



**3^e CORRECTION
DU RHÔNE**
SÉCURITÉ POUR LE FUTUR

Rapport du jury
Novembre 2025

Concours de projets

Passerelle de la Charbonnière sur le Rhône



**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**



Service des dangers naturels
Entreprise de correction fluviale Rhône 3

Sommaire

SITUATION ACTUELLE ET OBJECTIFS DU CONCOURS

Objet du concours	3
Objectifs du maître de l'ouvrage	3

GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCEDURE

Langue	4
Bases juridiques	4
Conditions de participation	4
Critères de jugement	5
Publication	5
Réponses aux questions	5
Jury	6

EXAMEN ET DÉROULEMENT DU JUGEMENT

Examen préalable	8
Jugement	8
Analyse de détail des projets	8
1 ^{er} tour d'élimination	8
2 ^{ème} tour d'élimination	8
3 ^{ème} tour d'élimination	9
Repêchage	9
Classement et attribution des prix	10
Conclusions et recommandations du jury	10
Exposition	10
Membres du jury	11

LES PROJETS

SUPERLEGGERA	14
SILLAGE	18
MÉSANGE	22
CHABASHI	26
PIERRE	28
ITER	30
LA VEILLEUSE DES RIVES	32
TWIN PEAKS	34
LE SOMMET QUI S'ÉLÈVE	36
OISEAU DANS L'ESPACE	38
FENÊTRE SUR RHÔNE	40
PIMPONT	42
L'ENTRE-TROIS	44
SILVANA	46
LINE	48
T'AS VU L'GYPAÈTE	50
CHARBON-HIER	52
ARCENCIEL	54
LE HÉRON CENDRÉ	56
ARC-EN-CIEL	58
SINUS	60
RÉSONANCE	62

Maître d'ouvrage :

Canton de Vaud

Entreprise de correction fluviale Rhône 3

Canton du Valais

Service des dangers naturels

Organisateur :

Canton du Valais

Service des dangers naturels

SITUATION ACTUELLE ET OBJECTIFS DU CONCOURS

Objet du concours

La 3^{ème} correction du Rhône (ci-après « R3 ») doit permettre d'améliorer l'attractivité du Rhône et de ses environs pour la mobilité douce. Le concept de mobilité intègre tous les types de mobilité douce (pédestre, cycliste, rollers et équestre) ainsi que tous les motifs de déplacements (sport, loisirs, détente, pendulaires, promenade urbaine, etc). Dans le cadre de ce concept, trois nouvelles traversées adaptées à la mobilité douce sont prévues dans la MP Chablais.

La nouvelle passerelle de la Charbonnière, objet de ce concours, répond et renforce le 3^{ème} objectif de R3 : Aspects socioéconomiques. Elle est franchissable à pied, vélo, rollers et cheval et représente un axe stratégique pour la mobilité douce de loisirs et la mobilité douce quotidienne de la région. Elle relie les zones urbaines d'Ollon et Aigle en rive droite aux zones urbaines de Monthey, Collombey et Muraz en rive gauche du Rhône. Cette passerelle se situe à proximité immédiate du futur pôle économique projeté sur le site de l'ancienne raffinerie Tamoil, identifié comme réserve stratégique d'importance cantonale. Elle représentera un atout important pour l'accessibilité multimodale de ce site.

Objectifs du maître de l'ouvrage

Les objectifs principaux des MO pour ce projet sont :

- Proposer une méthode de construction rationnelle (phasage des travaux) qui minimise l'impact des travaux avec indication sur leur durée.
- Prendre en compte les intérêts des parties prenantes, notamment les usagers-ères dans le respect de 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,
- Privilégier les constructions en bois indigène (pour référence art. 77 al. 3 de la loi forestière vaudoise). Les Cantons, en tant que propriétaire de forêts, disposent de ressources propres qu'ils entendent mettre en œuvre dans le cadre de leurs projets, ou en tout cas favoriser le bois local. Une démarche d'appel d'offres avec fourniture du propre bois par le MO – pour les lots concernés – est une option souhaitée avec suivi de la traçabilité de la forêt à la construction.
- Réaliser la nouvelle passerelle de Charbonnière pour permettre d'améliorer l'offre de franchissement du Rhône dans la région du Chablais,
- Présenter une conception structurale et une expression architecturale de qualité avec une intégration adéquate dans le site et dans le paysage,
- Intégrer la nouvelle passerelle (culées et pile éventuelle) en tenant compte de l'état actuel du Rhône et de son réaménagement futur en assurant la compatibilité avec le projet d'aménagement du Rhône de la MP Chablais,
- Développer un projet qui soit réaliste en termes de faisabilité et d'économicité et qui minimise l'entretien futur,

GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCÉDURE

Le présent concours est un concours anonyme d'ingénierie et d'architecture, plus précisément un concours de projets dans le cadre d'une procédure ouverte à un degré, au sens des dispositions du Règlement SIA 142 (2009).

Le concours comprend les prestations d'ingénieur civil pour les fondations et les structures, complété par les prestations de conseil en architecture.

Langue

La langue officielle de la procédure et de l'exécution des prestations à l'issue du concours est le français.

Bases juridiques

La procédure est soumise aux accords, lois et ordonnances suivantes :

- Accord sur les marchés publics (AMP) de l'organisation mondiale du commerce du 15 avril 1994 et annexes (entré en vigueur le 1er janvier 1996 pour la Suisse) (OMC / WTO) ;
- Loi fédérale sur le marché intérieur du 6 octobre 1995 (État le 1er janvier 2021) (LMI) ;
- Loi du 15 mars 2023 concernant l'adhésion du canton du Valais à l'accord intercantonal sur les marchés publics du 15 novembre 2019 (LcAIMP) ;
- Accord intercantonal du 15.11.2019 (état 01.01.2024) sur les marchés publics (AIMP) ;
- Ordonnance du 29.11.2023 (en vigueur depuis le 01.01.2024) sur les marchés publics (OcMP).

Conditions de participation

Le concours est ouvert à tous-tes les professionnel-le-s établi-e-s 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 »).

Les bureaux portant la même raison sociale et dont l'activité est identique, même issus de cantons différents, ne pourront participer qu'à une seule candidature. Si deux bureaux ou plus, se trouvant dans la situation précitée, déposent chacun une offre, toutes leurs offres seront éliminées.

Les bureaux ne portant pas la même raison sociale mais dont l'activité est identique, et dont l'affiliation commerciale, juridique et décisionnelle peut être prouvée, ne pourront inscrire qu'un seul bureau, succursale ou filiale. Dans ce dernier cas, l'organisateur peut demander au soumissionnaire concerné des preuves de son indépendance commerciale, juridique et décisionnelle vis-à-vis d'autres soumissionnaires portant ou non la même raison sociale. Si ces preuves ne sont pas fournies ou qu'elles démontrent une même affiliation, toutes leurs offres seront éliminées.

Cette condition s'applique également à un bureau d'architecture ou à un membre d'un bureau d'architecture. Elle ne s'applique pas aux éventuels 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 porteur ou porteuse, 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 enregistré-e-s, 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 ou porteuses d'un diplôme étranger ou inscrit-e-s sur un registre professionnel étranger devront apporter la preuve de l'équivalence de leurs qualifications par rapport aux exigences suisses.

En outre, ils et 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 s'engager sur l'honneur par une attestation.

Dans le cas d'un groupement d'ingénieurs et d'architectes associés permanent, c'est-à-dire installés 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 le paysage,
- Intégration du projet dans son environnement (culées, murs d'aile, talus, visibilité sortie des passerelles sur route de digue, etc.),
- Compatibilité avec le projet d'aménagement du Rhône de la MP Chablais,
- Qualité de la conception structurale et de son adéquation avec l'expression architecturale,
- Économicité générale du projet incluant également une durabilité élevée, un entretien minimal de l'ouvrage durant toute sa durée d'exploitation et une maintenance facilitée (estimer les coûts annuels de l'entretien de l'ouvrage),
- Options structurelles innovantes.

Écobilan en termes de :

- Quantité de matériaux utilisés pour la construction de la passerelle,
- Émissions de gaz à effet de serre y correspondant,
- Consommation de ressources renouvelables ou réutilisables,
- Durabilité et entretien requis,
- Utilisation de ressources locales, en particulier le bois issu de forêts cantonales ou communales,
- Méthode de construction rationnelle qui minimise l'impact des travaux (phasage des travaux, éventuels ouvrages de déviation de l'eau du Rhône, gestion MD pendant chaque phase de travail) et tient compte des critères spécifiques de l'hydrologie du Rhône (période hautes eaux, période basses eaux).

Le non-respect de certaines contraintes techniques et environnementales conduit à l'exclusion de la procédure de concours. Sont considérées comme contraintes sine qua non :

- Les divers gabarits (hydraulique, du profil de la passerelle, de la digue),
- Le nombre de piles dans le Rhône (au maximum une pile admise),
- Un espace hydraulique libre perpendiculaire à l'écoulement d'au moins 25m entre la pile et la berge,
- L'altitude de raccordement aux digues hors de la fourchette admise,
- Le respect des sites pollués.

Publication

Le concours a été publié sur SIMAP le 16 mai 2025.

Réponses aux questions

Les réponses aux 2 questions anonymes ont été publiées sur SIMAP le 13 juin 2025.

Jury

Le jury est composé des personnes suivantes :

Président et membre professionnel	M. Eugen Brühwiler Dr. ing. civil dipl. EPF / SIA, Professeur honoraire EPFL, spécialiste de la maintenance, construction et sécurité des ouvrages existants
Vice-président et membre non professionnel	M. Vincent Pellissier Ingénieur civil EPFL/SIA, Dr. ès sc. EPFL
Membres professionnels indépendants du Maître de l'ouvrage (par ordre alphabétique)	Mme Mylène Devaux Ingénieur civil EPF, Dr ès Sc, Professeure HES associée, HEIA-FR, Fribourg Mme Marie-Hélène Giraud Architecte-paysagiste FSAP, urbaniste FSU, Triporteur, Nyon M. Guillaume Henry Architecte EPFL SIA FAS, Fruehauf, Henry & Viladoms SA, Lausanne M. Laurent Savioz Architecte FAS HES, savioz fabrizzi architectes Sàrl, Sion
Membres professionnels représentants du Maître de l'ouvrage (par ordre alphabétique)	M. Florian Aubry Ingénieur civil HES, chef de groupe Bas-Valais, section Rhône et Léman, SDANA, VS M. Eric Duc Ingénieur civil HES, Ingénieur cantonal suppléant et chef de la section Planification des infrastructures, SDM, VS Mme Marianne Gfeller Cheffe de section Rhône 3, DGE-EAU, VD M. Pierre-Yves Gruaz Directeur général, DGMR, VD M. Philippe Venetz Architecte HES-SIA, architecte cantonal, chef du service immobilier et patrimoine SIP, VS M. Emmanuel Ventura Architecte cantonal, VD
Membres non professionnels	M. Olivier Turin Président de Collombey-Muraz
Membres suppléants : Suppléants professionnels	M. Sébastien Domon Chef de la division infrastructures, DGMR, VD M. Karim Laribi Ingénieur EPF, section Rhône et Léman, SDANA

Suppléant non professionnel

M. Gilbert Freymond,
Conseiller Municipal de Ollon

Spécialistes conseils

M. Florent Poulin
Ingénieur mobilité douce, section planification et gestion
des infrastructures (INFRA), SDM

M. Sina Nabaei
Ingénieur ouvrages d'art, section planification et gestion
des infrastructures (INFRA), SDM

M. Stéphane Corthay
Chef section ouvrages d'art et dégâts des forces de la
nature, DGMR, VD

M. Jean-Marc Rey
Géologue, bureau Geoval ingénieurs-géologues SA, Sion

M. Thomas Jusselme
Professeur HES, HEIA-FR, Fribourg

Secrétaire de la procédure du concours

M. Alfred Squaratti
Ing. Civil Dipl. EPFZ/SIA, Alfred Squaratti Consulting Sàrl
(BAMO)

Comme exigé par l'art. 10.4 du règlement SIA 142, la majorité des membres du jury sont des professionnel-le-s, dont la moitié au moins sont indépendant-e-s 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

22 projets ont été retournés dans les délais.

Respect du périmètre du concours

Tous les projets remis respectent le périmètre mis à disposition.

Respect des prescriptions

Les projets déposés ont tous respecté les prescriptions émises.

L'examen technique des projets portant sur les thématiques de la mobilité douce, de la conception des ouvrages d'art, du développement durable et des sites pollués a été réalisé par les spécialistes conseils susmentionnés entre le 2 et le 6 octobre 2025.

Jugement

Le jury s'est réuni une première fois le vendredi 10 octobre 2025 puis le 30 octobre 2025 à la Halle de Novassalles, Chemin de Novassalles 5, 1860 Aigle.

Analyse de détail des projets

Préalablement au jugement, le jury a passé en revue l'ensemble des 22 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, le jury a admis les 22 projets au jugement.

1^{er} tour d'élimination

Au premier tour le jury a apporté une attention particulière aux aspects fonctionnels de la passerelle et des espaces au droit des culées. La conception de la structure porteuse et la matérialisation de la passerelle ont également été examinées.

Les 9 projets suivants ont été éliminés à l'issue du 1^{er} tour :

N°01	CHABASHI
N°03	ITER
N°04	LA VEILLEUSE DES RIVES
N°09	FENÊTRE SUR RHÔNE, deux
N°10	PIMPONT
N°17	CHARBON-HIER
N°19	LE HÉRON CENDRE
N°22	SINUS
N°23	RÉSONANCE

2^{ème} tour d'élimination

Le jury a porté une attention particulière à la relation de la passerelle avec le paysage, son intégration dans le site, ainsi que l'écobilan et les coûts de construction. Le jury a également porté une attention particulière aux besoins de la maîtrise d'ouvrage (faisabilité et économicité de la construction, coûts d'entretien).

Les 8 projets suivants ont été éliminés à l'issue du 2^{ème} tour :

N°02	PIERRE
N°05	TWIN PEAKS
N°07	LE SOMMET QUI S'ÉLÈVE
N°08	OISEAU DANS L'ESPACE (rose)
N°14	LINE
N°16	TAS VU LE GYPAETE
N°18	ARCENCIEL
N°20	ARC-EN-CIEL

3^{ème} tour d'élimination

Le jury a porté une attention particulière aux forces et qualités des projets restants par rapport à tous les critères de jugement.

Les 2 projets suivants ont été éliminés à l'issue du 3^{ème} tour :

N°11 L'ENTRE-TROIS

N°13 SILVANA

Repêchage

Au terme des trois premiers tours d'élimination, le jury a procédé à un tour de contrôle. Il a confirmé ses décisions et n'a repêché aucun projet.

Classement et attribution des prix

Le jury dispose d'une somme globale de Fr. 110'000.-TTC pour attribuer des prix et des mentions. Il décide de classer les 3 projets restants et de leur attribuer les montants suivants :

Rang	Prix	n°	Devise	Montant
1 ^{er} rang	1 ^{ère} mention	6	SUPERLEGGERA	44'000.- TTC
2 ^{ème} rang	1 ^{er} prix	21	SILLAGE	36'000.- TTC
3 ^{ème} rang	2 ^{ème} prix	15	MÉSANGE	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 et l'engagement investis par les participants. Au cours de l'analyse des projets, il a pu apprécier la distinction des propositions des participants. Il relève que les 22 projets reçus apportent tous, à des degrés divers, une contribution à la résolution du problème posé.

Le jury a débattu la qualité des espaces et des parcours créés par les projets ainsi que l'inscription de la passerelle dans le paysage. En plus, le concept et les aspects « structure porteuse et matériaux » ont été évalués, avec une attention particulière à l'écobilan et les coûts de construction.

Au terme des discussions et à l'unanimité, le jury propose à la maîtrise d'ouvrage de confier aux auteurs du projet n°6 « SUPERLEGGERA » la poursuite des études en vue de sa réalisation. Si le jury a attribué le 1er rang à ce projet il n'a pas pu lui décerner le 1er prix. En effet, une des contraintes techniques concerne le respect du niveau donné des digues. Seul une modification légère (augmentation du niveau de la digue de maximum 30 cm) est tolérée si le raccordement de la passerelle l'exige. Avec une différence de 123 cm l'altitude de raccordement aux digues se place hors de la fourchette admise.

Le jury a particulièrement apprécié la rigueur et le caractère innovant et audacieux de ce projet. La passerelle joue sur la finesse de ses éléments constructifs en tirant parti des qualités du CFUP, le composite cimentaire fibré ultra-performant comme matériau contemporain avec un rendu très minéral. La passerelle semble avoir toujours fait partie du paysage, elle est convaincante par sa simplicité, ses proportions élégantes et ses lignes sobres pour s'intégrer discrètement avec une empreinte visuelle réduite dans le paysage sensible. Ce projet répond donc au mieux aux objectifs et aux exigences formulées. Le jury remercie l'ensemble des concurrents pour les efforts consentis, la créativité affichée et leur contribution à cette démarche intellectuelle.

Exposition

Le vernissage officiel de l'exposition aura lieu **le mardi 18 novembre 2025 à 10h00** à la Halle de Novassalles, Chemin de Novassalles 5 à Aigle.

Les projets seront ensuite exposés du 19 novembre jusqu'au 27 novembre 2025, week-end non compris, de 16h30 à 19h00 à la Halle de Novassalles. Entrée libre.

Aigle, 30 octobre 2025

Arrivé au terme de ses délibérations, le jury, à l'unanimité, décide d'attribuer le 1^{er} rang, 1^{ère} mention au projet N°6 « Superleggera » et de proposer ce projet pour la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Membres du jury

M. Eugen Brühwiler



M. Vincent Pellissier



Mme Mylène Devaux



Mme Marie-Hélène Giraud

excusée

M. Guillaume Henry



M. Laurent Savioz



M. Florian Aubry



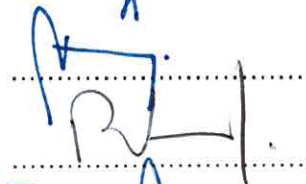
M. Eric Duc



Mme Marianne Gfeller



M. Pierre-Yves Gruaz



M. Philippe Venetz



M. Emmanuel Ventura



M. Olivier Turin

Membres suppléants

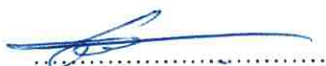
M. Sébastien Domon

excusé

M. Karim Laribi



M. Gilbert Freymond



LES PROJETS



N°6 SUPERLEGGERA

1^{er} rang / 1^{ère} mention

MPIC MUTTONI ET PARTNERS INGÉNIEURS CONSEILS SA

Collaborateurs Aurelio Muttoni, João Simões, Diego Hernandez

PRA INGÉNIEURS CONSEILS SA

Collaborateurs Christian Dumoulin, Laurent Pitteloud

PIERRE-ALAIN DUPRAZ ARCHITECTES

Collaborateurs Pierre-Alain Dupraz, Giorgio Braga, Nicola Chong, David Rodriguez Amor, Baris Kansu, Arthur Piaget

IN SITU SA

Collaborateur Emmanuel Tonetti

BMG SOLUTION SA

Collaborateur Mathias Girel

La passerelle joue sur la finesse de ses éléments constructifs en tirant parti des qualités du CFUP. Son expression évoque les ouvrages à voussoirs classiques, tout en offrant une mise en œuvre novatrice grâce à un matériau contemporain. Sa présence discrète et ses proportions élégantes s'accordent naturellement au contexte. La passerelle semble avoir toujours fait partie du paysage. La simplicité du garde-corps ne perturbe pas le regard. Le rendu très minéral de l'ouvrage fait qu'il s'efface au profit de l'expérience.

Du point de vue des futurs usagers, la proposition présente des visibilitées très dégagées sur le Rhône. Les pentes de l'ouvrage sont plutôt faibles (maximum 4 %) et le dénivelé global d'environ 2 mètres permettra de le franchir aisément. Les intersections avec les chemins de digue sont simples et offrent une bonne visibilité à chacun des itinéraires, ce qui représente un gage de sécurité pour tous.

Sur le plan constructif l'approche choisie est une passerelle d'une longueur totale de 144 m, élancée et discrète pour valoriser l'environnement. La structure porteuse d'un système « tablier-pile » intégral à deux travées est entièrement construite en Composite Cimentaire Fibré Ultra-Performant CFUP armé et précontraint, avec une précontrainte extérieure positionnée sous la dalle et entre les deux âmes.

Le tablier est composé de voussoirs identiques d'une hauteur constante de 1,20 m d'une section en double T avec des âmes inclinées de 25°. Au droit de la pile centrale (actuellement conçue encore en béton armé), ce tablier est soutenu et renforcé par une « poutre d'appui » précontrainte à âme unique d'une hauteur variable, disposée partiellement à l'intérieur du tablier et clavée avec le tablier, ainsi que liée avec la pile au milieu du fleuve.

Ainsi la partie centrale est logiquement accentuée d'un point de vue statique, et les moments de flexion positifs dans le tablier en travée sont similaires aux moments négatifs sur la pile. Les propriétés de retrait et fluage favorable du CFUP facilitent la réalisation d'une structure de passerelle monolithique, permettant d'obtenir une passerelle durable à faible entretien.

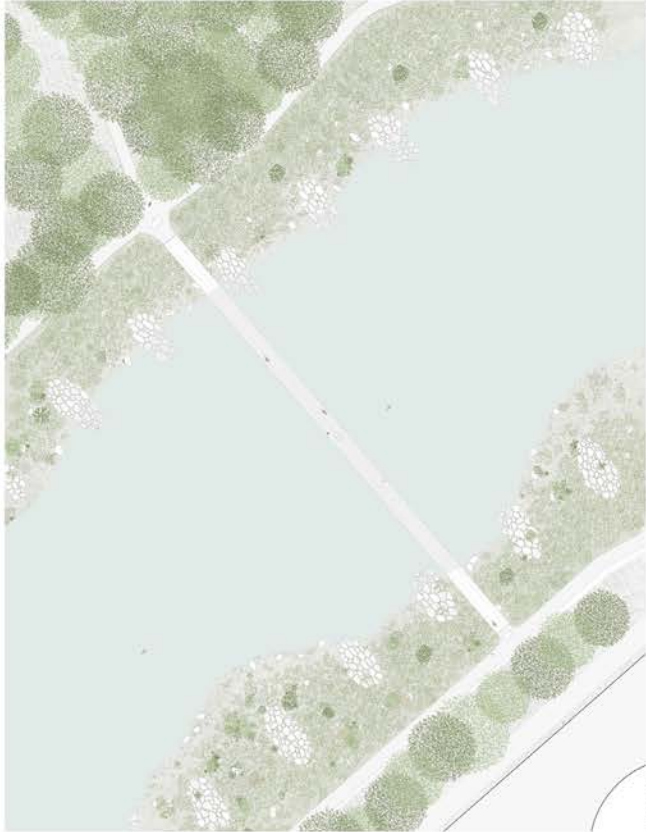
Cette conception structurale est astucieuse et est techniquement efficace, également d'un point de vue de l'exécution de l'ouvrage avec des méthodes de construction éprouvées et rationalisées. Le poids propre de la passerelle est effectivement le plus léger parmi les projets du concours et pourra être optimisé encore.

L'exécution de la pile réalisée dans une première étape nécessite la construction du rideau de protection avec des palplanches. Cette phase d'exécution devra être effectuée en période de basses-eaux du Rhône. La mise en place des travées par une grue mobile permet ensuite de ne plus intervenir dans le lit du Rhône. L'élargissement du Rhône pourra finalement être réalisé lorsque la passerelle de mobilité douce sera achevée.

Ce projet séduit par sa rigueur et son caractère innovant et audacieux. Il mène à une passerelle convainquant par sa simplicité et des lignes sobres pour s'intégrer discrètement par une empreinte visuelle réduite dans le contexte environnemental.

L'écobilan de ce projet est évalué comme « très bon ».

Le jury a été particulièrement séduit par cette passerelle qui joue sur la finesse de ses éléments constructifs en tirant parti des qualités du CFUP et s'intègre discrètement par une empreinte visuelle réduite dans le contexte environnemental.



Plan de situation 1/500

La passerelle Charbonnière est un projet d'ouvrage d'art piétonnier qui vise à reconnecter les deux rives de la Saône, au nord de la ville de Lyon, dans le quartier de la Charbonnière. L'ouvrage est conçu pour répondre à des enjeux de mobilité, de paysage et de patrimoine. Il s'agit d'un pont à poutres métalliques, avec une structure légère et une finition soignée. L'ouvrage est conçu pour être une passerelle piétonnière, avec une largeur de 10 mètres et une hauteur de 10 mètres. L'ouvrage est conçu pour être une passerelle piétonnière, avec une largeur de 10 mètres et une hauteur de 10 mètres. L'ouvrage est conçu pour être une passerelle piétonnière, avec une largeur de 10 mètres et une hauteur de 10 mètres.



Plan de situation 1/500



Plan de situation 1/500

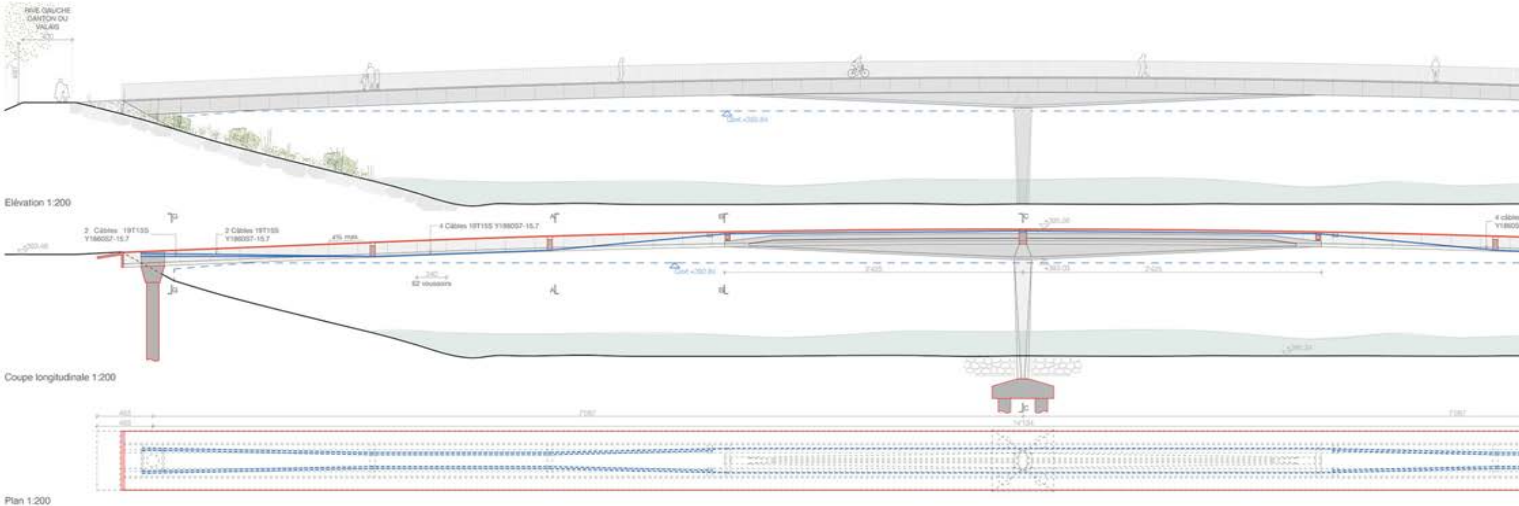
La passerelle Charbonnière est un projet d'ouvrage d'art piétonnier qui vise à reconnecter les deux rives de la Saône, au nord de la ville de Lyon, dans le quartier de la Charbonnière. L'ouvrage est conçu pour répondre à des enjeux de mobilité, de paysage et de patrimoine. Il s'agit d'un pont à poutres métalliques, avec une structure légère et une finition soignée. L'ouvrage est conçu pour être une passerelle piétonnière, avec une largeur de 10 mètres et une hauteur de 10 mètres. L'ouvrage est conçu pour être une passerelle piétonnière, avec une largeur de 10 mètres et une hauteur de 10 mètres. L'ouvrage est conçu pour être une passerelle piétonnière, avec une largeur de 10 mètres et une hauteur de 10 mètres.



Plan de situation 1/500

Passerelle Charbonnière sur le Rhône SUPERLEGGERA

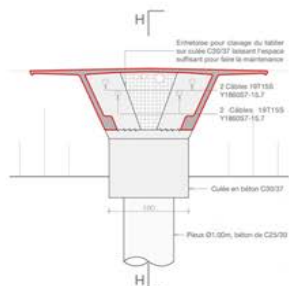
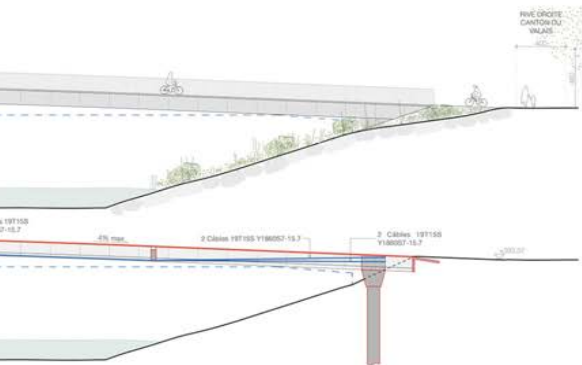
N°6 SUPERLEGGERA



Vue sous l'ouvrage



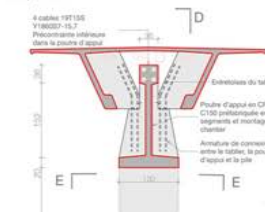
Vue sur la rive



Coupe GG 1:50



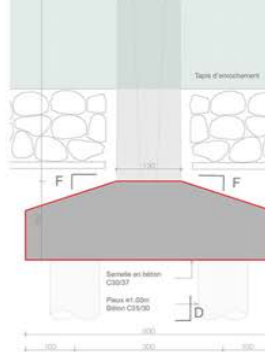
Coupe BB 1:50



Coupe BB 1:50



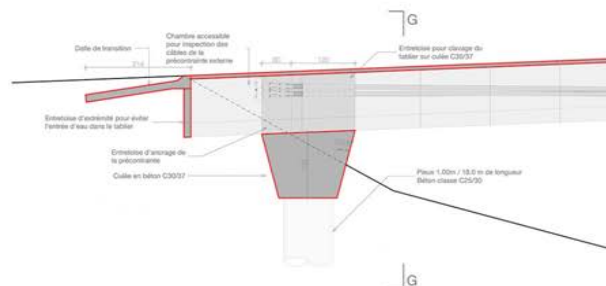
Coupe BB 1:50



Coupe BB 1:50



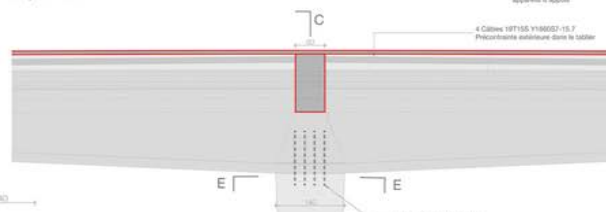
Coupe BB 1:50



Coupe HH 1:50



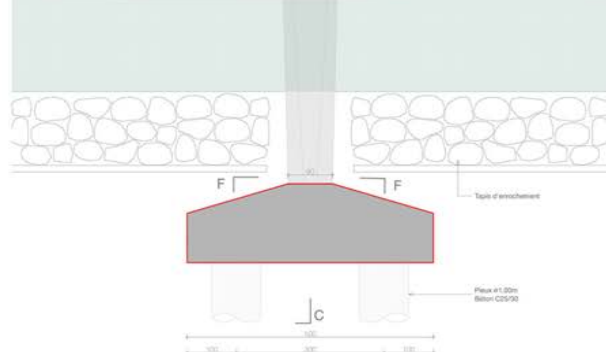
Coupe DD 1:50



Coupe DD 1:50



Coupe DD 1:50



Coupe DD 1:50



Coupe DD 1:50

Passerelle Charbonnière sur le Rhône
SUPERLEGGERA

N°21 SILLAGE

2^{ème} rang – 1^{er} prix

DIC SA INGÉNIEURS

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

FARRA ZOUMBOULAKIS & ASSOCIÉS ARCHITECTES URBANISTES SA

Collaborateurs Bassel Farra, Colomb Emmanuel, Bianchi Fiorenza, Gombaudo Mathis

La passerelle franchit le Rhône en dessinant un tracé fluide, ponctué de douces courbes. Cette ligne harmonieuse s'adapte avec élégance aux voies de connexion situées de part et d'autre du fleuve, évoquant un chemin continu qui invite naturellement à la promenade tout en répondant avec efficacité aux lignes de désirs des usagers quotidiens. Les entrées élargies renforcent ce sentiment d'accueil.

Conçue pour la mobilité douce, la passerelle offre une expérience de parcours riche et variée : on la découvre progressivement, au fil de la marche, comme un paysage en mouvement.

Cependant, le tracé de la future route du côté valaisan n'est pas encore arrêté. Une modification de celui-ci pourrait rompre la cohérence d'ensemble du projet.

Enfin, les montants des garde-corps, orientés vers les usagers, paraissent quelque peu agressifs et entrent en contradiction avec la fluidité générale de la composition.

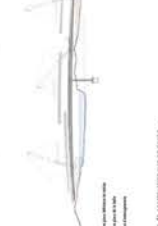
Sur le plan constructif l'idée de base de ce projet part d'un tracé sinusoïdal pour la passerelle qui suit la forme d'un S allongé en plan. En élévation, la passerelle, poutre continue sur 3 appuis avec une travée de 78 m et une autre de 62 m, dessine une fine courbure vers la hauteur maximale de 2,2 m du tablier sur la pile pour se réduire vers les culées à une hauteur de 0,8 m. L'élancement moyen est de 1/50.

La structure porteuse primaire est en acier patinable et comprend deux poutres-caissons de bord en tôles soudées d'épaisseurs variables et inclinées de 10°. Ces deux poutres sont reliées par des entretoises espacées de 3,0m qui intègrent une dalle pleine mixte acier – CFUP. Le revêtement anti-dérapant de la surface de marche est constitué d'une couche de matrice CFUP de gravillons. La pile en construction mixte béton armé – CFUP armé est disposée en position presque centrale par rapport au futur lit du Rhône. Elle a une section sous forme d'un losange.

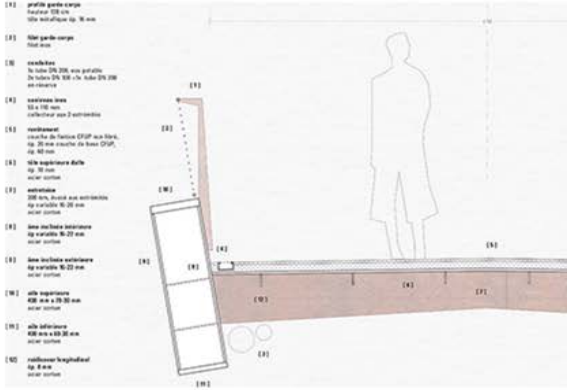
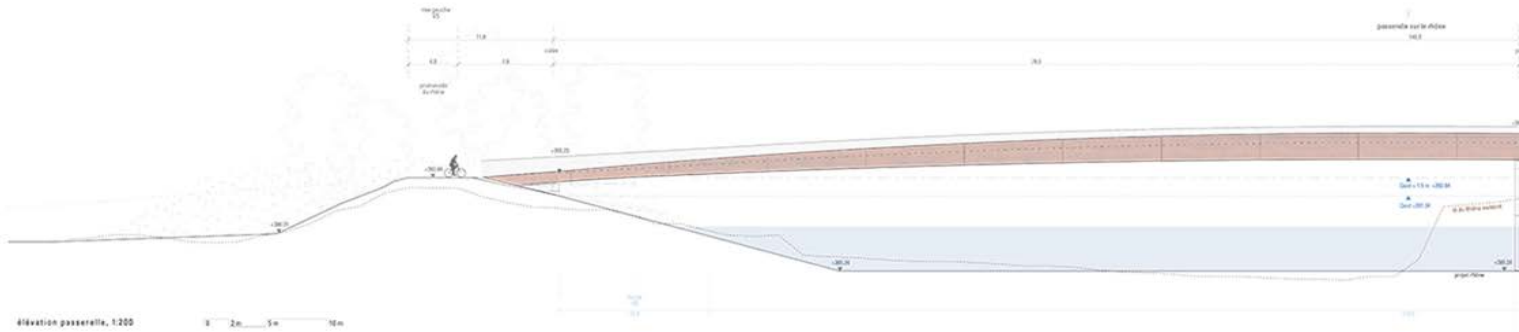
La pile de la passerelle est projetée dans le talus interne de la digue existante, ce qui permet de la réaliser en dehors des contraintes hydrauliques. Des remblais pour réaliser une aire de travail sont cependant nécessaires, mais l'intervention dans le lit du Rhône est restreinte.

L'écobilan de ce projet est évalué comme « très bon ».

Le jury a apprécié les lignes fines et épurées ainsi que le parcours sinueux tourné vers un usage quotidien fluide et agréable sans pour autant oublier que le tracé de la future route du côté valaisan n'est pas encore arrêté.



N°21 SILLAGE



section longitudinale et élévation type, 1:20

N°15 MÉSANGE

3^{ème} rang – 2^{ème} prix

WSP INGÉNIEURS CONSEILS SA

Collaborateurs Amine El Arfaoui, Vanessa Buchin-Roulie

NEY + PARTNERS BXL

Collaborateurs Matthieu Mallie, Thorsten Braun, Mathilde Linze, Benoît Mallet

FORSTER PAYSAGES SA

Collaborateurs Jan Forester, Simon Cerf-Carpentie

Le projet *Mésange* propose une passerelle en arc surbaissé en acier autopatinable. Ce système structurel génère, par nature, une certaine ampleur au-dessus du tablier. Malgré la forme harmonieuse et la finesse des éléments, l'impact visuel demeure notable pour un ouvrage dédié à la mobilité douce.

Les visibilitées aux intersections avec les chemins de digue ont été travaillées pour assurer une bonne sécurité, avec des places d'accueil équipées de bancs. La visibilité du Rhône depuis la passerelle a été par ailleurs travaillée avec des éléments porteurs qui se font plus discrets au fur et à mesure que l'on s'éloigne des rives.

L'emploi de l'acier patinable soulève par ailleurs certaines interrogations quant à la durabilité des éléments relativement fins, exposés aux intempéries, ainsi qu'au risque de coulures susceptibles d'affecter le tablier et les usagers.

Sur le plan constructif les auteurs de projet ont choisi de franchir le Rhône élargi en une portée afin que la passerelle n'impacte pas le fleuve. Vue l'importante portée de 140m à franchir, la structure porteuse doit être portante par le dessus. Le système de type « bow-string » (où le tablier agit comme tirant pour reprendre les efforts horizontaux provenant de la poussée de l'arc) est développé en utilisant de l'acier patinable comme seul matériau, également pour les suspentes. L'arc possède une hauteur de 11m, et donc le ratio L/H est égal à 12,7. Cet arc est constitué de deux arcs inclinés qui sont reliés pour gérer leur flambage. La largeur du tablier est variable, à

savoir, elle est minimale à mi-travée et s'agrandit vers les culées afin de respecter les exigences géométriques. Le revêtement anti-dérapant sur la tôle de dalle est réalisé de manière traditionnelle en résine gravillonnée. Les culées sont entièrement réalisées en béton armé.

La structure porteuse de la passerelle proposée est techniquement efficace et élancée. Elle confère une grande légèreté à l'ouvrage malgré l'importante hauteur de l'arc. L'acier patinable étant sévèrement exposé aux actions de l'environnement, un entretien onéreux est à prévoir.

La passerelle ne nécessite pas l'exécution d'une pile dans le Rhône ce qui permet une réalisation avec des contraintes hydrauliques réduites. Cependant, le projet prévoit la mise en place de toute la structure en une seule étape via deux barges présentes dans le Rhône. Cette méthode pose des questions de navigabilité et de manœuvrabilité des barges dans le Rhône et implique une pose de la passerelle après les travaux d'élargissement du Rhône dans ce secteur.

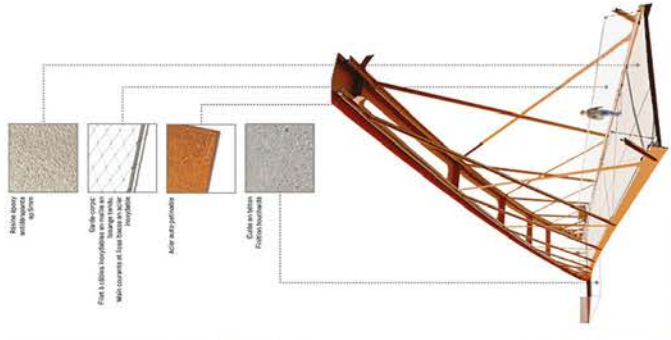
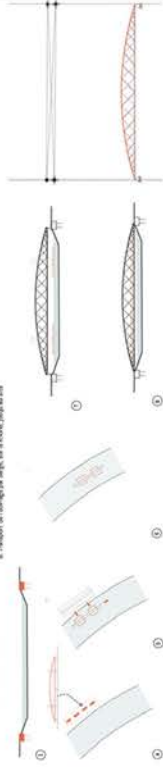
L'écobilan de ce projet est évalué comme « plutôt mauvais ».

Le jury salue la forme harmonieuse et la finesse des éléments mais constate que l'impact visuel demeure notable pour un ouvrage dédié à la mobilité douce.

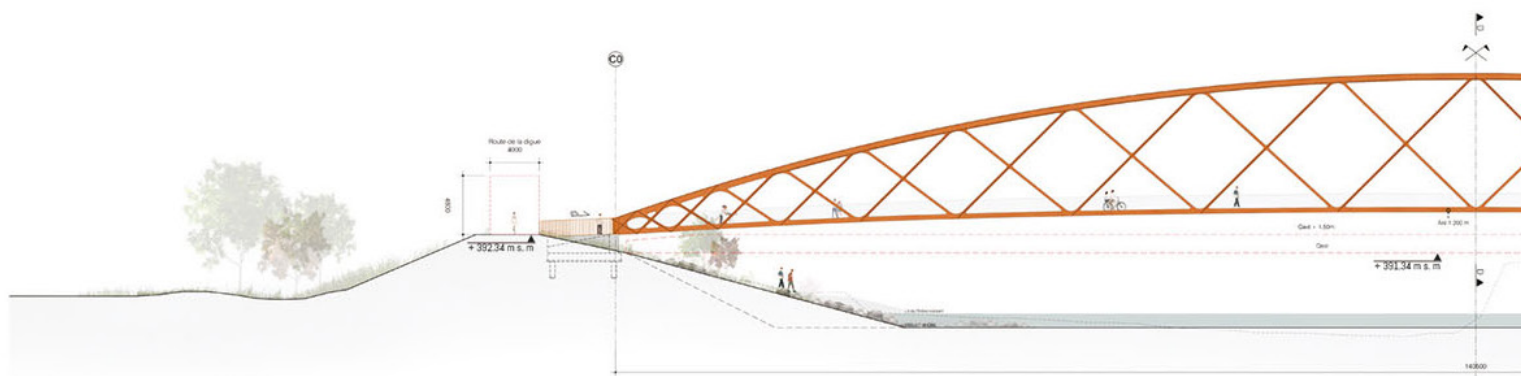
N°15 MÉSANGE



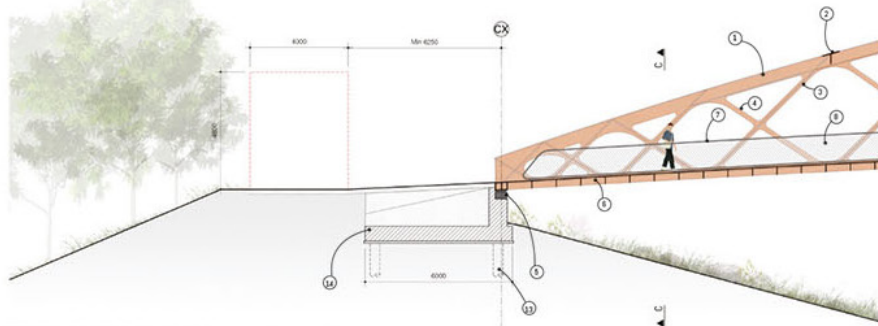
- Schéma de montage**
1. Implantation des piles de fondation et des colonnes en béton armé.
 2. Préparation de la structure métallique en acier, en différents tronçons.
 3. Assemblage des tronçons par soudure et boulonnage (sur site ou en atelier).
 4. Transport des tronçons par barge, vers le Rhône jusqu'au site.
 5. Déchargement des tronçons et mise en place des éléments (au pont ou à terre).
 6. Mise en place par rotation des bords et réglage de l'alignement.
 7. Mise en place par rotation des bords et réglage de l'alignement.
 8. Finition et mise en place des éléments (au pont ou à terre).



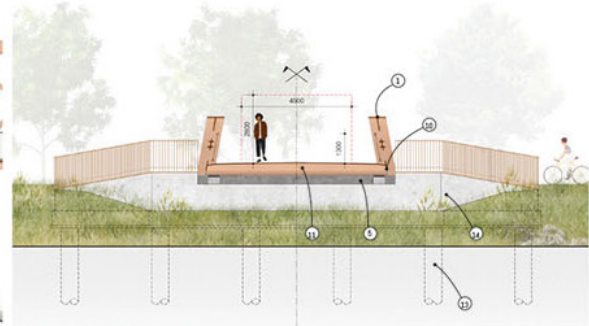
N°15 MÉSANGE



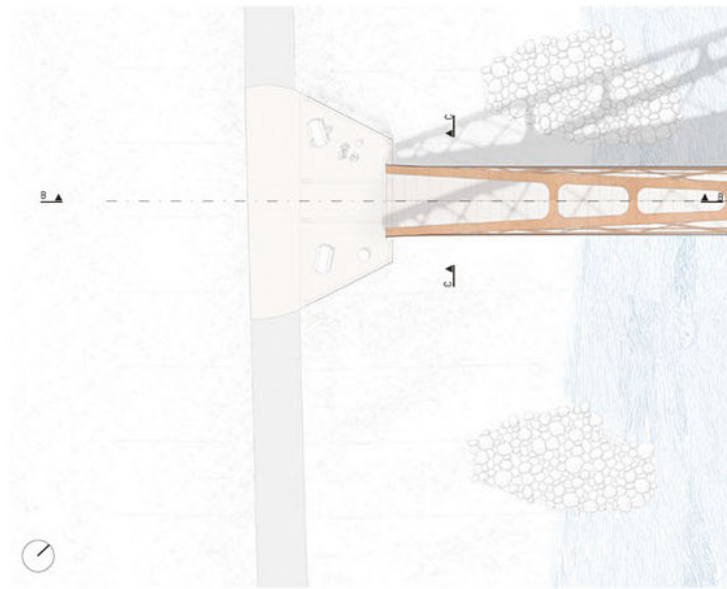
Elévation - 1:200
Coupe AA



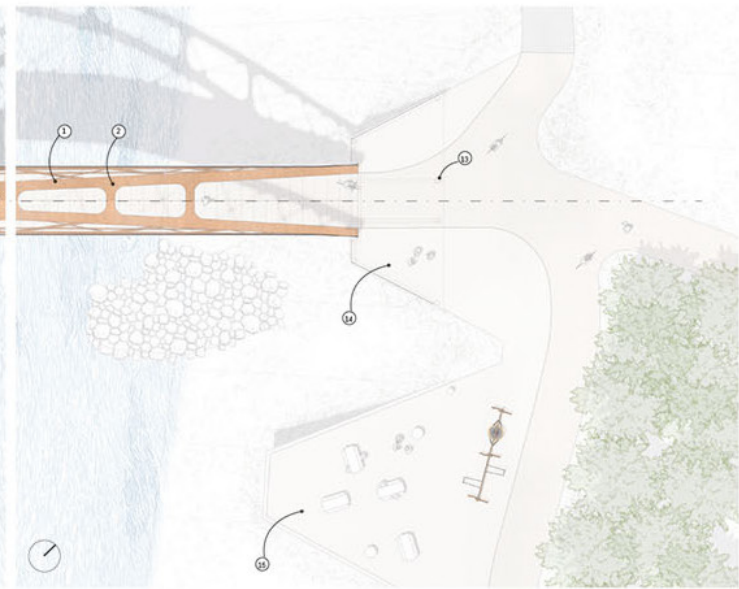
Coupe longitudinale culée type - 1:100
Coupe BB



Elévation culée type - 1:100
Coupe CC



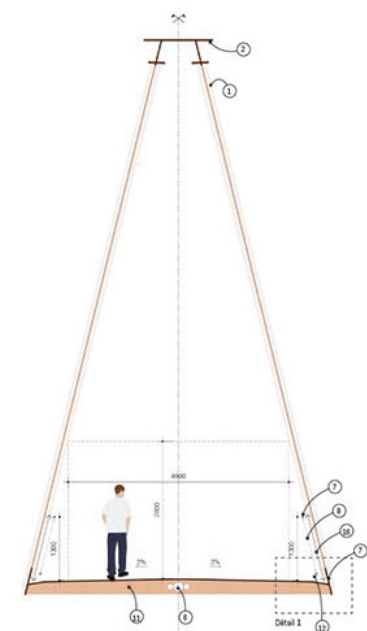
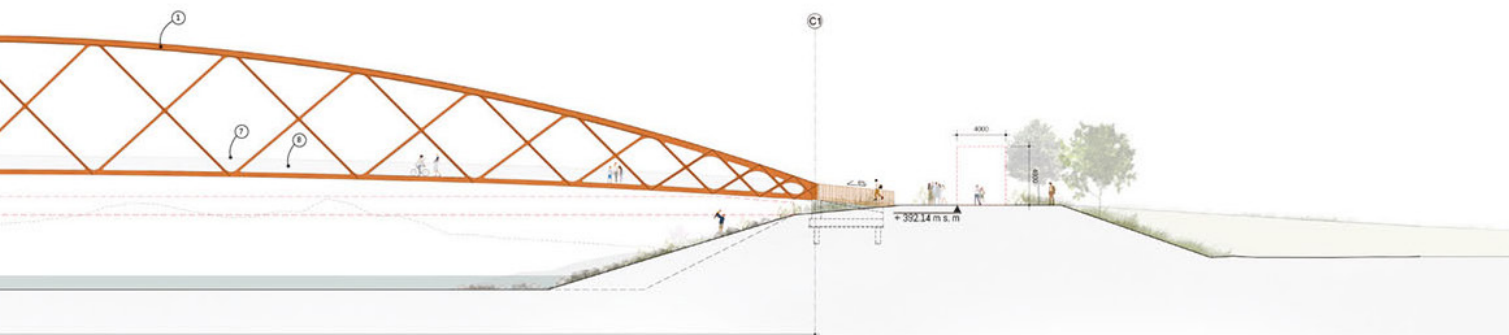
Plan de situation culée ouest - 1:200



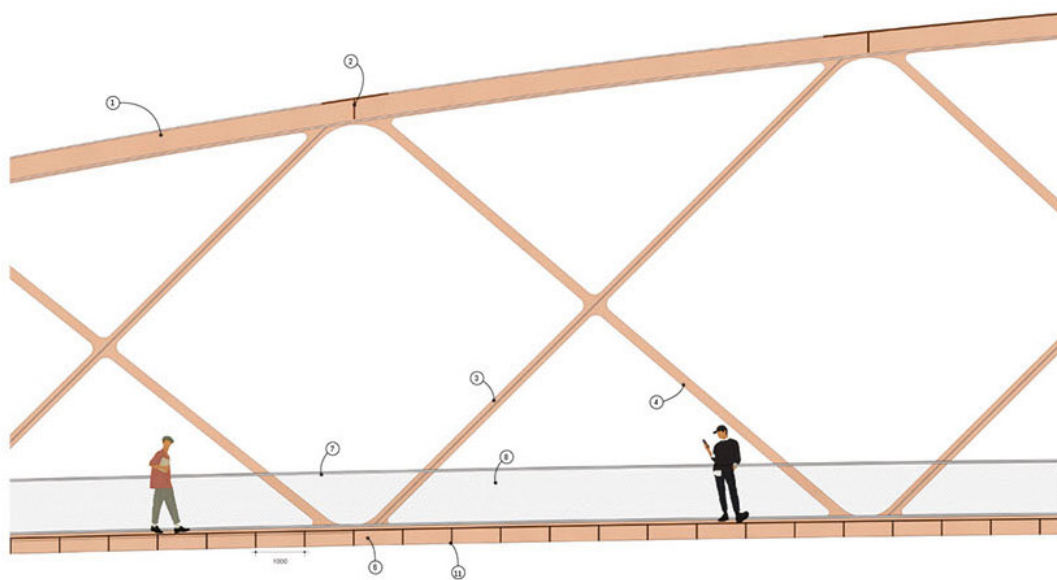
Plan de situation culée est - 1:200

Coupe
Coupe

Détail 1



transversale - 1:50
D0

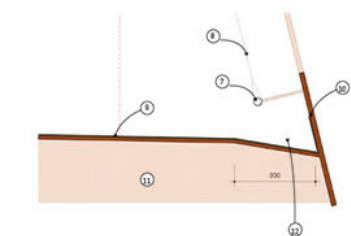


Coupe longitudinale structurelle - 1:50
Coupe B8

- | | |
|---|--|
| ① Arc, PR.S en acier auto-patnabile | ⑫ Pieu foré tubé, diam. 400 mm |
| ② Entretoise Arc - Arc, PR.S en acier auto-patnabile | ⑭ Culée en béton armé, finition bouchardée |
| ③ Diagonale en compression, plat raidi | ⑮ Belvédère |
| ④ Diagonale en traction, plat simple | ⑯ Faces intérieures peintes |
| ⑤ Appareil d'appui à plot | |
| ⑥ Réseau | |
| ⑦ Lisse en acier inox | |
| ⑧ Garde-corps : filet à câbles inox en maille losange, tendu | |
| ⑨ Résine époxy anti-dérapante, ép. 5mm | |
| ⑩ Tôle en acier auto-patnabile, ép. 20 mm | |
| ⑪ Raidisseurs transversaux en acier auto-patnabile, ép. 20 mm | |
| ⑬ Evacuation d'eau pluviale, cheneau ouvert | |

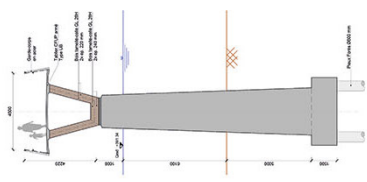
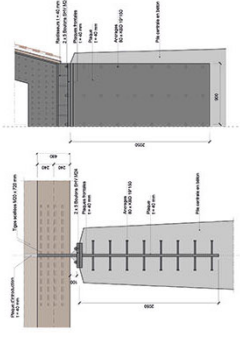
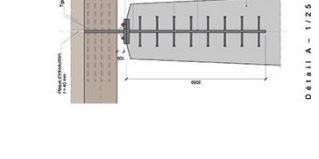
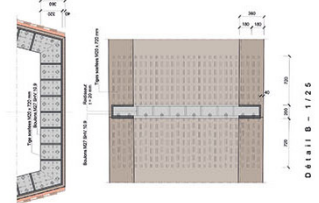
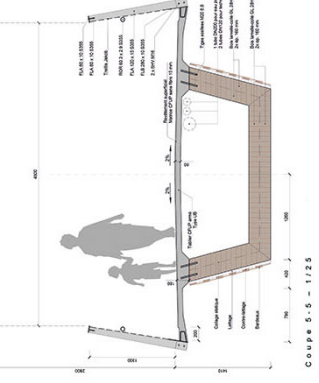
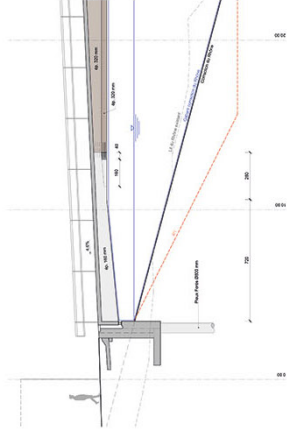
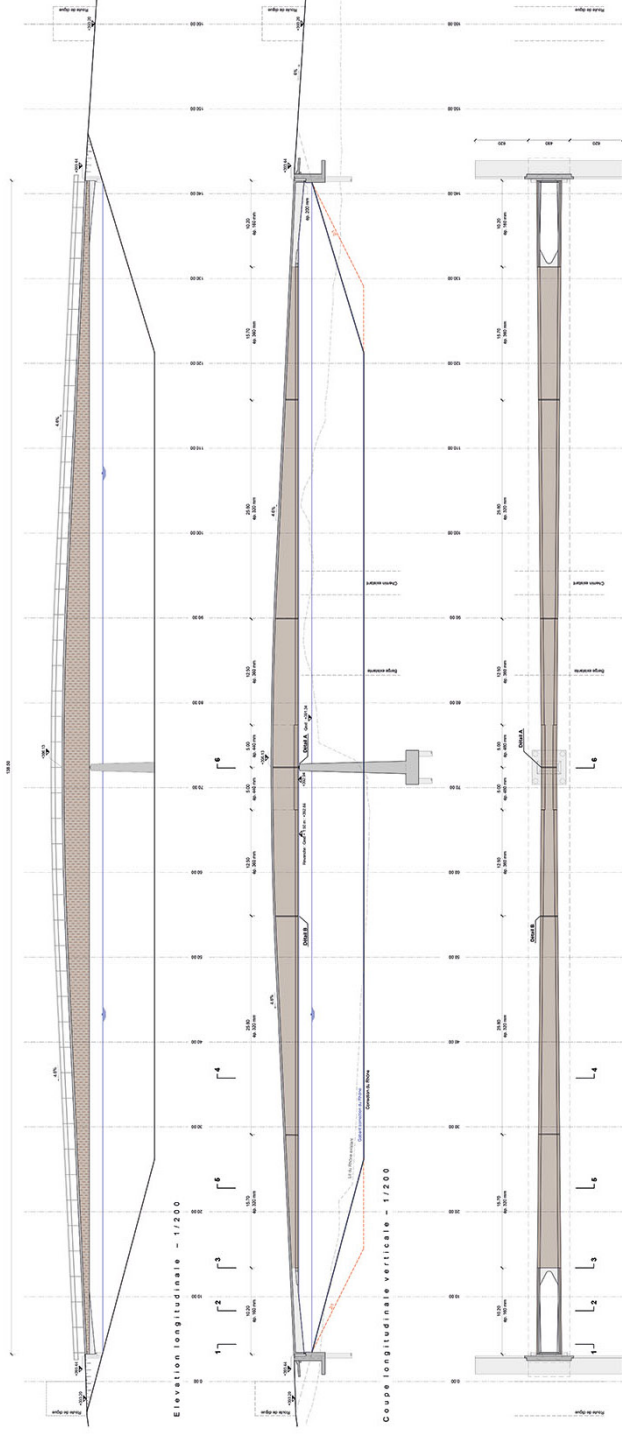
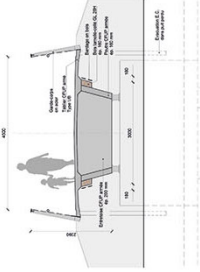
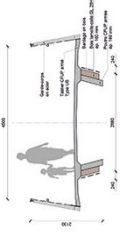
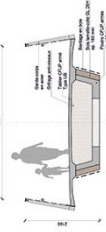
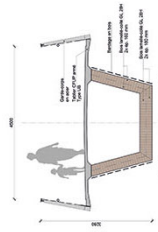
Devisé :

Mésanges



- 1:10
0.5 m

N°1 CHABASHI

[illegible][illegible]

CHABASHI

Planche 2

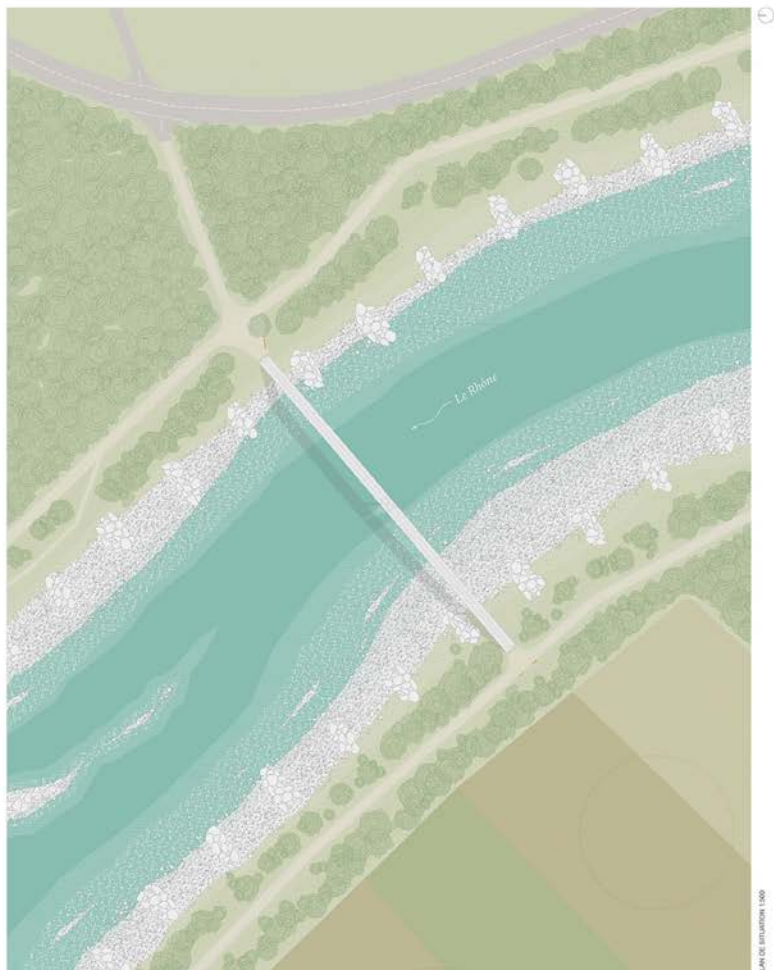
N°2 PIERRE

STRUCTURAME

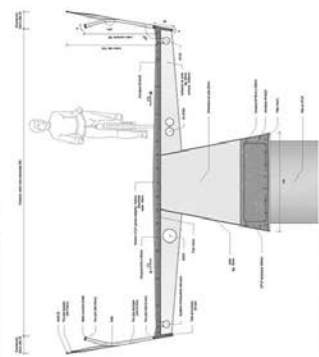
Collaborateurs Damien Dreier, Yannick Gerber, Frédéric Monney, Talyssa Duperret

ATELIER ADR SA

Collaborateurs Marco Rampini, Dorian Zinder, Richard Fulop, Andréa Ishii



PIERRE, VU DEPUIS L'ARCADE DE LA DOCKE (VN)



COUPE TRANSVERSALE DE LA PASSERELLE 1:20

Pierre

CONCOURS DE PROJET
ANCIENNE PASSERELLE
DE LA DOCKE SUR
LE RHÔNE



PIERRE, VU DEPUIS L'ARCADE DE LA DOCKE (VN)

B+S INGENIEURS SA

GAETAN CLOCHEY SÀRL

Collaborateur Clochey Gaëtan



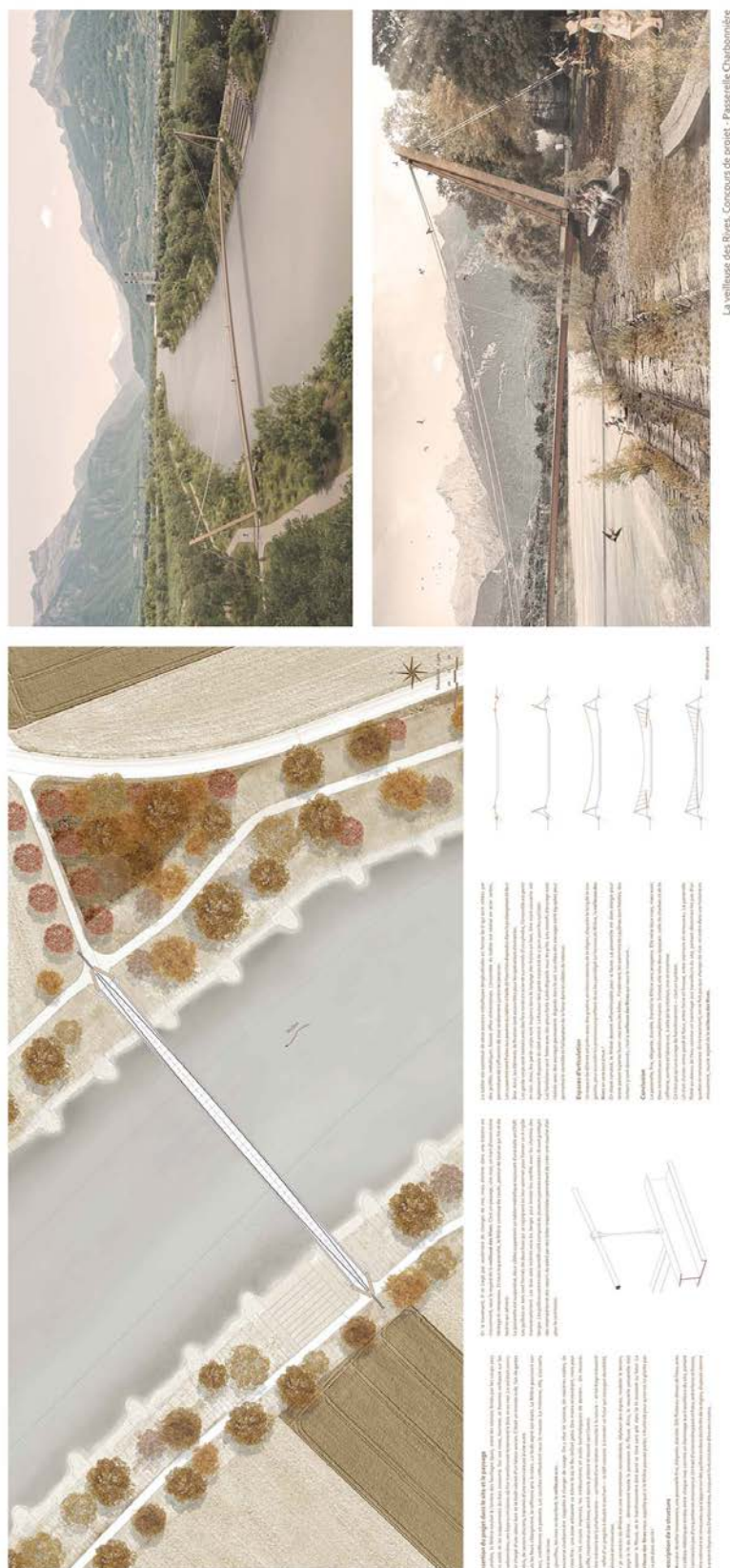
N°4 LA VEILLEUSE DES RIVES

INGPHI SA

Collaborateurs Philippe Menétrey, Claude Broquet, Moreillon Lionel, Hugo Crespo, Bajrami Kushtrim, Ninh Tran, Dong Liu, Hammad El Jisr, Laure Touiller

INGPHI SA (architectes)

Collaborateurs Philippe Menétrey, André Claro, Mariko Okumura



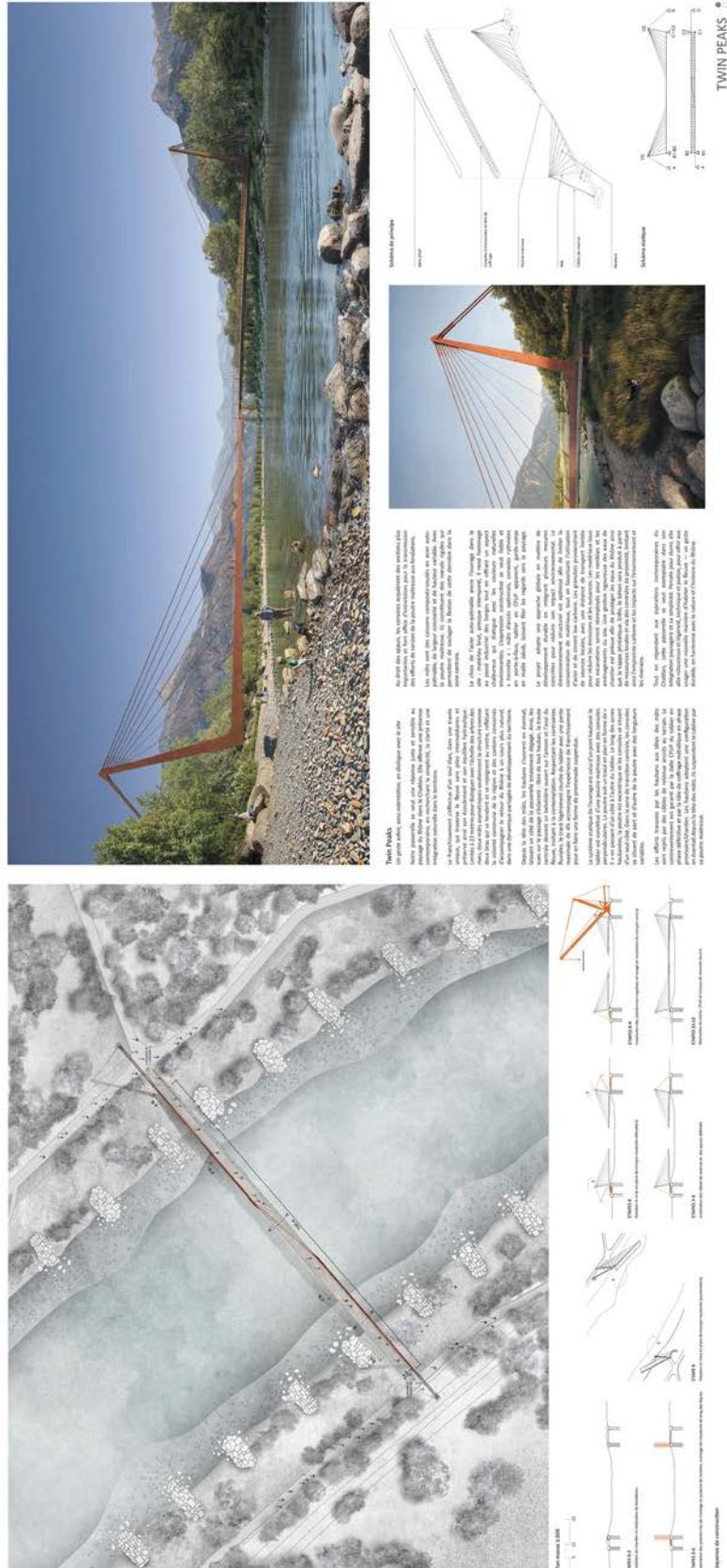
N°5 TWIN PEAKS

INGENI SA GENÈVE-LANCY

Collaborateurs Gabriela Guscetti, Sonia Yanes Armas, Gahima Gahiri, Jacques Raynaud, Aida Camielle Molares

GANZ MULLER ARCHITECTES SA

Collaborateurs Antoine Muller, Andrew Dadds, Francesca Binello Vigliani, Francisco Cameselle Molares, Santiago Deive Egido



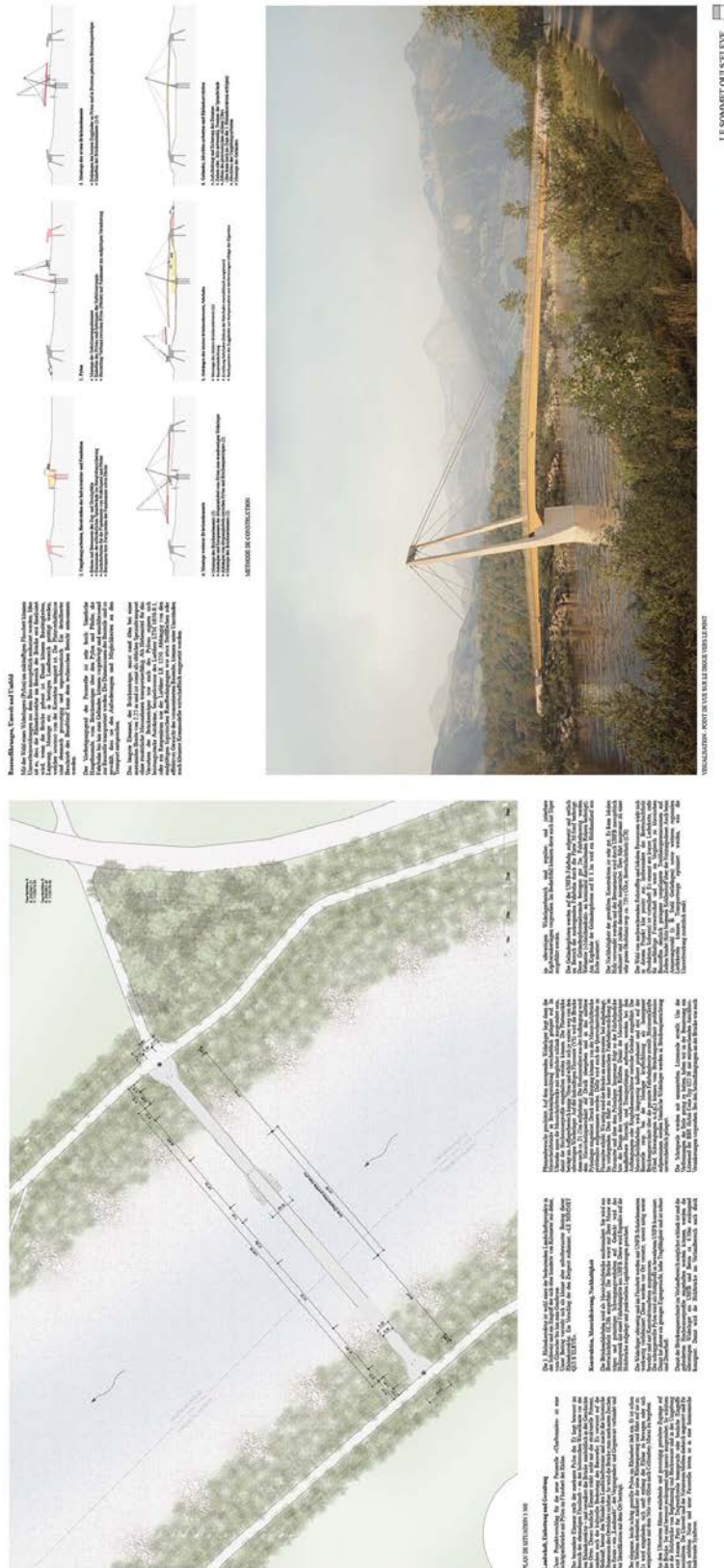
N°7 LE SOMMET QUI S'ÉLÈVE

ZEUGGIN INGENIEURE UND GESTALTER AG (ingénieurs et architectes)

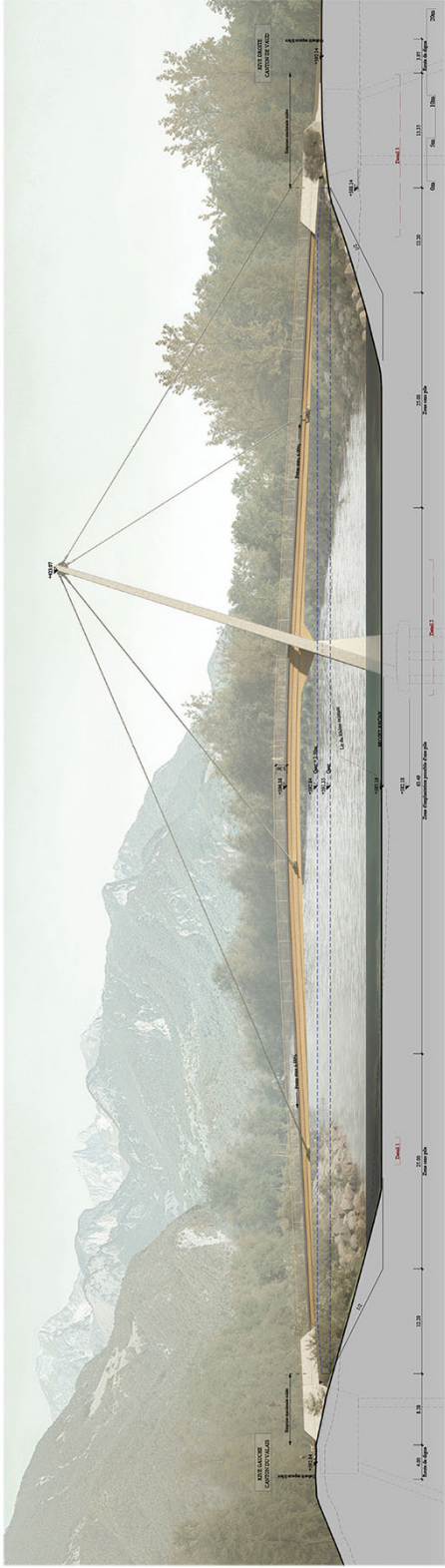
Collaborateurs Nicolas Zeuggin, Jessica Spänhauer, David Nägeli

NIGHTNURSE IMAGES (Visualisation)

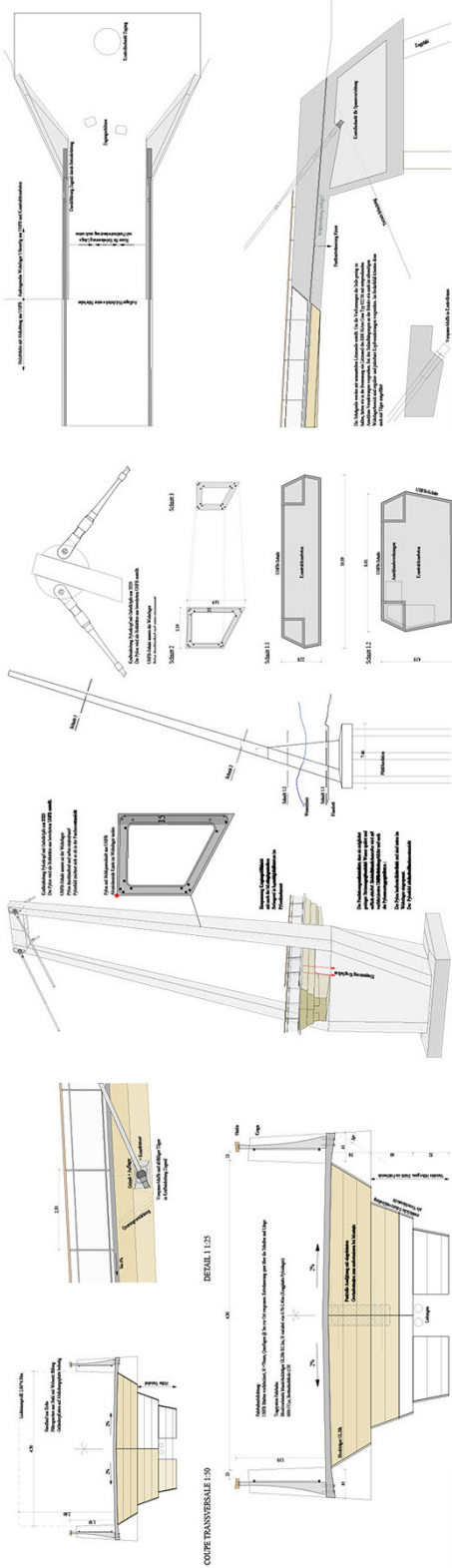
Collaborateurs Mishka Voigt, François Egreteau



N°7 LE SOMMET QUI S'ÉLÈVE



ELEVATION DE LA BASSERELLE 1:200



DETAIL GARDE-CORPS 1:25



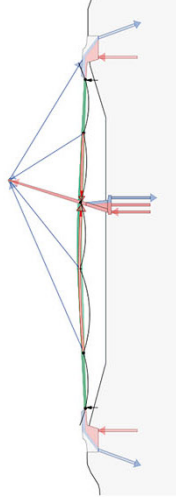
VISUALISATION - PONT DE VUE SUR LE PONT VERS LE NORD

Spécifier l'échelle et l'usage
 Les échelles des plans sont indiquées en haut à gauche de chaque plan. Les échelles des coupes sont indiquées en haut à droite de chaque coupe. Les échelles des détails sont indiquées en haut à gauche de chaque détail.

Indiquer l'usage
 Les plans sont destinés à être utilisés pour la construction du pont. Les coupes sont destinées à être utilisées pour la construction du pont. Les détails sont destinés à être utilisés pour la construction du pont.

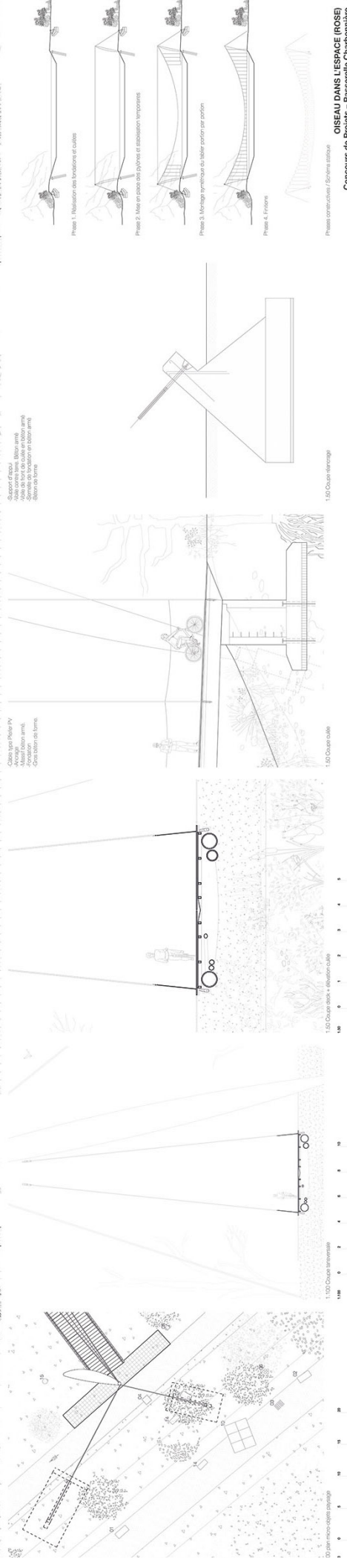
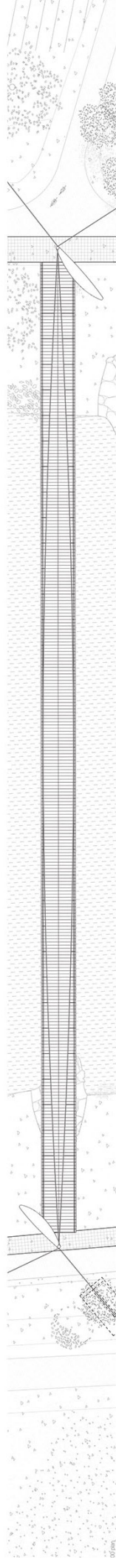
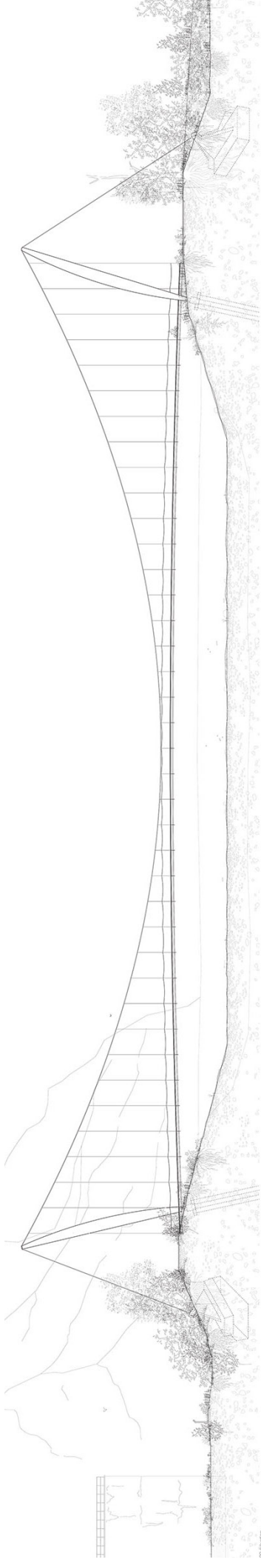
Indiquer l'usage
 Les plans sont destinés à être utilisés pour la construction du pont. Les coupes sont destinées à être utilisées pour la construction du pont. Les détails sont destinés à être utilisés pour la construction du pont.

Indiquer l'usage
 Les plans sont destinés à être utilisés pour la construction du pont. Les coupes sont destinées à être utilisées pour la construction du pont. Les détails sont destinés à être utilisés pour la construction du pont.



COMPOSANT STRUCTUREL

LE SOMMET QUI S'ÉLÈVE



Technical drawing of a bridge deck cross-section. The drawing shows a central deck section with a width of 10.00m. The deck is supported by two main piers, each with a width of 4.00m. The total width of the bridge structure is 18.00m. The drawing includes various dimensions and labels for structural components and materials.

Labels and dimensions include:

- 10.00m (Deck width)
- 4.00m (Pier width)
- 18.00m (Total bridge width)
- 0.50m (Deck thickness)
- 0.25m (Pier thickness)
- 0.10m (Deck overhang)
- 0.05m (Pier overhang)
- 0.02m (Deck reinforcement)
- 0.01m (Pier reinforcement)
- 0.005m (Deck reinforcement)
- 0.002m (Pier reinforcement)
- 0.001m (Deck reinforcement)
- 0.0005m (Pier reinforcement)

The drawing also includes a legend for materials and a scale bar.

Legend:

- Concrete (hatched pattern)
- Reinforcement (dashed line)
- Steel (solid line)

Scale: 1:100

Technical drawing of a bridge pier cross-section. The drawing shows a central pier with a rectangular top section and a wider, trapezoidal base. Dimensions are indicated with arrows and numbers: 100 for the top width, 100 for the base width, 100 for the height of the top section, 100 for the height of the base section, 100 for the width of the base section, and 100 for the height of the base section. Reinforcement details are shown with circles and lines, including a central vertical reinforcement bar and horizontal bars at the top and bottom. A blue circle with a cross is located at the base of the pier.

PLAN CULLEE OUEST 1:100

[illegible]

PLAN ESPACE DE RENCONTRE 1:100

PLAN QUÉE EST 1:100

PLAN QUÉE EST 1:100

ELEVATION DE LA PILE 1:100

ELEVATION DE LA PILE 1:100

Je me souviens... enfant, le souffle court, la peur au ventre, face à cette passerelle qui m'apparaissait interminable. Traverser la Rhône n'était pas un geste anodin : c'était une épreuve.

Aujourd'hui, ce franchissement ne devrait plus seulement être un passage obligé, mais un moment d'apaisement, un lieu d'arrêt, un espace de contemplation : une finitude sur la Rhône.

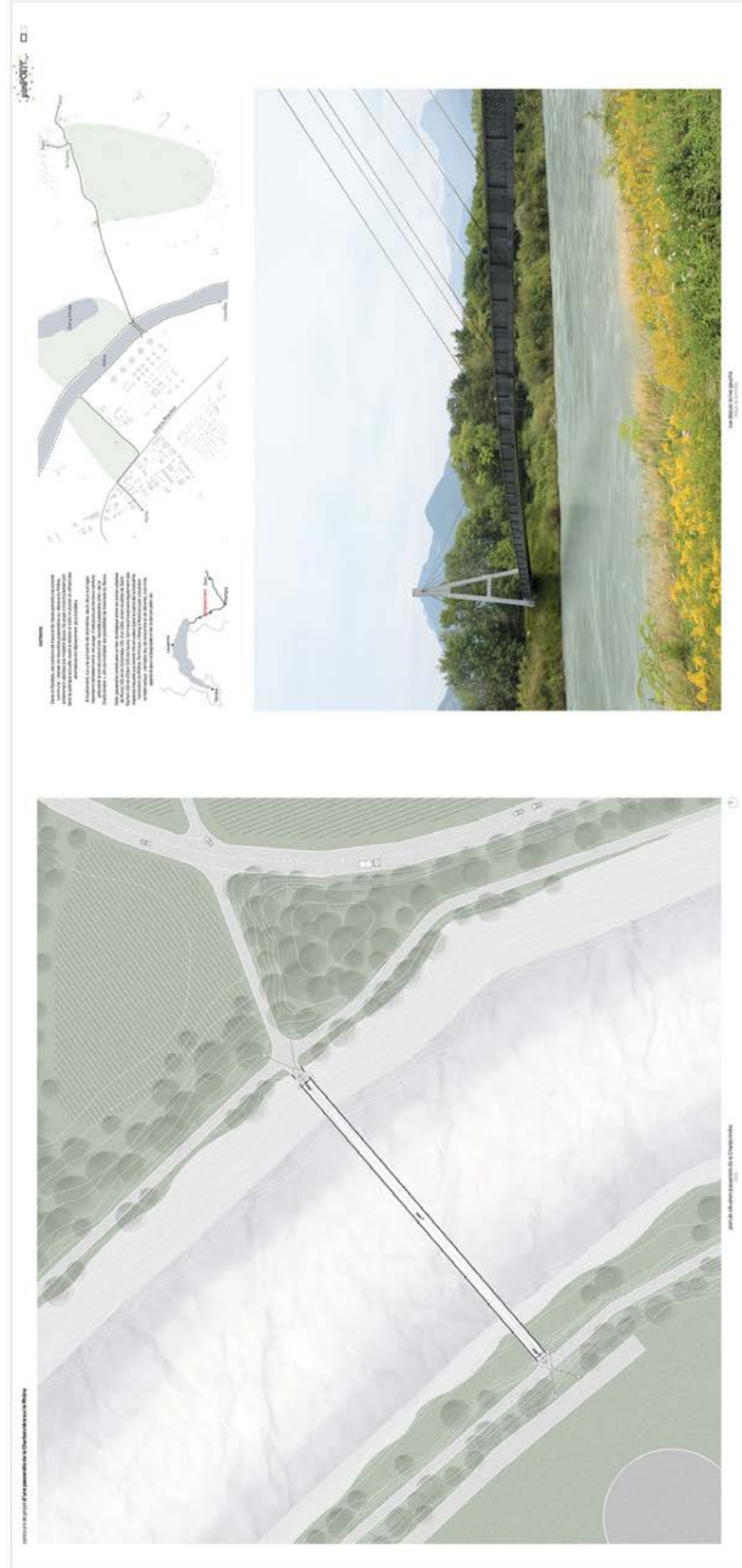
N°10 PIMPONT

KURMANN CRETTON INGÉNIEURS SA

Collaborateurs Alexandre Trani, Nebojsa Spremic, Quentin Schmid, Loïc Kozel, Hugo Nick, Victor Bruchez, Sébastien Bernet

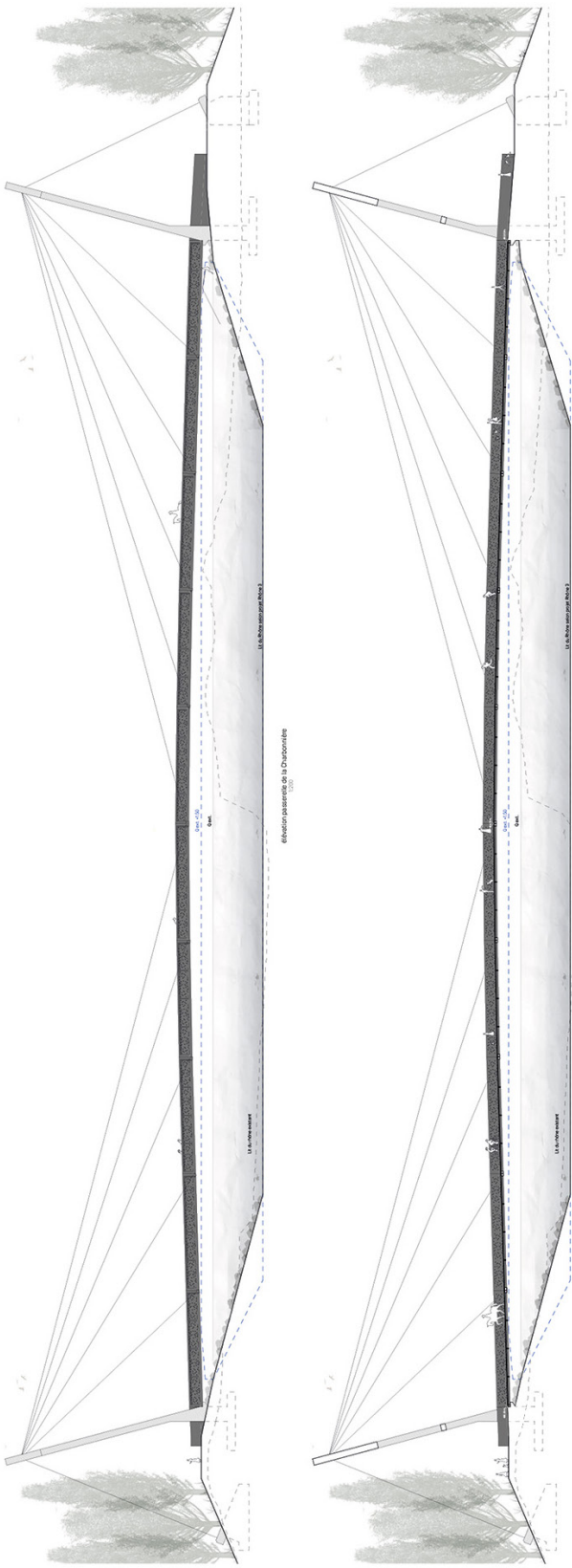
CW ARCHITECTES SA

Collaborateurs Kilian Héritier, Julien Richard, Alix Revaz, Laura Magnin, Geoffrey Rossier



N°10 PIMPONT

CONCOURS DE PROJET D'UNE PASSERELLE A LA CHARBONNIERE SUR LE RHONE



introduction

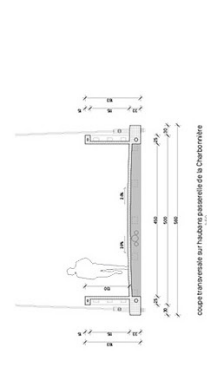
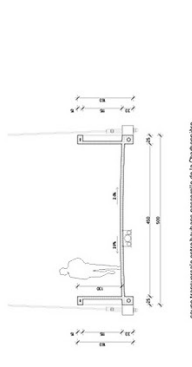
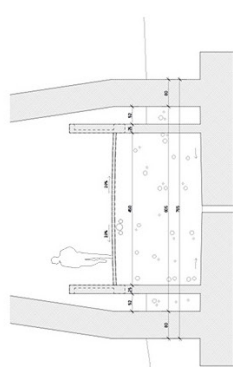
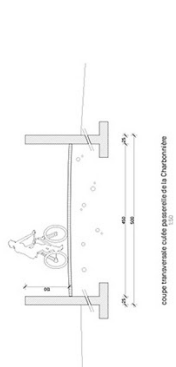
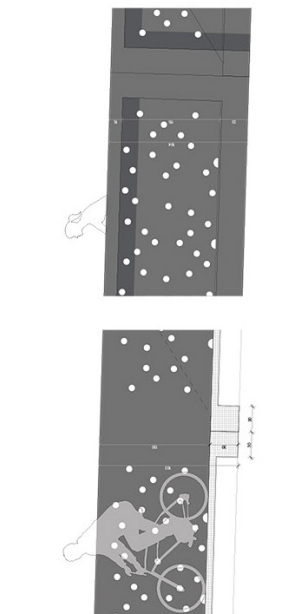
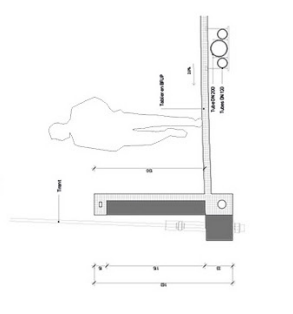
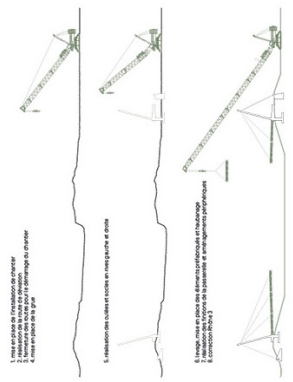
Le projet de la Charbonnière est un projet de pont pour piétons et vélos sur le Rhône. Le pont est situé à la Charbonnière, entre la commune de Charbonnière et la commune de Charbonnières. Le pont est un pont à poutres, avec une longueur de 100 mètres. Le pont est un pont à poutres, avec une longueur de 100 mètres. Le pont est un pont à poutres, avec une longueur de 100 mètres.

contexte

Le pont est situé à la Charbonnière, entre la commune de Charbonnière et la commune de Charbonnières. Le pont est un pont à poutres, avec une longueur de 100 mètres. Le pont est un pont à poutres, avec une longueur de 100 mètres. Le pont est un pont à poutres, avec une longueur de 100 mètres.

projet

Le projet est un projet de pont pour piétons et vélos sur le Rhône. Le pont est situé à la Charbonnière, entre la commune de Charbonnière et la commune de Charbonnières. Le pont est un pont à poutres, avec une longueur de 100 mètres. Le pont est un pont à poutres, avec une longueur de 100 mètres. Le pont est un pont à poutres, avec une longueur de 100 mètres.



élévation extérieure passerelle de la Charbonnière

élévation intérieure passerelle de la Charbonnière

détail passerelle de la Charbonnière

projet de la Charbonnière

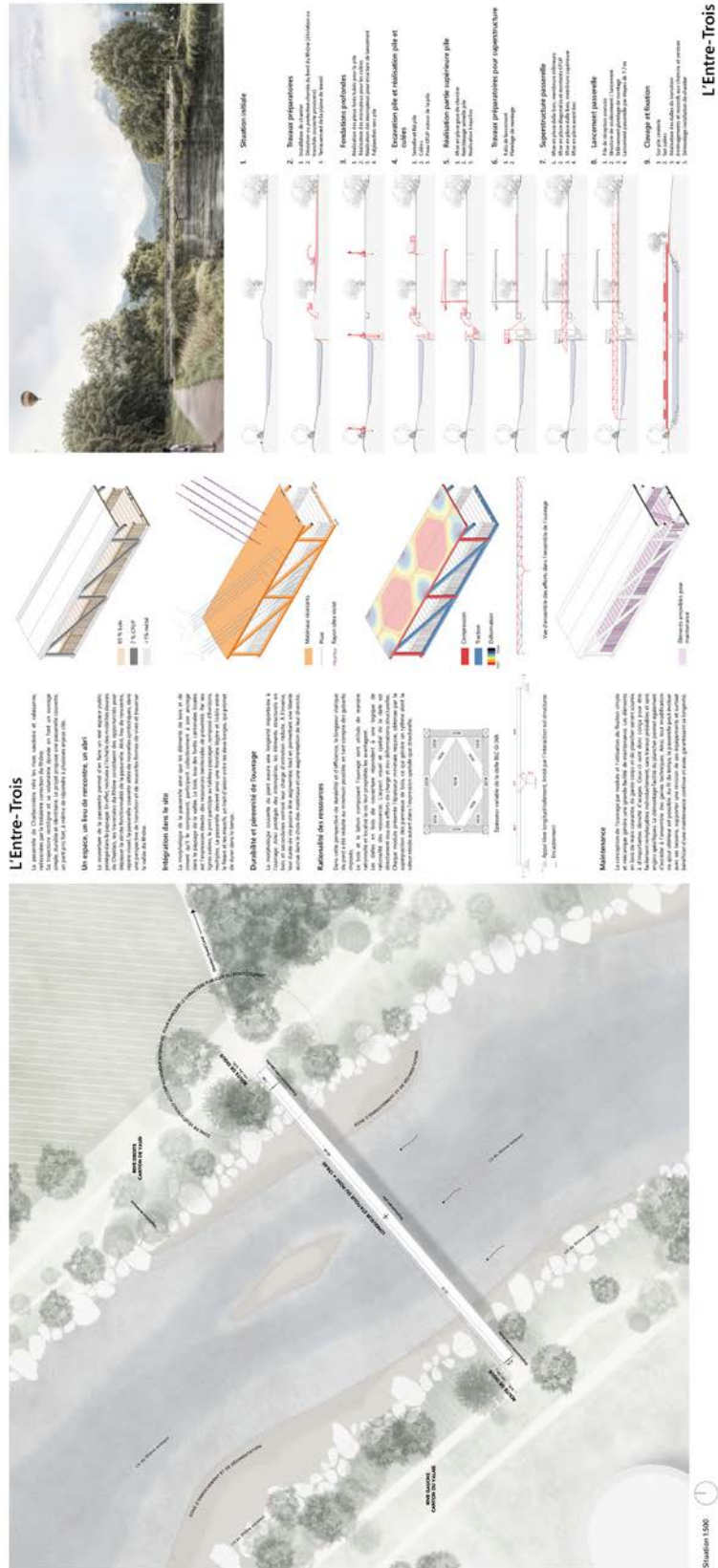
N°11 L'ENTRE-TROIS

PETIGNAT & CORDOBA INGENIEURS CONSEILS SA

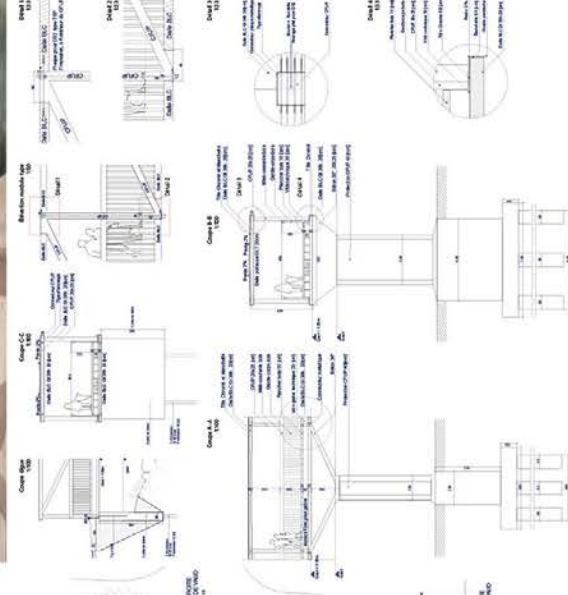
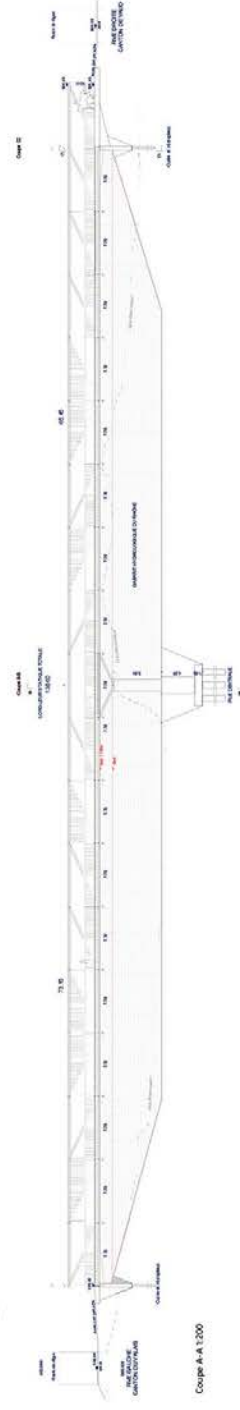
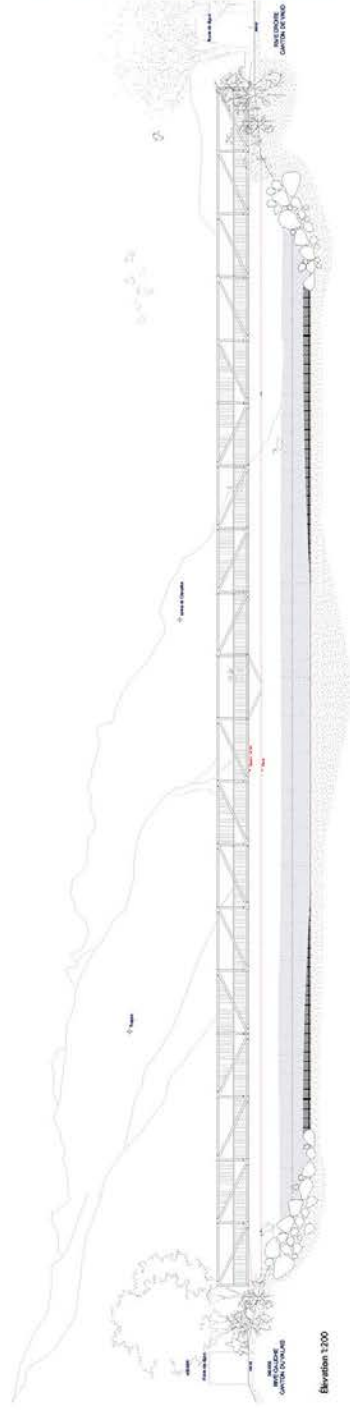
Collaborateurs Cordoba Manuel, Voirol Léonard, Briguet Grégoire, Devaud Benjamin, Hoarau Antoine, Burkhard Matthieu, Freymond Julien, Docquin Andréane, Brandalise Sophie

ADHER ARCHITECTES SNC & INGO DEVELOPEMENT SÀRL

Collaborateurs Riondel Julie, Moreau Charly, Cordoba Raoul



N°11 L'ENTRE-TROIS



L'Entre-Trois

N°13 SILVANA

SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE 2401

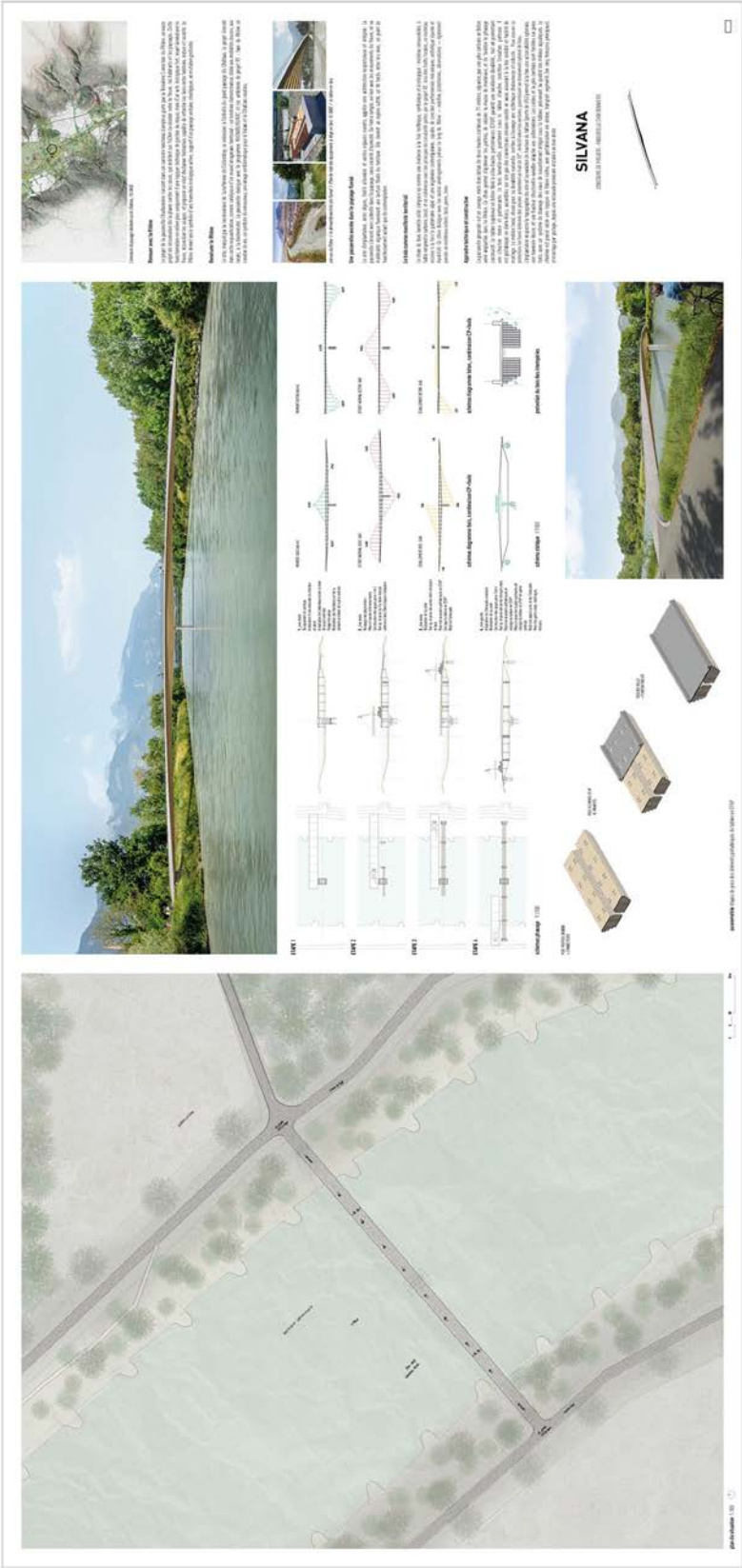
Collaborateur Julien Pathé

AIA INGÉNIERIE

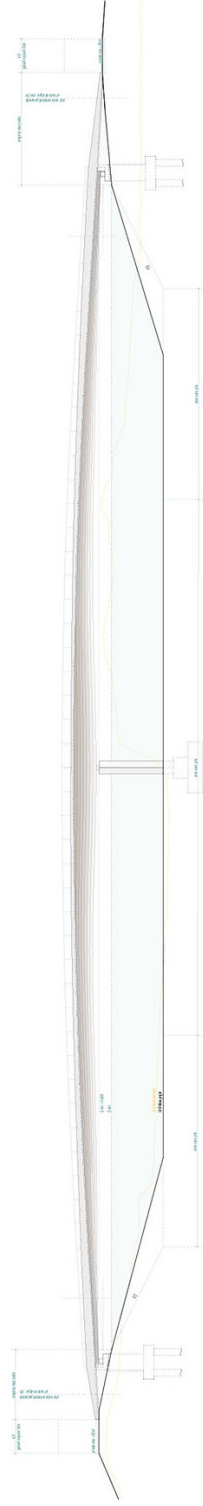
Collaborateur Antoine Perceval

DARE ARCHITECTES SÀRL

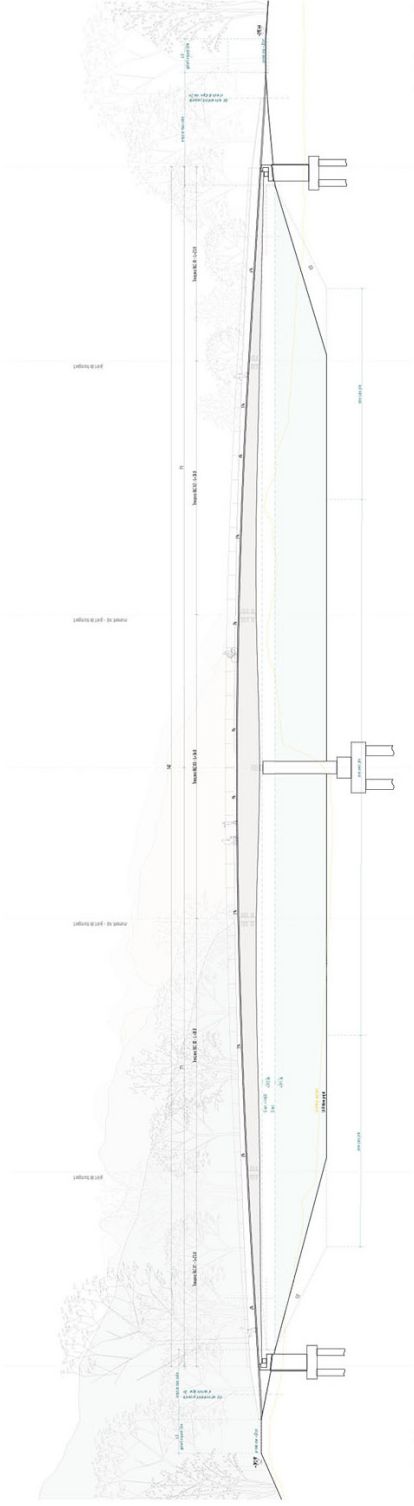
Collaborateurs Bugaud Delphine, Baudin Lauranne, Blanchard Eloïse



N°13 SILVANA

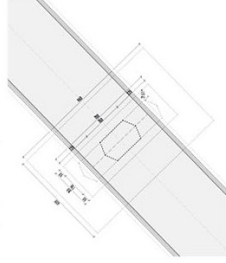


profil extérieur - direction 130°

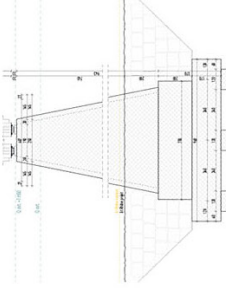


profil extérieur - direction 150°

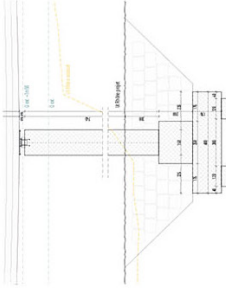
La section de plan est présentée à l'échelle de 1/500. Les dimensions sont en mètres. Les dimensions des éléments sont en centimètres. Les dimensions des éléments sont en centimètres. Les dimensions des éléments sont en centimètres.



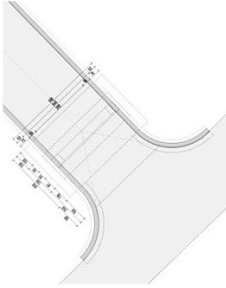
coup longitudinal 130°



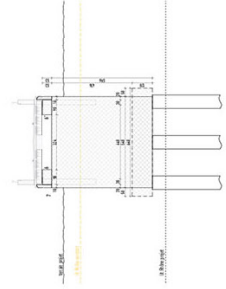
coup transversal 130°



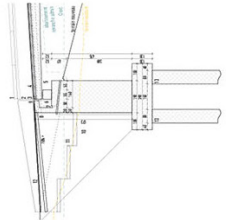
coup longitudinal 150°



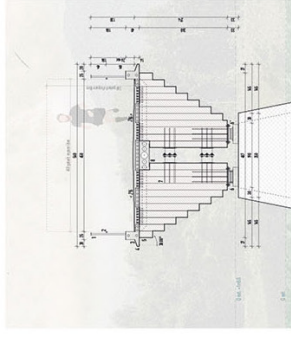
coup transversal 150°



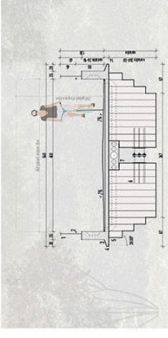
coup longitudinal 180°



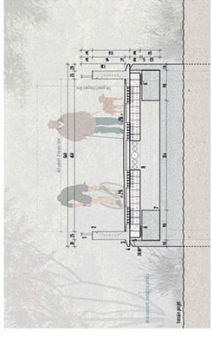
coup transversal 180°



coup transversal 130° au plan 150



coup transversal 150° au plan 150



coup transversal 180° au plan 150

SILVANA

CONCOURS DE PROJETS - PROJET DE CONSTRUCTION



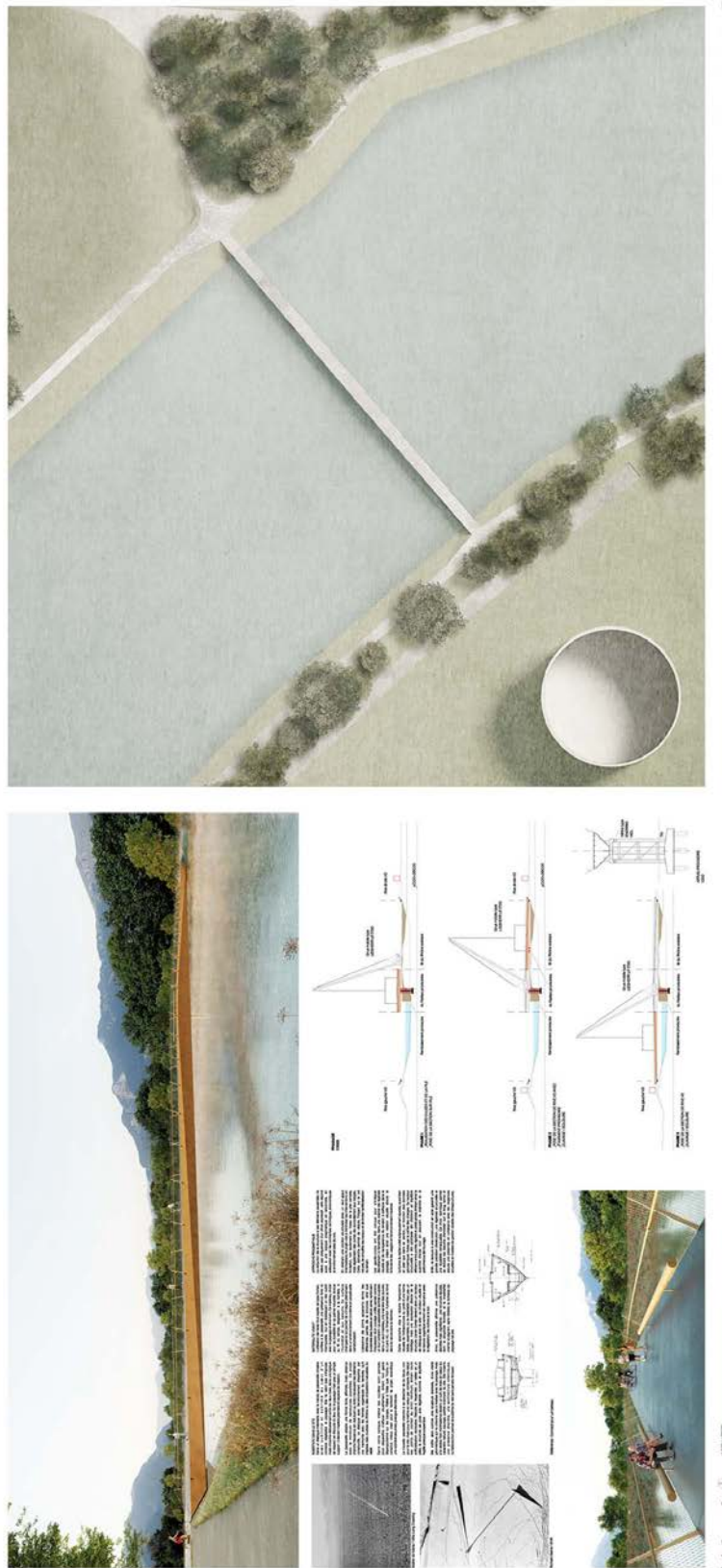
N°14 LINE

SOLLERTIA SA

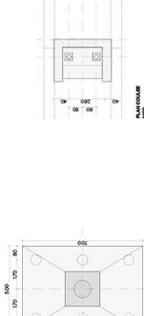
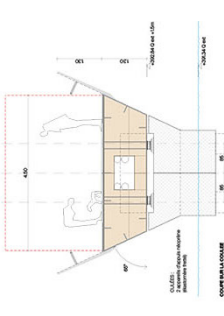
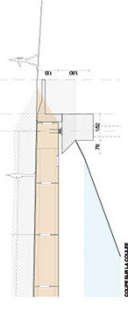
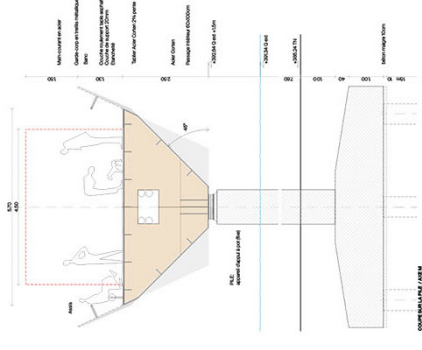
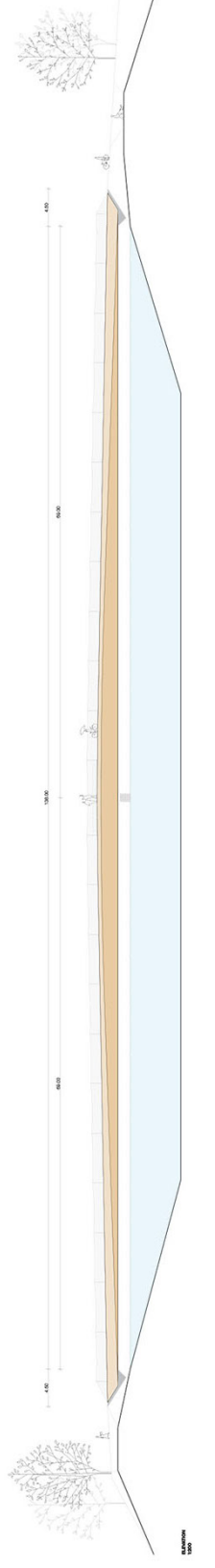
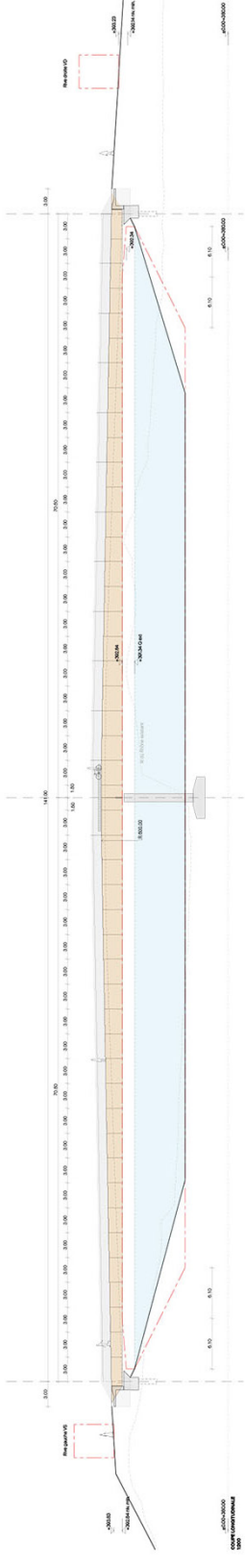
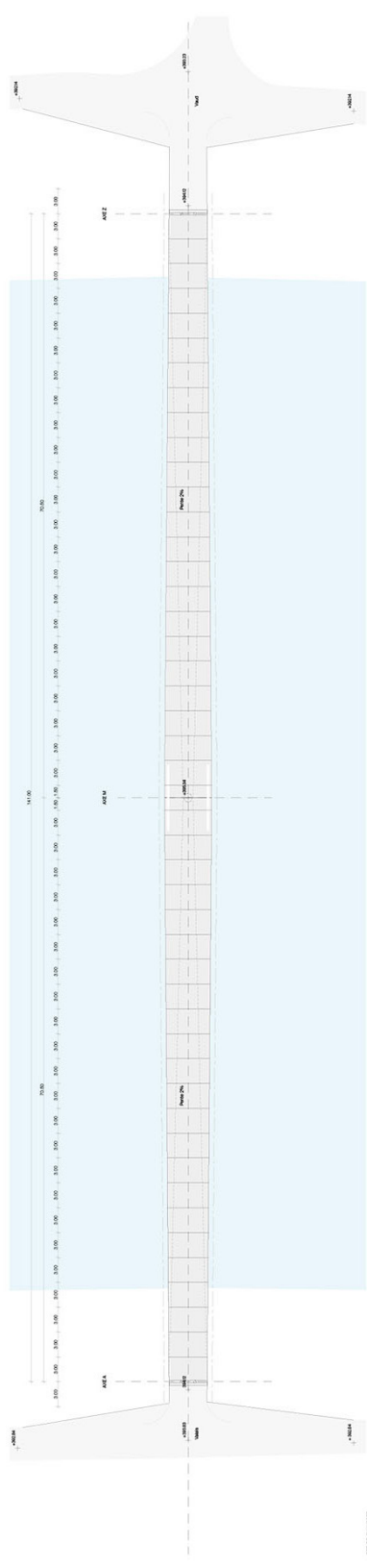
Collaborateurs Brochellaz Lionel, Dufour Grégory, Melon Matthieu

COMAMALA ISMAIL ARCHITECTES SÀRL

Collaborateurs Comamala Diego, Ismail-Meyer Toufiq, Bonhôte Eric



N°14 LINE



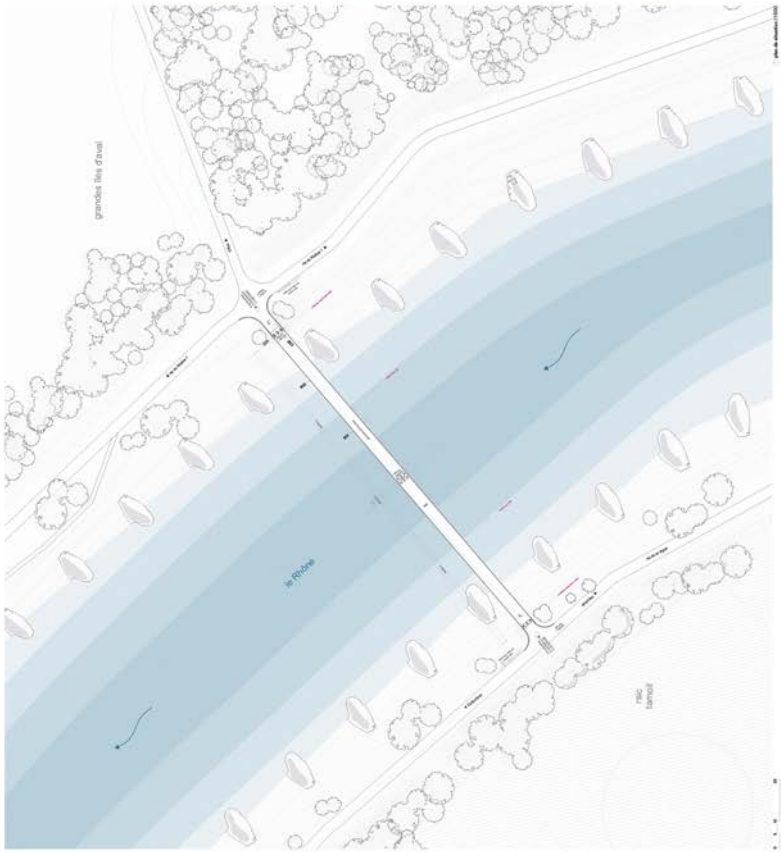
N°16 T'AS VU L'GYPAËTE

CO-STRUCT SA

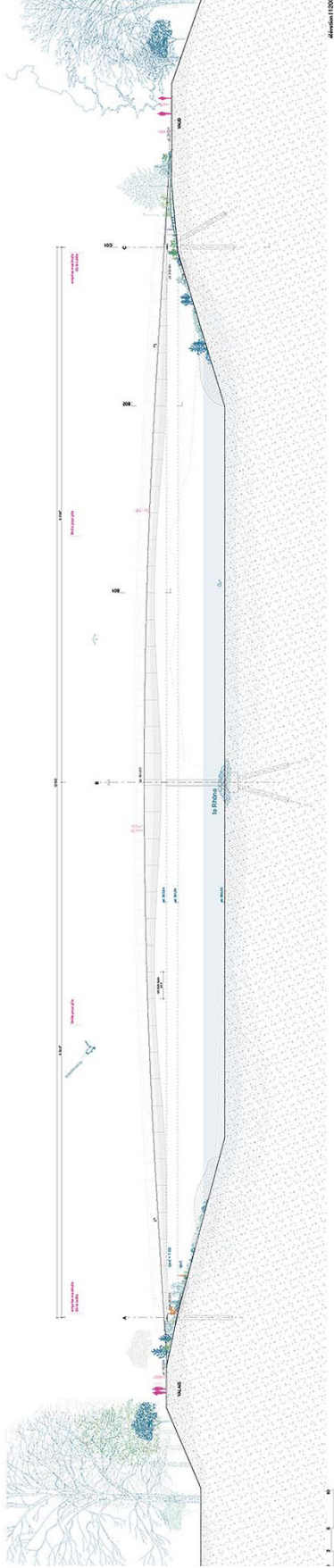
Collaborateurs Meylan Fabrice, Bouten Sam, Bauer Lucas, Lestang Vincent

POINT o

Collaborateurs Wetherell Adrian, Tritz Dane, Wirth Sidney, Vaucher Baptiste



T'AS VU L'GYPAËTE
PASSERELLE CHARBONNIÈRE SUR LE RHÔNE

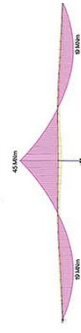


CONCEPTION STRUCTURELLE

Le système structurel dérive des opportunités offertes par le site : la vallée du Rhône a une largeur considérable, le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

Au fil d'une promenade le long du Rhône, l'idée d'un passage à pied et à cheval, en harmonie avec les rives, a été retenue. Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

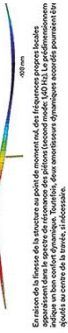
Le dimensionnement des moments de base du pont a été réalisé en tenant compte de la structure, des charges et des conditions de service. Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.



Dans le but de réduire l'impact du pont sur le Rhône, la solution structurelle est basée sur la solution suivante. Le pont est en béton, la structure est simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

La déformation des charges est appliquée sur un modèle de pont. Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.



En raison des forces de la structure au pont, des charges sont appliquées sur la structure. Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

FABRICATION



Dans l'ensemble, le concept proposé pour la réduction du bruit, avec l'utilisation de poutres et de dalles préfabriquées, a été adopté. Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

Le pont doit être long et large, la structure doit être simple et robuste, la mise en place d'une structure en béton est la plus adaptée pour ce type de pont.

T'AS VU L'GYPAËTE

Concours de projet
PASSERELLE CHARBONNIÈRE SUR LE RHÔNE

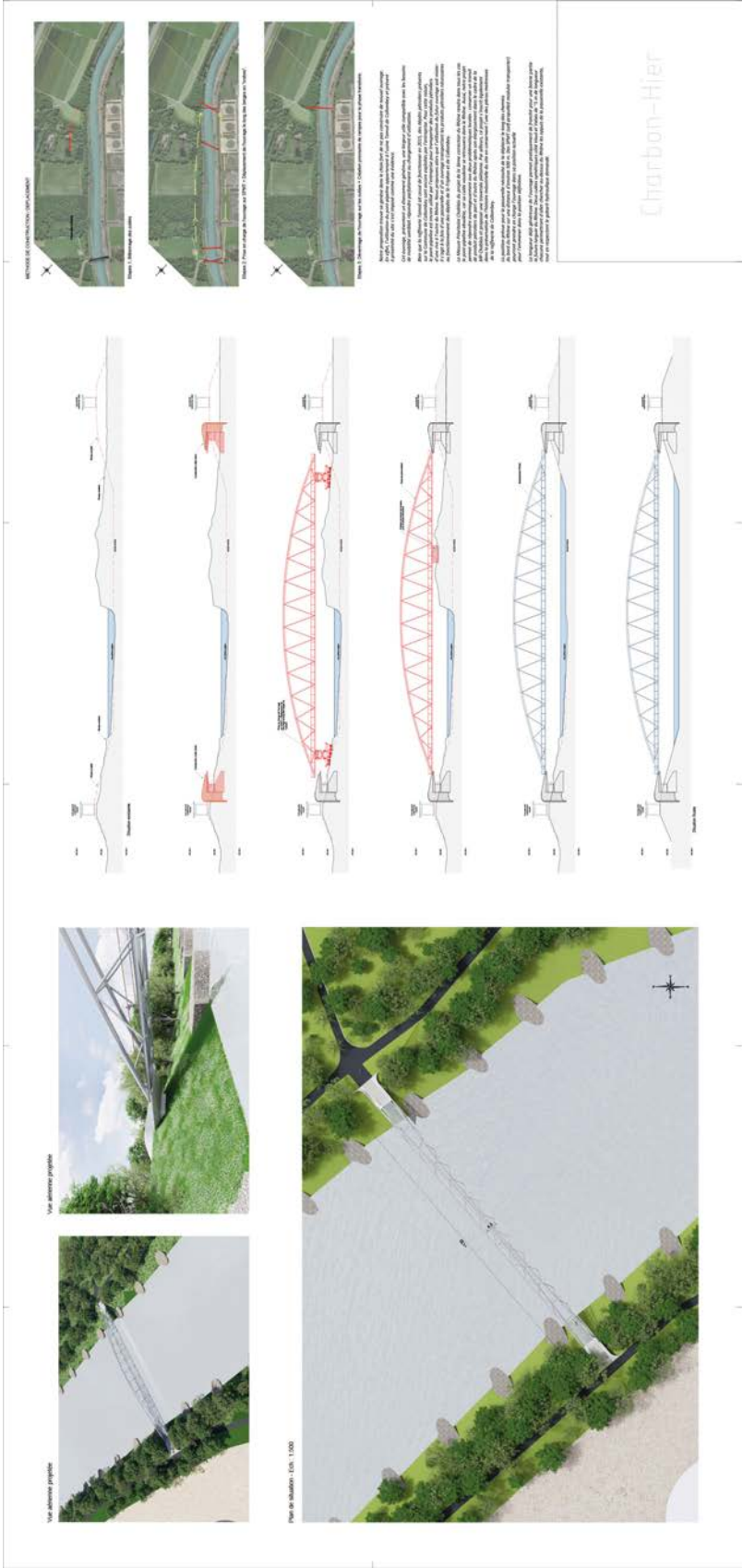
T INGÉNIERIE (GENÈVE) SA

Collaborateurs Delémont Thierry, Thiriot Julien, Bellanger Emilie, Antonescu Vlad, Chappuis Luc

SEA + PARTNERS

Collaborateurs Peigneux Christophe, Baghy Clément, Brillot Sébastien, Borcy Florian

N°17 CHARBON-HIER



N°18 ARCENCIEL

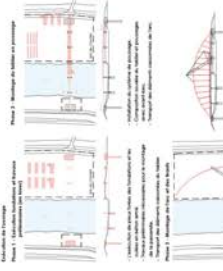
MESSI & ASSOCIATI SA
Collaborateurs Bicego Alessandro, Girardi Andrea
AAPA SA



Le projet de passerelle de la Charbonnière sur le Rhône a été initié par la commune de Arc-en-Ciel, dans le cadre d'un programme de réhabilitation de l'espace public. L'objectif principal est de créer un lien piétonnier sécurisé et agréable entre les deux rives du fleuve, tout en valorisant le patrimoine local et les paysages riverains.

Le projet se compose d'une passerelle piétonne de 150 mètres de long, dotée d'une structure métallique robuste et d'un revêtement antidérapant. Elle sera équipée d'éclairage public et de bancs pour offrir un espace de détente et de promenade. Des aménagements paysagers, tels que des plantations d'arbres et de fleurs, seront réalisés de part et d'autre de la passerelle pour améliorer son intégration dans l'environnement.

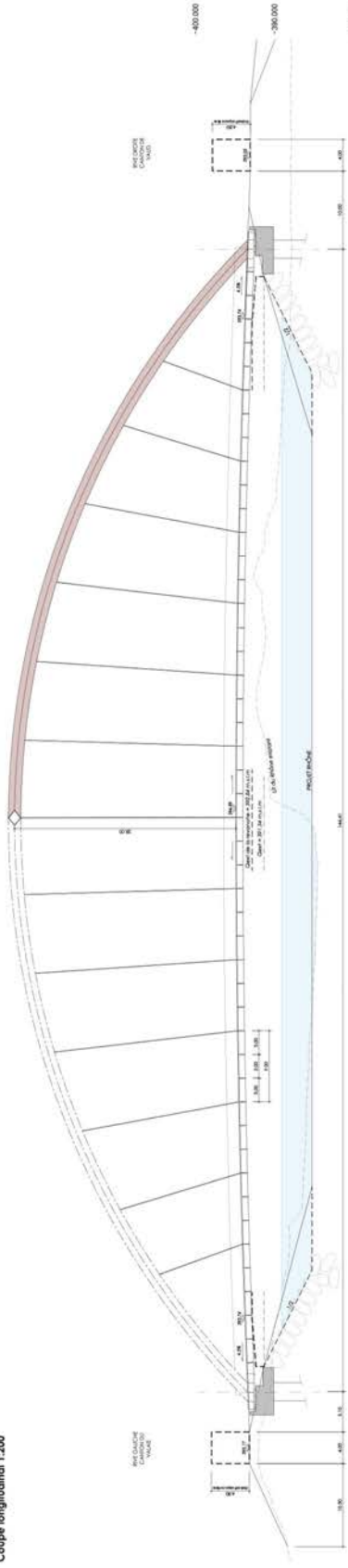
Le projet a été soumis à une étude d'impact environnemental et social, qui a permis d'identifier les enjeux et de proposer des mesures d'accompagnement. Les travaux sont actuellement en cours de réalisation, et la passerelle devrait être inaugurée prochainement.



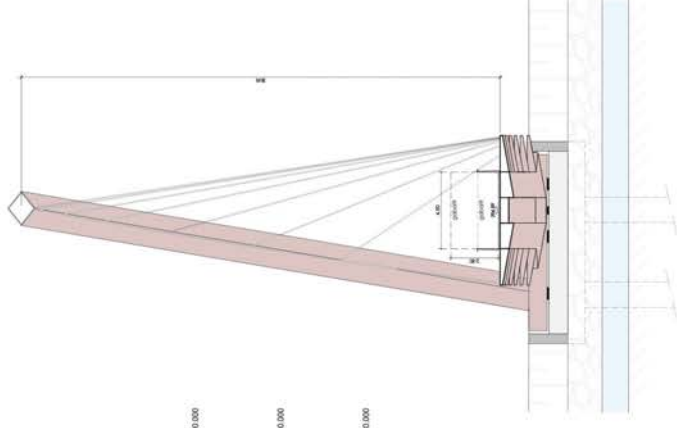
arcenciel

N°18 ARCENCIEL

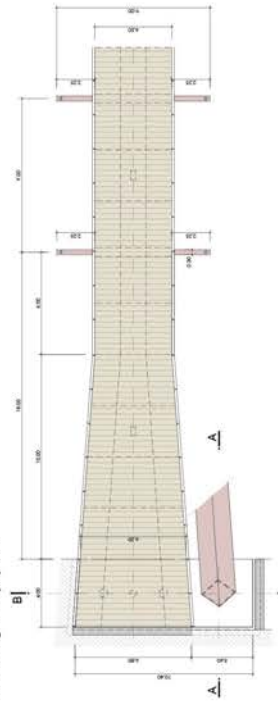
Coupe longitudinal 1:200



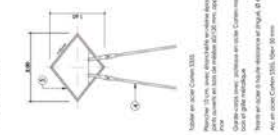
Coupe transversal 1:100



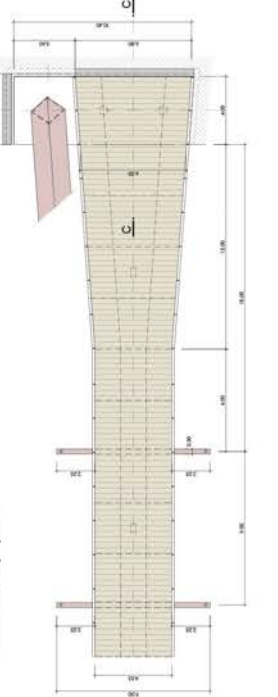
Culée rive gauche (VS) 1:100



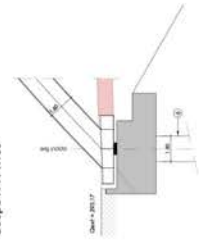
Arc, vue 1:50



Culée rive droite (VS) 1:100



Coupe A-A 1:100



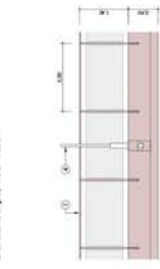
Coupe B-B 1:100



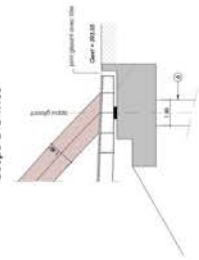
Tablier, coupe 1:50



Garde-corps, vue 1:50



Coupe C-C 1:100



arcenciel

N°19 LE HÉRON CENDRÉ

HOLZPROJEKT AG
Collaborateurs Pius Renggli, Alina Ramseier, Dominik Rohrer

ARCHITEKTUM GMBH
Collaborateurs Patrick Meier, Yvan Meier

LE HERON CENDRE

CONCOURS DE PROJET - PASSERELLE CHARBONNIERE



PLAN DE SITUATION - 1:500 - ARCHITEKTUM GMBH



IMAGE DE SYNTHÈSE

CONCEPT

Le projet de passerelle de la Charbonnière sur le Rhône est un projet d'infrastructure qui vise à améliorer la circulation piétonnière et cyclable entre les deux rives du fleuve. Le projet est situé dans le quartier de la Charbonnière, à l'ouest de la ville de Lyon. Le site est caractérisé par une large zone d'habitat individuel et une zone commerciale. Le projet est en phase de concertation avec les services de l'État et les habitants du quartier.

DESCRIPTION

La passerelle est une structure en bois qui mesure 1,2 km de long. Elle est composée de deux sections principales : une section de 600 m de long qui traverse le Rhône et une section de 600 m de long qui relie la passerelle à la rive gauche. La passerelle est conçue pour accueillir des piétons, des cyclistes et des véhicules électriques. Elle est dotée d'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite. La passerelle est également équipée d'éclairage public et de bancs.

ENVIRONNEMENT

La passerelle est située dans un environnement naturel. Elle est bordée par des zones d'habitat individuel et une zone commerciale. Le projet est en phase de concertation avec les services de l'État et les habitants du quartier.

CONCEPT

Le projet de passerelle de la Charbonnière sur le Rhône est un projet d'infrastructure qui vise à améliorer la circulation piétonnière et cyclable entre les deux rives du fleuve. Le projet est situé dans le quartier de la Charbonnière, à l'ouest de la ville de Lyon. Le site est caractérisé par une large zone d'habitat individuel et une zone commerciale. Le projet est en phase de concertation avec les services de l'État et les habitants du quartier.

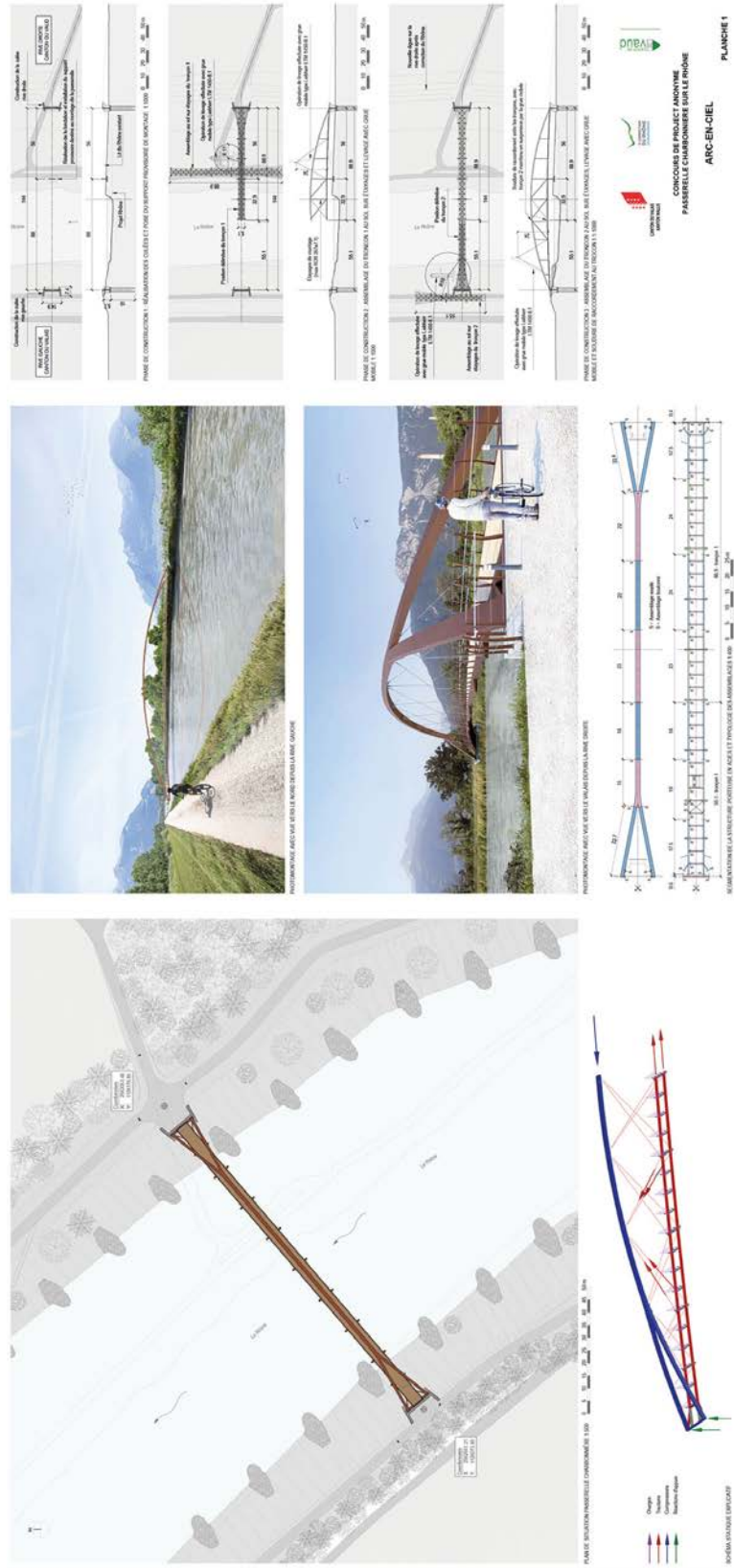
IMAGE DE SYNTHÈSE - 1:500 - ARCHITEKTUM GMBH

CONCEPT - 1:500 - ARCHITEKTUM GMBH

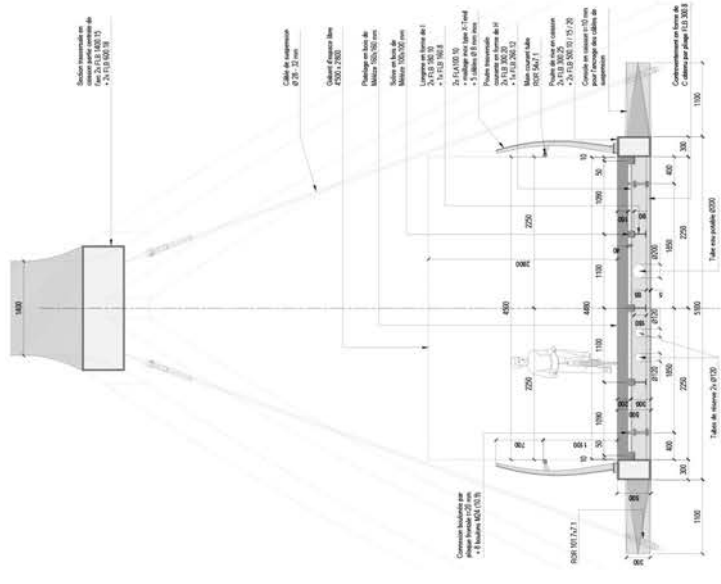
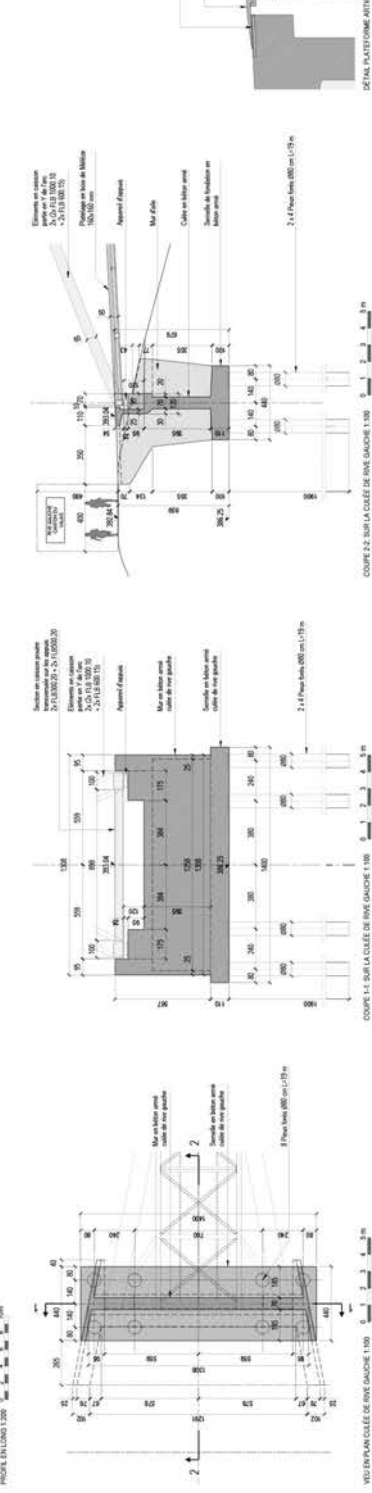
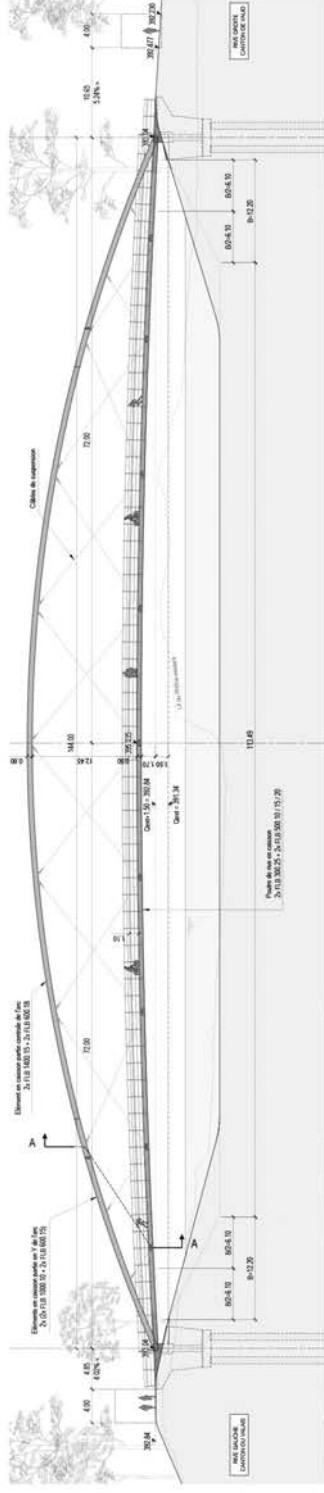
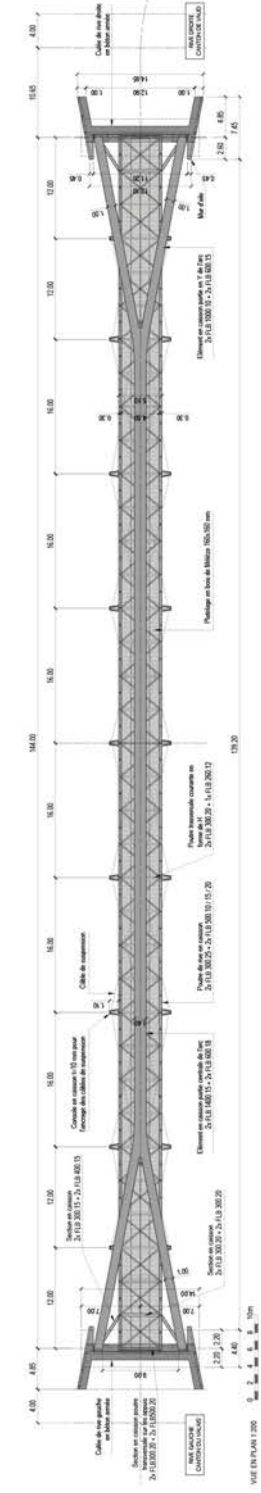
AR&PA ENGINEERING SAGL

EBERLI ARCHITETTI

Collaborateur Christian Eberli



N°20 ARC-EN-CIEL



CONCOURS DE PROJET ANONYME
PASSERELLE CHARBONNIERE SUR LE RHONE

ARC-EN-CIEL

PLANCHE 2

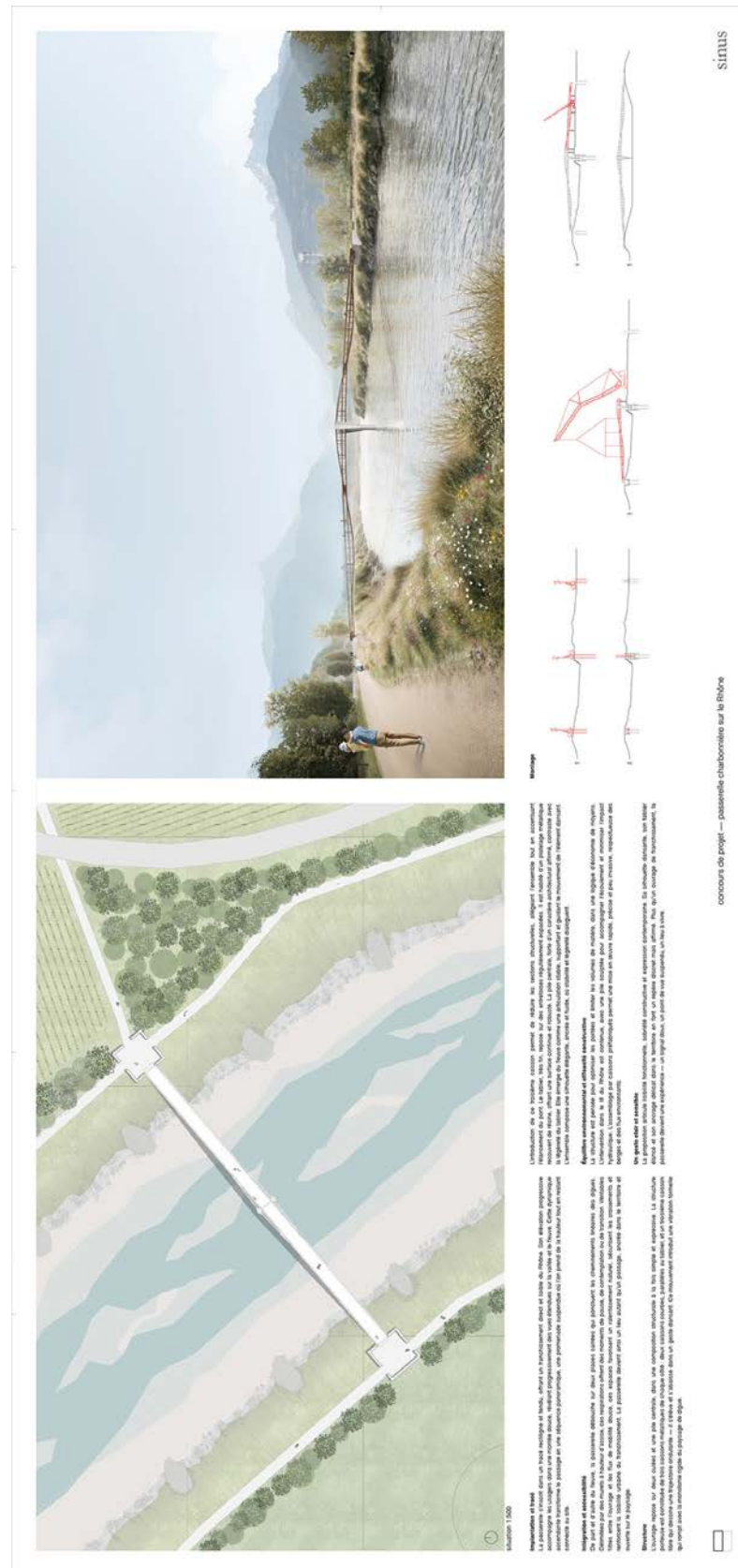
N°22 SINUS

SD INGÉNIERIE LAUSANNE SA

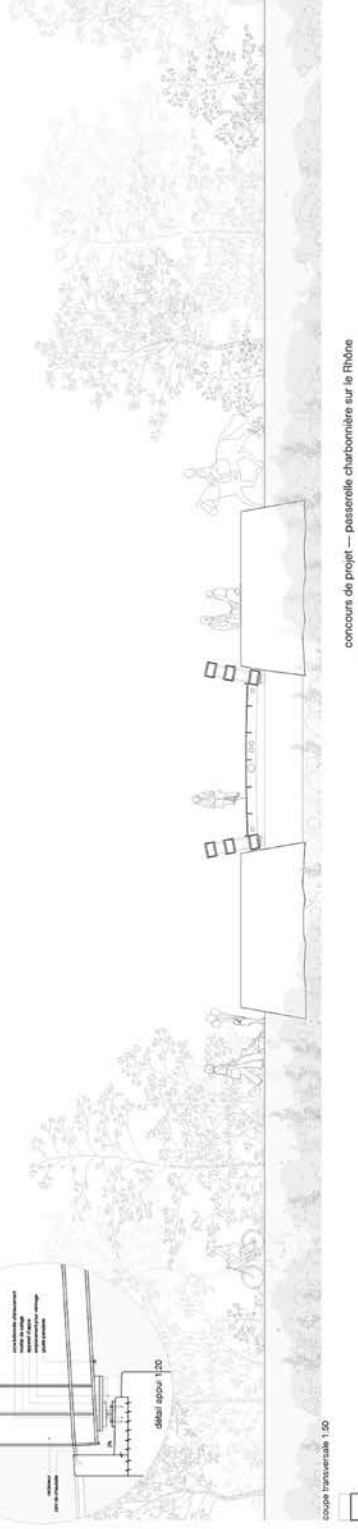
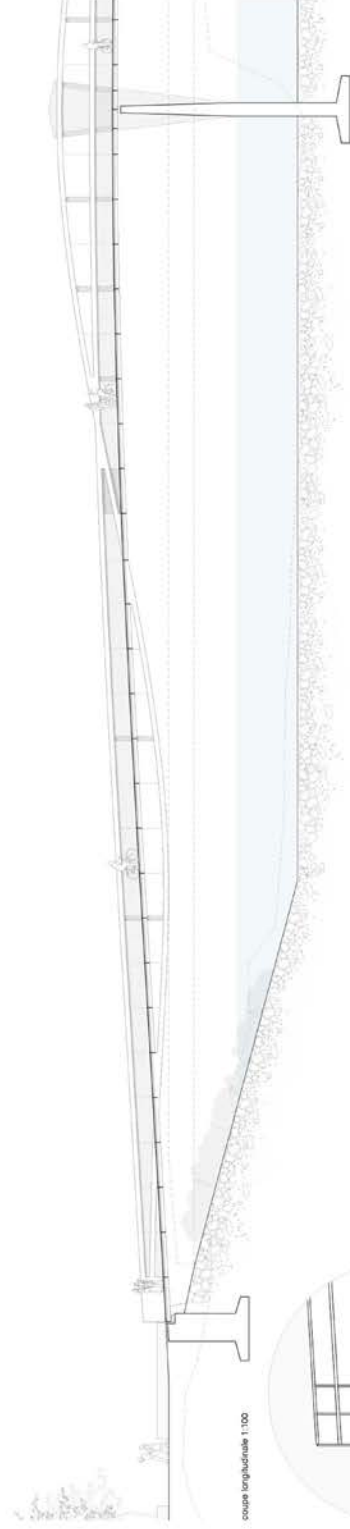
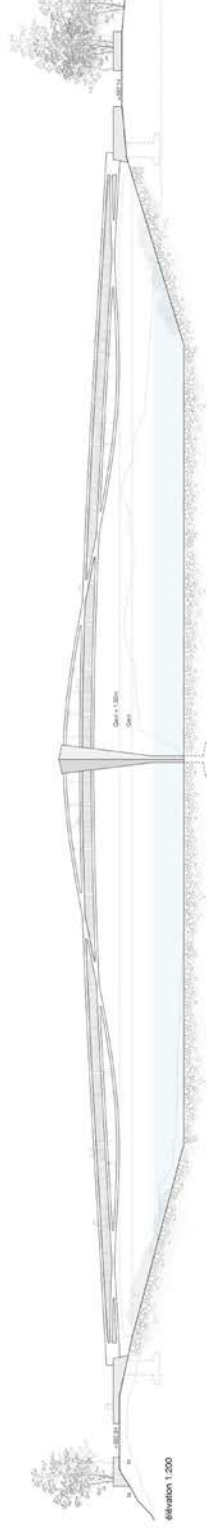
Collaborateurs Mittaz Xavier, Foletti Andrea, Colomer Pierre

DVARCHITECTES & ASSOCIÉS SA

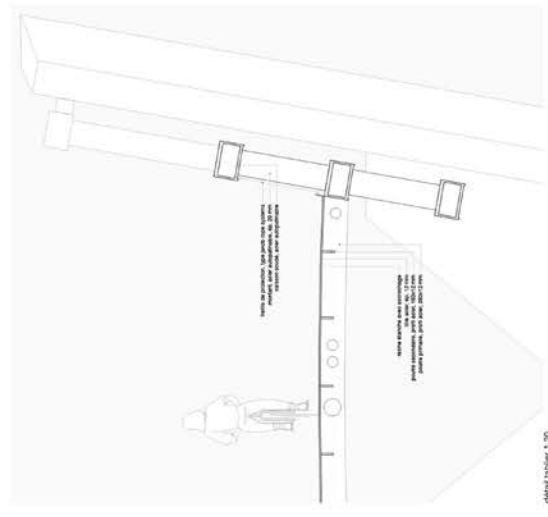
Collaborateurs Cotter Glenn, Fauchère Clémence, Praz Julien, Moradi Sonia, Métroz Erika, Zen Ruffinen Alan, Balet Lucas, Corvaglia Paride, De Pellegrini Gabriela



N°22 SINUS



concours de projet — passerelle charbonnière sur le Rhône



SINUS

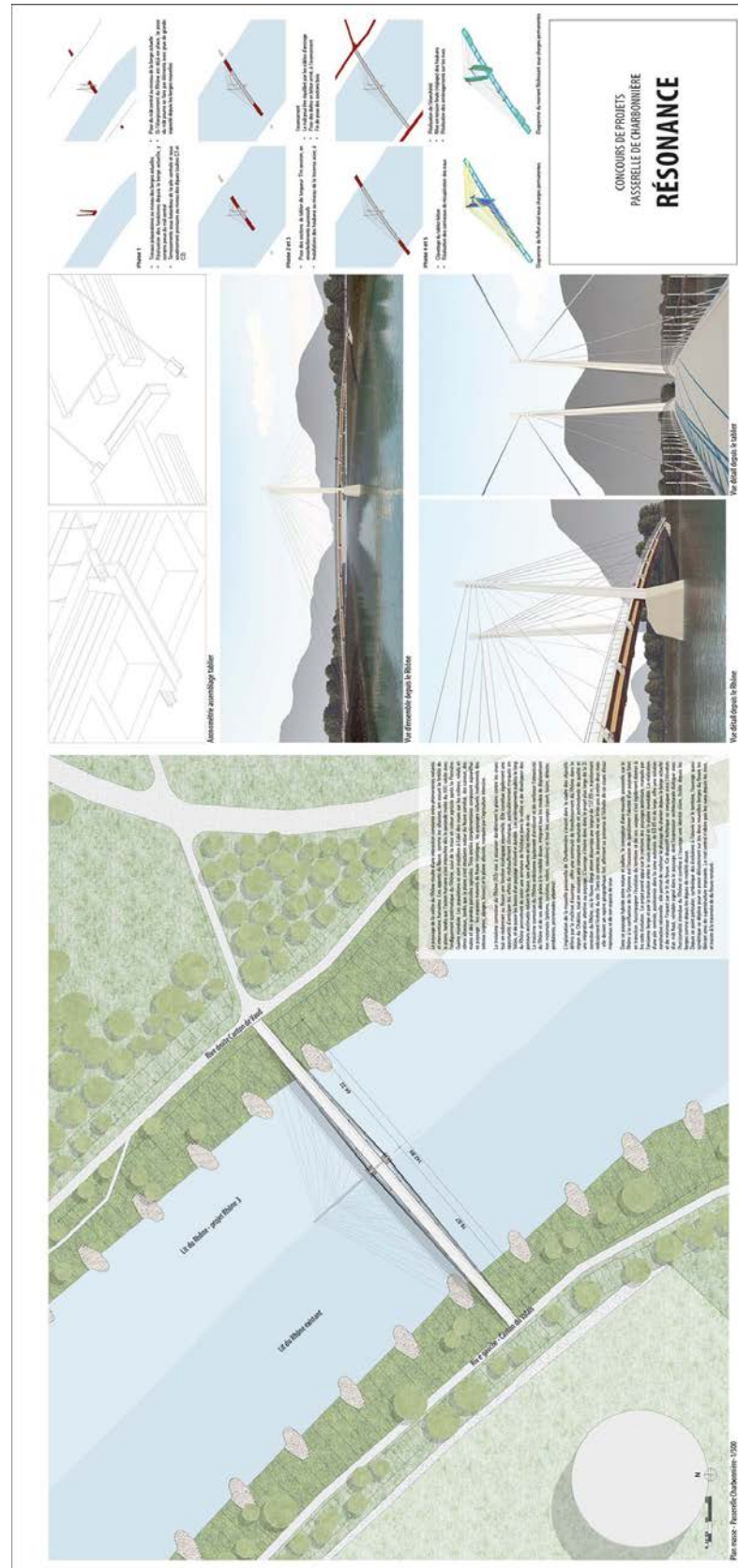
N°23 RÉSONANCE

BI INGENIERIE SARL

Collaborateurs Dlonica Razvan, Li Weirong, Michele Bonera

ATELIER CONFLUENCE ARCHITECTURE

Collaborateur Lelievre Remi

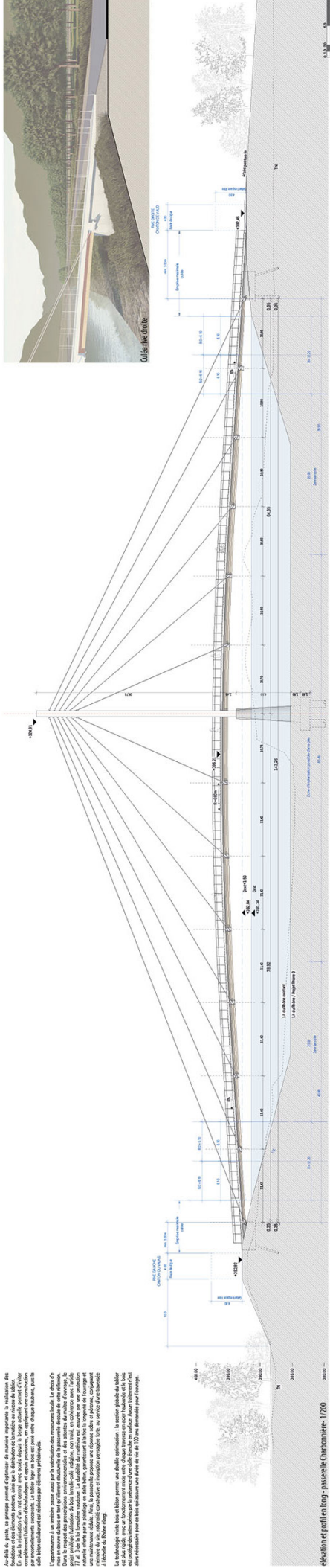


N°23 RÉSONANCE

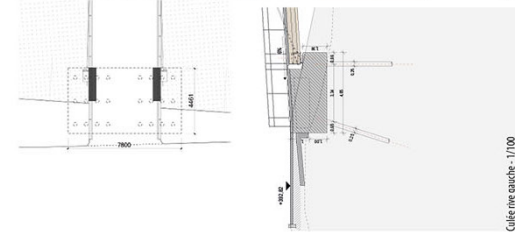
Au-delà du projet, un principe permet d'expliquer de manière importante la réalisation des ponts : la vibration d'un pont vient avant tout de la charge actuelle plutôt que d'être le résultat d'une charge fixe. La charge actuelle est la charge qui agit sur le pont à un instant donné. Elle est la somme de la charge fixe et de la charge d'usage.

Le pont est un ouvrage qui doit résister à la charge actuelle. La charge actuelle est la somme de la charge fixe et de la charge d'usage. La charge fixe est la charge qui agit sur le pont à un instant donné. Elle est la somme de la charge fixe et de la charge d'usage. La charge d'usage est la charge qui agit sur le pont à un instant donné. Elle est la somme de la charge fixe et de la charge d'usage.

La technologie civile bois et béton permet une double optimisation : la section globale du tablier est plus légère que celle en béton pur, ce qui permet de réduire les déformations et les vibrations. Le pont est ainsi plus résistant et plus durable.



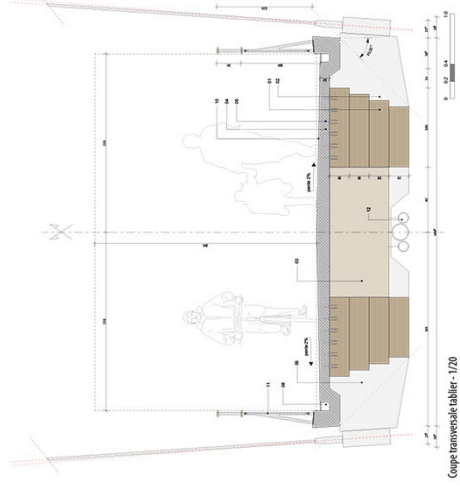
élévation et profil en long - passerelle Charbonnière - 1/200



Culée rive gauche - 1/100

Pile centrale - 1/100

Culée rive droite - 1/100



Coupe transversale tablier - 1/20

Coupe longitudinale détail tablier - 1/20



Culée rive gauche

CONCOURS DE PROJETS
PASSERELLE DE CHARBONNIÈRE
RÉSONANCE

Contact

CANTON DU VALAIS

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

Service des dangers naturels

Rue des Creusets 5, 1950 Sion

027 606 35 20 – SDANA@admin.vs.ch

CANTON DE VAUD

Entreprise de correction fluviale Rhône 3

p.a. Direction générale de l'environnement, DGE-EAU

Avenue de Valmont 30b, 1014 Lausanne

021 316 32 36 – DGE-R3@vd.ch

Impressum

Édition : Service des dangers naturels de l'État du Valais / Entreprise de correction fluviale Rhône 3, Direction générale de l'Environnement du Canton de Vaud

Conception / Gestion de projet : LR communication

Graphisme : 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.*