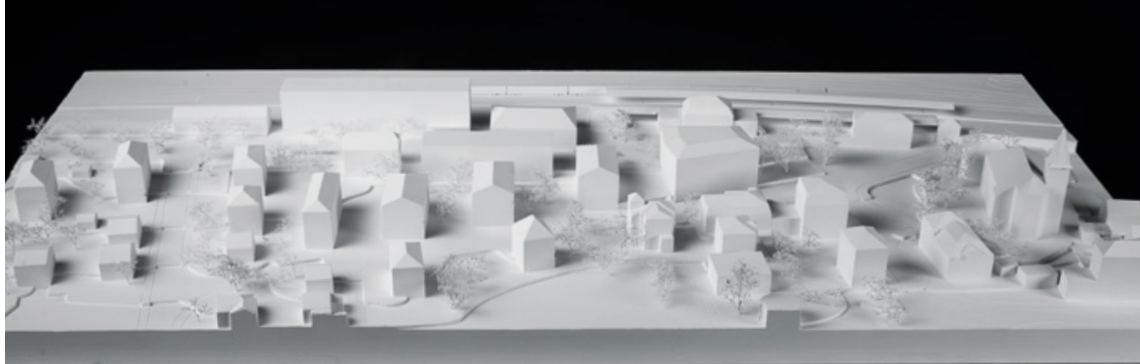


MP INGÉNIEURS CONSEILS SA, CRISSIER

Collaborateurs :

Sébastien Di Federico, Alexandre Angéloz, Corentin Clot





N°37 MÖBIUS

MEIER + ASSOCIÉS ARCHITECTES SA, GENÈVE

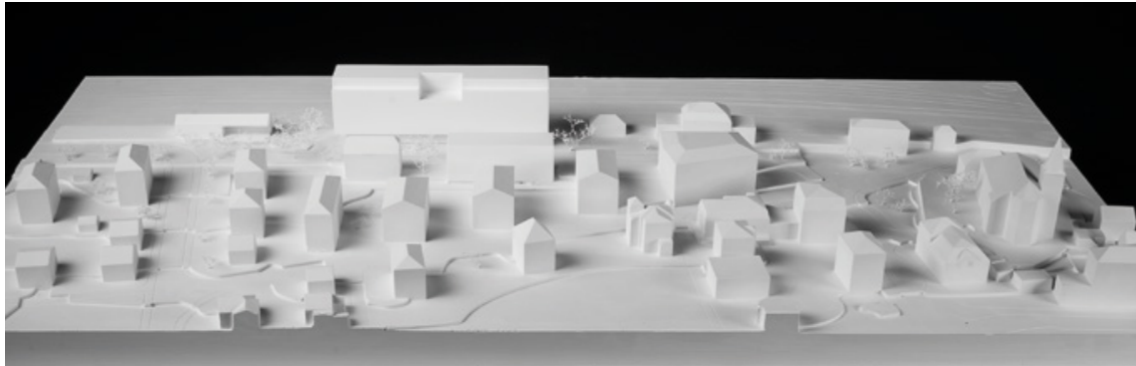
Collaborateurs :

Philippe Meier, Ana-Inès Pepermans, Martin Jaques,
Ariane Poncet, Rafael Eloi, Romain Lekieffre, Lean Gobat

MFIC INGÉNIEURS CIVILS SA, MORGES

Collaborateurs :

Miguel Fernandez Ruiz, Antonio Garcia, Duarte Faria



N°38 VOIE NEUF TROIS QUARTS

CHARLES JENNY ARCHITECTE SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs :

Matthieu Sistek, Philippe Jenny, Daniel Youssef,
Jean Larivé, Charles Jenny

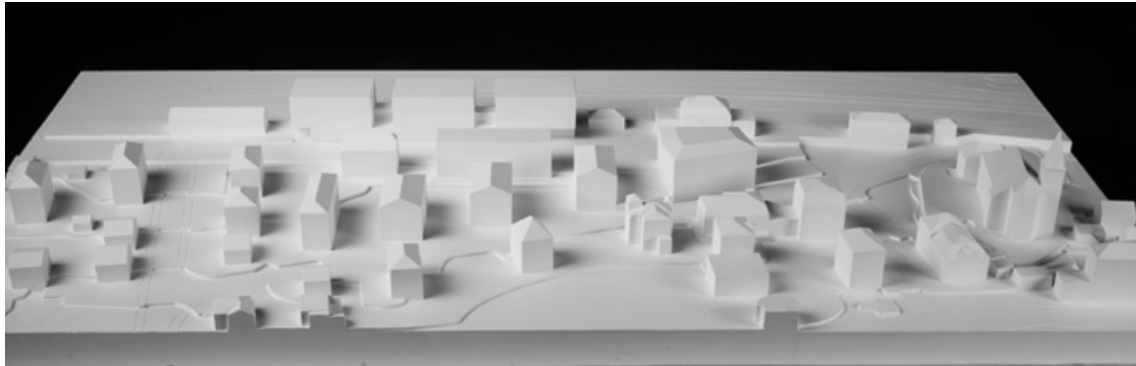


BOSS & ASSOCIÉS INGÉNIEURS CONSEILS SA,
ECUBLENS

Collaborateurs :

Vincent Freimuller





N°39 **MI•KA•DO**

TRANSLOCAL ARCHITECTURE GMBH, BERNE

Collaborateurs :

Marko Göhre, Helko Walzer, Laurin Mensch, Lianghe Zhou,
Liliane Storl, Annika Gruppe, Félix Wenger

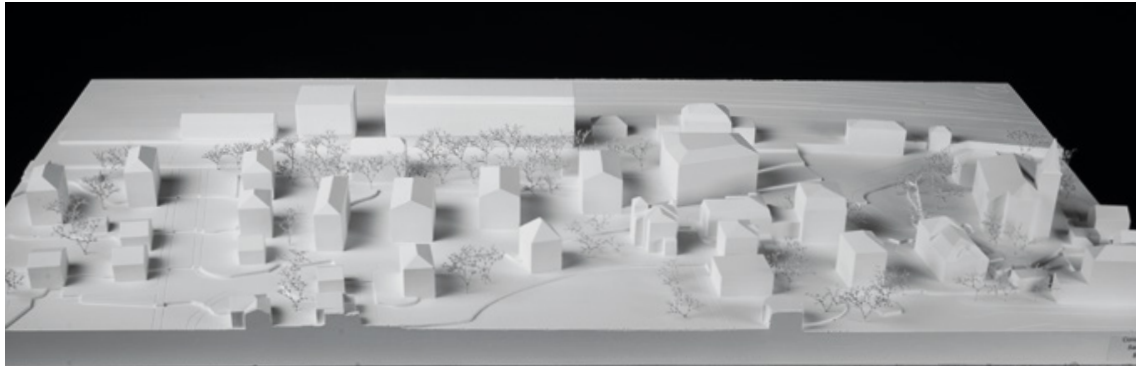


DR. LÜCHINGER + MEYER BAUINGENIEURE AG, ZÜRICH

Collaborateurs :

Andreas Gianoli





N°40 **SILKYWAY**

MAD-ARCHITECTES SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs :

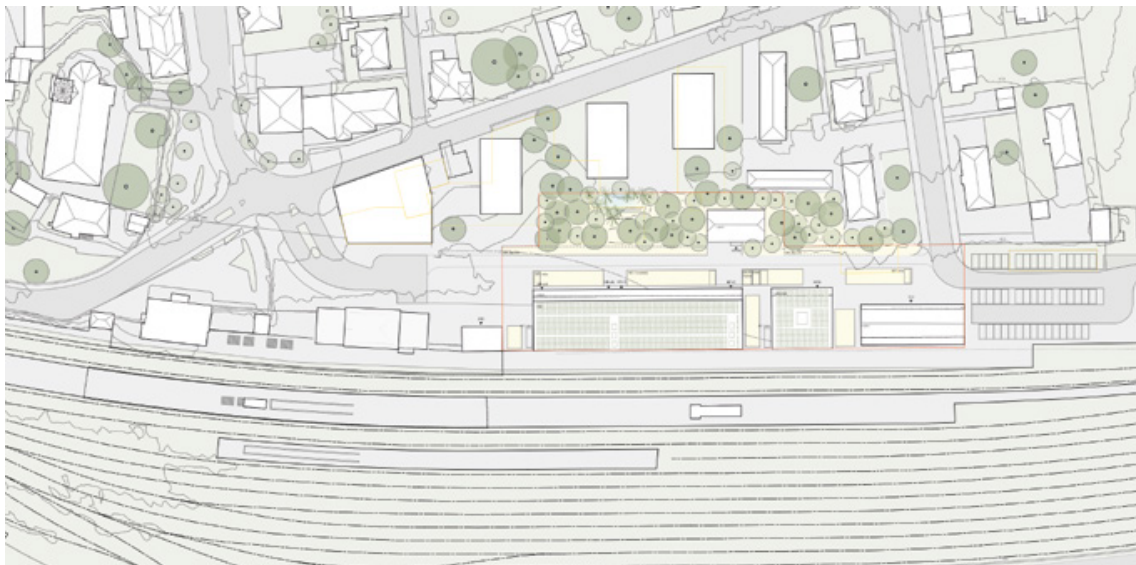
Mehdi Rouissi, Andrea Fioroni, Didier Callot,
Frédéric Bouvier

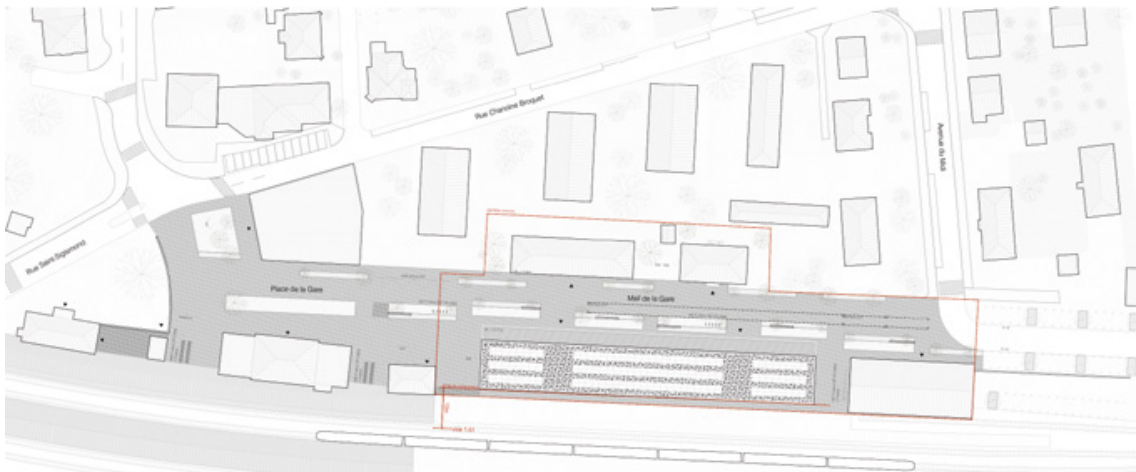
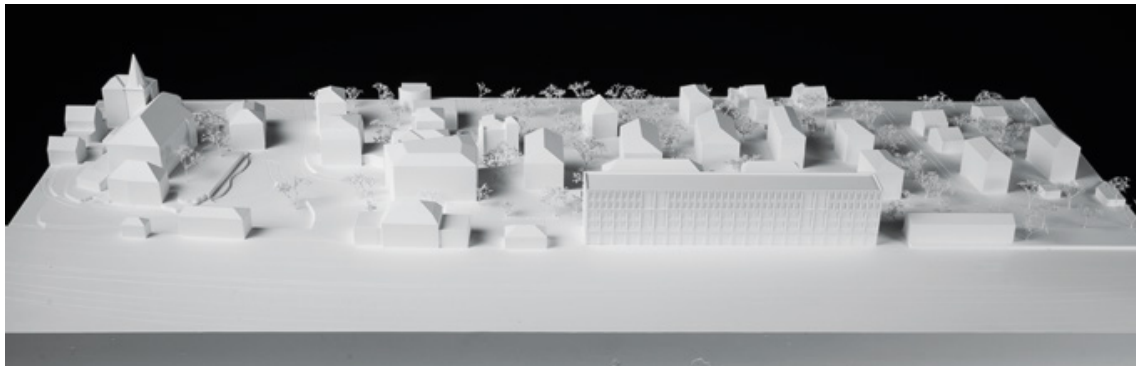
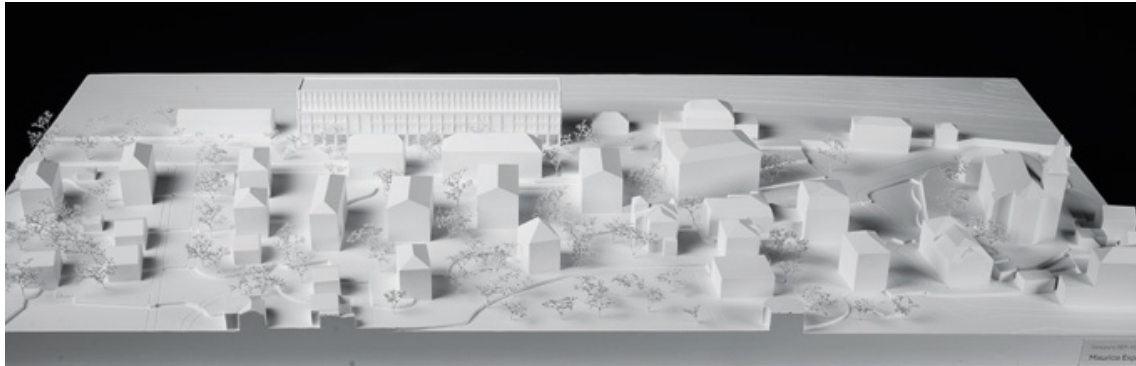


CAMBIUM INGÉNIERIE SA, YVERDONS-LES-BAINS

Collaborateurs :

Nils Baertschi, Vivian Louvel, Maxime Pittet, Laurent Besson





N°41 MAURICE EXPRESS

FERRARI ARCHITECTES LAUSANNE SA, LAUSANNE

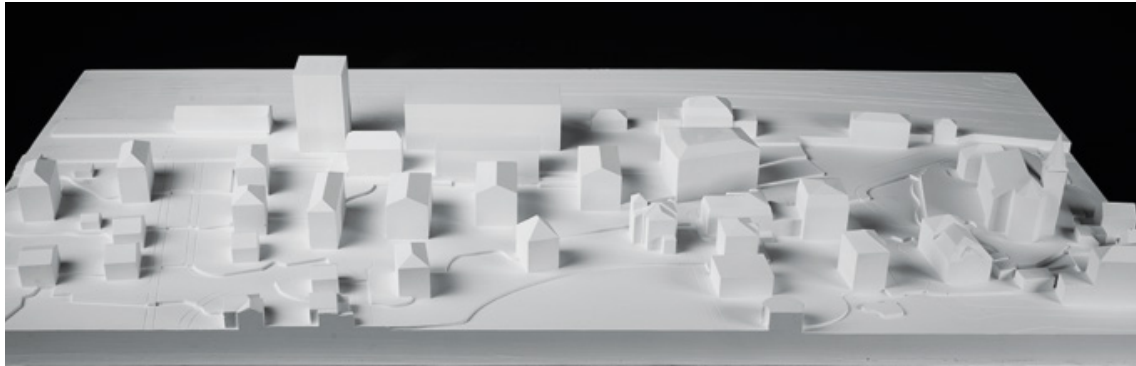
Collaborateurs :

Jean-Baptiste Ferrari, Vincent Zollinger,
Philippe Herkommer, Maeva Li, Loris Lotti,
Sébastien Léveillé

INGENI SA, LAUSANNE

Collaborateurs :

Oscar Valeiras, Claudio Pirazzi, Massimiliano Battisti,
Filipe Correira



N°42 J'AI UN PETIT TRAIN EN BOIS

SUTER SAUTHIER ARCHITECTES SA, SION

Collaborateurs :

Christian Suter, Raphaël Sauthier, Magnolia Jacquier,
Krechnik Zenelaj



SD INGÉNIERIE SION SA, SION

Collaborateurs :

Xavier Mittaz, Ricardo Branco



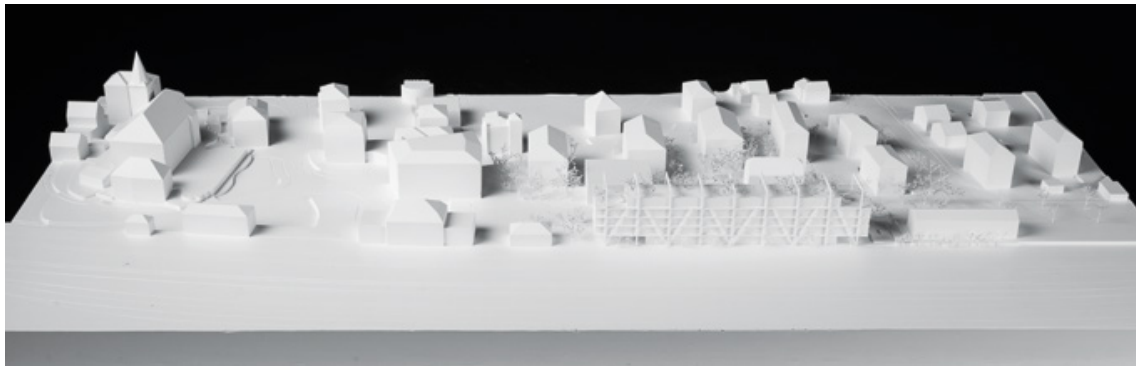


N°43 ZEITGEIST

PAR ARCHITECTURE, GENÈVE

Collaborateurs :

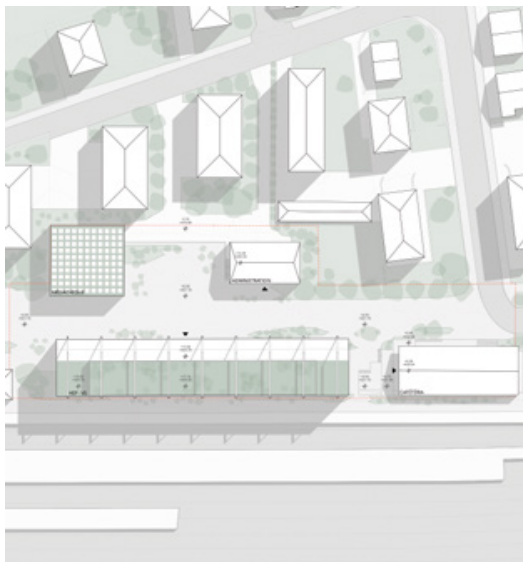
Mario Rodrigues, Liliana Pinto, Leonardo Grogg,
Tiago Reis, Milène Masson



THOMAS JUNDT INGÉNIEURS CIVILS SA, CAROUGE

Collaborateurs :

Gaston Krüger, Valdemar Monteiro





N°44 CANOPÉE HOUBLONNIERE

BE:ARCHITECTURE SÀRL, ROMONT

Collaborateurs :

Benjamin Rey, Mélodie Amorim, Ophélie Monney,
Océane Chappuis



SWISS INGÉNIEUR SÀRL, FOREL

Collaborateurs :

Pierre-Alain Bongard, Victor Meier





N°46 **BADOUM-BADOUM**

MEDA ARCHITECTURE SÀRL, SION

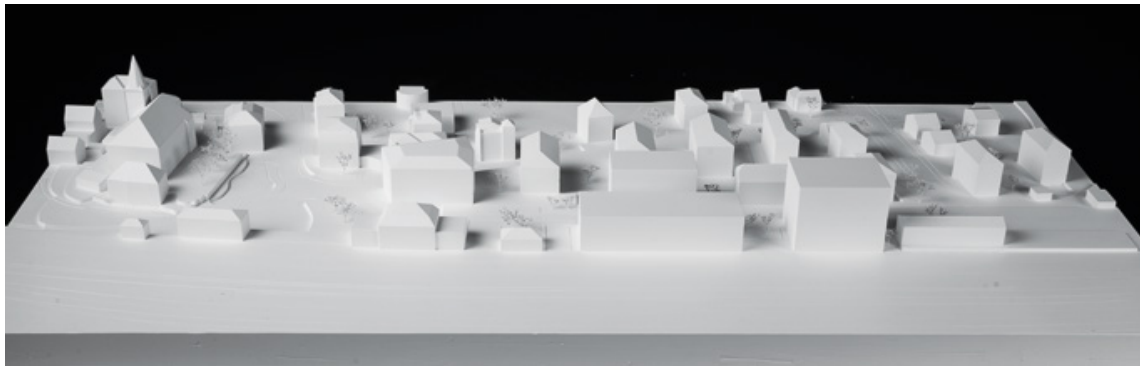
Collaborateurs :

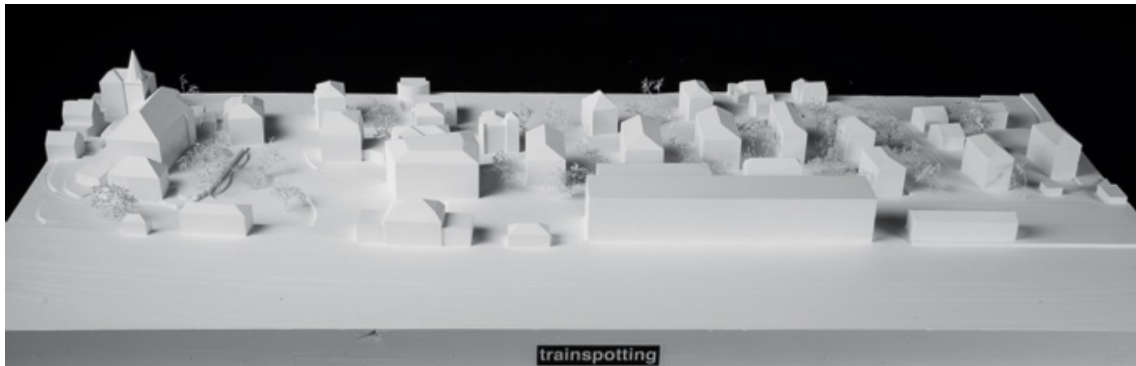
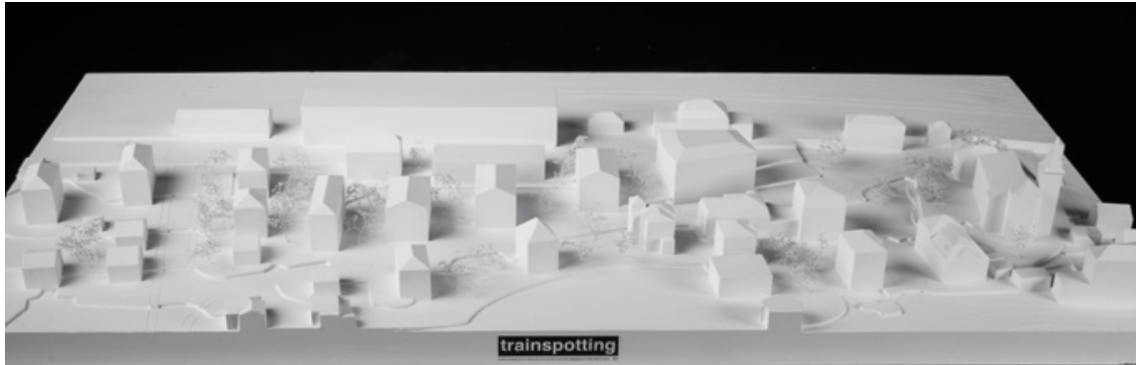
Danilo Meraglia

EDITECH SA, SION

Collaborateurs :

Elia Stamm





N°47 TRAINSPOTTING

R2A ARCHITECTS SÀRL, SION

Collaborateurs :

Jérôme Rudaz, Renaud Rudaz, Gregor Watson, Elise Beney

CRETZAZ & PARTENAIRES SA, SION

Collaborateurs :

Raphaël Bonvin



N°48 HOP HOP HEP

URBATECTURE SA, ST-MAURICE

Collaborateurs :

Viviane Zehnder, Susana Barrero, Arnaud Zehnder,
Ewout Gysels

DIC SA INGÉNIEURS, AIGLE

Collaborateurs :

Saad Kannuna, Alexandre Noël

