



Rapport du jury  
Juin 2025

Concours de projets

# Infrastructure mobilité douce secteur Ste-Marguerite à Sion



CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

Service de la mobilité

# Sommaire

## SITUATION ACTUELLE ET OBJECTIFS DU CONCOURS 3

Objet du concours	3
Nouveau collège Ella Maillart – contraintes temporelles	3
Objectifs du maître de l'ouvrage	4

## GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCEDURE 5

Langue	5
Prescriptions officielles	5
Conditions de participation	5
Critères de jugement	6
Publication	6
Réponses aux questions	6
Jury	7

## EXAMEN ET DÉROULEMENT DU JUGEMENT 8

Examen préalable	8
Jugement	8
Analyse de détail des projets	8
1 <sup>er</sup> tour d'élimination	9
2 <sup>ème</sup> tour d'élimination	9
Repêchage	9
Classement et attribution des prix	10
Conclusions et recommandations du jury	10
Exposition	10

## LES PROJETS 11

ATCHALA	12
Vrille	16
Valse	20
La ligne verte	24
Cours d'haut	28
Dessus-dessous-de sion	30
Sans dessus dessous	32
Sur le fil	34
De part et d'autre	36
HYPER-LOOP	38
À vol d'oiseau	40
La traversée	42
Anthracite	44
Hâte-toi lentement	46
Femur	48
Rolling stones	50
Tissage paysagere	52
Diversion	54

### Maîtres d'ouvrage :

**Canton du Valais**  
Service de la mobilité

### Ville de Sion

Service de l'urbanisme et de la mobilité  
Service des travaux publics et de l'environnement

### Organisateur :

**Canton du Valais**  
Service de la mobilité – section INFRA



Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement  
Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt  
Dienststelle für Mobilität

**CANTON DU VALAIS**  
**KANTON WALLIS**

★ | **SION**

**Ville de Sion**  
Service de l'urbanisme et de la mobilité  
Service des travaux publics et de l'environnement

## SITUATION ACTUELLE ET OBJECTIFS DU CONCOURS

### Objet du concours

Placé entre le Rhône et le canal de Vissigen, le secteur stratégique de Ste-Marguerite est appelé à se transformer dans les années à venir avec le développement des projets suivants :

- ▶ Ouverture du Lycée-collège Ella Maillart
- ▶ Projet de développement urbain Ronquoz 21 ([www.sion.ch/ronquoz21](http://www.sion.ch/ronquoz21))
- ▶ Développement d'un réseau de chauffage à distance (CAD) de la commune de Sion
- ▶ Projet R3 avec notamment la Mesure prioritaire (MP) de Sion, la Mesure anticipée (MA) Canal de Vissigen et le parc des Ateliers.

Ce concours de projet a comme but de projeter un ensemble cohérent et intégré de nouvelles infrastructures pour la Mobilité Douce (MD), de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les différentes formes de mobilité (MD, transports en commun, transports individuels motorisés) ainsi que de créer un axe MD attractif incitant les usagers-ères à son utilisation spontanée.

La variante retenue par le Service de la mobilité et la ville de Sion pour le secteur (voir figure 1) est caractérisée par trois ouvrages de franchissement reliés entre eux par des rampes et des murs de soutènement :

- ▶ Une passerelle MD sur le Rhône (60 à 70 m de portée);
- ▶ Un passage inférieur MD sous la rue de la Dixence (VS RC 536) couplé avec la construction d'un nouveau pont multimodal franchissant le canal de Vissigen, en lieu et place du franchissement multimodal existant sur canal;
- ▶ Une passerelle MD franchissant le canal de Vissigen (25 à 30 m de portée) comme accès MD au futur Lycée-collège Ella Maillart et plus largement au quartier de Vissigen/Champsec.

La démolition du franchissement multimodal existant et les ouvrages intermédiaires font partie du présent concours.

Ces ouvrages et les aménagements devront en outre considérer ceux des cours d'eau (canal de Vissigen et

Rhône) projetés dans le cadre de la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône et notamment leur fonctions environnementales et biologiques. Ils vont compléter la mutation en cours du secteur Est de la Ville de Sion et font partie de la mesure «Sion: Ouvrages mobilité douce Ste-Marguerite (passerelles et passage inférieur)» du projet d'agglomération Valais central 5<sup>ème</sup> génération, qui a été déposé en mars 2025 en vue d'un cofinancement de la Confédération.

### Nouveau collège Ella Maillart – contraintes temporelles

La construction du Lycée-collège Ella Maillart à Sion progresse rapidement. Son ouverture est prévue pour la rentrée scolaire 2026/2027 au plus tôt. Ce quartier, déjà saturé par le trafic quotidien, subit une congestion significative aux heures de pointe. Une voie ferrée traverse de surcroît la zone industrielle de Chandoline.

L'arrivée dans ce quartier de 1200 élèves accentuera les difficultés de mobilité et les enjeux sécuritaires existants, particulièrement en raison de l'absence de séparation claire entre les différents flux de circulation.

La mise en service du nouveau cheminement MD entre le lycée-collège et la Rue de l'Industrie ne pourra se faire avant l'été 2029 voire 2030. La construction des ouvrages du nouvel axe MD devra se faire en cohabitation avec les trafics MD et motorisés qui se partageront le même axe pendant trois ans au moins.

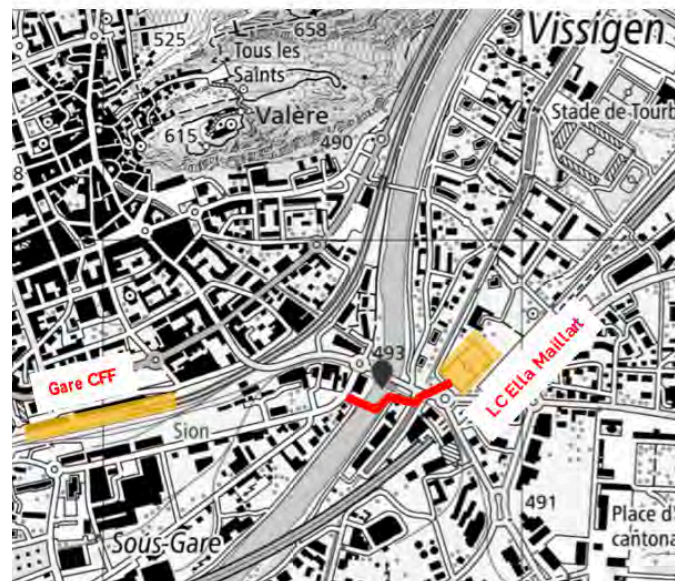


Figure 1: Emplacement du nouvel itinéraire

Le SDM a d'ores et déjà élaboré un projet routier pour la gestion du trafic pendant cette phase transitoire, projet routier qui a débouché sur un plan de signalisation facilitant la gestion des divers flux à court-terme. Un soin particulier devra être porté à l'adaptation de ce plan de signalisation aux phases de chantier. Des feux de signalisation seront mis en place sur la rue de la Dixence (RC 536 Sion Centre – Champsec) et sur la route de Vissigen pour assurer la sécurité des usagers (piéton et cycles) aux abords du lycée-collège pendant la phase transitoire. Cette phase transitoire marque la situation de départ (situation « zéro ») pour le présent concours.

Comme il est à ce jour impossible d'estimer le temps qui sera nécessaire pour réaliser la MP Sion, projet de la 3ème correction du Rhône dans le secteur considéré de Ste-Marguerite, une grande importance doit être portée au projet dans sa phase transitoire. Ainsi, à l'exception de la sortie directe sur la Route des Ateliers et la trémie placée entre la voie de chemin de fer et la pizzeria, l'ensemble des constructions et des aménagements aura un caractère définitif et seront donc planifiés, construits et aménagés avec soin et de façon durable.

Les ouvrages de MD doivent s'articuler et être compatibles avec les deux horizons suivants :

#### État transitoire : 2029-30 Projet de concours réalisé

- ▶ Route des Ronquoz dans son état actuel
- ▶ Réseau chauffage à distance Tronçon 8.1 – Passage du Rhône réalisé
- ▶ ZI des Ateliers encore en activité
- ▶ Pizzeria du Pont du Rhône encore en activité

#### État définitif : 2030+

- ▶ Pont de la Drague, développement Quartier Ronquoz 21 et 3ème Correction du Rhône en cours de réalisation ou réalisés
- ▶ Route des Ronquoz réaménagée/coupée au trafic motorisé.
- ▶ Parc des Ateliers et 3ème correction du Rhône en cours d'aménagement. La Z.I. des Ateliers encore partiellement en activité, jusqu'à l'achèvement de ces travaux et l'inauguration du parc des Ateliers.

### Objectifs du Maître de l'ouvrage

Les objectifs du MO pour ce projet sont mentionnés ci-après :

- ▶ Réaliser une infrastructure MD reliant le Lycée-collège Ella Maillart (en construction) et la Rue de l'Industrie, en dissociant les flux MD (piétons et cyclistes) et trafic motorisé.
- ▶ Proposer une cohérence architecturale et urbanistique marquant un trait d'union entre les divers ouvrages projetés dans le cadre du concours.
- ▶ Présenter une conception structurale et une expression architecturale de qualité avec une intégration adéquate dans le site et dans le paysage.
- ▶ Intégrer les passerelles, le passage inférieur et les ouvrages intermédiaires en tenant compte de l'état actuel du Rhône et de son réaménagement futur (selon état à ce jour du projet R3, notamment la MP Sion, la MA canal de Vissigen et le projet de parc des ateliers) ainsi que le projet de développement urbain Ronquoz 21.
- ▶ Proposer un projet évolutif qui répond aux diverses phases de développement du site.
- ▶ Développer un projet qui soit réaliste en termes de faisabilité et d'économicité et qui minimise l'entretien futur.
- ▶ Proposer une méthode de construction rationnelle qui minimise l'impact des travaux (phasage des travaux), notamment en lien avec le trafic motorisé et ferroviaire. Il est précisé que le trafic ferroviaire peut être interrompu.
- ▶ Prendre en compte les intérêts des parties prenantes, notamment les usagers-ères (piétons et cyclistes), les riverains et l'environnement.
- ▶ Privilégier un ouvrage innovant et respectant les critères du développement durable. Les concepts issus des réflexions touchant à l'économie circulaire et au réemploi sont notamment appréciés. (par ex. pour la passerelle sur le canal de Vissigen).

## GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCÉDURE

Le présent concours est un concours de projet d'ingénierie et d'architecture pour l'attribution d'un mandat d'ingénieur civil selon le règlement SIA 103 et d'un mandat d'architecte selon le règlement SIA 102 avec accompagnement par un architecte paysagiste pour les prestations de conseil en architecture paysagiste. Il s'agit d'une procédure ouverte à un degré soumis aux accords, lois et ordonnances cités ci-après (cf. chapitre Prescriptions officielles).

### 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 concernant l'adhésion du canton du Valais à l'accord intercantonal sur les marchés publics du 15 novembre 2019 (LcAIMP) du 15 mars 2023 (état au 01.01.24)
- ▶ Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) du 15 novembre 2019 (état au 01.01.24)
- ▶ Ordonnance sur les marchés publics (OcMP) du 29 novembre 2023 (état au 01.01.24)

### Conditions de participation

Le concours est ouvert aux groupes formés obligatoirement d'un ingénieur civil (ou d'un groupement d'ingénieurs civils) responsable du groupe et d'un architecte (ou d'un groupement d'architectes) ainsi que d'un architecte paysagiste.

Le concours est ouvert à tous-tes les professionnels-les établis-es en Suisse ou dans un État signataire de l'Accord OMC sur les marchés publics, qui offre la réciprocité aux bureaux suisses en matière d'accès aux marchés publics. La liste des États qui accordent la réciprocité dans le domaine des marchés publics au titre des accords internationaux de la Suisse [cf. art. 6, al. 3 AIMP 2019] est disponible sur la page de garde du site internet de la plateforme simap.ch (cf. le document intitulé « Liste d'accès au marché » sous la rubrique « Marché Publics /UE, OMC et AELE »).

Un bureau ou un membre d'une association de bureaux ne peut participer qu'à une seule candidature. Cette condition s'applique également à un bureau d'architecture ou à un membre d'un bureau d'architectes. Elle ne s'applique pas aux éventuels-les spécialistes consultés-es qui peuvent participer à plusieurs candidatures.

Pour participer au concours, l'ingénieur civil et l'architecte doivent remplir l'une des conditions suivantes :

- ▶ Être porteurs-ses, à la date d'inscription, d'un diplôme d'ingénieur civil respectivement d'architecte d'une haute école (Écoles polytechniques fédérales de Lausanne ou de Zurich - EPF), Hautes Écoles Spécialisées (HES/ETS), Académie d'architecture de Mendrisio (AAM) ou d'un diplôme étranger bénéficiant de l'équivalence avec les diplômes suisses.
- ▶ Être enregistrés-es, à la date d'inscription, au titre d'ingénieur civil respectivement d'architecte au Registre suisse des professionnels-les de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement, REG A ou REG B, ou à un registre officiel professionnel étranger équivalent.
- ▶ Le cas échéant, les ingénieurs civils et architectes porteurs-ses d'un diplôme étranger ou inscrits-es sur un registre professionnel étranger devront apporter la preuve de l'équivalence de leurs qualifications par rapport aux exigences suisses.

En outre, ils-elles doivent pouvoir apporter la preuve, à la première réquisition, que leurs bureaux ou, le cas échéant, chacun des membres de l'association de bureaux, temporaire ou permanente, soient à jour avec le paiement des charges sociales de leur personnel et qu'ils respectent les usages professionnels en vigueur pour leur profession. Ainsi, chaque bureau doit fournir une attestation sur l'honneur.

Dans le cas d'un groupement d'ingénieurs et d'architectes associés permanent, c'est-à-dire installé depuis au moins un an à la date de l'inscription au présent concours, il suffit que l'un-e des associés-es remplisse les conditions de participation.

Un-e employé-e peut participer au concours comme associé-e à un bureau si son employeur l'y autorise et ne participe pas lui-même au concours, comme concurrent-e, expert-e ou membre du jury. L'autorisation signée de l'employeur devra être annexée à l'inscription.

## Critères de jugement

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

- ▶ Insertion du projet dans son environnement y compris pour les rampes d'accès (culées, murs d'aile, talus, etc.) ;
- ▶ Qualité de la conception structurale et de son adéquation avec l'expression architecturale.
- ▶ Fonctionnalité et cohérence de la proposition d'ensemble ;
- ▶ Économicité générale du projet incluant également une durabilité élevée, un entretien minimal de l'ouvrage tout au long de sa durée d'exploitation et une maintenance facilitée ;
- ▶ Options structurelles innovantes et pertinentes ;
- ▶ Durabilité de la solution (adéquations des moyens, empreinte carbone des opérations, disponibilité et caractère renouvelable des ressources) ;
- ▶ Méthode de construction rationnelle qui minimise l'impact des travaux (phasage des travaux).

## Publication

Le concours a été publié sur SIMAP le 24 janvier 2025.

## Réponses aux questions

Les réponses aux 25 questions anonymes ont été publiées sur SIMAP le 21 février 2025.

## Jury

Le jury est composé des personnes suivantes:

<b>Président et membre professionnel</b>	<b>M. Vincent Pellissier</b> Ingénieur civil EPFL/SIA, Dr. ès sc. EPFL
<b>Vice-président et membre non professionnel</b>	<b>M. Philippe Varone</b> Président de la Commune de Sion
<b>Membres professionnels indépendants du Maître de l'ouvrage</b>	<b>Mme Stephanie Bender</b> Architecte EPFL SIA FAS, Urbaniste FSU, Dr ès sc. EPFL 2b architectes, Lausanne, Professeur JMA HES-SO Haute école spécialisée de Suisse occidentale
	<b>M. Patrick Buchs</b> Chef du Secteur surveillance et étude des ouvrages d'art, Service des ponts et chaussées SPC, FR
	<b>Mme Marie-Hélène Giraud</b> Architecte paysagiste FSAP, urbaniste FSU
	<b>M. Emmanuel Rey</b> Architecte EPFL SIA, Urbaniste FSU, Dr ès. sc. UCL, Bauart, Berne / Neuchâtel / Zurich, Professeur EPFL, directeur du Laboratoire d'architecture et technologies durables, EPFL, Lausanne
<b>Membres professionnels représentants du Maître de l'ouvrage</b>	<b>M. Eric Duc</b> Ingénieur civil HES, Ingénieur cantonal suppl., représentant du Maître de l'ouvrage et du Service de la Mobilité
	<b>M. Yves Jacquier</b> Chef du groupe Valais central, section Rhône et Léman, Service des dangers naturels SDANA, VS
	<b>M. Philippe Venetz</b> Architecte HES-SIA, architecte cantonal, chef du service immobilier et patrimoine SIP, VS.
<b>Membres suppléants</b>	<b>M. Christian Bitschnau</b> Vice-président de la Commune de Sion
<b>Spécialistes conseils</b>	<b>M. Patrick Astori</b> Ingénieur EPFL, Chef de service Travaux publics et Environnement de la ville de Sion
	<b>M. Vincent Kempf</b> Ingénieur urbaniste, Chef de service urbanisme et mobilité de la ville de Sion
	<b>M. Sina Nabaei</b> Ing. Dipl. des Ponts et Chaussées, Dr. ès Sc. EPFL, cellule ouvrages d'art, section INFRA, SDM, VS
	<b>M. Philippe Petit</b> Géographe UNIL, chargé de projets routiers, section INFRA, SDM, VS
<b>Secrétaire de la procédure de concours</b>	<b>M. Alfred Squaratti</b> Ingénieur civil EPFZ, Alfred Squaratti Consulting Sàrl, secrétaire de la procédure de concours.

Comme exigé par l'art. 10.4 du règlement SIA 142, la majorité des membres du jury sont des professionnels-les, dont la moitié au moins sont indépendants-es du maître de l'ouvrage.

# EXAMEN ET DÉROULEMENT DU JUGEMENT

## 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. Il a porté sur les points suivants:

### Délai du rendu

18 projets ont été déposés dans les délais.

### Respect du périmètre et des prescriptions du concours

8 projets ont respecté le périmètre mis à disposition, du moins dans la phase transitoire. 10 projets, dont 4 projets aériens, n'ont pas respecté le périmètre imposé:

- ▶ Les projets 3,4,5,6,12 et 14 ont traversé la zone industrielle des Ateliers pendant la phase transitoire déjà.
- ▶ Les projets 9,10,13 et 18 ont fait le choix de franchir le secteur en aérien en passant au-dessus de la rue de la Dixence et de la voie ferrée. Ces 4 projets n'ont pas proposé de concept d'intervention pour le renouvellement du passage inférieur multimodal sur le canal de Vissigen.

Ces 10 projets (énumérés ci-dessous) peuvent faire l'objet d'une mention mais non pas d'un prix, s'ils sont retenus pour la répartition des prix, art 22.2 et 3 SIA 142:

- N°3 VALSE phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des ateliers
- N°4 DESSUS-DESSOUS-DE SION phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des Ateliers
- N°5 SANS DESSUS DESSOUS phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des Ateliers
- N°6 SUR LE FIL phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des Ateliers
- N°9 HYPER-LOOP franchissement aérien du secteur
- N°10 À VOL D'OISEAU franchissement aérien du secteur
- N°12 ANTHRACITE phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des Ateliers
- N°13 VRILLE franchissement aérien du secteur
- N°14 HÂTE-TOI LENTEMENT phase transitoire: le tracé travers la Z.I. des Ateliers
- N°18 DIVERSION franchissement aérien du secteur

L'examen technique des projets portant sur les thématiques de l'urbanisme, de la mobilité douce, du génie civil et des aspects liés à la conception des ouvrages d'art a été réalisé entre le 26 mai et le 6 juin 2025 par les spécialistes conseils susmentionnés.

Mme Marie-Hélène Giraud, membre du jury, n'a pas pu participer à la journée de délibération du jury. Cependant, d'entente avec l'organisateur du concours, les maîtres d'ouvrage et le jury elle a pu transmettre une note de recommandation sous l'angle du paysage aux membres du jury. Ce dernier a pris en compte ces remarques dans ses délibérations.

## Jugement

Le jury s'est réuni le mardi 17 juin 2025 à la Manufacture des Iles, Routes des Iles 32, à Sion.

## Analyse de détail des projets

Préalablement au jugement, le jury a passé en revue les 18 projets affichés, afin de s'informer des résultats du contrôle technique et d'étudier des caractéristiques de chaque projet.

Après avoir pris connaissance de l'examen préalable et analysé en détail les questions liées au respect des prescriptions, le jury a admis les 18 projets au jugement.

## 1<sup>er</sup> tour d'élimination

Au premier tour, le jury a porté une attention particulière aux difficultés en matière de fluidité du tracé et de fonctionnalité.

La pertinence de la conception de la structure porteuse, la matérialisation des ouvrages et les aspects liés au développement durable ont été également examinés avec attention.

À l'issue du premier tour, les 8 projets suivants ont été éliminés par le jury :

N°02	COURS D'HAUT
N°04	DESSUS-DESSOUS-DE SION
N°07	DE PART ET D'AUTRE
N°09	HYPER-LOOP
N°15	FEMUR
N°16	ROLLING STONES
N°17	TISSAGE PAYSAGERS
N°18	DIVERSION

## 2<sup>ème</sup> tour d'élimination

Au deuxième tour, le jury a porté une attention particulière aux besoins du Maître de l'ouvrage et aux aspects fonciers. Il a analysé plus en détail la qualité des espaces extérieurs (parcours et paysage), la compatibilité générale et l'intégration du projet dans le site.

Les 6 projets suivants ont été éliminés à l'issue du 2<sup>ème</sup> tour :

N°05	SANS DESSUS DESSOUS
N°06	SUR LE FIL
N°10	À VOL D'OISEAU
N°11	LA TRAVERSÉE
N°12	ANTHRACITE
N°14	HÂTE-TOI LENTEMENT

## Repêchage

Au terme des deux premiers tours d'élimination, le jury a procédé à un tour de contrôle (repêchage). Il confirme ses décisions et ne repêche aucun projet.

## Classement et attribution des prix

Le jury dispose d'une somme globale de Fr. 180'000.- TTC pour attribuer des prix et des mentions. Il décide de classer les 4 projets restants et de leur attribuer les montants suivants :

Rang	Prix	n°	Devise	Montant
1 <sup>er</sup> rang	1 <sup>er</sup> prix	1	ATCHALA	78'000.- TTC
2 <sup>ème</sup> rang	1 <sup>ère</sup> mention	13	VRILLE	40'000.- TTC
3 <sup>ème</sup> rang	2 <sup>ème</sup> mention	3	VALSE	32'000.- TTC
4 <sup>ème</sup> rang	2 <sup>ème</sup> prix	8	LA LIGNE VERTE	30'000.- TTC

## Conclusions et recommandations du jury

Au terme du jugement, le jury a tenu à souligner la qualité et la diversité des projets proposés et a salué l'effort des participants. Au cours de l'analyse des projets, il a pu apprécier la distinction des propositions des participants. Il a relevé que les 18 projets reçus apportent tous, à des degrés divers, une contribution à la résolution du problème posé.

Le choix du tracé de projet, la fluidité du passage et la cohabitation des différents modes de la mobilité douce a pesé dans le choix du jury. Pour les projets qui avaient fait le choix d'un tracé à travers la Z.I. des ateliers, les implications foncières ont été examinées au cas par cas pour promouvoir les projets les plus compatibles.

Le jury a attentivement débattu la qualité des espaces-parcours créés par certains projets, notamment entre les projets qui proposaient un franchissement aérien du secteur et ceux qui prévoyaient des parcours conformes au cahier des charges du concours. Le débat a également porté sur la valeur symbolique et iconique des ouvrages du secteur notamment en lien avec la fonctionnalité des infrastructures proposées.

Au terme des discussions et à la majorité, le jury a proposé au maître de l'ouvrage d'attribuer le 1<sup>er</sup> prix à l'auteur du projet n°1 «ATCHALA» et de lui confier la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Ce projet, répond aux objectifs et aux exigences formulées par le maître de l'ouvrage, bien qu'une attention particulière devra être portée sur sa considération de la fonction de liaison biologique du canal de Vissigen. Le tracé du projet est compatible avec les contraintes foncières liées à la zone industrielle des ateliers, tout en restant fluide et fonctionnel. La problématique du renouvellement du passage inférieur multimodal est maîtrisée avec une solution adéquate. La passerelle franchissant le Rhône est élégante et robuste à la fois, garantissant un ouvrage durable et facile à l'entretien.»

Le jury remercie l'ensemble des concurrents pour les efforts consentis, la créativité affichée et leur contribution à cette démarche intellectuelle.

Arrivé au terme de ses délibérations, le jury, à la majorité, décide d'attribuer le 1<sup>er</sup> rang, 1<sup>er</sup> prix au projet : N°1 devise « ATCHALA » et de proposer ce projet pour la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Sion, 17 juin 2025

M. Vincent Pellissier

M. Philippe Varone

Mme Stephanie Bender

M. Patrick Buchs

Mme Marie-Hélène Giraud

absente

M. Emmanuel Rey

M. Eric Duc

M. Yves Jacquier

M. Philippe Venetz

## Exposition

Le vernissage officiel de l'exposition aura lieu le mercredi 16 juillet 2025 à 17h30 à la Manufacture des Iles, Route des Iles 32, 1950 Sion.

Les projets seront ensuite exposés jusqu'au 25 juillet 2025, de 16h00 à 18h00, week-ends non compris, entrée libre.

Le jury remercie l'ensemble des concurrents pour les efforts consentis, la créativité affichée et leur contribution à cette démarche intellectuelle.

# LES PROJETS



# N°1 ATCHALA

1<sup>er</sup> rang / 1<sup>er</sup> prix

---

## MP INGÉNIEURS CONSEILS SA, CRISSIER

Collaborateurs Sébastien Di Federico, Alexandre Angéloz, Romain Regamey, David Corminboeuf

---

## YKO ARCHITECTURE SA, RENENS

Collaborateurs Renaud Knobel, Yves Knobel, Victor Baptista, Magali Knobel

---

## DUO ARCHITECTES PAYSAGISTES / LANDSCHAFTSARCHITEKTEN SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs Aurélie Barral

---

Le projet lauréat se distingue par une insertion urbaine fine et respectueuse au site. En rive droite, le raccord proposé à la place du Rhône est lisible et cohérent, créant une véritable interface avec la rue de l'Industrie. Cet espace public, à la fois sobre et accueillant, joue un rôle de transition douce entre les différentes entités urbaines.

La géométrie du tracé respecte les orientations du cahier des charges, tout en apportant une lecture fluide du parcours. Le traitement de l'escalier reliant la rue de la Dixence présente un réel intérêt fonctionnel, bien qu'un questionnement sur son emplacement et son emphase soit légitime au regard de la composition de l'espace public à son pied.

En bordure du Canal de Vissigen, le projet propose une respiration urbaine : un élargissement du parcours qui se transforme en place, agrémentée de bancs et d'une fontaine. Si cette dernière s'inspire d'un élément existant, sa pertinence peut être interrogée dans le contexte du projet de renaturation porté par le service des dangers naturels. La proposition illustre ainsi une volonté de dialogue entre aménagement urbain et gestion du patrimoine existant.

Le développement du projet se déploie en deux phases, avec une prise en compte habile des contraintes spatiales et patrimoniales. La première phase prévoit un contournement de la pizzeria, en adoucissant les angles par des courbes pertinentes. La seconde phase introduit un ouvrage fluide qui franchit le parc des Ateliers, offrant un tracé organique bien adapté aux usages doux. Cette deuxième séquence du projet est très cohérente et valo-

rise les cheminements piétons en intégrant des espaces de détente, soigneusement répartis le long du parcours. Le soin apporté aux raccords, tant du côté de la rampe de la route de Vissigen que de la digue Nord du Rhône, traduit une maîtrise de l'implantation des ouvrages et des parcours. Dans ce secteur à vocation fortement végétalisée, l'approche paysagère proposée est en cohérence avec la succession des parcs publics du futur quartier et se révèle globalement compatible avec le développement par étapes de ces derniers.

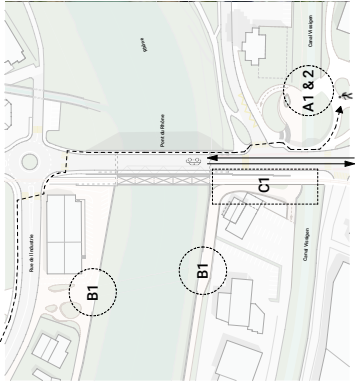
La passerelle principale sur le Rhône, d'une portée de 62 mètres, adopte une structure intégrale en acier auto-patinable recyclé, sans appuis intermédiaires ni joints de dilatation. Ce choix assure robustesse et durabilité. En s'encastant aux extrémités, elle s'intègre aux berges et confère au projet une impression d'ancrage et de légèreté à la fois. La passerelle sur le canal, plus courte (17 m), reprend la même écriture constructive, assurant ainsi une cohérence formelle. Le passage inférieur multimodal est un ouvrage monolithique en béton armé précontraint. La conception de l'ensemble est plausible et soignée. La qualité plastique des ouvrages – formes, matériaux, couleurs – affirme leur identité dans le paysage, sans le dominer et l'écraser. Chaque intervention trouve une place ciblée, avec simplicité et discrétion.

Le jury à la majorité décide d'attribuer le premier rang et le premier prix à ce projet.



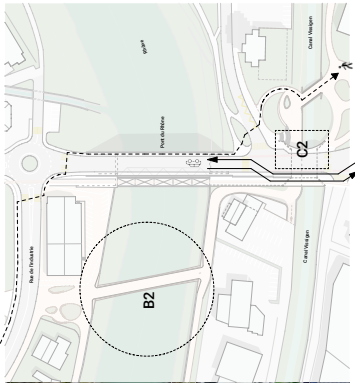


# N°1 ATCHALA



## Phase n°1

Demander l'arrêt de la piste sur l'axe en aval du pont pour garantir un accès direct à la passerelle.  
 Mettre en place un pont de la passerelle sur l'axe de la passerelle sur l'axe de la passerelle.  
 Réviser les conditions de la passerelle sur l'axe de la passerelle.  
 Étudier les conditions de la passerelle sur l'axe de la passerelle.  
 Construire la passerelle sur l'axe de la passerelle.

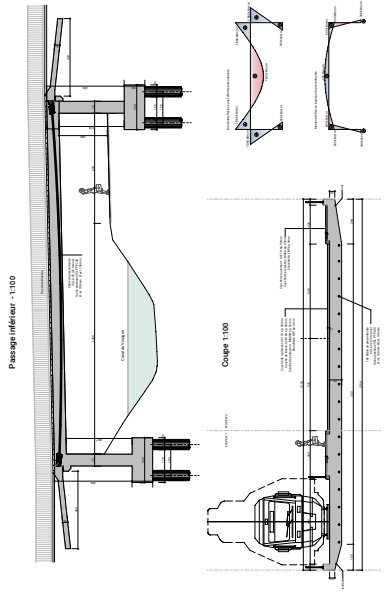


## Phase n°2

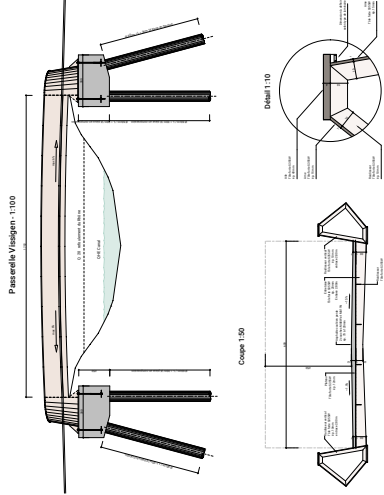
Demander l'arrêt de la piste sur l'axe en aval du pont pour garantir un accès direct à la passerelle.  
 Mettre en place un pont de la passerelle sur l'axe de la passerelle sur l'axe de la passerelle.  
 Réviser les conditions de la passerelle sur l'axe de la passerelle.  
 Étudier les conditions de la passerelle sur l'axe de la passerelle.  
 Construire la passerelle sur l'axe de la passerelle.



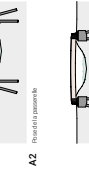
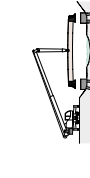
## Passage inférieur - 1:100



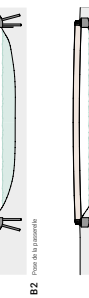
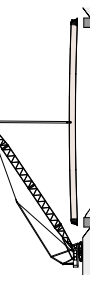
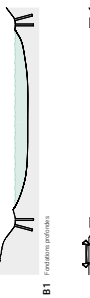
## Passerelle Viaduc - 1:100



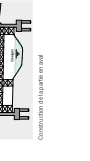
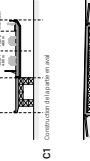
## A Passerelle Viaduc



## B Passerelle sur le Rhône



## C Passage inférieur



### Concept architect

Le projet est un pont de passage piétonnier qui permet de franchir le Rhône. Le pont est construit en bois et est soutenu par des piliers en béton. Le pont est long de 100 mètres et a une largeur de 3 mètres. Le pont est construit en bois et est soutenu par des piliers en béton. Le pont est long de 100 mètres et a une largeur de 3 mètres.

### Construction

Le pont est construit en bois et est soutenu par des piliers en béton. Le pont est long de 100 mètres et a une largeur de 3 mètres. Le pont est construit en bois et est soutenu par des piliers en béton. Le pont est long de 100 mètres et a une largeur de 3 mètres.

### Concept technique

Le pont est construit en bois et est soutenu par des piliers en béton. Le pont est long de 100 mètres et a une largeur de 3 mètres. Le pont est construit en bois et est soutenu par des piliers en béton. Le pont est long de 100 mètres et a une largeur de 3 mètres.

# N°13 Vrille

2<sup>ème</sup> rang / 1<sup>ère</sup> mention

---

## CSD INGENIEURS SA, SION

Collaborateurs Vincent Rebstein, Micaël Tille, Georges Joliat, Alexandra Héritier, Lucile Thierrin

---

## WMM INGENIEURE AG, MÜNCHENSTEIN

Collaborateurs Gilbert Santini, Javier Asensio, Victor Herrando, Günter Gisin, Jean-Solt Bättscher

---

## LOCALARCHITECTURE SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs Laurent Saurer, Marine Coudert, Zalmaï Levrat

---

## PAYSAGESTION, LAUSANNE

Collaborateurs Julie Imholz

---

Le projet *Vrille* se distingue par un geste architectural fort et assumé, qui s'écarte volontairement du tracé prescrit par le cahier des charges pour proposer une traversée singulière, inspirée de la nature, et plus précisément de la vrille de vigne. Ce choix formel donne naissance à un ouvrage sculptural, dont la courbe fluide relie directement la place du Rhône au Lycée-collège Ella Maillart. Si cette ligne directe sacrifie certaines connexions — notamment avec la rive gauche du Rhône et la route de Vissigen — elle assume pleinement sa logique de parcours, offrant une lecture claire et une expérience usager immersive.

La structure, longue de 318 mètres, franchit ainsi tout le secteur et repose sur dix appuis. Elle survole le terrain avec une certaine légèreté malgré sa puissance formelle. Le franchissement de la rue de la Dixence est assuré par une grande boucle en passage supérieur, permettant d'éviter les conflits avec la circulation tout en créant un moment fort du trajet, presque scénographique. Cette configuration implique un dénivelé et une distance non négligeables, légèrement supérieurs à d'autres projets concurrents, mais cette contrainte est en partie compensée par la générosité des vues et la qualité spatiale du parcours.

Le tablier, composé d'une poutre-caisson métallique, est recouvert d'un revêtement en béton fibré ultra-performant, affirmant un contraste subtil entre la robustesse de la structure inférieure et la légèreté des garde-corps. L'ensemble donne à l'ouvrage une silhouette élégante et tendue, renforcée par le choix d'une structure monolithique sans joints de dilatation, qui assure une continuité visuelle et technique sur toute la longueur.

Le projet se singularise également par la volonté de créer un objet paysager à part entière, une pièce à caractère ostentatoire, qui revendique un statut à part et un caractère quelque peu métropolitain. Par sa position en surplomb, la passerelle agit comme un belvédère sur la ville et le Rhône, renforçant le sentiment de sécurité par une bonne visibilité, tout en rythmant le parcours avec des moments de respiration. L'accroche à la rue de l'Industrie est bien pensée, pragmatique en phase transitoire grâce à une rampe adossée à un bâtiment existant, puis plus intégrée et lisible dans sa version définitive. En revanche, l'absence de connexion vers le parc des Ateliers ou la route de Vissigen peut être perçue comme une faiblesse en termes de maillage urbain.

Sur le plan constructif, les piles en V, fondées profondément, assurent la stabilité de l'ouvrage tout en lui conférant une certaine légèreté visuelle. La conception statique semble réaliste, même si des vérifications sont à prévoir, notamment en ce qui concerne les effets thermiques sur les travées franchissant le Rhône. Le recours à des matériaux recyclés témoigne d'une volonté de durabilité, bien que certaines solutions techniques, comme l'évacuation des eaux de surface sans traitement préalable, sont source de questionnements.

*Vrille* se présente ainsi comme un projet ambitieux, aux lignes élégantes et à l'expérience forte, qui dialogue avec le paysage par sa forme autant que par sa fonction.

Le jury a particulièrement apprécié la qualité architecturale du parcours.







# N°3 VALSE

3<sup>ème</sup> rang / 2<sup>ème</sup> mention

---

## DIC SA INGÉNIEURS, AIGLE

Collaborateurs Alexandre Noël, Filippo Del Drago, Tedros Martina Imhof, Corinne Cappellin

---

## FARRA ZOUMBOULAKIS & ASSOCIÉS ARCHITECTES URBANISTES, LAUSANNE

Collaborateurs Emmanuel Colomb, Fiorenza Bianchi, Bassel Farra

---

## OXALIS ARCHITECTES PAYSAGISTES ASSOCIÉS SÀRL, CAROUGE

Collaborateurs Jérémie Morel, Hikari Kikuchi

---

Le projet *Valse* propose un itinéraire particulièrement lisible et fluide, délibérément conçu sans angles droits, au bénéfice d'une continuité douce et agréable. Dès les premiers instants du parcours, les usagers sont guidés naturellement, grâce à un tracé évident et intuitif, qui favorise les mobilités douces dans un esprit de confort et d'efficacité. Le long du canal de Vissigen, le projet met en valeur le paysage traversé, avec une attention particulière portée à la perception successive des séquences urbaines et naturelles. Les escaliers perpendiculaires assurant les liaisons avec la rue de la Dixence se révèlent facilement perceptibles, tout comme le raccordement avec la rue de l'Industrie, qui s'inscrit avec clarté dans l'organisation du site.

La prise en compte d'une certaine flexibilité d'aménagement est également visible dans le phasage de réalisation, qui se montre pertinent et pragmatique. À titre d'exemple, le projet anticipe la possibilité de valoriser la terrasse sud de la pizzeria en cas de maintien temporaire de l'édifice. L'implantation proposée s'affranchit de certaines contraintes initiales, mais elle résout assez habilement les franchissements de niveaux autour de ce bâtiment. Dans son ensemble, l'ouvrage s'intègre harmonieusement dans le paysage, avec un soin visible porté à la réduction des volumes et des masses. Cette volonté d'allègement structurel contribue à la qualité du séjour le long du parcours, notamment grâce à l'intégration de bancs dans la structure de la passerelle et de garde-corps invitant à la pause.

L'itinéraire est particulièrement bien pensé pour les cyclistes, grâce à de grands rayons de courbure et à des connexions aisées à chaque extrémité du tracé. Les efforts pour réduire au minimum les distances et les dénivelés permettent de fluidifier les déplacements quotidiens. La lisibilité du tracé est immédiate pour tout usager, et les accès piétons sont soigneusement traités,

avec des emmarchements bien placés qui favorisent les ouvertures et renforcent l'accessibilité.

La passerelle sur le Rhône, longue de 100 mètres, repose sur deux travées de 65m et 35m. L'ouvrage adopte une structure continue en acier auto-patinable, associée à un tablier en auge métallique avec dalle mixte en béton fibré ultra-performant (CFUP). Ce choix assure robustesse et durabilité, même si l'on peut anticiper un coût réel supérieur à l'estimation initiale, notamment du fait de ces matériaux performants. La pile sur la rive gauche, fixe, supporte la structure au-dessus du Rhône, bien que certains détails techniques restent à préciser. La passerelle sur le canal, quant à elle, mesure 28 mètres, repose sur des appuis en élastomère, et reprend la même typologie structurelle.

Le projet inclut également un pont cadre intégral pour le pôle d'échange multimodal. Réalisé en béton armé précontraint, ce dernier franchit une portée de 20 mètres sans appui intermédiaire. D'une hauteur de tablier de 60 cm, monolithique, sans joints, il repose sur des murs semi-encastrés de 6 mètres. Le concept est plausible, bien qu'il manque encore des précisions sur certains détails constructifs. La reconstruction de ce pôle est planifiée en deux phases.

Enfin, le projet démontre une réelle attention environnementale, à travers la continuité écologique du parc, un dispositif de passage pour la faune, et l'infiltration naturelle des eaux pluviales. L'éclairage intégré, orienté vers l'intérieur, limite la pollution lumineuse, contribuant ainsi à préserver l'ambiance nocturne.

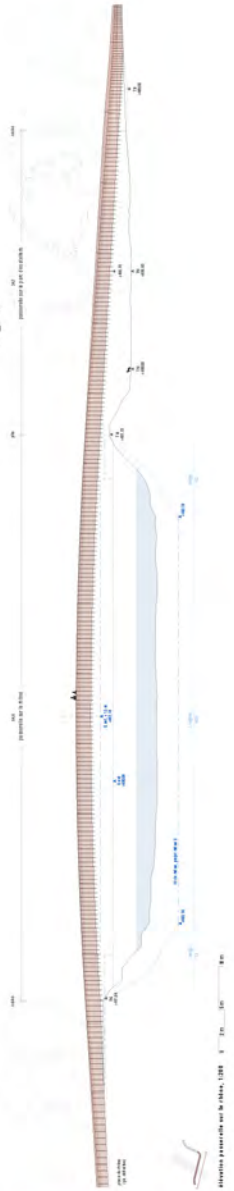
Le jury salue une démarche globale bien maîtrisée. *Valse* incarne un projet sobre, efficace et tourné vers un usage quotidien fluide et agréable.



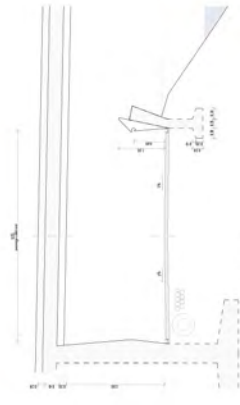
# N°3 VALSE



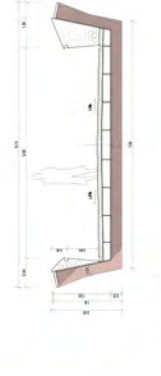
SECTION LONGITUDINALE DU PONT EN BOIS ET EN BÉTON, 1/500



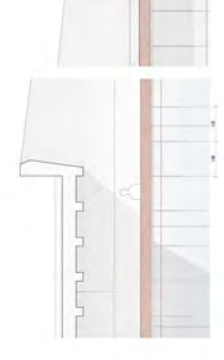
ELEVATION EXTÉRIEURE DU PONT EN BOIS ET EN BÉTON, 1/500



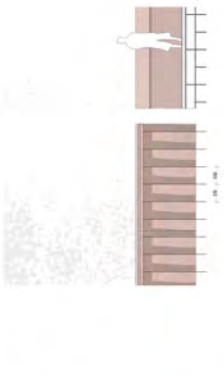
SECTION LONGITUDINALE DU PASSAGE INFÉRIEUR, 1/500



SECTION TRANSVERSALE DU PONT EN BOIS ET EN BÉTON, 1/500



SECTION LONGITUDINALE DU PASSAGE SUPÉRIEUR, 1/500



SECTION TRANSVERSALE DU PONT EN BOIS ET EN BÉTON, 1/500



SECTION LONGITUDINALE DU PASSAGE INFÉRIEUR, 1/500



SECTION TRANSVERSALE DU PONT EN BOIS ET EN BÉTON, 1/500



# N°8 LA LIGNE VERTE

4<sup>ème</sup> rang / 2<sup>ème</sup> prix

---

## SD INGENIERIE SION SA, SION

Collaborateurs Xavier Mittaz, Grégory Morand, François Vernay, Grégoire Savioz

---

## MEMENTO ARCHITECTURE SÀRL, SION

Collaborateurs Bob Morard, Tiago Feliciano, Maximiliano Rivera

---

Le projet *La ligne verte* propose une ligne organique, douce et élégante. Cependant, la phase transitoire reste attachée au tracé initial du cahier des charges, plus rigide et contraint, ce qui atténue temporairement l'ambition d'ensemble. L'insertion générale est globalement harmonieuse, avec un traitement soigné des rampes, des talus et des murs d'aile, cependant le projet reste peu explicite sur de nombreux aspects. L'approche visuelle prime parfois sur la démonstration fonctionnelle, ce qui soulève des interrogations sur la clarté de l'intention et la cohérence d'intégration dans le paysage urbain.

Le parcours proposé relie directement la place du Rhône au Lycée-collège Ella Maillart, en franchissant le parc des Ateliers dans une seconde étape. Toutefois, cette liaison linéaire – en phase définitive – s'accompagne d'un certain isolement par rapport au tissu urbain environnant : aucune connexion directe n'est prévue avec le parc des Ateliers. Le caractère unitaire de l'ouvrage limite les accès et réduit son rôle à un simple corridor de transit, au détriment de l'appropriation sociale ou de l'invitation à la pause.

La passerelle sur le Rhône adopte une légère courbe et repose sur une structure en poutre-caisson métallique de 65 mètres de portée. Fondée sur pieux profonds, sans pile intermédiaire, elle propose une silhouette élancée et relativement légère. Toutefois, certains détails de conception, notamment les bordures et les zones d'appui, devront être retravaillés pour garantir la durabilité à long terme. L'idée du pont-caisson est techniquement

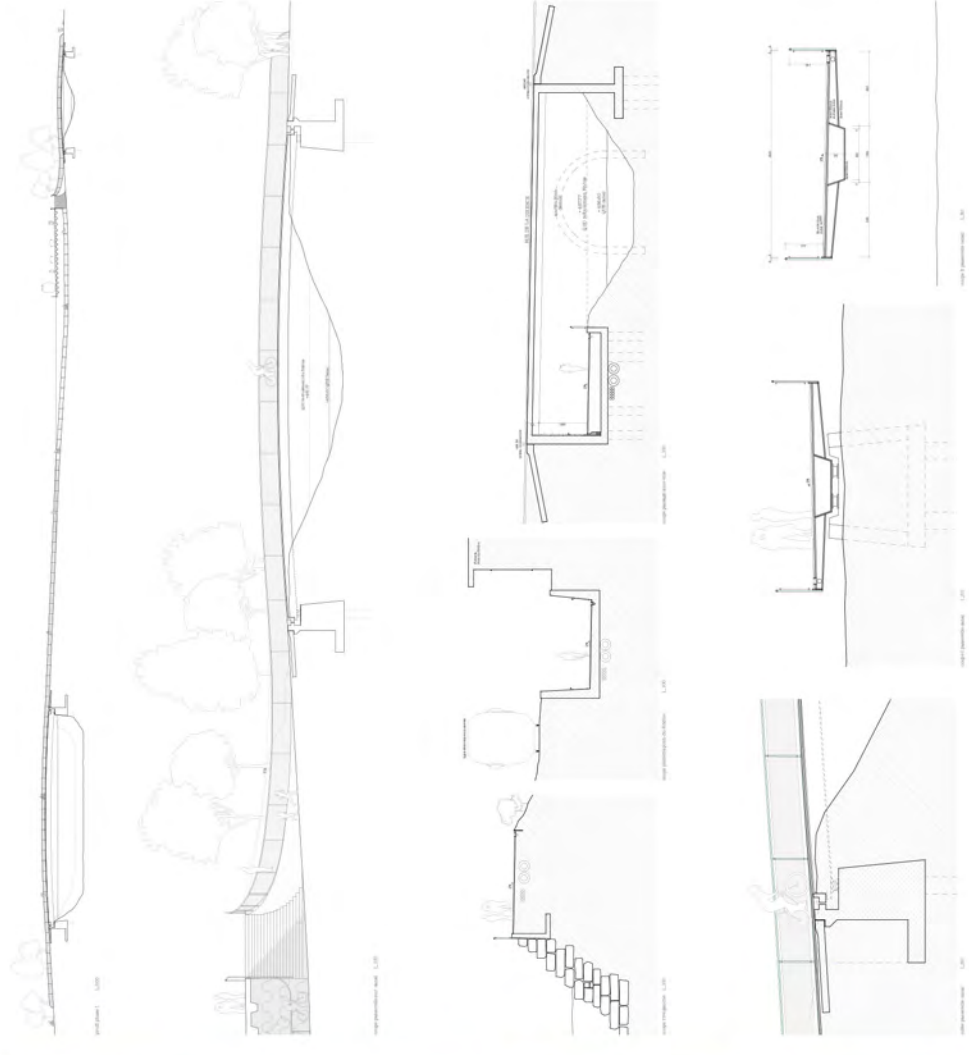
plausible, mais la section transversale pourrait être optimisée avec l'intégration de raidisseurs et une meilleure gestion du comportement torsionnel et des porte-à-faux. Le projet prévoit également un ouvrage monolithique en dalle précontrainte pour le pôle d'échange multimodal, avec un phasage classique en demi-chaussée. La conception de cet élément semble crédible. La seconde phase du projet, quant à elle, offre une qualité de tracé bien supérieure, avec des courbes souples et efficaces, bien mieux adaptées aux déplacements doux. Toutefois, la documentation reste globalement moins développée que dans d'autres projets, limitant la lecture complète du concept.

L'économicité générale du projet est considérée comme maîtrisée, bien que le devis semble légèrement sous-estimé au vu des matériaux employés. La structure en acier recouverte d'une étanchéité et d'un enrobé bitumineux constitue un choix robuste. Les aspects de dilatation devront faire l'objet d'un suivi attentif. Une démarche environnementale est néanmoins présente : continuité écologique du parc, infiltration naturelle des eaux pluviales, et passage pour la faune sont intégrés au projet.

En résumé, le jury a apprécié le parcours sobre et lisible offert par le projet, qui est doté d'un certain potentiel, mais qui doit encore être amélioré dans son développement et sa démonstration.

# N°8 LA LIGNE VERTE

LA LIGNE VERTE - Plan de situation de la voirie - Juin 2014 - 1/5000

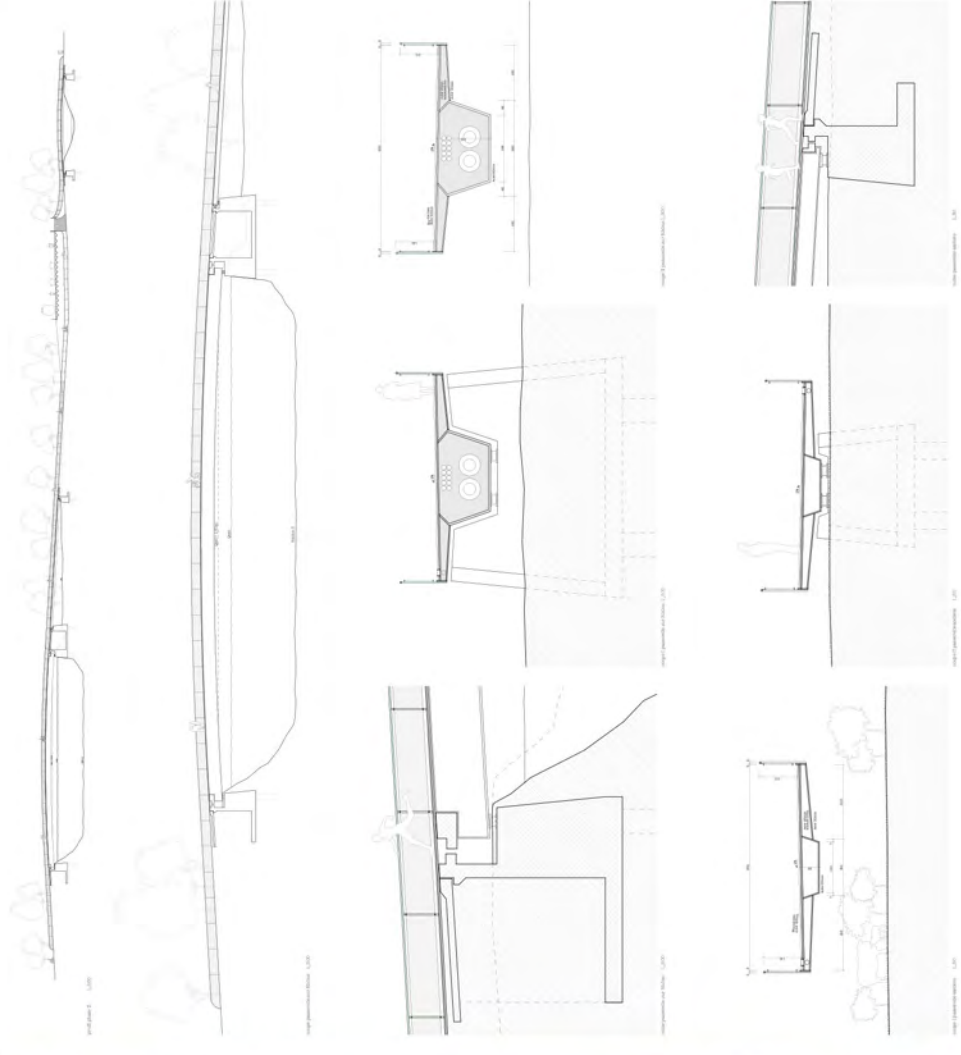


# N°8 LA LIGNE VERTE

LA LIGNE VERTE - Étude de faisabilité de la ligne verte - Juin 2014 - 1/10



1/10



1/10

1/10

1/10

1/10

1/10

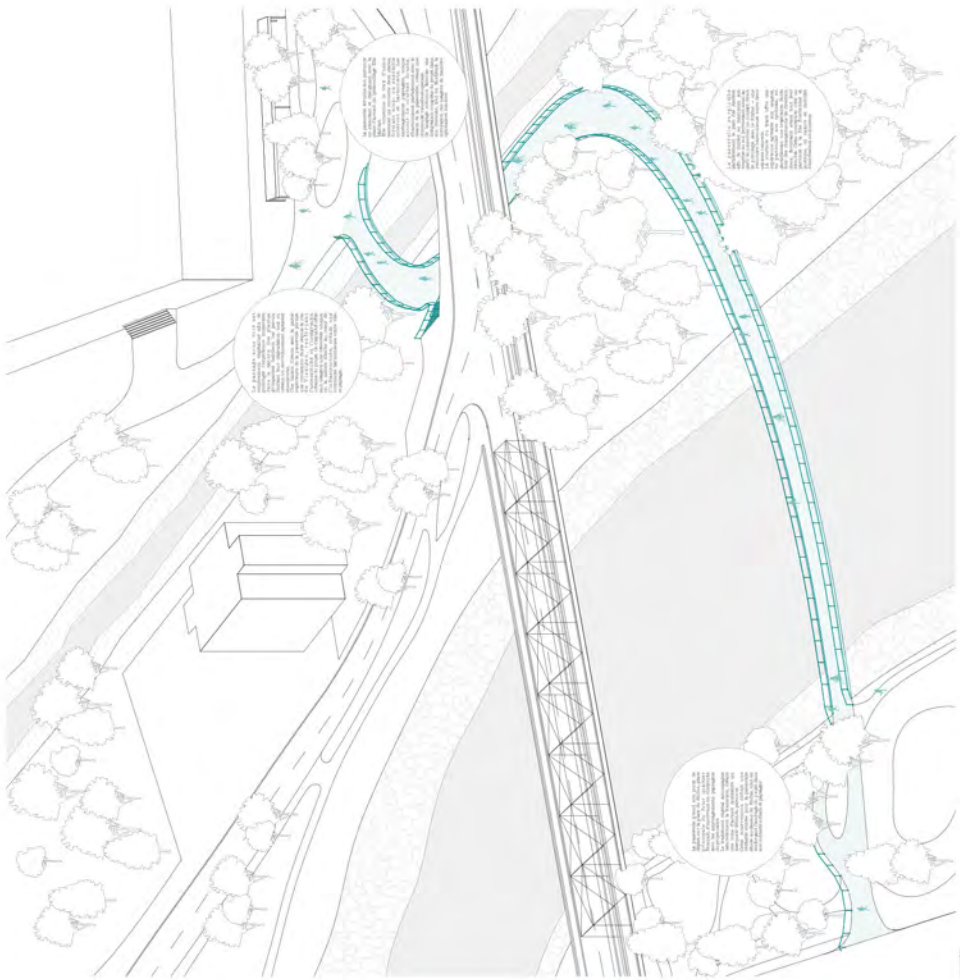
1/10

1/10

1/10

## N°8 LA LIGNE VERTE

LA LIGNE VERTE - COMMUNE DE CHARENTON LE PONT (77) - FRANCE



# N°2 COURS D'HAUT

## **PINI GROUPE SA, SION**

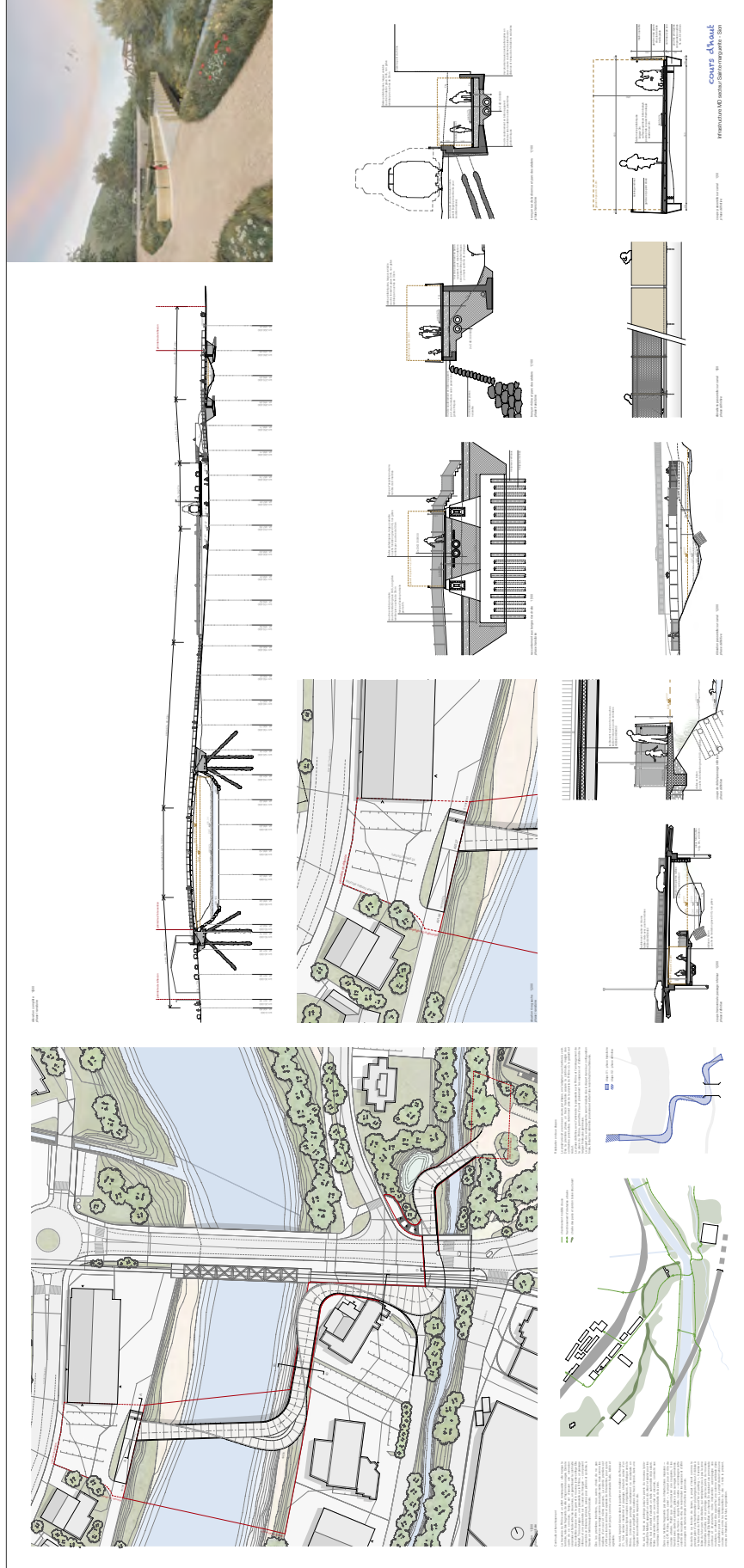
Collaborateurs André Tercinod, Jacques Fournier, Loris Polano, Alberto Comana

## **ATELIER MOR& ARCHITECTES SÀRL, SION**

Collaborateurs Muriel Coquoz, Daniela Lopes Penalzoa, Rachel Caillière, Johanna Sierro

## **L'ATELIER DU PAYSAGE SÀRL, LAUSANNE**

Collaborateurs Vanessa Réchautier-Zingg, Julien Corminboeuf





# N°4 DESSUS-DESSOUS-DE SION

**BASLER & HOFMANN SA, LAUSANNE**

Collaborateurs Jan Reifler, Ephrème Jobin, Matthieu Fehlmann, Athanasios Kontis, Martin Meuli

**BARAKI ARCHITECTURE & INGENIERIE SÀRL, LAUSANNE**

Collaborateurs Georg-Christoph Holz, Jeanne Wéry, Adam-Joseph Ghadi-Delgado, Alexandre Srivatsava



Plan du projet 1500, Phase transitoire

Argument 1.

Le projet propose un mode d'usage innovant de l'espace public, qui permet de concilier les besoins de circulation, de mobilité douce et de détente. Ce mode d'usage innovant est basé sur une approche globale et intégrée, qui prend en compte l'ensemble des acteurs concernés par le projet, y compris les usagers, les gestionnaires et les décideurs. Cette approche globale et intégrée permet de créer un environnement urbain plus agréable, plus sûr et plus durable.

Argument 2.

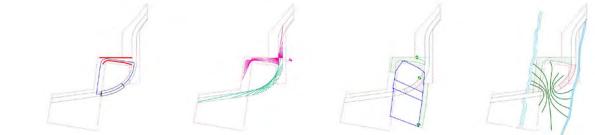
Le projet propose un mode d'usage innovant de l'espace public, qui permet de concilier les besoins de circulation, de mobilité douce et de détente. Ce mode d'usage innovant est basé sur une approche globale et intégrée, qui prend en compte l'ensemble des acteurs concernés par le projet, y compris les usagers, les gestionnaires et les décideurs. Cette approche globale et intégrée permet de créer un environnement urbain plus agréable, plus sûr et plus durable.

Argument 3.

Le projet propose un mode d'usage innovant de l'espace public, qui permet de concilier les besoins de circulation, de mobilité douce et de détente. Ce mode d'usage innovant est basé sur une approche globale et intégrée, qui prend en compte l'ensemble des acteurs concernés par le projet, y compris les usagers, les gestionnaires et les décideurs. Cette approche globale et intégrée permet de créer un environnement urbain plus agréable, plus sûr et plus durable.

Argument 4.

Le projet propose un mode d'usage innovant de l'espace public, qui permet de concilier les besoins de circulation, de mobilité douce et de détente. Ce mode d'usage innovant est basé sur une approche globale et intégrée, qui prend en compte l'ensemble des acteurs concernés par le projet, y compris les usagers, les gestionnaires et les décideurs. Cette approche globale et intégrée permet de créer un environnement urbain plus agréable, plus sûr et plus durable.

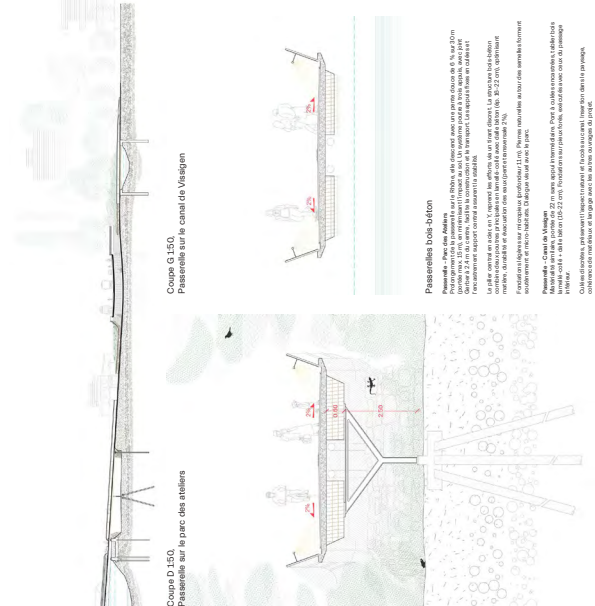


Elevation 1500, Profil en long, phase transitoire

**Concept global - Une liaison fluide, identifiable et contextuelle**  
 Le projet propose un mode d'usage innovant de l'espace public, qui permet de concilier les besoins de circulation, de mobilité douce et de détente. Ce mode d'usage innovant est basé sur une approche globale et intégrée, qui prend en compte l'ensemble des acteurs concernés par le projet, y compris les usagers, les gestionnaires et les décideurs. Cette approche globale et intégrée permet de créer un environnement urbain plus agréable, plus sûr et plus durable.

**Durabilité & environnement - Une stratégie de circulation contextuelle**  
 Le projet propose un mode d'usage innovant de l'espace public, qui permet de concilier les besoins de circulation, de mobilité douce et de détente. Ce mode d'usage innovant est basé sur une approche globale et intégrée, qui prend en compte l'ensemble des acteurs concernés par le projet, y compris les usagers, les gestionnaires et les décideurs. Cette approche globale et intégrée permet de créer un environnement urbain plus agréable, plus sûr et plus durable.

**Entretien et coûts**  
 Le projet propose un mode d'usage innovant de l'espace public, qui permet de concilier les besoins de circulation, de mobilité douce et de détente. Ce mode d'usage innovant est basé sur une approche globale et intégrée, qui prend en compte l'ensemble des acteurs concernés par le projet, y compris les usagers, les gestionnaires et les décideurs. Cette approche globale et intégrée permet de créer un environnement urbain plus agréable, plus sûr et plus durable.

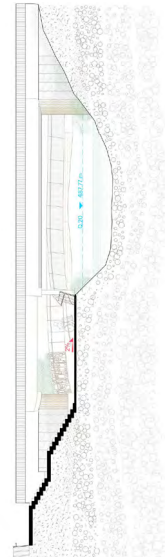


Coupe D 150, Passerelle sur le parc des ateliers

Coupe G 150, Passerelle sur le canal de Visagnum

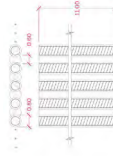
**Passerelle D150 - Parc des Ateliers**  
 Le projet propose un mode d'usage innovant de l'espace public, qui permet de concilier les besoins de circulation, de mobilité douce et de détente. Ce mode d'usage innovant est basé sur une approche globale et intégrée, qui prend en compte l'ensemble des acteurs concernés par le projet, y compris les usagers, les gestionnaires et les décideurs. Cette approche globale et intégrée permet de créer un environnement urbain plus agréable, plus sûr et plus durable.

Coupe F 1100, Passage inférieur



Coupe E 1100, Passage inférieur

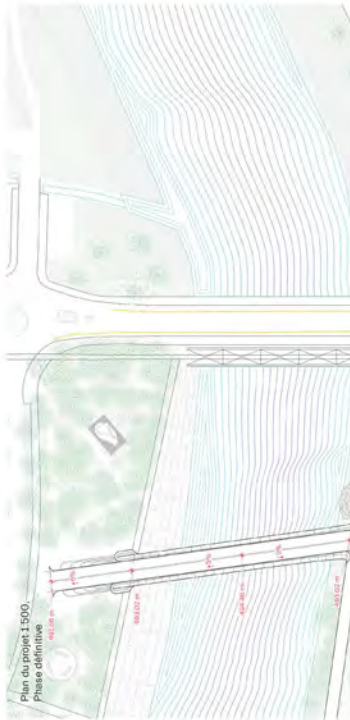
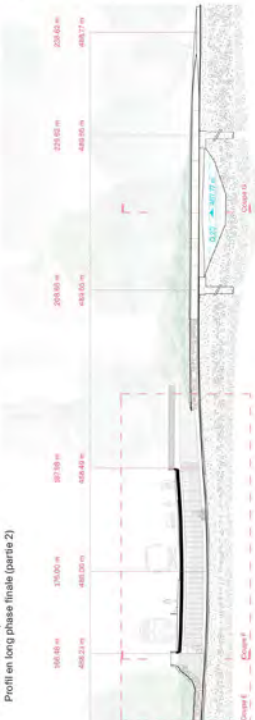
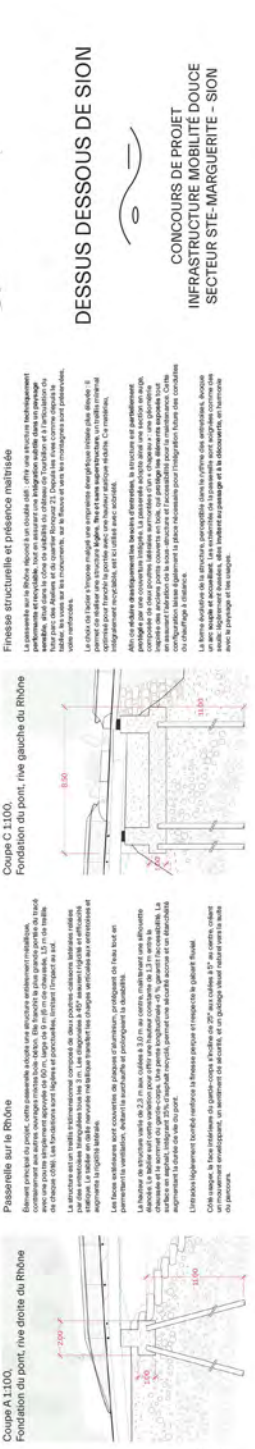
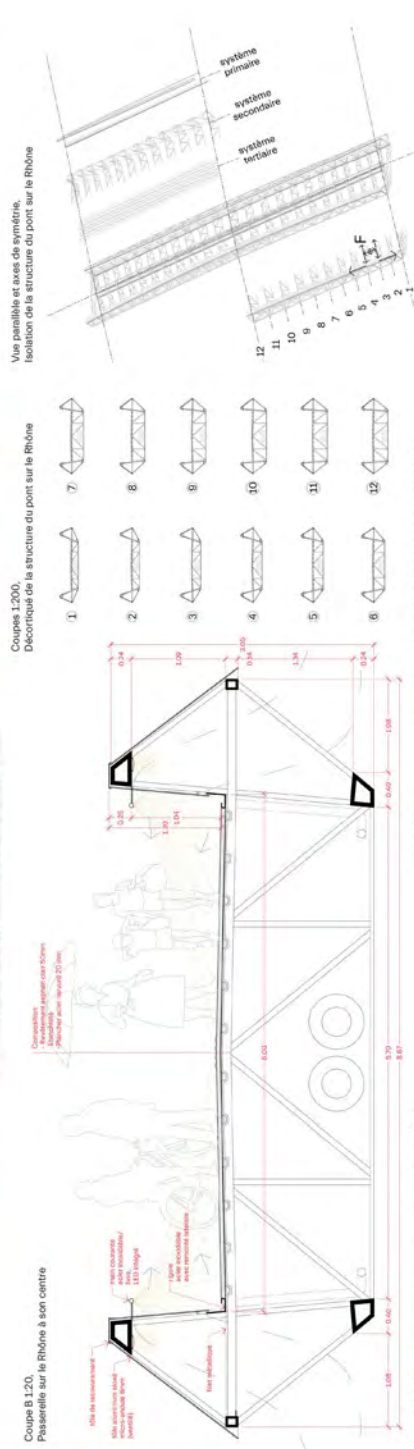
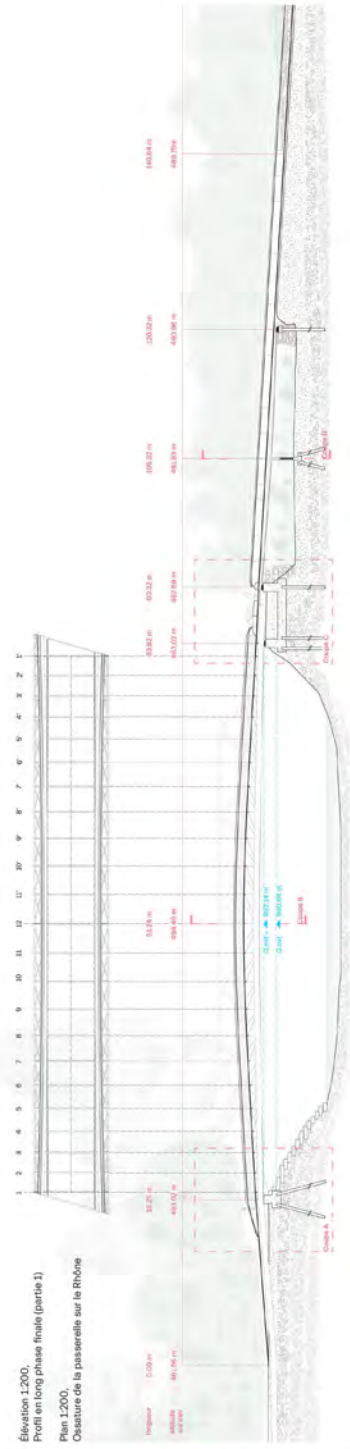
Plan et coupe 1100, Détail type des parois de pleux adjacent pour le passage inférieur



DESSUS DESSOUS DE SION

CONCOURS DE PROJET  
 INFRASTRUCTURE MOBILITÉ DOUCE  
 SECTEUR STE-MARGUERITE - SION

# N°4 DESSUS-DESSOUS-DE SION



DESSUS DESSOUS DE SION

CONCOURS DE PROJET  
 INFRASTRUCTURE MOBILITE DOUCE  
 SECTEUR STE-MARGUERITE - SION



# N°5 SANS DESSUS DESSOUS

## INGENI SA, GENÈVE-LANCY

Collaborateurs Gabriele Guscetti, Gahima Gahigiri, Aida Cameselle, Sonia Yanes-Armas, Jacques Raynaud, Antoine Vanuxem

## SAVIOZ FABRIZZI ARCHITECTES SÀRL, SION

Collaborateurs Claude Fabrizio, Laurent Savioz, Manon Jauzac, Mathieu Sierro

## MG ASSOCIÉS SÀRL, VUISSENS

Collaborateurs Pablo Gabbay

## KARAKAS FRANÇAIS, MARTIGNY

Collaborateurs Christophe Bédât

## TRANSITEC INGENIEURS CONSEILS, LAUSANNE

Collaborateurs Sophie Douziech

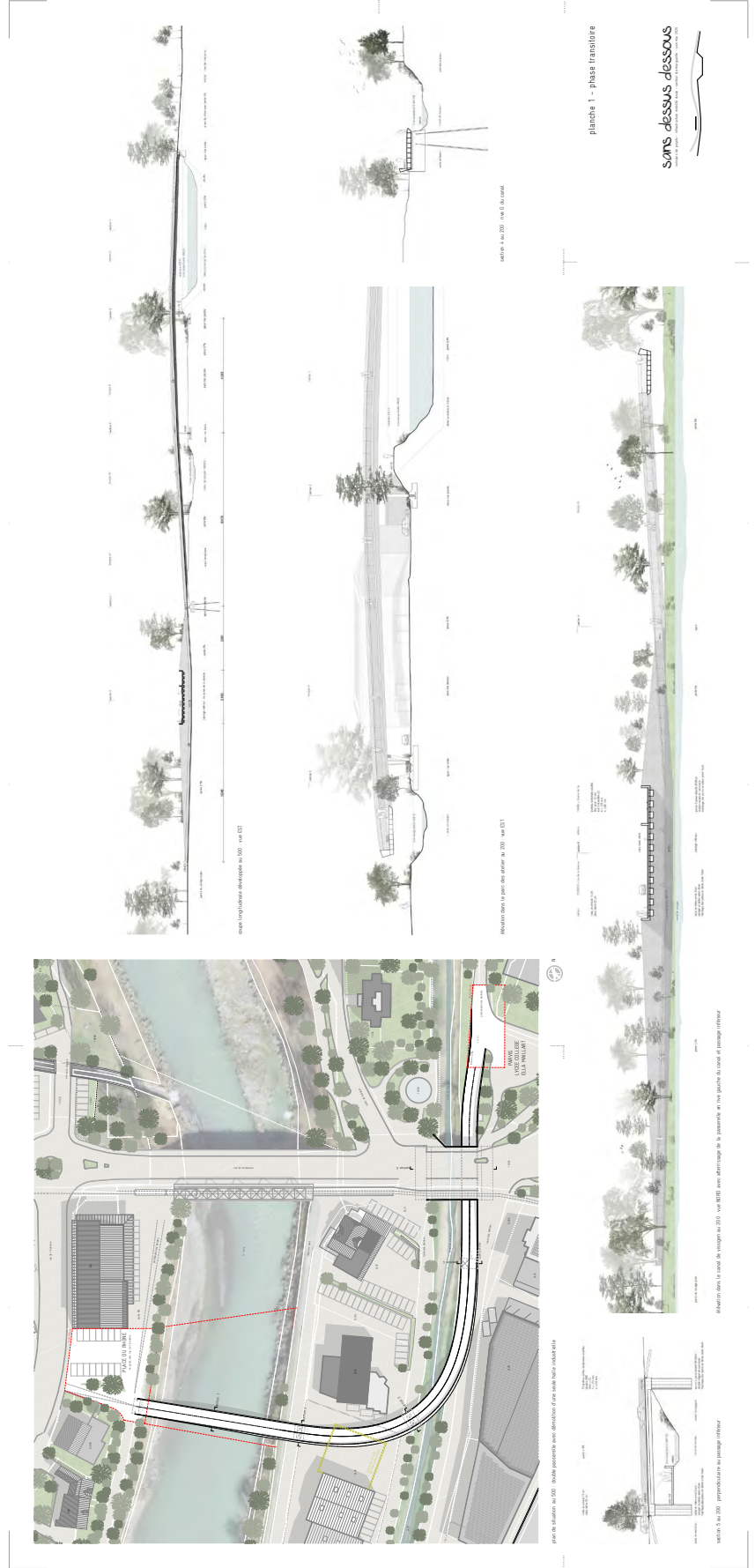


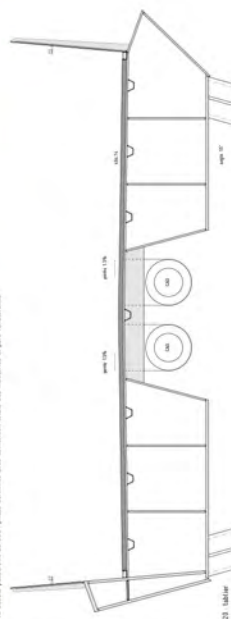
planche 1 - phase finale

sans dessus dessous

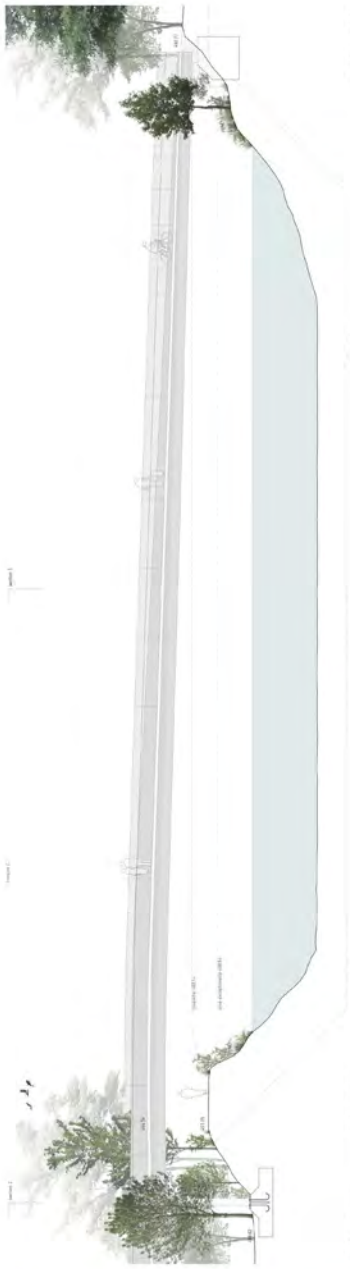
# N°5 SANS DESSUS DESSOUS



plan de situation de la table présentée au 501 - phase définitive avec délimitations liées des incidences de plan d'urbanisme



coupe technique au 20 - tablier



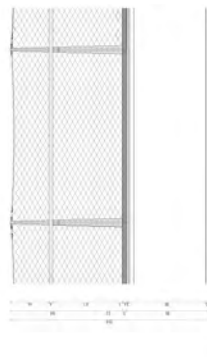
élévation 031 de la passerelle sur le rive au 101 - phase définitive



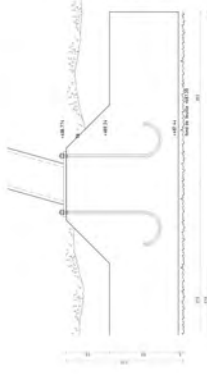
élévation 032 de la passerelle sur le rive au 101 - phase définitive



élévation 033 de la passerelle sur le rive au 101 - phase définitive



coupe technique au 20 - gradins-corps



coupe technique au 20 - fondations et plan de base

planche 2 - phase définitive

sans dessus dessous



# N°6 SUR LE FIL

## KURMANN CRETTON INGENIEURS SA, MONTHEY

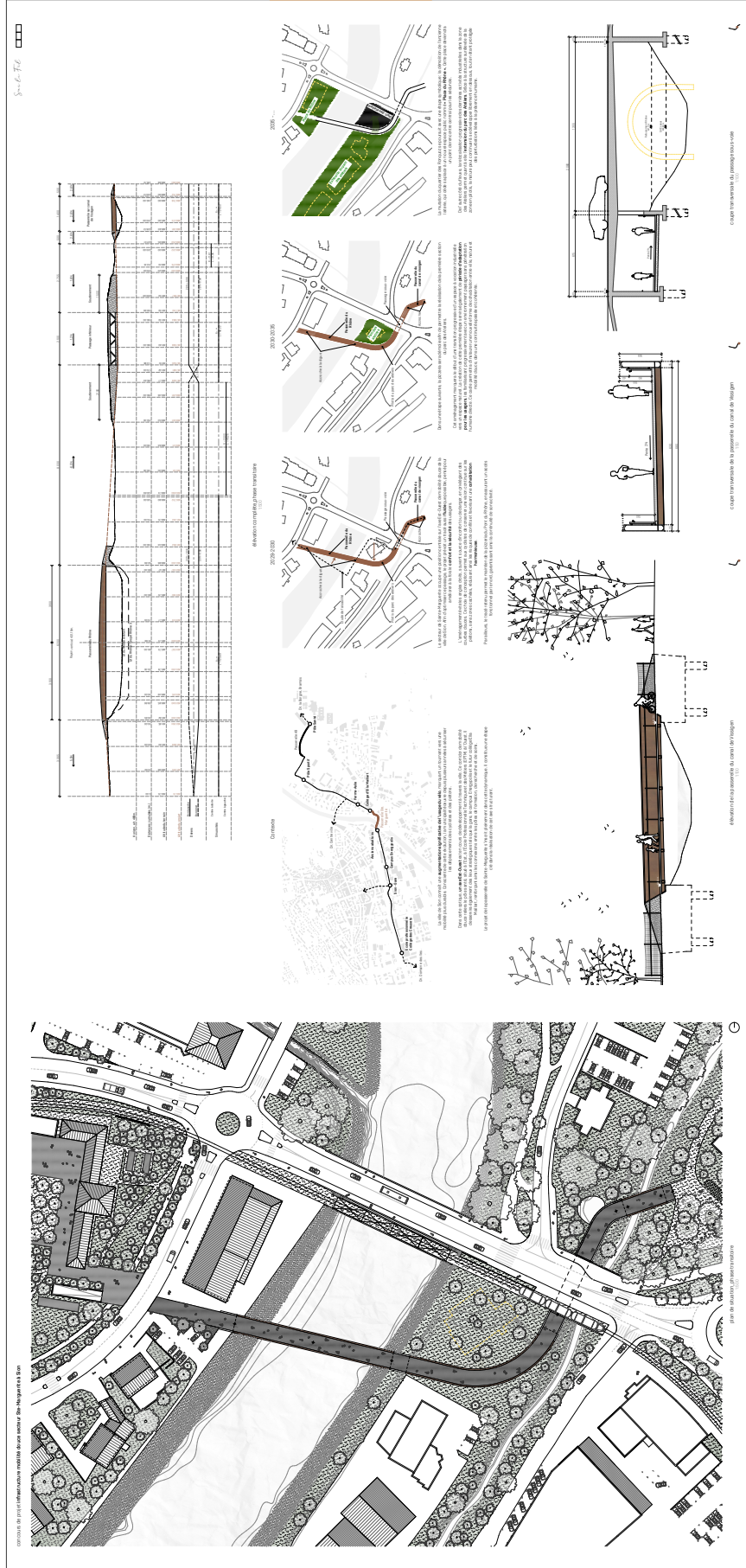
Collaborateurs Daniel Nguyen, Alexandre Schmid, Quentin Schmid, Roberto Peruzzi

## CW/ARCHITECTES SA, SION

Collaborateurs Grégoire Wenger, Kilian Héritier, Laura Magnin

## ATELIER GREPT SARL, SAINT-GINGOLPH

Collaborateurs Clotilde Rigaud, Adele Gagliardi

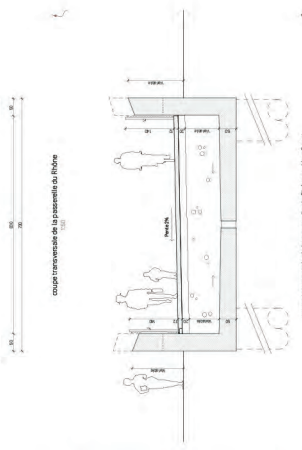
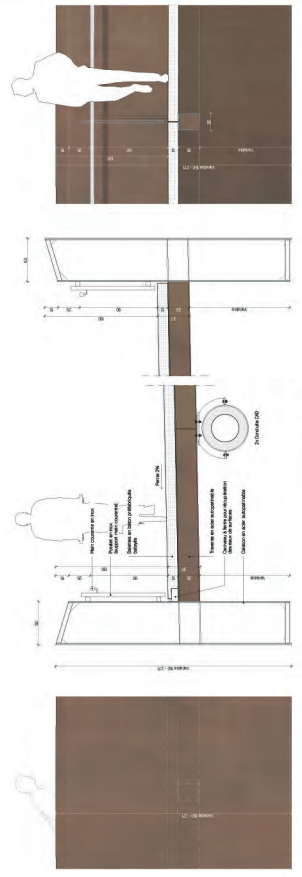
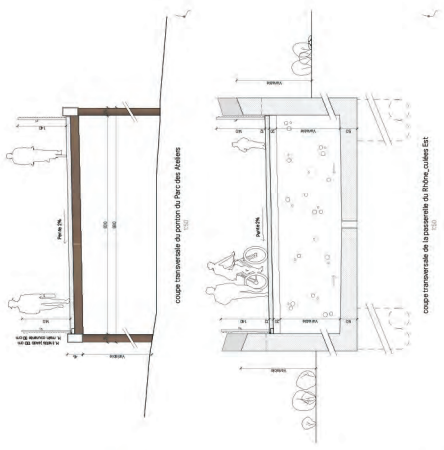
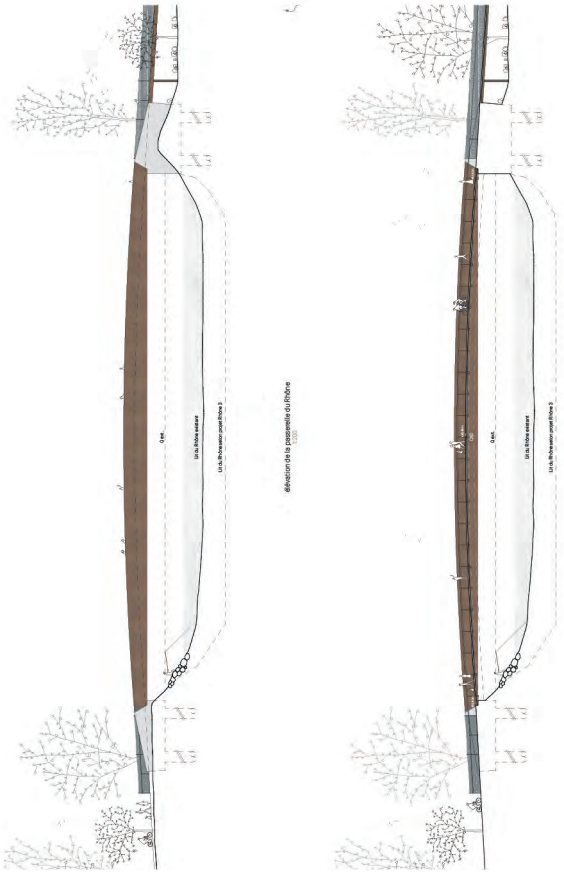


# N°6 SUR LE FIL

croquis de projet d'infrastructure urbaine dans le secteur de la Marguerite à Biele



Schéma

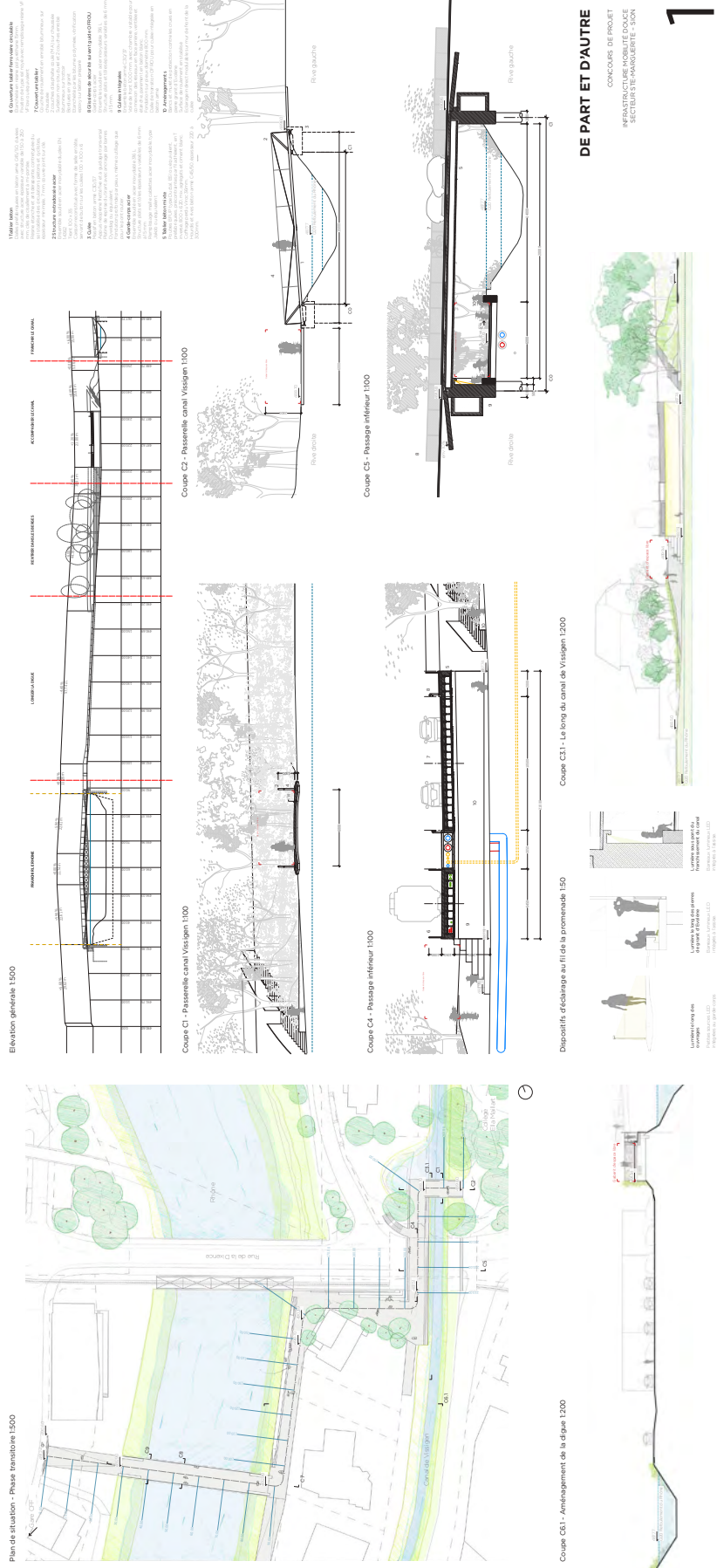


# N°7 DE PART ET D'AUTRE

**SPAN, PARIS, FR**  
 Collaborateurs Jean-François Blassel, Maxence Henry, Adrien Quaglia, Antoine Bayard

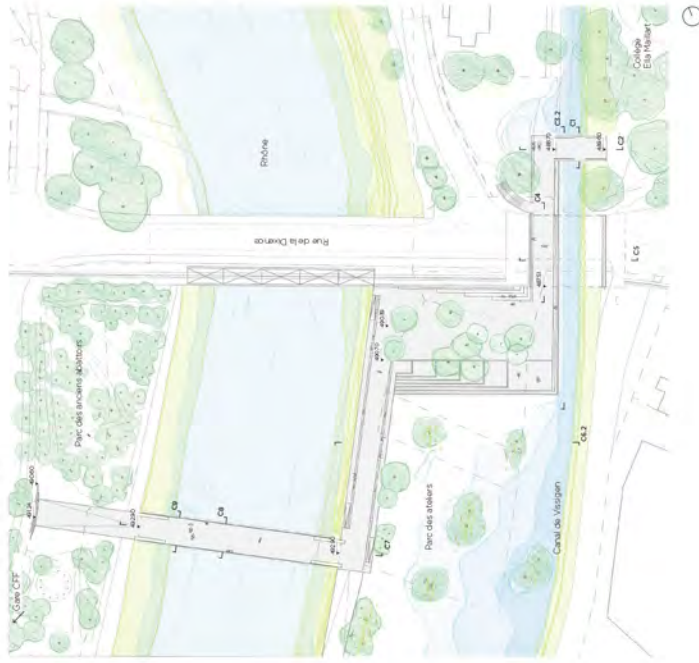
**MSV ARCHITECTURE, GENÈVE**  
 Collaborateurs Yves Vieuxloup, Sophie Laurent, José Reyes Osorio

**MSV PAYSAGE, GENÈVE**  
 Collaborateurs Béatrice Manzoni, Marie Freland, Arno Bovard

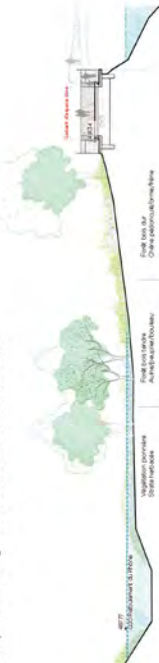


**DE PART ET D'AUTRE**  
 CONCOURS DE PROJET  
 INFRASTRUCTURE MOBILITÉ DOUCE  
 SECTEUR STE-MARGUERITE - SION

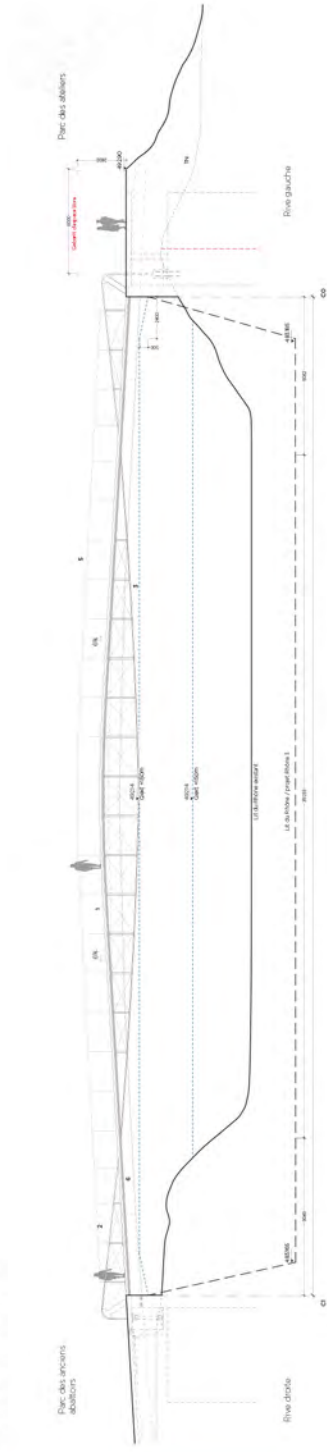
Plan de situation - Phase définitive 1:500



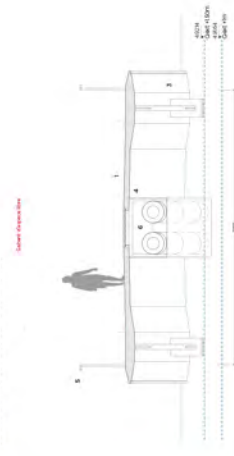
Coupe C6.2 - Aménagement de la zone alluviale des ateliers 1:200



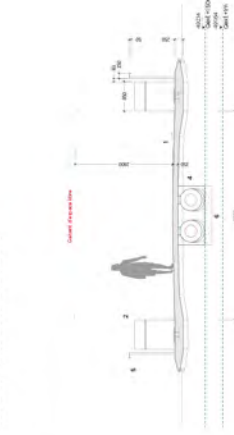
Élévation passerelle sur le Rhône 1:100



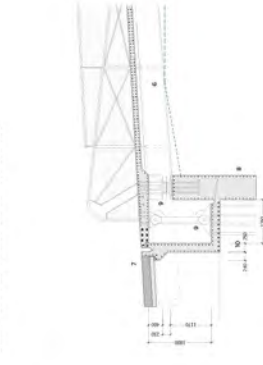
Coupe C8 - Passerelle sur le Rhône 1:50



Coupe C9 - Passerelle sur le Rhône 1:50



Détail - Cuille de la passerelle sur le Rhône 1:50



**1 Site de l'atelier**  
 L'atelier est situé sur la rive gauche du Rhône, à l'ouest de la zone alluviale. Le site est caractérisé par une topographie relativement plane, une présence de végétation et de bâtiments existants. L'atelier est desservi par le réseau d'infrastructures de transport public existant.

**2 Travaux de planification**  
 Les travaux de planification ont consisté à définir le périmètre de l'atelier, à étudier les besoins en matière de circulation piétonne et à définir les modalités de l'aménagement de la zone alluviale.

**3 Plan de l'atelier**  
 Le plan de l'atelier a été défini en fonction des besoins de l'atelier et des contraintes de la zone alluviale. Le plan de l'atelier est caractérisé par une forme rectangulaire et une orientation qui favorise l'accès à la zone alluviale.

**4 Aménagement de la zone alluviale**  
 L'aménagement de la zone alluviale a été défini en fonction des besoins de l'atelier et des contraintes de la zone alluviale. L'aménagement de la zone alluviale est caractérisé par une forme rectangulaire et une orientation qui favorise l'accès à la zone alluviale.

**5 Aménagement de la zone alluviale**  
 L'aménagement de la zone alluviale a été défini en fonction des besoins de l'atelier et des contraintes de la zone alluviale. L'aménagement de la zone alluviale est caractérisé par une forme rectangulaire et une orientation qui favorise l'accès à la zone alluviale.

**6 Aménagement de la zone alluviale**  
 L'aménagement de la zone alluviale a été défini en fonction des besoins de l'atelier et des contraintes de la zone alluviale. L'aménagement de la zone alluviale est caractérisé par une forme rectangulaire et une orientation qui favorise l'accès à la zone alluviale.

**7 Aménagement de la zone alluviale**  
 L'aménagement de la zone alluviale a été défini en fonction des besoins de l'atelier et des contraintes de la zone alluviale. L'aménagement de la zone alluviale est caractérisé par une forme rectangulaire et une orientation qui favorise l'accès à la zone alluviale.

**8 Aménagement de la zone alluviale**  
 L'aménagement de la zone alluviale a été défini en fonction des besoins de l'atelier et des contraintes de la zone alluviale. L'aménagement de la zone alluviale est caractérisé par une forme rectangulaire et une orientation qui favorise l'accès à la zone alluviale.

**9 Aménagement de la zone alluviale**  
 L'aménagement de la zone alluviale a été défini en fonction des besoins de l'atelier et des contraintes de la zone alluviale. L'aménagement de la zone alluviale est caractérisé par une forme rectangulaire et une orientation qui favorise l'accès à la zone alluviale.

**10 Aménagement de la zone alluviale**  
 L'aménagement de la zone alluviale a été défini en fonction des besoins de l'atelier et des contraintes de la zone alluviale. L'aménagement de la zone alluviale est caractérisé par une forme rectangulaire et une orientation qui favorise l'accès à la zone alluviale.

Coupe C3.2 - Le long du canal de Vistigien 1:200



# N°9 HYPER-LOOP

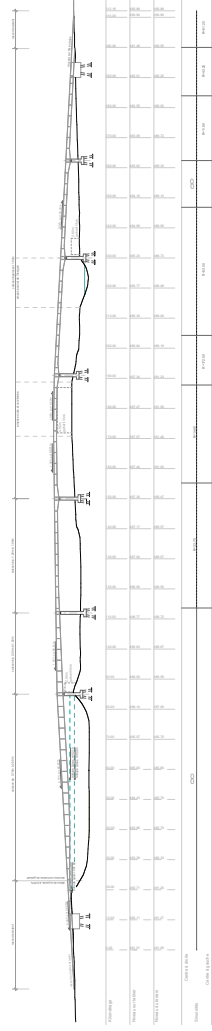
**BUREAU D'INGENIEURS CRETZ ET PARTENAIRES SA, SIERRE**  
 Collaborateurs Raphaël Bonvin, Marjan Salahi, Karim Darradi

**NOMAD ARCHITECTES VALAIS SÀRL, SION**  
 Collaborateurs Lucien Barras, Juliette Gautier, Lionel Bagnoud, Perrine Frick



HYPER-LOOP #1

Concours de projets - Infrastructure mobilité douce - Secteur Sainte-Marguerite - Sion



Elevation complète 1:500

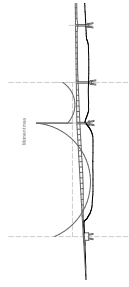


Diagramme de moment

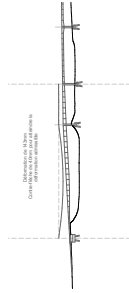


Diagramme de déformation

De la mesure de 20 ans, la Ville de Sion envisage la construction d'un réseau de mobilité douce. Ce projet est le premier pas de ce réseau. Il s'agit de créer un itinéraire de mobilité douce qui relie les zones résidentielles et commerciales du secteur de Sainte-Marguerite à Sion. Le projet est financé par la Ville de Sion et le Canton de Valais. Le projet est en phase de concertation avec les habitants du secteur et les services de la Ville de Sion. Le projet est en phase de concertation avec les services de la Ville de Sion et le Canton de Valais. Le projet est en phase de concertation avec les habitants du secteur et les services de la Ville de Sion.

La nouvelle infrastructure de mobilité douce contribue à l'amélioration de la liaison piétonne et cyclable entre les zones résidentielles et commerciales du secteur de Sainte-Marguerite à Sion. Le projet est financé par la Ville de Sion et le Canton de Valais. Le projet est en phase de concertation avec les habitants du secteur et les services de la Ville de Sion. Le projet est en phase de concertation avec les services de la Ville de Sion et le Canton de Valais. Le projet est en phase de concertation avec les habitants du secteur et les services de la Ville de Sion.

Le projet est financé par la Ville de Sion et le Canton de Valais. Le projet est en phase de concertation avec les habitants du secteur et les services de la Ville de Sion. Le projet est en phase de concertation avec les services de la Ville de Sion et le Canton de Valais. Le projet est en phase de concertation avec les habitants du secteur et les services de la Ville de Sion.



Connexions interquartiers



Réseau des écoles supérieures et équipements sportifs



Parcours des mobilités douces



# N°10 À VOL D'OISEAU

## SOLLERTIA SA, MONTHEY

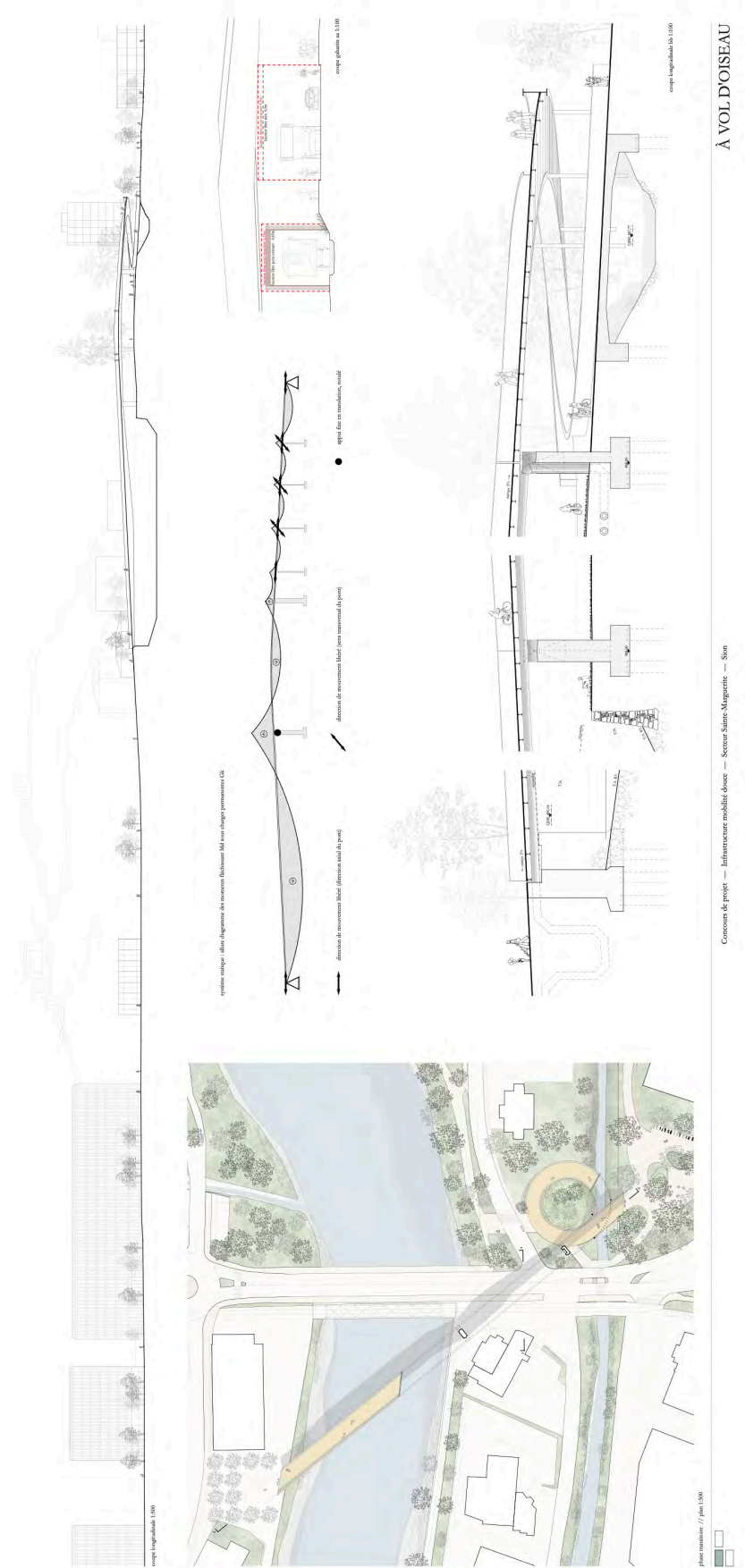
Collaborateurs Lionel Brochellaz, Laurent Salamin, Kim Boutarfa

## DVARCHITECTES & ASSOCIÉS SA, SION

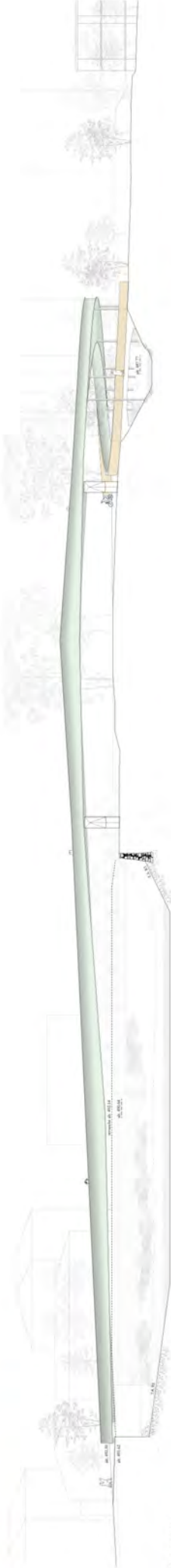
Collaborateurs Julien Praz, Glenn Cotter, Lucas Balet, Erika Métroz, Alan Zen-Ruffinen, Gabriela de Pellegrini

## SÉBASTIEN STUDER, SAVIÈSE

Collaborateurs Sébastien Studer



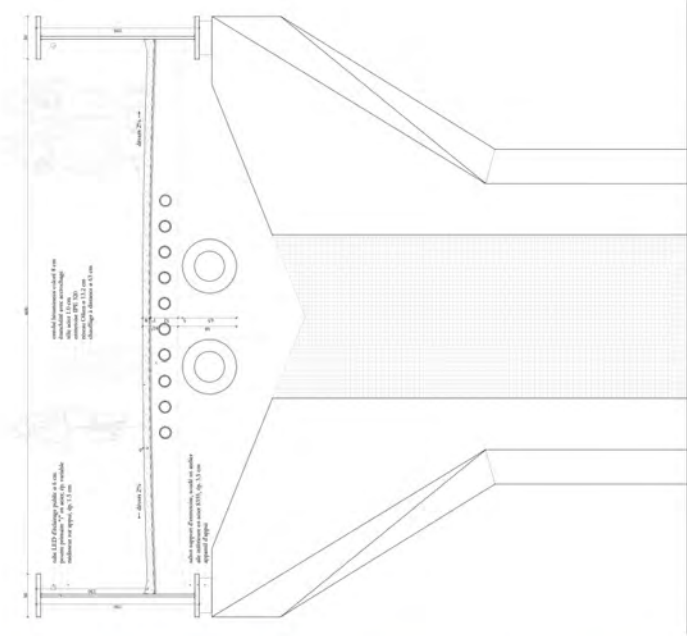
# N°10 À VOL D'OISEAU



élévation Sud 1/200



plan de situation // plan 1/500



plan de coupe transversale 1/200



élévation 1/30

# N°11 LA TRAVERSÉE

## EMCH+BERGER SION, SION

Collaborateurs Didier Robyr, Paul-Eric Sesques, Joëlle Luu, Chabane Larbi

## BISA — BUREAU D'INGÉNIEURS SA, SION

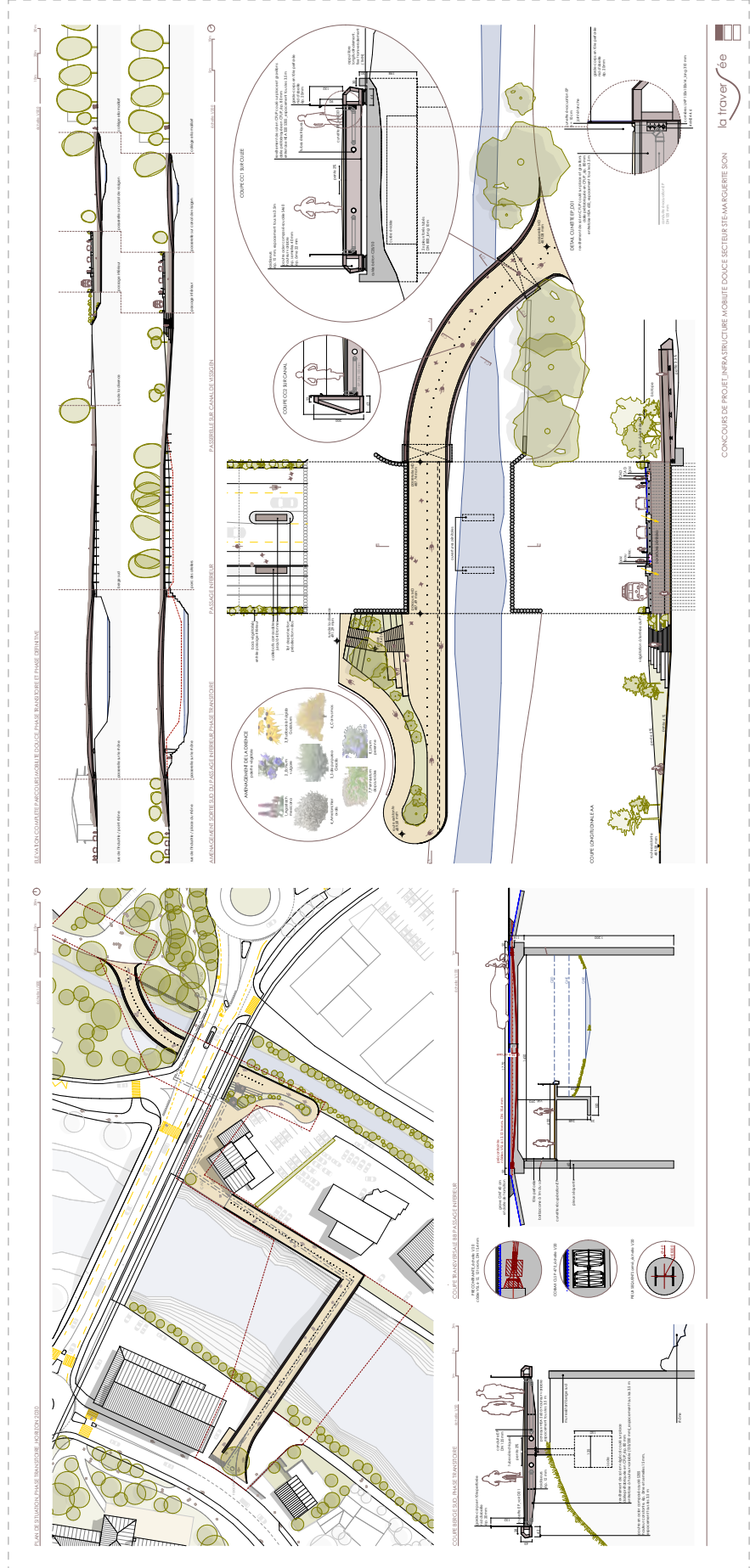
Collaborateurs Patrick Robyr, Hugo Petruzzelli, Idan Salama, Stive Azineirinha

## VVP ARCHITECTURE SA, SION

Collaborateurs Serge Vilié, Philippe Cajoux, Annie Bavarel

## ORGANICDESIGN SÄRL, SION

Collaborateurs Marc Glasse





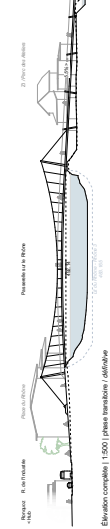
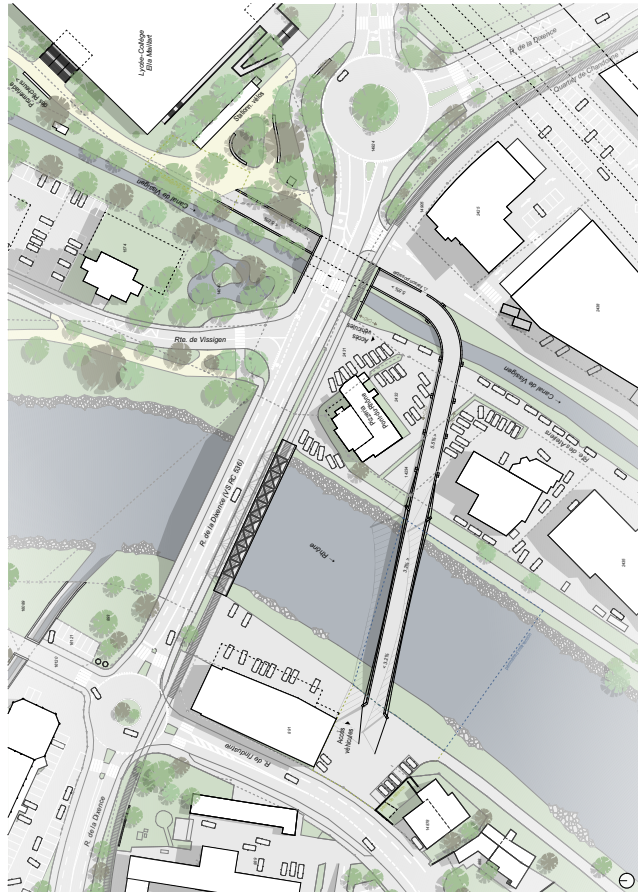
# N°12 ANTHRACITE

**ARC GENIE CIVIL SA, MONTHEY**  
 Collaborateurs Didier Liard, Christophe Alter, Kevin Michaud

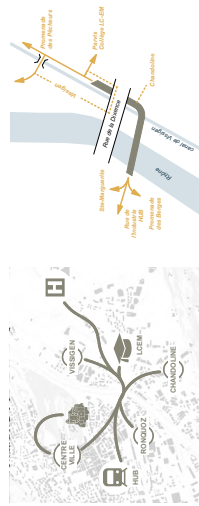
**EXIGO EXPERTISES SA, MORGES**  
 Collaborateurs Miguel Fernández Ruiz, Gustavo Cortés

**O&C ARCHITECTES SA, MONTHEY**  
 Collaborateurs Bruno Oliveira, Malik Boukhechina, Nicolas Chatelan

**PASS-AGE ALBAN CARRON & FLORENT LIÈVRE SNC, SION**  
 Collaborateurs Romane Nanchen, Florent Lièvre



## anthracite - Nouvel itinéraire de mobilité douce pour la ville de Sion



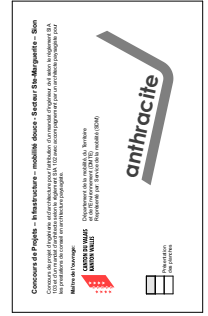
### Insertion urbaine et paysagère

Le projet s'inscrit dans le tissu urbain existant et vise à améliorer la qualité de l'espace public. L'insertion urbaine est assurée par la création d'un espace public de qualité, qui permet de relier les différents quartiers de la ville. Le projet est également conçu pour être compatible avec les usages existants et pour offrir une expérience de mobilité douce agréable et sécurisée.



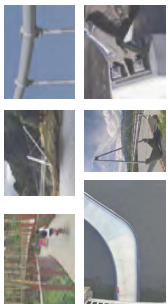
## Tracé retenu, avantages décisifs:

- 1) Absence de phase transitoire**  
 Le tracé proposé pour la liaison de mobilité douce présente l'avantage d'être directement utilisable dès la mise en œuvre. Contrairement à d'autres variantes qui impliqueraient des travaux de terrassement ou de construction de ponts, ce tracé permet une mise en œuvre directe de la solution définitive, sans nécessiter de phase transitoire. Cela permet de réduire les coûts et de garantir une continuité de service dès le début des travaux.
- 2) Respect du Parc des Ateliers**  
 Le tracé proposé respecte l'existence du Parc des Ateliers, un espace public de qualité qui constitue un atout majeur pour la ville de Sion. Le projet est conçu pour être compatible avec les usages existants et pour offrir une expérience de mobilité douce agréable et sécurisée.
- 3) Optimisation et fluidité du tracé**  
 Le tracé proposé est optimisé pour offrir une expérience de mobilité douce fluide et agréable. Il est conçu pour être compatible avec les usages existants et pour offrir une expérience de mobilité douce agréable et sécurisée.
- 4) Libération rive droite du canal de Visalign**  
 Le tracé proposé permet de libérer la rive droite du canal de Visalign, un espace public de qualité qui constitue un atout majeur pour la ville de Sion. Le projet est conçu pour être compatible avec les usages existants et pour offrir une expérience de mobilité douce agréable et sécurisée.
- 5) Maintien de l'accessibilité aux activités**  
 Le tracé proposé permet de maintenir l'accessibilité aux activités existantes, tout en offrant une expérience de mobilité douce agréable et sécurisée. Le projet est conçu pour être compatible avec les usages existants et pour offrir une expérience de mobilité douce agréable et sécurisée.

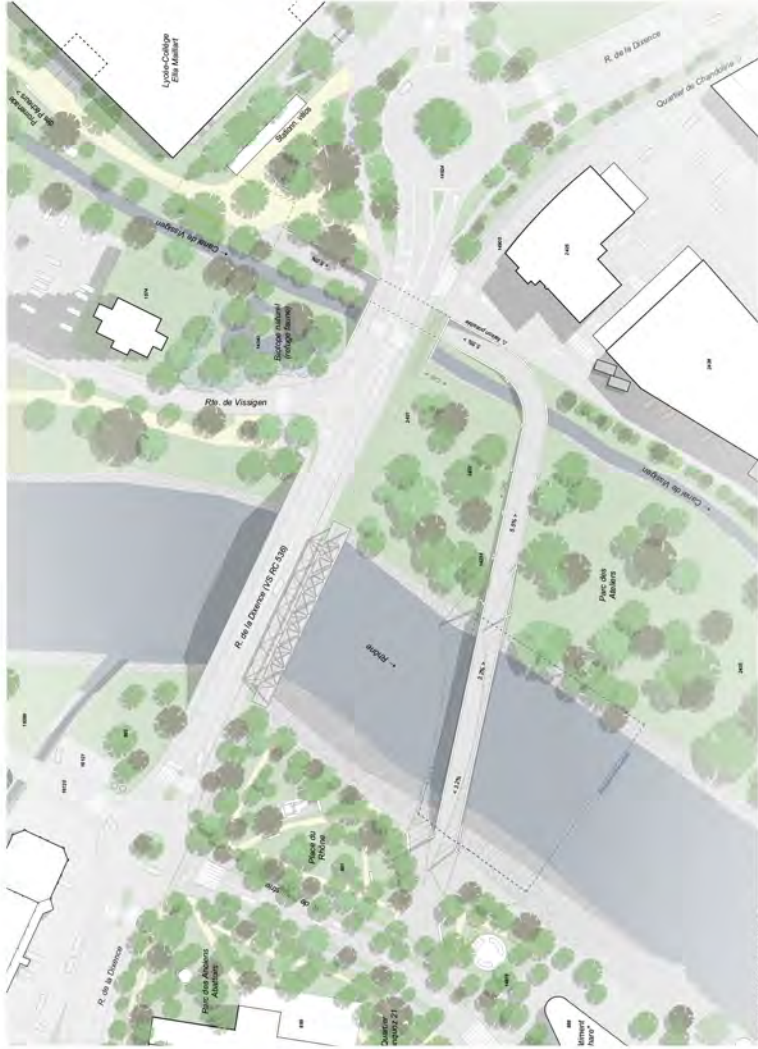


### Références historiques du projet

Le projet s'inspire de références historiques locales, notamment de l'architecture traditionnelle de la région. L'objectif est de créer une infrastructure de mobilité douce qui s'intègre harmonieusement dans le paysage urbain et qui respecte l'héritage architectural de la ville.



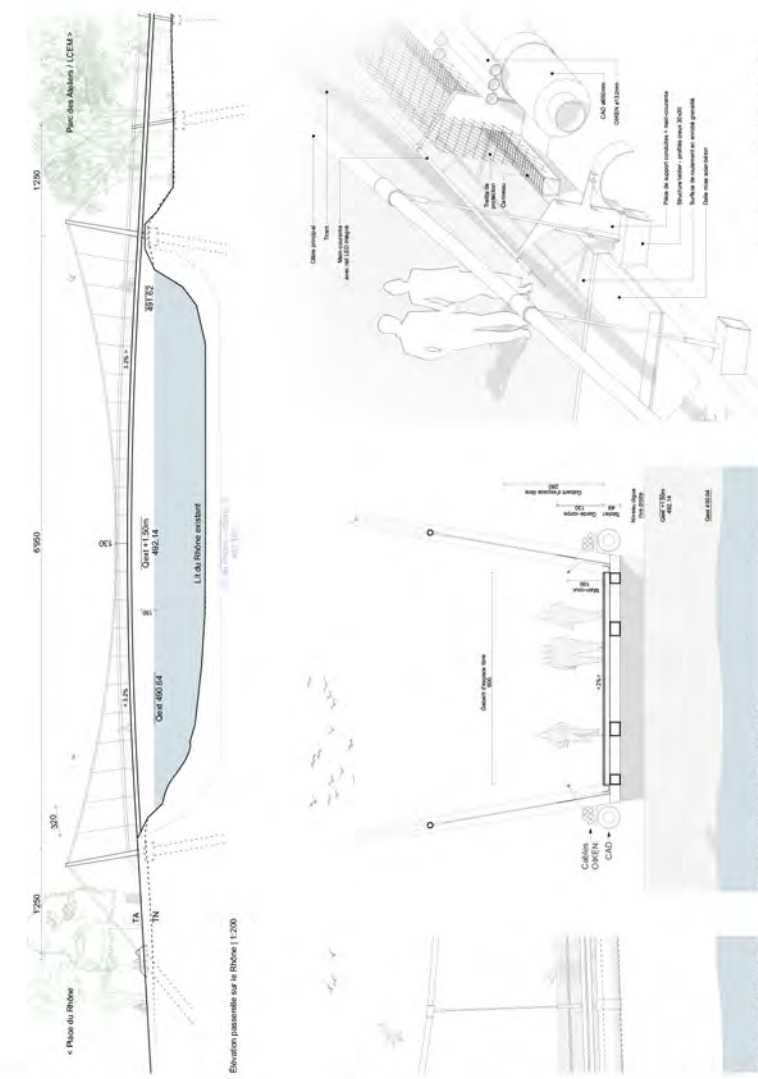
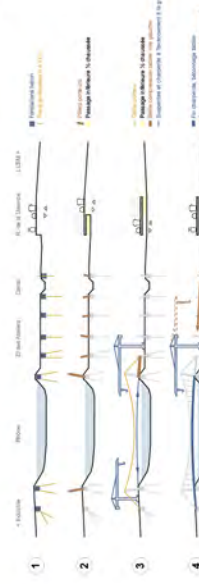
# N°12 ANTHRACITE



10e situation | 1:500 | phase définitive

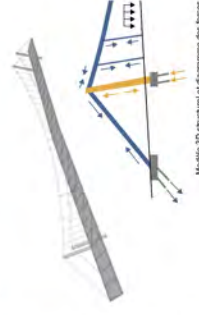
## ode opératoire

Le tracé préconisé permettrait d'atteindre les accès aux différentes zones de bordations ainsi qu'aux zones de stationnement. Le tracé proposé est conçu pour permettre l'accès aux zones de stationnement, pour le transport et la mise en place de matériel de chantier, pour la réalisation des fondations et des puits. Les zones de stationnement sont prévues en amont de la structure de la passerelle. Le tracé proposé est conçu pour permettre l'accès aux zones de stationnement, pour le transport et la mise en place de matériel de chantier, pour la réalisation des fondations et des puits. Les zones de stationnement sont prévues en amont de la structure de la passerelle. Le tracé proposé est conçu pour permettre l'accès aux zones de stationnement, pour le transport et la mise en place de matériel de chantier, pour la réalisation des fondations et des puits. Les zones de stationnement sont prévues en amont de la structure de la passerelle.



## Concept structural

L'ouvrage se compose de trois parties distinctes : une travée principale franchissant le passage inférieur sous la rue de la Dancoise, deux ailes qui le canal de Visapain et un passage inférieur sous la rue de la Dancoise. La travée principale est constituée d'une poutre d'environ 70 mètres de long, supportée par deux pylônes de 12 et 13 mètres de haut. Les pylônes sont en acier, les contre-poutres sont en acier et les câbles sont en acier inoxydable (INOX304) en acier. Un contreventement est prévu en pontons ainsi que des câbles rigides pour porter les pylônes, utilisant les mêmes profils que ceux employés dans la partie de passage inférieur. Les pylônes sont en acier et les câbles sont en acier inoxydable (INOX304) en acier. Enfin, le passage inférieur sous la rue de la Dancoise sera réalisé en béton armé brut.



Modèle 3D structurel et diagramme des forces

Conseillers de Projets - Infrastructure - mobilier doux - Secteur St-Marguerite - Sen  
 Conception et réalisation de mobilier urbain et mobilier d'équipement des espaces publics  
 Les produits sont conçus et réalisés en France.  
 Les produits sont conçus et réalisés en France.  
 Les produits sont conçus et réalisés en France.

Mobilis de Projets  
 02 47 87 12 34  
 10 rue de la Dancoise  
 42000 St-Marguerite  
 France

anthracite

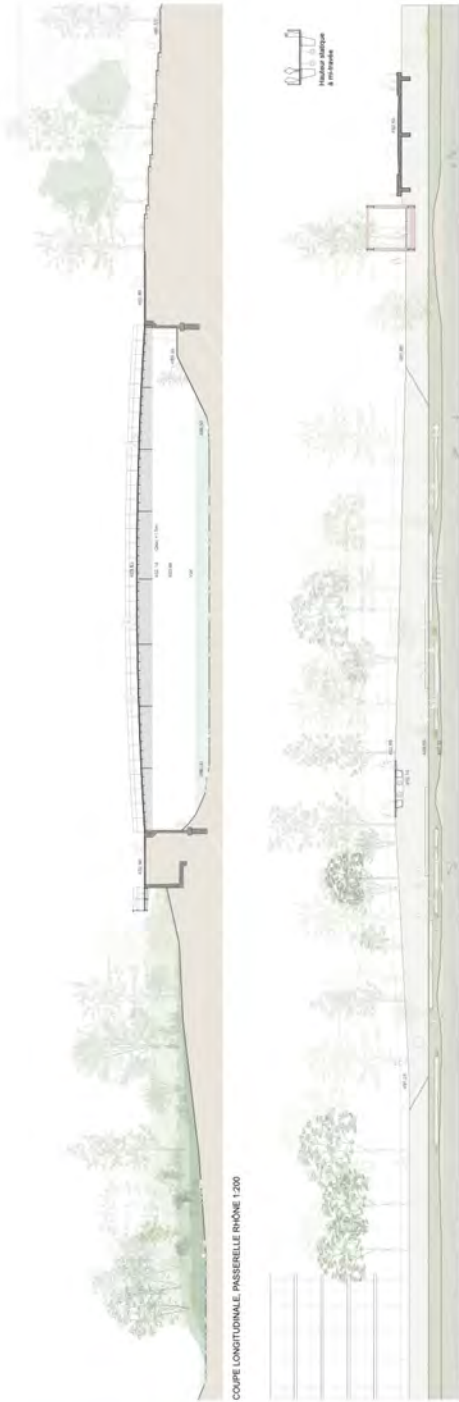








PLAN DE SITUATION, PHASE DÉFINITIVE 1:500



COUPE LONGITUDINALE PASSERELLE RHÔNE 1:200

COUPE TRANSVERSALE PASSERELLE RHÔNE 1:200

**Passerelle sur le Rhône**  
L'un des axes fondamentaux de la conception de la passerelle sur le Rhône est de créer un lieu de rencontre et de dialogue entre les différents acteurs du territoire. Le projet est conçu comme un espace public ouvert à tous, favorisant les échanges et les rencontres. Les aménagements sont conçus pour offrir un cadre agréable et sécurisé, permettant à chacun de profiter pleinement de son environnement. Les aménagements sont conçus pour offrir un cadre agréable et sécurisé, permettant à chacun de profiter pleinement de son environnement.

Ces aménagements permettent également un avantage en termes de durabilité : les stations de traitement des eaux sont conçues pour être économes en énergie et en ressources. Les matériaux utilisés sont choisis pour leur résistance et leur durabilité, garantissant la pérennité de l'ouvrage. Les aménagements sont conçus pour offrir un cadre agréable et sécurisé, permettant à chacun de profiter pleinement de son environnement.

**Garages et ateliers**  
Les garages et ateliers sont conçus pour offrir un cadre agréable et sécurisé, permettant à chacun de profiter pleinement de son environnement. Les aménagements sont conçus pour offrir un cadre agréable et sécurisé, permettant à chacun de profiter pleinement de son environnement.

Les aménagements sont conçus pour offrir un cadre agréable et sécurisé, permettant à chacun de profiter pleinement de son environnement. Les aménagements sont conçus pour offrir un cadre agréable et sécurisé, permettant à chacun de profiter pleinement de son environnement.



COUPE LONGITUDINALE PASSERELLE VISSIGEN 1:200



CONCOURS DE PROJET  
INFRASTRUCTURE MOBILITE DOUCE  
SECTEUR STE-MARGUERITE  
SION

SCHEMA D'IMPLANTATION ET DE CIRCULATION, PHASE DÉFINITIVE

- Chemin de terre
- Parcelle 21
- Part des Ateliers
- M.A. Vissigen
- Centre scolaire

fémur





# N°17 TISSAGE PAYSAGERE

## WSP INGENIEURS CONSEILS SA, LAUSANNE

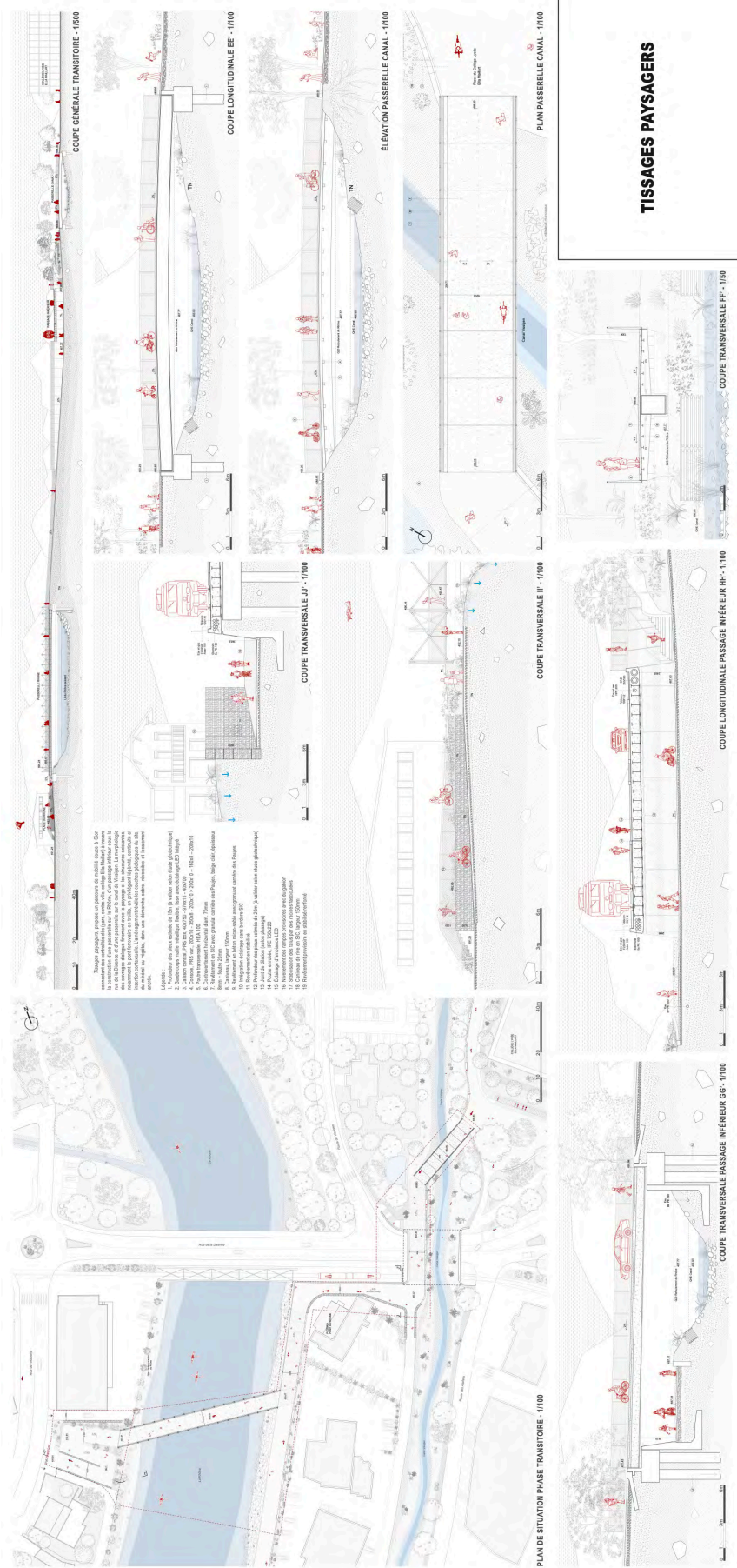
Collaborateurs Amine ElArfaoui, Guillaume Rotival, Saul Tavares, Sofia Gonçalves

## AREP SUISSE, LAUSANNE

Collaborateurs Frédéric Marsaudon, Benjamin Porcher, Julie Ferrere, Julien Croitoru, Nicolas Samson

## DEMAIN ARCHITECTURE PAYSAGE, LYON, FR

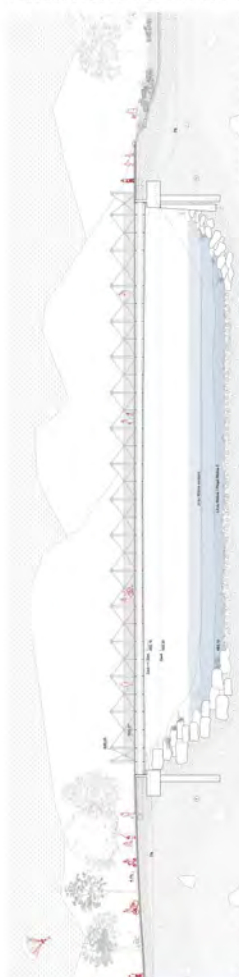
Collaborateurs Diego Romero



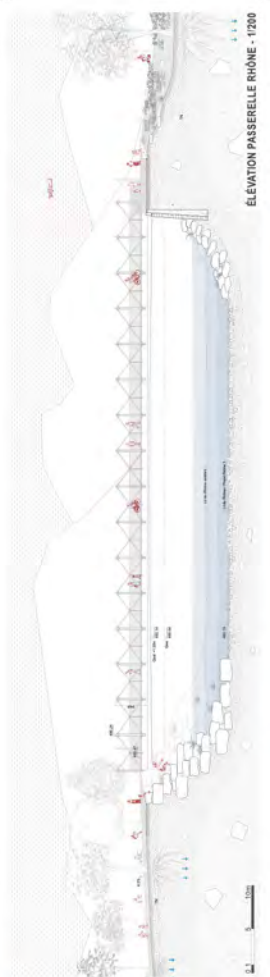
# N°17 TISSAGE PAYSAGERE



PLAN DE SITUATION PHASE DEFINITIVE - T100



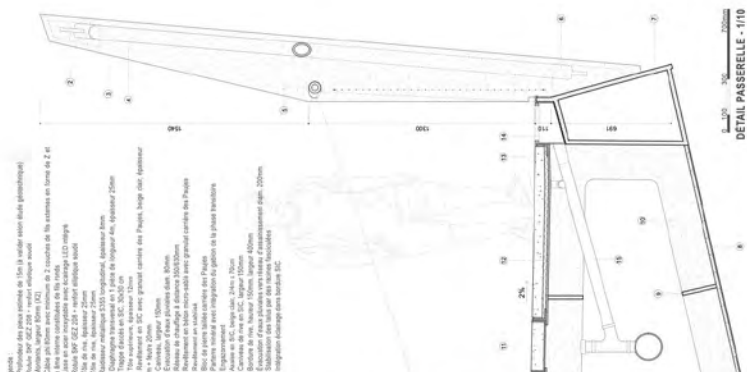
COUPE LONGITUDINALE AA' - T200



ELEVATION PASSERELLE RHONE - T200



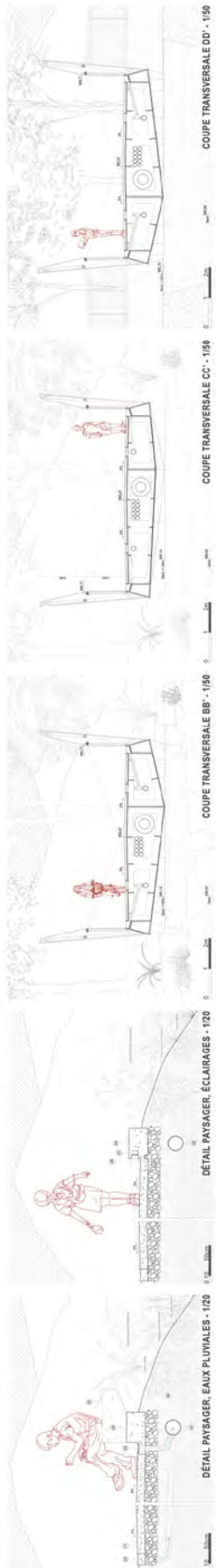
PLAN PASSERELLE RHONE - T200



DETAIL PASSERELLE - T170

- Legend:
1. Profilateur des poutres en bois de 15cm (à utiliser selon l'échelle géométrique)
  2. Bois de 200 x 200 mm - 1200 mm - 1200 mm
  3. Bois de 100 x 100 mm - 1200 mm - 1200 mm
  4. Câble en acier inoxydable avec diamètre de 2 (câbles de la rampe en forme de Z et de la passerelle)
  5. Câble en acier inoxydable avec diamètre de 10 (câbles de la passerelle)
  6. Câble en acier inoxydable avec diamètre de 10 (câbles de la passerelle)
  7. Câble en acier inoxydable avec diamètre de 10 (câbles de la passerelle)
  8. Bois de 100 x 100 mm - 1200 mm - 1200 mm
  9. Bois de 100 x 100 mm - 1200 mm - 1200 mm
  10. Profilateur des poutres en bois de 15cm (à utiliser selon l'échelle géométrique)
  11. Bois de 200 x 200 mm - 1200 mm - 1200 mm
  12. Bois de 100 x 100 mm - 1200 mm - 1200 mm
  13. Bois de 100 x 100 mm - 1200 mm - 1200 mm
  14. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  15. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  16. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  17. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  18. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  19. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  20. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  21. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  22. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  23. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  24. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  25. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  26. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm
  27. Câbles en acier inoxydable, diamètre 10mm

## TISSAGES PAYSAGERS



DETAIL PAYSAGER, EAUX PLUVIALES - T200

DETAIL PAYSAGER, ÉCLAIRAGES - T200

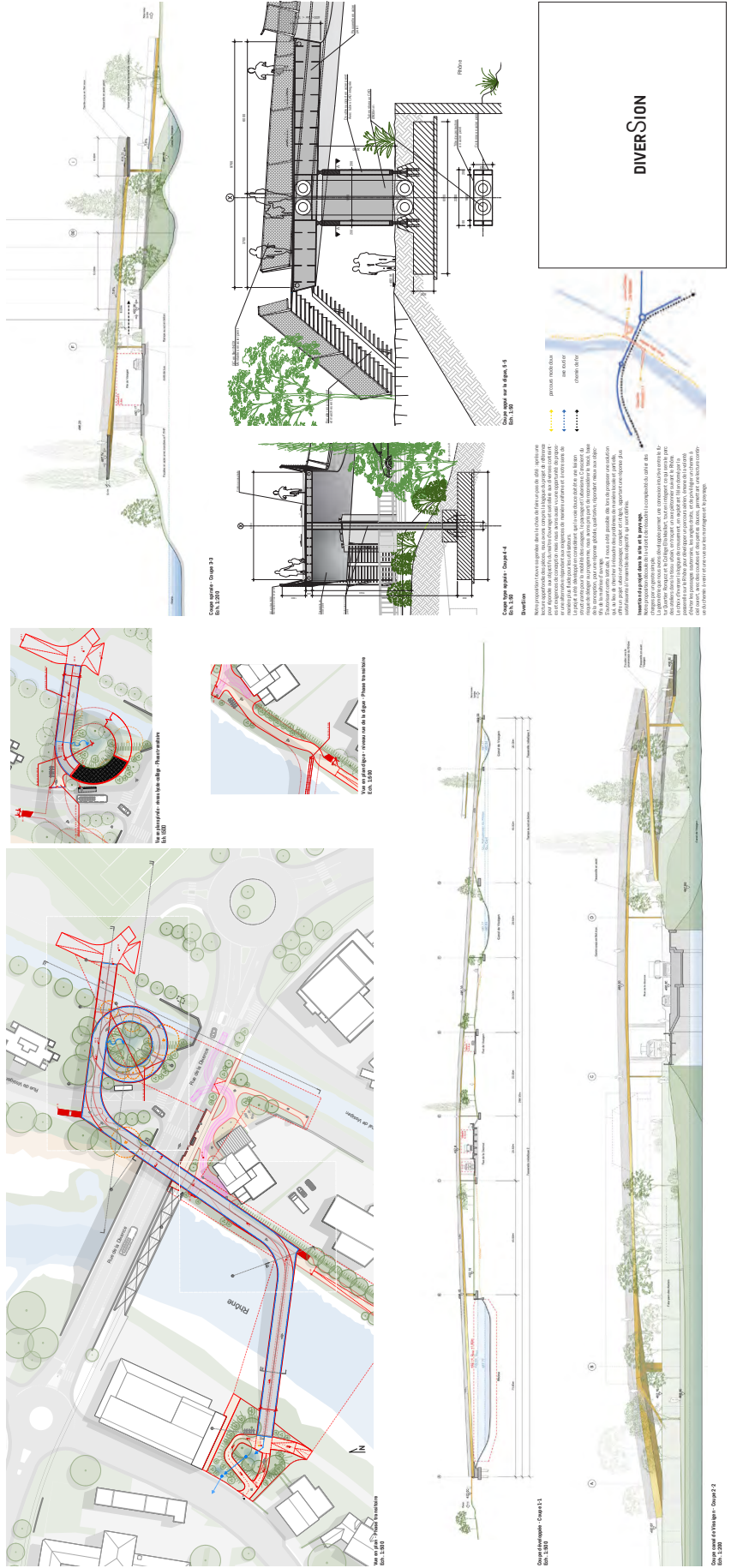
COUPE TRANSVERSALE BB' - T150

COUPE TRANSVERSALE CC' - T150

COUPE TRANSVERSALE DD' - T150

# N°18 DIVERSION

- T INGÉNIERIE (GENÈVE) SA, GENÈVE**  
 Collaborateurs Thierry Delémont, Emilie Bellanger, Julien Thiriot
- NEY & PARTNERS - BXL SA, BRUXELLES BE**  
 Collaborateurs Laurent Ney, Bertrand Lè, Matthieu Mallié
- FORSTER PAYSAGES SA, PRILLY**  
 Collaborateurs Jan Forster, Michele Falco, Simon Cerf-Carpentier
- NEY & PARTNERS - ARCHITECTURE SRL, BRUXELLES BE**  
 Collaborateurs Laurent Ney, Andrea Sollazzo, Aline Roger





## Contact

### CANTON DU VALAIS

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement  
Service de la mobilité

Rue des Creusets 5, 1950 Sion  
027 606 34 00 – [SDM@admin.vs.ch](mailto:SDM@admin.vs.ch)

### Impressum

Édition : Service de la mobilité de l'État du Valais  
Conception / Gestion de projet : LR communication  
Graphisme : [invisu-design.com](http://invisu-design.com) / LR communication  
Impression : Design Copy



*Ce document est disponible en téléchargement  
PDF sur le site internet du Service de la mobilité  
de l'Etat du Valais.*