



3^e CORRECTION
DU RHÔNE
SÉCURITÉ POUR LE FUTUR

Rapport du jury
Novembre 2025

Concours de projets

Passerelle de la Gryonne 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 des Maîtres 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
4 ^{ème} tour d'élimination	9
Repêchage	9
Classement et attribution des prix	9
Conclusions et recommandations du jury	10
Exposition	10
Membres du jury	11

LES PROJETS

LARUS	14
SUPERLEGGERA	18
SILVA	22
SIMPLEXITÉ	26
GRYBASHI	28
GRUES HAUBANNEES	30
ECOPONS	32
PLACE AU RHÔNE	34
DELTA	36
PAUL	38
OISEAU DANS L'ESPACE	40
LE VENT QUI SIFFLE	42
LA LIBELLULE	44
COSINUS	46
ECHO	48
LE PAYSAGE DU FUTUR	50
FENÊTRE SUR RHÔNE	52
OXYDO	54
RHÔNE	56
SANS FIN	58
SUR LE FIL	60

Maître d'ouvrage :

Canton de Vaud

Représenté par l'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 3ème 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 Gryonne, passerelle publique franchissable à pied, vélo, rollers et cheval représente un axe stratégique pour la mobilité douce de loisirs et la mobilité douce quotidienne de la région. Elle relie les zones urbaines de Bex et Ollon en rive droite et les zones urbaines de Monthey et Collombey (Sud) ainsi que le pôle d'emplois contigu en rive gauche du Rhône. Elle accueille le tracé de l'itinéraire de la route du Rhône qui change de rive pour permettre une renaturation en rive gauche entre Illarsaz et la zone d'activité « Tamoil ».

La passerelle de la Gryonne, objet de ce concours, répond et renforce le 3ème objectif de R3 : les aspects socioéconomiques. Elle remplace la passerelle privée CIMO à caractère industriel, aujourd'hui accessible aux piétons uniquement. La passerelle existante est située environ 350m en amont de la future passerelle. Sa démolition ne fait pas partie du présent concours.

Objectifs des Maîtres de l'ouvrage

Les objectifs principaux des MO pour ce projet sont :

- Réaliser la nouvelle passerelle de la Gryonne, appelée à remplacer la passerelle CIMO qui n'est pas adaptée à la mobilité douce, 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 passerelle (culées et pile éventuelle)

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 Chablais),

- 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 (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 proposer dans le cadre de leurs projets, comme favoriser le bois local. Une démarche d'appel d'offres avec fourniture

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. Fabrice Thétaz Président de Monthey
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. Alberto Cherubini Syndic de Bex
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

21 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 remis respectent les prescriptions, à l'exception des projets n°6 et n°8 qui ont placés des massifs d'ancrage à l'intérieur des sites pollués.

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 mercredi 8 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 21 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 21 projets au jugement, y compris les projets n°6 et n°8.

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

N°03	GRUES HAUBANNEES
N°04	ECOPONS
N°07	PAUL
N°09	LE VENT QUI SIFFLE
N°10	LA LIBELLULE
N°11	COSINUS
N°12	ÉCHO
N°16	FENETRE SUR RHONE une
N°19	RHÔNE
N°21	SUR LE FIL

2^{ème} tour d'élimination

Au deuxième tour, le jury a porté une attention particulière aux besoins du Maître d'ouvrage. Il a étudié plus en détail la qualité des espaces extérieurs (parcours et paysage) et la compatibilité générale du projet au site. La pertinence de la conception de la structure porteuse, la matérialité des ouvrages et les aspects liés au développement durable ont été attentivement examinés.

Les 4 projets suivants ont été éliminés à l'issue du 2^{ème} tour :

N°02	GRYBASHI
N°05	PLACE AU RHÔNE
N°13	LE PAYSAGE DU FUTURE
N°17	OXYDO

3^{ème} tour d'élimination

Le jury a encore une fois examiné la qualité des espaces extérieurs (parcours et paysage) ainsi que la pertinence du projet de la passerelle par rapport aux critères du développement durable.

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

N°01 SIMPLEXITE
N°20 SANS FIN

4^{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 4^{ème} tour :

N°06 DELTA
N°08 OISEAU DANS L'ESPACE (vert d'eau)

Repêchage

Au terme des quatre 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 entre trois et cinq prix et 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 ^{er} prix	14	LARUS	45'000.- TTC
2 ^{ème} rang	2 ^{ème} prix	15	SUPERLEGGERA	40'000.- TTC
3 ^{ème} rang	3 ^{ème} prix	18	SILVA	25'000.- 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 21 projets reçus apportent tous, à des degrés divers, une contribution à la résolution du problème posé.

Le jury a débattu sur la qualité des espaces et des parcours créés par les projets ainsi que sur 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 aux coûts de construction.

Au terme des discussions et à l'unanimité, le jury propose au maître de l'ouvrage de confier à l'auteur du projet n°14 "LARUS" la poursuite des études en vue de sa réalisation. Le jury a particulièrement apprécié la qualité architecturale et l'efficacité technique de cette passerelle élancée et discrète qui s'insère dans le paysage avec en profil une courbe tendue élégante entre les deux rives. Ce projet permet une présence affirmée et discrète de la passerelle dans le paysage. L'acier patinable souligne la pureté et la simplicité de la géométrie et confère à l'ouvrage une identité sobre et intemporelle. 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.

Arrivé au terme de ses délibérations, le jury, à l'unanimité, décide d'attribuer le 1^{er} rang, 1^{er} prix au projet N°14 « Larus » 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



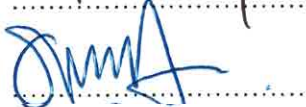
M. Pierre-Yves Gruaz



M. Philippe Venetz



M. Emmanuel Ventura



M. Fabrice Thétaz



Membres suppléants

M. Sébastien Domon

excusé

M. Karim Laribi



suppléant de Mme Marie-Hélène Giraud

M. Alberto Cherubini

excusé

LES PROJETS



N°14 LARUS

1^{er} rang / 1^{re} prix

MASOTTI & ASSOCIATI SA

Collaborateurs Guidotti Sebastiano, Masotti Giorgio, Giorgi Paolo, Grimoldi Mattia

HÄMMERLI & CACCIA SAGL

Collaborateurs Hämmerli Boris, Caccia Cosimo

Le projet *Larus* met en place le dispositif simple d'un pont franchissant le Rhône à l'aide d'une pile centrale. Un tablier fin est supporté par un caisson métallique à hauteur variable. L'ensemble de la structure, très fine au niveau des culées, s'épaissit progressivement jusqu'à la pile centrale. Il en résulte un élancement et une élégance qui, combinée avec des garde-corps à barreaudage, permet une présence affirmée mais discrète de la passerelle dans le paysage. L'acier patinable souligne la pureté et la simplicité de la géométrie et confère à l'ouvrage une identité sobre et intemporelle.

Du point de vue des futurs usagers, la proposition présente des visibilitées très dégagées sur le Rhône. Les pentes de l'ouvrage sont faibles avec un dénivelé global de l'ordre de 2 mètres qui permettra de le franchir aisément. Les intersections avec les chemins de digue ont été travaillées pour représenter spatialement ces espaces de convergences. Les aménagements simples qui y sont proposés permettent une appropriation des lieux à la fois pour le loisir et les déplacements quotidiens.

Sur le plan constructif la structure porteuse d'un système « tablier-pile » à deux travées identiques, consiste en un double-caisson en acier patinable à hauteur et largeur variable qui se pose sur une pile en béton armé au milieu du fleuve. Le revêtement choisi est traditionnel avec une étanchéité LBP et de l'asphalte coulée.

La hauteur maximale est de 1,7m sur pile et diminue de part et d'autre de la pile à 0,35m au droit des culées. Ainsi, la poutre d'une longueur totale de 134m est optimisée pour arriver à un élancement prononcé, en moyenne de $l/65$. L'empreinte visuelle dans le paysage fluviale est minimisée.

Les deux poutres en acier sont facilement réalisables avec les méthodes actuelles de la fabrication de tronçons en acier soudés et relativement légers pour être manœuvrés lors du transport et du montage in-situ.

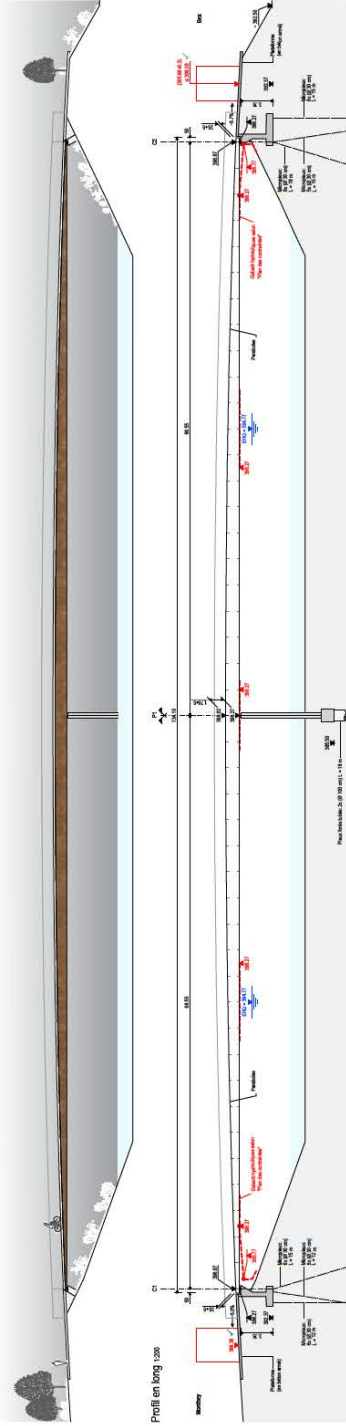
Le montage de la structure métallique est prévu par levage avec des grues mobiles depuis le sol, ainsi qu'à l'aide de quatre appuis provisoires (piliers). Deux d'entre eux seront mis en place sur un remblai supplémentaire dans le lit du Rhône. Ceci implique qu'une réalisation en basses-eaux sera nécessaire en assurant une section d'écoulement suffisante.

L'écobilan de ce projet est évalué comme « plutôt bon ». Le jury a particulièrement apprécié la qualité architecturale de cet ouvrage élancé et discret qui se subordonne à l'environnement.

Élévation : 1 m 30

Le système structuré présente les caractéristiques suivantes (tableau "Nœud de calcul").

En travée 1-50



Poutres maîtresses

Poutres maîtresses

Les poudres en cession sont mélangées par une balle (diaphyragme) soulevée sur tout le pourtour de la section en caisson et régénérées au moyen de machines longitudinales, ainsi que brièvement.

Liaison tablier-pile

La faison proposée vise à créer un système "socio-écologique" (habiter / plus) à l'aide d'un élément banal par des Villes en soie soudées pour célébrer au final 25 ans des deux auteurs. Il s'agit d'une méditation attentive et de la belle manière de l'habiter.

Fondations / culees

En raison des conditions géologiques et du régime fluvial, les vagues sont fondées sur microscope, lentille que le pôle ne peut être tubés.

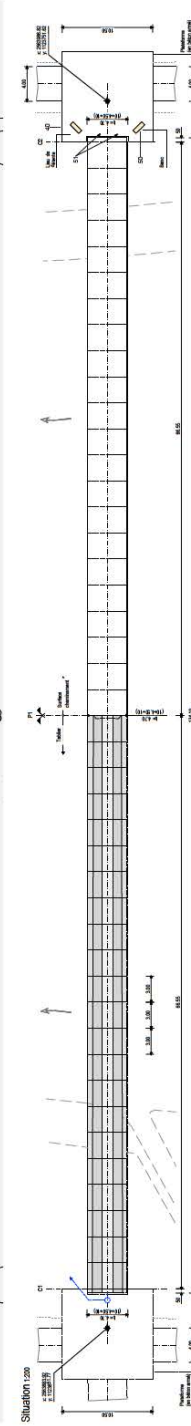
Les appuis sont librement accessibles pour les contrôles et l'entretien.

...et d'ailleurs, tel est son...

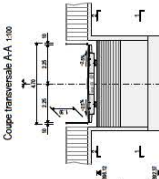
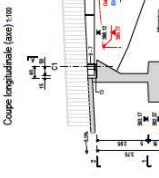
- l'acier "autoprotectible" (Corten), permettant une intégration équilibrée dans le milieu naturel / fluide,
- le béton armé, limité aux culées.

Figure 1

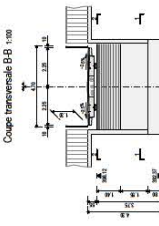
Composé par des fers plats, permettant aux usagers une vision ouverte de la Rhône.



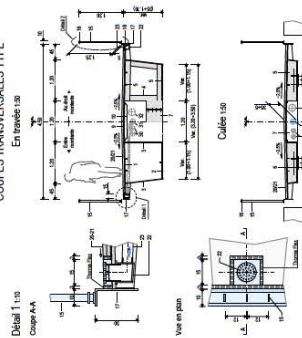
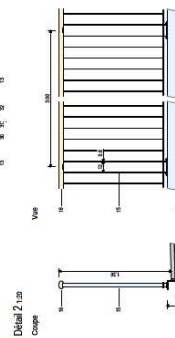
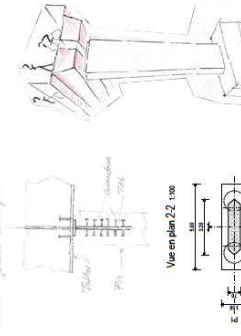
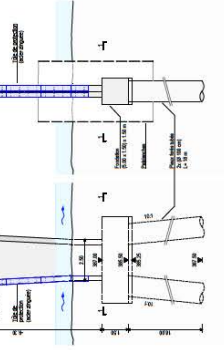
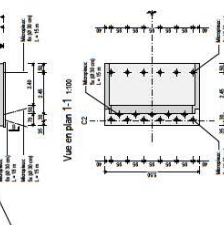
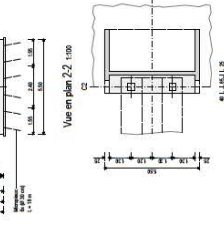
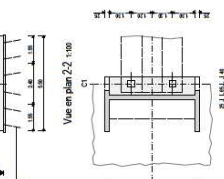
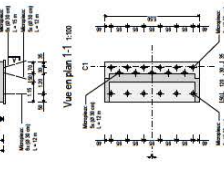
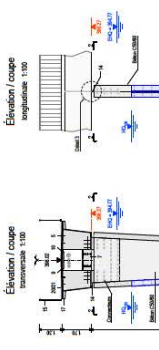
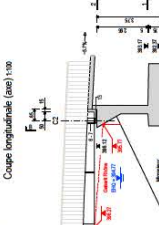
CULÉE MONTHÉY



CULÉE BEX



PILE

[illegible]

Joint	Year	Size	Material	Notes
10	1950	12 in.	Steel	
11	1950	12 in.	Steel	
12	1950	12 in.	Steel	
13	1950	12 in.	Steel	
14	1950	12 in.	Steel	
15	1950	12 in.	Steel	
16	1950	12 in.	Steel	
17	1950	12 in.	Steel	
18	1950	12 in.	Steel	
19	1950	12 in.	Steel	
20	1950	12 in.	Steel	
21	1950	12 in.	Steel	
22	1950	12 in.	Steel	
23	1950	12 in.	Steel	
24	1950	12 in.	Steel	
25	1950	12 in.	Steel	
26	1950	12 in.	Steel	
27	1950	12 in.	Steel	
28	1950	12 in.	Steel	
29	1950	12 in.	Steel	
30	1950	12 in.	Steel	
31	1950	12 in.	Steel	
32	1950	12 in.	Steel	
33	1950	12 in.	Steel	
34	1950	12 in.	Steel	
35	1950	12 in.	Steel	
36	1950	12 in.	Steel	
37	1950	12 in.	Steel	
38	1950	12 in.	Steel	
39	1950	12 in.	Steel	
40	1950	12 in.	Steel	
41	1950	12 in.	Steel	
42	1950	12 in.	Steel	
43	1950	12 in.	Steel	
44	1950	12 in.	Steel	
45	1950	12 in.	Steel	
46	1950	12 in.	Steel	
47	1950	12 in.	Steel	
48	1950	12 in.	Steel	
49	1950	12 in.	Steel	
50	1950	12 in.	Steel	
51	1950	12 in.	Steel	
52	1950	12 in.	Steel	
53	1950	12 in.	Steel	
54	1950	12 in.	Steel	
55	1950	12 in.	Steel	
56	1950	12 in.	Steel	
57	1950	12 in.	Steel	
58	1950	12 in.	Steel	
59	1950	12 in.	Steel	
60	1950	12 in.	Steel	
61	1950	12 in.	Steel	
62	1950	12 in.	Steel	
63	1950	12 in.	Steel	
64	1950	12 in.	Steel	
65	1950	12 in.	Steel	
66	1950	12 in.	Steel	
67	1950	12 in.	Steel	
68	1950	12 in.	Steel	
69	1950	12 in.	Steel	
70	1950	12 in.	Steel	
71	1950	12 in.	Steel	
72	1950	12 in.	Steel	
73	1950	12 in.	Steel	
74	1950	12 in.	Steel	
75	1950	12 in.	Steel	
76	1950	12 in.	Steel	
77	1950	12 in.	Steel	
78	1950	12 in.	Steel	
79	1950	12 in.	Steel	
80	1950	12 in.	Steel	
81	1950	12 in.	Steel	
82	1950	12 in.	Steel	
83	1950	12 in.	Steel	
84	1950	12 in.	Steel	
85	1950	12 in.	Steel	
86	1950	12 in.	Steel	
87	1950	12 in.	Steel	
88	1950	12 in.	Steel	
89	1950	12 in.	Steel	
90	1950	12 in.	Steel	
91	1950	12 in.	Steel	
92	1950	12 in.	Steel	
93	1950	12 in.	Steel	
94	1950	12 in.	Steel	
95	1950	12 in.	Steel	
96	1950	12 in.	Steel	
97	1950	12 in.	Steel	

Élévation	1200
Profil en long	1200
Situation	1200
Jeux transversales	150
Bulles (coups, élévation)	1100
File (coups, élévation)	1100

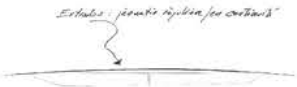
CONCEPTION DU FRANCHISSEMENT

Concept général

Le franchissement est conçu par un geste discret entre les berges du Rhône donnant continuité aux chemins des digues. Cela avec une géométrie longitudinale qui assure une vision régulière du cheminement sur toute sa longueur, harmonieuse dans son ensemble et qui donne une sensation de régularité et de bien être aux usagers.



La définition de la superstructure (tablier) est avant tout subordonnée au respect des contraintes. Déterminante, est la situation au droit de la culée de rive droite. Lors de la conception du franchissement, elle devient un élément qui doit s'adapter au mieux à ces différentes exigences. Cette contrainte se traduit à l'essentiel l'expression architecturale de l'ouvrage composant le franchissement qui se concrétise par un tablier mince, symétrique, avec une pile au centre.



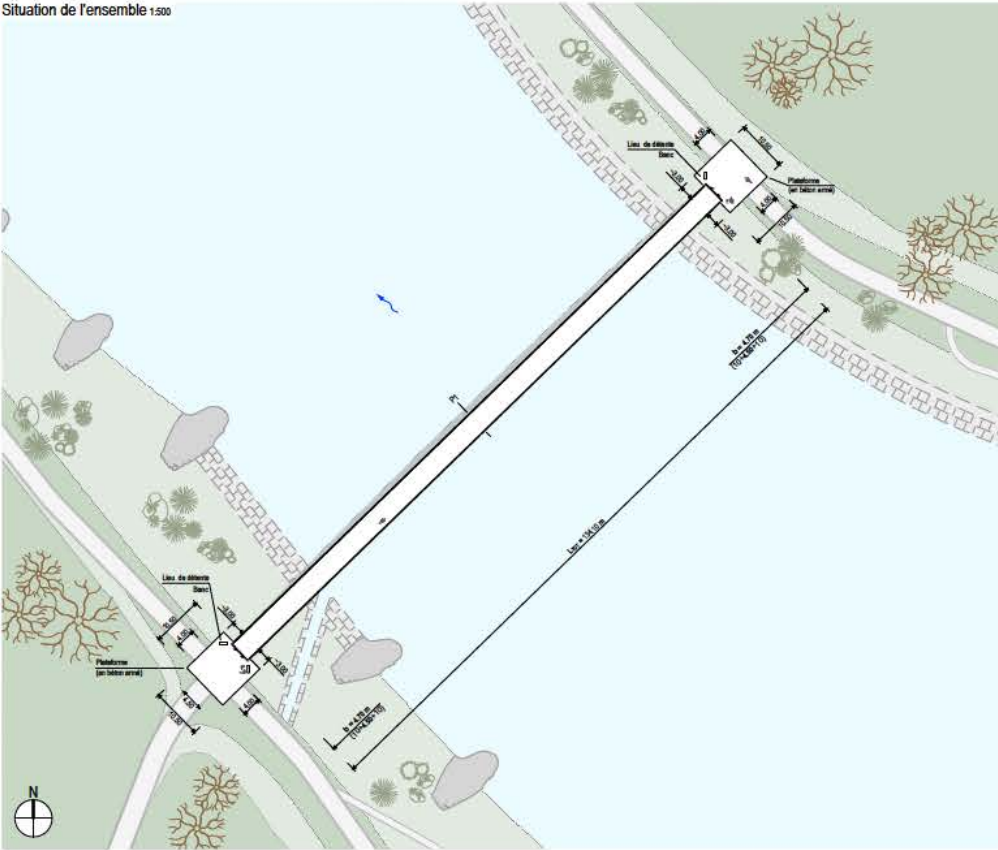
La ligne définie par le tablier suit les formes subtiles de la mouette ... (lat. Larus), présente dans le bassin du lac Léman et qui ... survole au fil de l'eau ... du Rhône jusqu'à son estuaire.



La simplicité et la continuité donnent force au geste de liaison et créent un constant dialogue entre le site et la nouvelle construction, ainsi que son harmonieuse intégration au contexte général.

Ces principes deviennent le thème de conception auquel tous les éléments structurels sont subordonnés.

Situation de l'ensemble 1:500



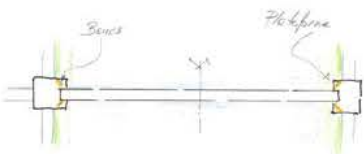
Croisements (plateformes) / implantation culées

La conception des culées suit les principes d'une discrète intégration aux berges, avec des dimensions réduites au strict nécessaire et dont l'expression doit répondre au système porteur.

- En élévation
À fin de respecter les limites en élévation dictées par le gabarit hydraulique (infrados), ainsi que les dimensions des conduites.
- En plan
L'axe du bras respect les points fixés par le MO, au droit des culées.
- * Culées
Au droit des culées, la jonction et le croisement aux chemins / routes existantes doit se faire en conditions optimales de sécurité.

De ce, la proposition de prévoir aux jonctions des "plateformes", proposées en béton armé et intégrées aux culées, suffisamment abaissées et de directe "lecture / compréhension" par les usagers.

Proposition qui permet l'intégration d'espaces de détente équipés (benches)



I en sort un dessin équilibré soit par les dimensions, la géométrie précise ainsi que du point de vue fonctionnel et des relations avec l'environnement.

INSERTION AU CONTEXTE

La passerelle s'inspire par sa simplicité, la symétrie ainsi que discrétion / finesse et élancement, à l'œuvre un geste qui relie en harmonie les deux rives. Elle s'inscrit dans ce contexte de manière précise, rationnelle et rigoureuse.

Les formes du tablier, de la pile et des culées sont simples et épurées; elles sont conçues sans aucun artifice de décoration. La simplicité des formes se répercute sur l'ensemble de l'ouvrage et devient un thème de conception auquel tous les éléments structurels sont subordonnés. La simplicité du projet donne force au geste constructif et obtient un dialogue entre le site et la nouvelle construction.



L'adoption d'une pile au centre et d'un tablier formé par un couple de petits caissons en acier, permet de réduire son épaisseur donnant lieu à une forme qui s'intègre harmonieusement dans le concept structurel et architectural très sobre du projet. Le recours à un garde-corps avec fers pleins, permet une agréable ouverture visuelle vers le Rhône et accentue la simplicité sous-entendue.

En résumé, le concept d'intégration de l'ouvrage a été élaboré sur la base des critères suivants:

- projeter un franchissement construit par un ouvrage qui s'intègre harmonieusement dans le site par sa simplicité et la légèreté de ses formes;
- éviter les solutions avec éléments porteurs situés au-dessus du cheminement en laissant complètement libre la vision du paysage aux usagers et faciliter l'intégration de l'ouvrage dans le site;
- adopter une superstructure efficace; formée par des petits caissons en acier de façon à réduire son épaisseur;
- concevoir un tablier symétrique en tenant la hauteur selon les exigences structurelles;
- respecter les différentes contraintes d'implantation des culées / pile, etc. indiquées dans le cahier des charges.

Conception structurelle / constructive

La recherche de la simplicité et d'un tablier mince ont conduit à proposer une superstructure en acier constituée par deux caissons à hauteur variable et largeur constante, supportées par une pile au centre. Cela permet de réduire l'impact paysager, faciliter l'entretien / phases de chantier et réduire les coûts de construction.

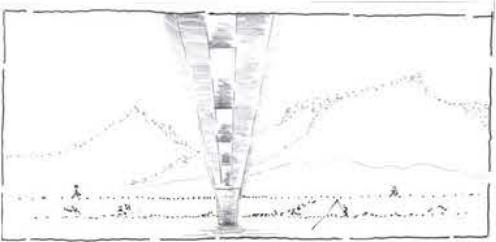
Il en résulte une superstructure sur trois appuis, avec proposition de connexion "pile-tablier", donnant lieu à un système "semi-intégré" avec une sensible réduction des contraintes / entretiens.



L'analyse structurelle démontre la faisabilité de la solution proposée, ainsi que des bonnes marges d'optimisations. Les éléments adoptés permettent d'envisager un comportement structurel approprié avec un tablier très efficace soit au niveau statique que dynamique.

En élévation l'intrados suit la géométrie dictée par les contraintes (gabarit hydraulique, etc.) selon une ligne horizontale; l'extrados se développe par une parabole selon les exigences structurelles.

La structure porteuse est légère et se compose par des éléments simples; ce qui facilite la fabrication / transport et le montage avec des nuances limitées.



La face inférieure du tablier se présente sobre ce qui exprime clairement le système porteur principal avec des entrées qui donnent un rythme à cette vision.

SYNTHÈSE

Le franchissement est conçu par un geste continu entre les berges du Rhône. Cela avec une géométrie longitudinale régulière, visant à assurer continuité aux cheminements le long des digues lors de la traversée.

La passerelle, par symétrie et finesse s'intègre harmonieusement dans le concept. Le "nouvel ouvrage" résulte en équilibre dans le milieu et s'inscrit de manière précise, rationnelle et rigoureuse.

La qualité générale des aménagements et des finitions contribuent à rendre agréable la promenade et la convivialité entre villes et régions. Les usagers qui se baladent le long de la nouvelle jonction peuvent jouir d'un horizon libre, avec une vision complète et transparente en dessous du cheminement.

En conclusion, le choix d'un ouvrage sobre dont les formes sont très simples, réduites à l'essentiel, permet de répondre de manière optimale au souci majeur d'une intégration harmonieuse dans le site. Cela à travers un geste simple, clair et bien affirmé et facilement lisible sur l'ensemble du franchissement, ce qui minimise l'impact visuel.



Concept de la traversée

En élévation, la recherche d'une ligne continue, discrète, juste perceptible qui permet de relier les deux berges du Rhône et qui s'intègre le plus horizontalement possible par rapport au terrain naturel et au fil de l'eau.

L'expression structurelle

La recherche d'une expression de transparence de la superstructure, vise à mettre en relation l'eau, l'air et le terre concept qui fait référence aux formes générées par une mouette (Lat. Larus) qui s'envole et se pose.
Ce geste se matérialise à travers un élément presque imperceptible, qui survole l'espace à franchir.



Devis un sens transversal, la recherche de la légèreté s'exprime par l'adoption d'un profil porteur mince, basé sur des structures cellulaires typiques des ailes des planeurs, où les composantes « portance/résistance/dynamique » doivent être constamment en équilibre.

Perception de transparence et simplicité

Objectif : élément minimaliste, linéaire et harmonieux
Aucun élément porteur au-dessus du tablier : horizon libre.

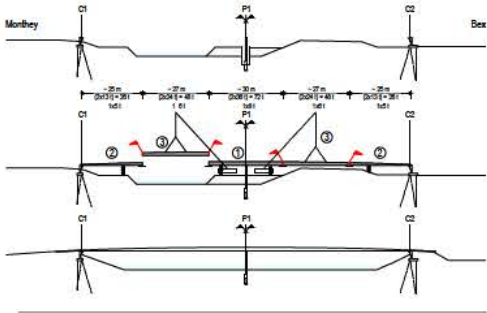
La passerelle s'intègre dans le paysage avec sa forme régulière et effilée en élévation.
Un élément qui cherche la transparence, son intégration environnementale, avec une construction économique, d'entretien minimal et de longue durée de vie.

EN QUELQUES MOTS:

- franchissement conçu par un geste bien affirmé qui donne continuité aux cheminements depuis les digues, selon un parcours intégré, confortable avec espaces de qualité
- ouvrage sobre, essentiel, avec des formes simples qui minimisent l'impact visuel; harmonieuse insertion au contexte
- respect des contraintes; structure porteuse efficace, réduit emploi matériaux / recyclables
- coûts de construction / entretien faibles, durabilité élevée
- mode opératoire simple / expérimenté, éléments simples / légers

Méthode de construction

Détail voir: "Rapport technique"



Passerelle de la Gryonne: Montney (VD) - Bex (VS)

- Situation de l'ensemble
- Méthode de construction

1:500

LARUS

N°15 SUPERLEGGERA

2^{ème} rang – 2^{ème} prix

MPIC MUTTONI ET PARTENAIRES 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. L'approche choisie est une passerelle d'une longueur de 139m, élancée et discrète pour valoriser l'environnement. 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.

Du point de vue des futurs usagers, la proposition présente des visibilitées également très dégagées sur le Rhône. Les pentes de l'ouvrage sont plutôt faibles (maximum 4%) et le dénivelé global d'environ 2,5 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 la structure porteuse d'un système « tablier-pile » intégral à deux travées est entièrement en Composite Cimentaire Fibré Ultra-Performant CFUP armé précontraint avec une précontrainte extérieure positionnée sous la dalle et entre les deux âmes inclinées. Le tablier est composé de voussoirs identiques d'une

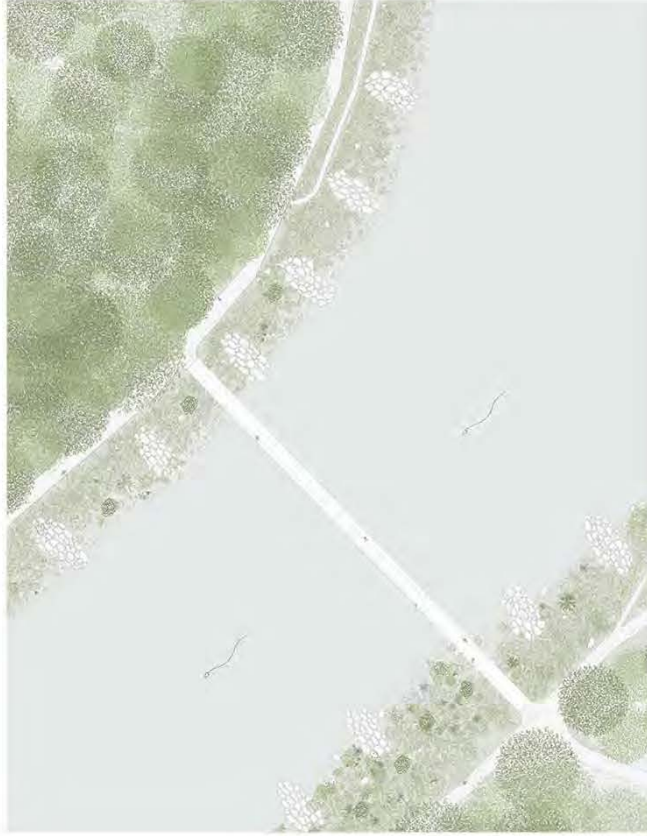
hauteur constante de 1,2m d'une section en double T. Au droit de la pile centrale (conçue en béton armé), ce tablier est soutenu et renforcé par une « poutre d'appui » précontrainte à âme unique, disposée partiellement à l'intérieur du tablier et clavée avec le tablier, ainsi que liée avec la pile au 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.

Cette conception astucieuse d'une structure monolithique est techniquement efficace, également d'un point de vue de la méthode de construction, et convainc par sa rigueur. Ce concept structural permet une passerelle durable à faible entretien.

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.

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

Le jury a été séduit par cette passerelle qui joue sur la finesse de ses éléments constructifs en tirant parti des qualités du CFUP.



Plan de gestion 1-2007

L'élargissement du Rhône sera l'occasion d'inscrire dans le territoire le paysage naturel et construit qui le compose. Il vise tout d'abord à améliorer la sécurité d'un territoire, tout en permettant la question du renouvellement de son paysage et de ses usages qui sont en lien avec la circulation sur le fleuve.

L'appropriation du territoire, obtenue par la nouvelle transformation alluvionnaire permet de repenser le rôle de son espace naturel. Le renouvellement du fleuve, dont les conséquences sont issues indirectement du réchauffement climatique, doit permettre de recréer un environnement résilient à long terme.

La passerelle de la Groyne est pensée comme un ouvrage d'art de conception structurale fine, élastique et discrète, valorisant l'environnement alluvionnaire. Sa contribution à l'expérience du parcours le long des rives et de la traversée du fleuve vise davantage à lier les usages sur le paysage naturel. La traversée entrecroise deux axes d'effectivité de manière directe, marquée par une table d'orientation centrée sur la pile de l'ouvrage. Cette position topographique dominante, résultant de la hauteur statique nécessaire sous le tablier permet d'enrichir les points de vue panoramiques.

© 2000 Blackwell Science Ltd

Les mesures d'intégration environnementale et paysagère consistent principalement en la réduction des emprises constructives en milieu rural, ainsi qu'à la réaffectation de zones vulnérables de nature. Les emprises des codes touristiques sont réduites et les zones d'habitat sont mieux protégées. Le développement du tourisme se concentre sur la ville antique et est positionné sur un secteur peu préjudiciable en matière de diversité et fonctionnalité d'habitats aquatiques.

Les berges du Rhône constituent une zone d'habitat d'importance majeure à l'échelle du plan. Sur la rive droite, où le batement est affecté par la 3^{ème} correction, la

trane arbore sera reconstruite par la plantation d'espèces indigènes adaptées à l'écosystème local: aulne, peuplier, érable, saule, saule blanc, saule noir, saule de France, saule de Hollande, saule de Portugal, saule de Chine. Une strate herbacée indigène à haute valeur écologique sera implantée pour diversifier les habitats et favoriser la faune locale. La végétation de la strate herbacée, essentielle dans les milieux fluviaux, se traduira par l'implantement de prairies et de plantations vivaces adaptées aux variations hydriques des rives. Cette nouvelle arborescence permettra de réduire la consistance écologique des rives, renforçant ainsi le rôle de corridor biologique du Rhône.

Lit du Rhône actuel
 Connexion du Rhône
 Cancard végétal dérivé
 Progradation nouvelle concider végétal

Shirley Ann Givens

La conception de la structure portante sous la passerelle, dans quatre corps porteurs, en mûls et câbles, assure que l'habitat finit par se gabarit lui-même, tout en sorte qu'il s'adapte à la forme de la passerelle, et qu'il ne se déplace pas. Les jonctions de prévoir une plate centrale dans le 90° de la passerelle.

La poutre d'une habitude construite sur toute la longueur des passerelles, en composite de résine époxydique, composite Fibra Performant (CFRP) constitue la table. Ce choix permet d'obtenir une structure durable à faible entretien, légère et résistante du point de vue économique et du développement durable.

Sur la plate centrale, la table est soutenue et renforcée par

une poutre également en OFUP dispose parfaitement à l'intérieur de la section couverte du tablier. Ce choix permet de réaliser le tablier avec des voussures de faible hauteur et tous déplacements en limitant les efforts (les moments positifs en travée sont du même ordre de grandeur, comme sur la poutre) ainsi que de faciliter le montage (moyens de levage confondus) et d'augmenter la rigidité en disposant la maîtresse où elle est nécessaire et efficace.

Pour les culées, une solution discrète et optimale en termes de maintenance et d'efficacité statique est privilégiée.

	Artemisia glauca
	Polygala
	Compositae
	Pinus
	Trifolium

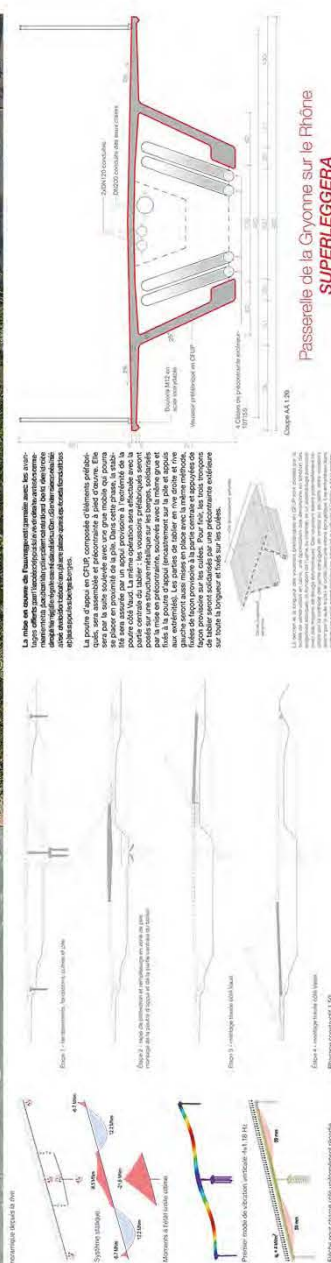
Erkenntnis 48: 369–390, 2008. © 2008 Springer. Printed in the Netherlands.

tablier est encastré dans un seul pied tubé, évitant des liaisons mécaniques et des joints de chausserie.

Les fondations sont accessibles, inspectables et remplaçables. Les seuls usages auxquels les cuîves permettent de limiter les déplacements des fondations sont ceux qui nécessitent une intervention directe due aux variations thermiques, au retrait ou au fluage. Elles assurent une résistance suffisante pour assurer la stabilité des fondations et la sécurité des structures. Elles permettent également l'analyse de l'interaction sol-structure, la mesure des déplacements, la mesure des forces de traction et de compression, la mesure des déplacements des joints de chaudière.

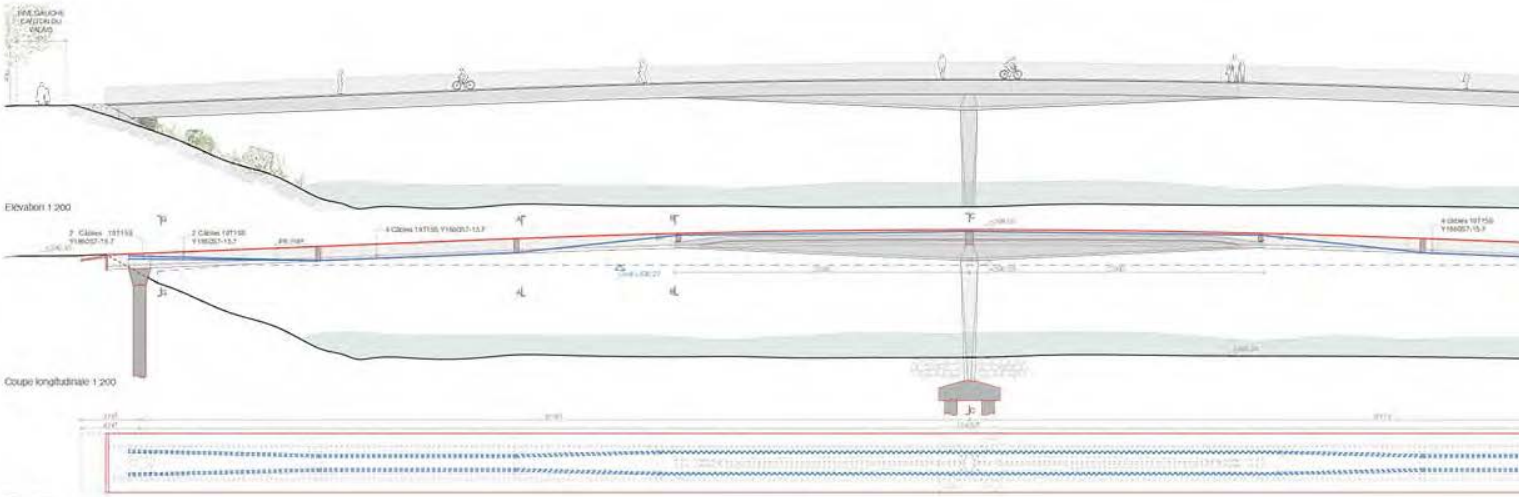


Chlorophytum
Equisetum
Sagittaria
Sagittaria



© 2011 Pearson Education, Inc. All rights reserved. This publication is protected by copyright. Any unauthorized distribution or reproduction of this work is illegal. All other rights reserved.

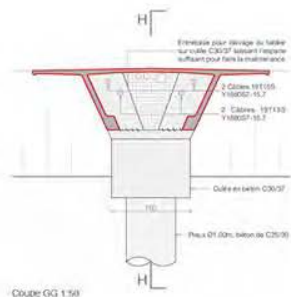
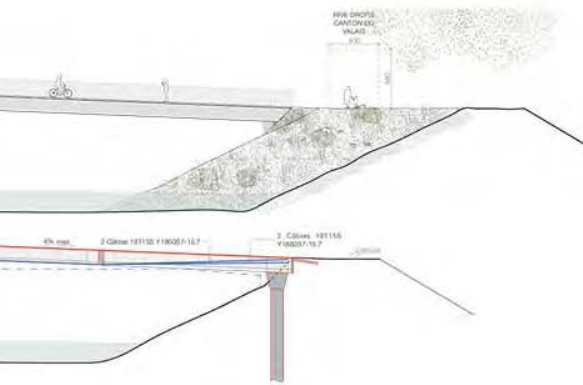
N°15 SUPERLEGGERA



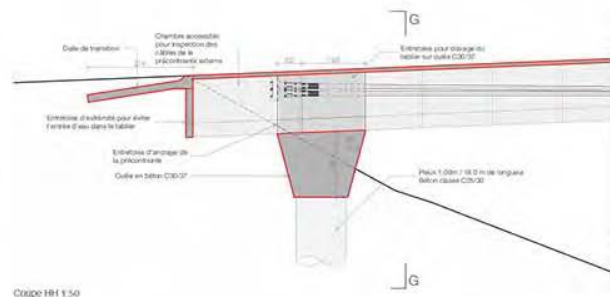
Vue sous l'ouvrage



Vue sur la rive



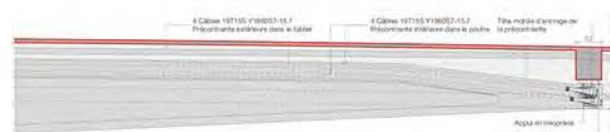
Coupe GG 1:50



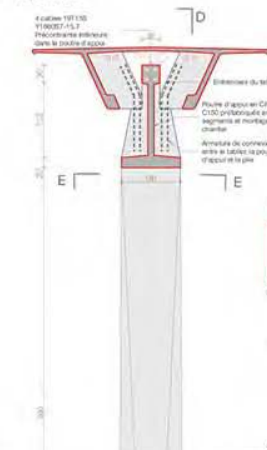
Coupe HH 1:50



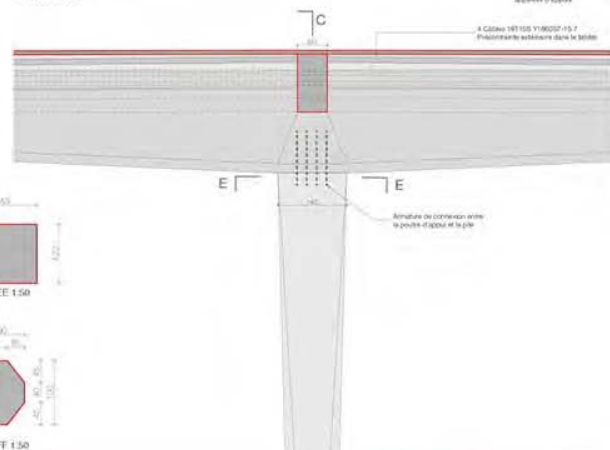
Coupe BB 1:50



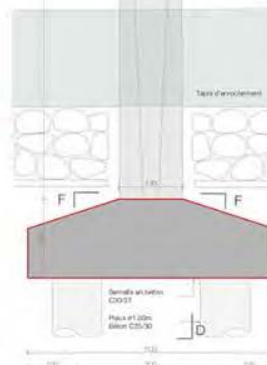
Coupe DD 1:50



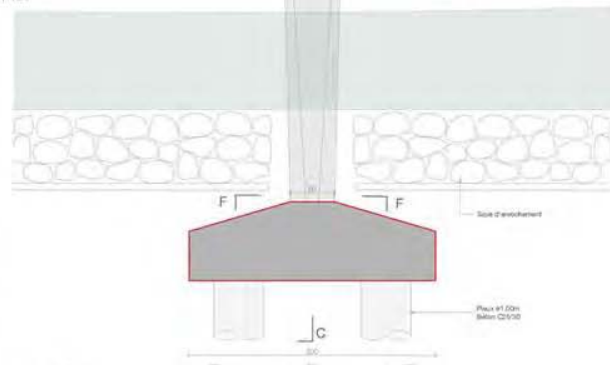
Coupe EE 1:50



Coupe FF 1:50



Coupe CC 1:50



Coupe DD 1:50

Passerelle de la Gryonne sur le Rhône
SUPERLEGGERA

N°18 SILVA

3^{ème} rang – 3^{ème} prix

SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE 2401

Collaborateur Pathé Julien

AIA INGÉNIERIE

Collaborateur Antoine Perceval

DARE ARCHITECTES SÀRL

Collaboratrices Bugaud Delphine, Baudin Lauranne, Blanchard Eloïse

Silva propose une structure mixte associant une poutre en bois lamellé-collé à une dalle en CFUP. La massivité de la poutre en bois est atténuée par des retraits progressifs, qui créent un relief et un jeu d'ombre. Du côté des berges, le parapet en CFUP est haut et s'affine à mesure qu'il s'approche de la pile centrale, tandis que la proportion de la partie en bois évolue inversement. Cette variation de volumes confère à la passerelle une expression dynamique.

L'ouvrage utilise partiellement les garde-corps comme structure porteuse. La proposition a été travaillée pour offrir aux usagers une visibilité sur le Rhône (hauteur en béton de 26 à 96 cm) et des visibilités dégagées aux abords des chemins de rive, gage de sécurité pour tous. Les pentes de l'ouvrage sont plus élevées mais restent dans le cadre fixé par le cahier des charges.

Sur le plan constructif la structure porteuse du tablier d'une longueur de 136 m est un système « tablier sur pile » à deux travées continues de 68 m avec une section mixte bois – CFUP qui repose sur une pile centrale en béton armé.

La partie du tablier en bois consiste en deux blocs massifs en bois lamellé-collé BLC GL28H de mélèze, ayant une hauteur maximale de 2,6 m. Afin de limiter le contact avec l'eau de pluie, les faces latérales ont un fruit de 30° ce qui confère une texture particulière des faces.

La dalle en CFUP armé, d'une importante épaisseur variant de 14 à 18 cm, forme la partie supérieure du tablier. Elle augmente la rigidité structurelle du tablier par l'effet mixte bois-CFUP et protège le bois par rapport à l'eau. Au droit des moments négatifs sur piles, une précontrainte est appliquée dans la dalle de CFUP. La surface de marche est obtenue par un saupoudrage de sable de quartz sur la couche finale de CFUP fraîchement coulée.

Les parapets en CFUP armé émergent latéralement au-dessus de la dalle, et leur hauteur varie pour être minimale (0,4 m) sur la pile centrale où le bois est dominant et maximal (1,1 m) au droit des culées. Le bois est réduit à une hauteur de 0,3 m seulement. La variation en hauteur des deux matériaux influence de manière prépondérante et favorable l'aspect visuel du tablier mixte.

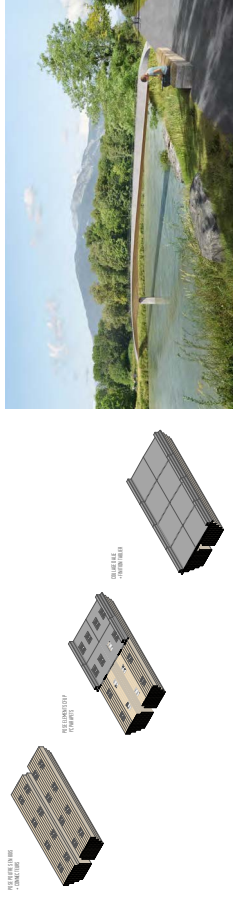
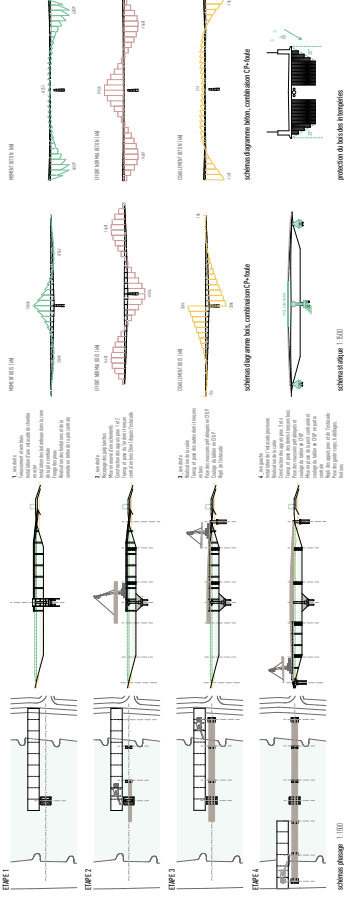
Les deux poutres en bois BLC massif sont fabriquées en 5 tronçons de longueurs de 20 m à 36 m, connectées in-situ « bout-à-bout » par des connecteurs mécaniques en acier. Les deux poutres massives en BLC sont reliées par des entretoises et connecteurs en acier. Le montage des éléments est réalisé avec une grue depuis une estacade provisoire.

Le phasage d'exécution a été réfléchi avec un Rhône déjà élargi. Des ouvrages provisoires dont une estacade métallique fondée sur pieux métalliques battus dans le Rhône, ainsi que quatre appuis provisoires sont proposés pour l'exécution de la passerelle. La durée de la présence de ces entraves à l'écoulement du Rhône sont problématiques en cas de crue ou si la phase d'exécution sort de la période des basses-eaux.

La passerelle séduit par le contraste visuel des matériaux apportant ainsi une finesse à l'ouvrage relativement massif par ses dimensions.

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

Le jury salue la démarche d'utiliser du bois issu des forêts locales permettant de privilégier un ouvrage à faible empreinte carbone en cohérence avec les principes de circularité portés par le projet R3.



Remover avec le Rhône

[illegible]

Un site à fort potentiel.

[illegible]

Il n'excessera le service dans le nouveau fiscal

[illegible]

Le bol's en verre marqués à l'acide

Le chivo di via Luvigli-collé s'inspire à la fois technique, symbolique et écologique : mobilier renouvelable, facile à entretenir, local, et en accord avec les principes de circulation posés par le projet. Tous des fonds locaux, réutilisés à la fois le polymère d'un et une ingénierie contemporaine, capable de conclure performances esthétiques, éthiques et durables. Ce chivo dialogue avec les autres aménagements, plus le long du filon — mobile, plébiscite, démontable — (ajouté au chivo) et les autres aménagements, plus le long du filon — mobile, plébiscite, démontable — (ajouté au chivo).

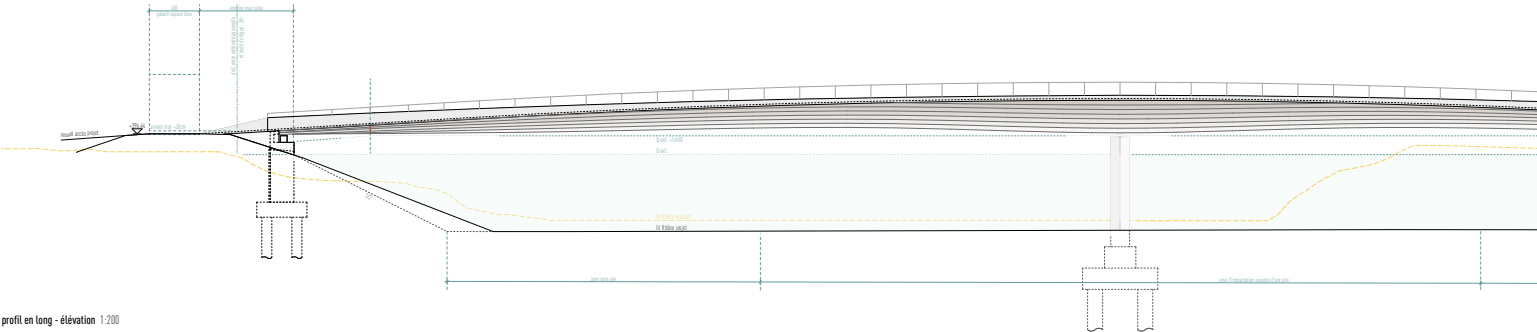
App roches techniques et constructives

[illegible]

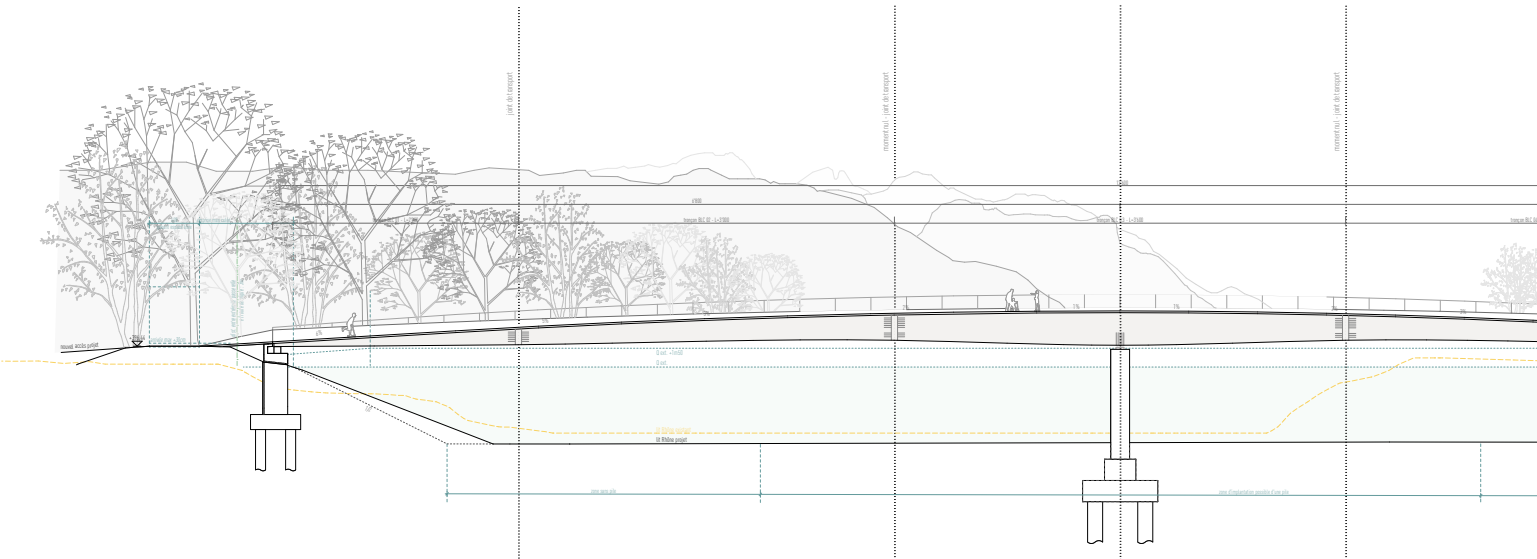
SILVA

CONCOURS DE PRODUITS - PROSPECTUS DE LA CERVESE



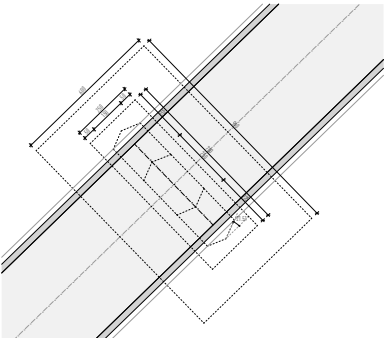


profil en long - élévation 1:200

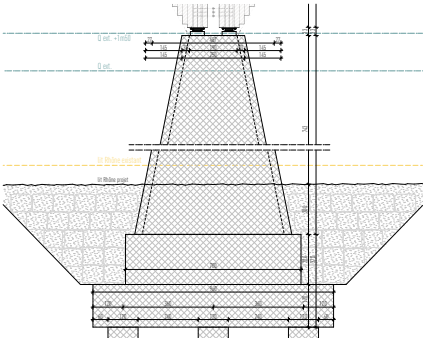


coupe longitudinale 1:200

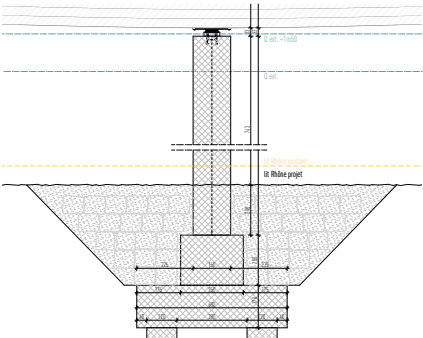
La section de pile est pensée brossée en rapport aux portées de charges singulières sous le flut du Rhine. La fondation est pensée/contournée par enrochement pour les sages d'affoulements et de transport solides du Rhine.



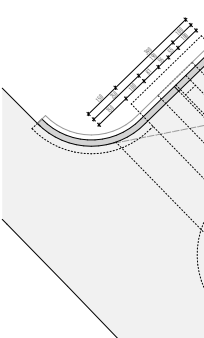
situation pile 1:100



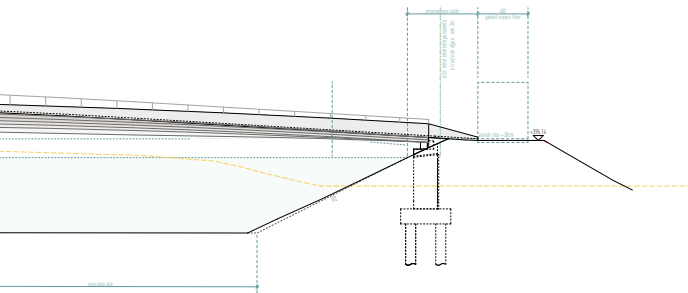
coupe trans. pile 1:100



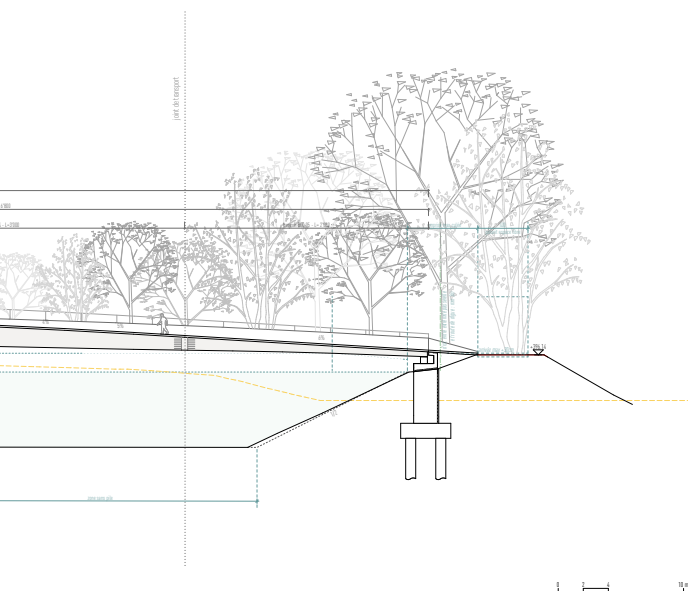
coupe long. pile 1:100



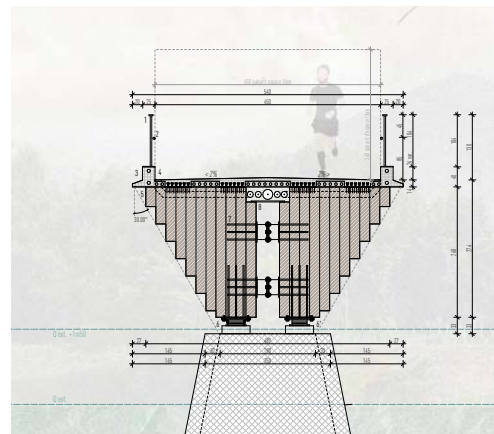
plan culée 1:100



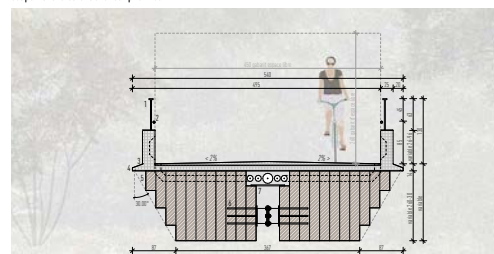
- 1_garde-corps hauteur 130cm, lisse supérieure fer plat ép. 20mm, treillis Jakob
- 2_main-courante hauteur 85cm, tube rond 40mm
- 3_garde-corps + dalle de support CFUP, hauteur variable, min. 26cm post-contrainte 7715s x4 latérales et post-contrainte 4715s x22
- 4_tablier CFUP coulé connexion moute 14-18 cm, couche de finition CFUP 30 mm saupoudré de sable de quartz + couche de base CFUP 110mm
- 5_tablier lamellé-collé bois 1/2 bloc BLC GL28h cl. 3 mélèze
- 6_appuis néoprène blocage XYZ
- 7_assemblage entre 1/2 blocs bois scellement tiges par résine
- 8_conduites DN 200 eau potable + 2x DN 120 tubes de réserve + 2x DN 120 canalisations récupération eaux de surface



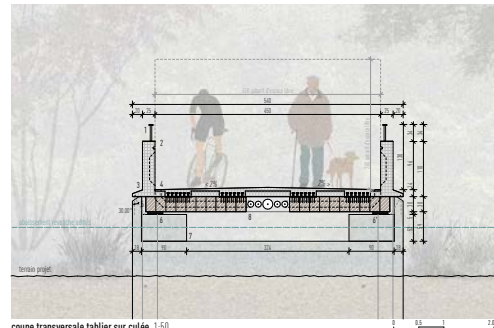
- 1_garde-corps hauteur 130cm, lisse supérieure fer plat ép. 20mm, treillis Jakob
- 2_main-courante hauteur 85cm, tube rond 40mm
- 3_garde-corps + dalle de support CFUP, hauteur variable, min. 26cm
- 4_tablier CFUP coulé connexion moute 14-18 cm, couche de finition CFUP 30 mm saupoudré de sable de quartz + couche de base CFUP 110mm
- 5_tablier lamellé-collé bois 1/2 bloc BLC GL28h cl. 3 mélèze
- 6_assemblage entre 1/2 blocs bois scellement tiges par résine
- 7_conduites DN 200 eau potable + 2x DN 120 tubes de réserve + 2x DN 120 canalisations récupération eaux de surface



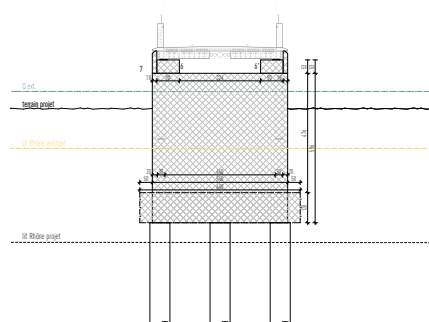
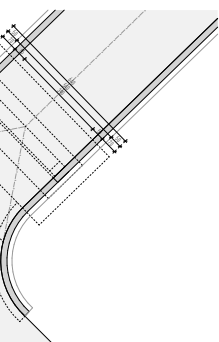
coupe transversale tablier sur pile 1:50



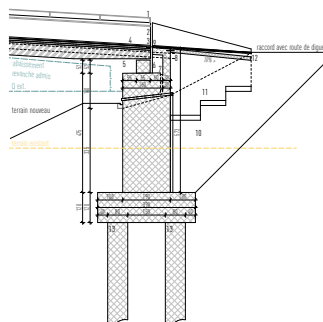
coupe transversale tablier sur joint de transport 1:50



coupe transversale tablier sur culée 1:50



coupe trans. culée 1:100



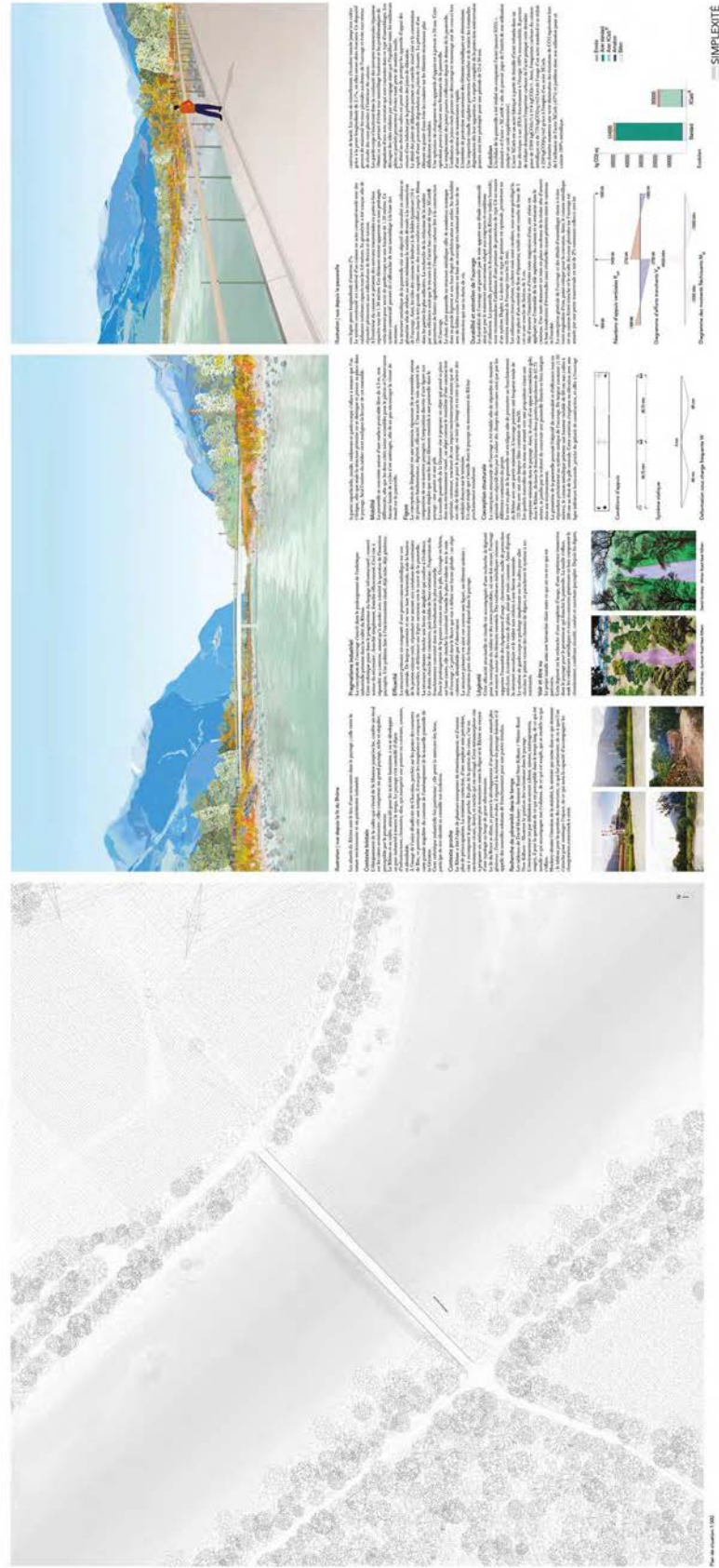
coupe long. culée 1:100



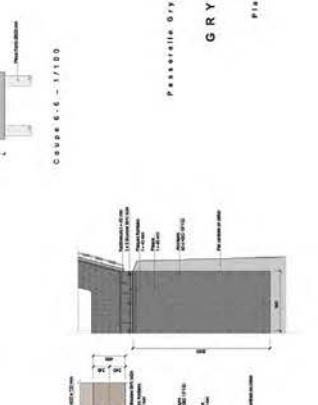
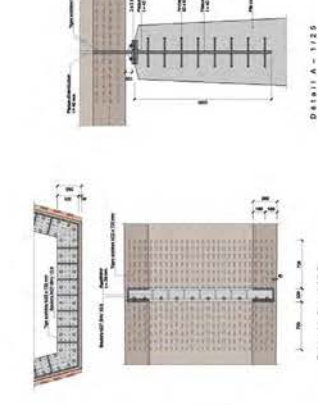
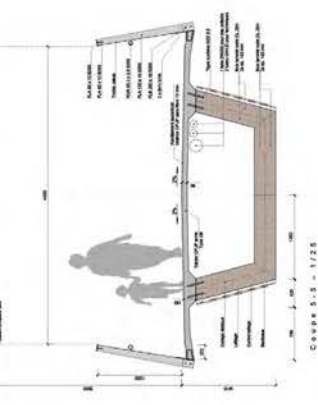
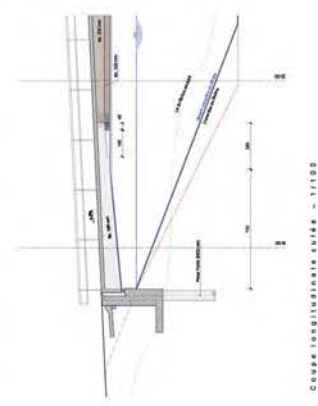
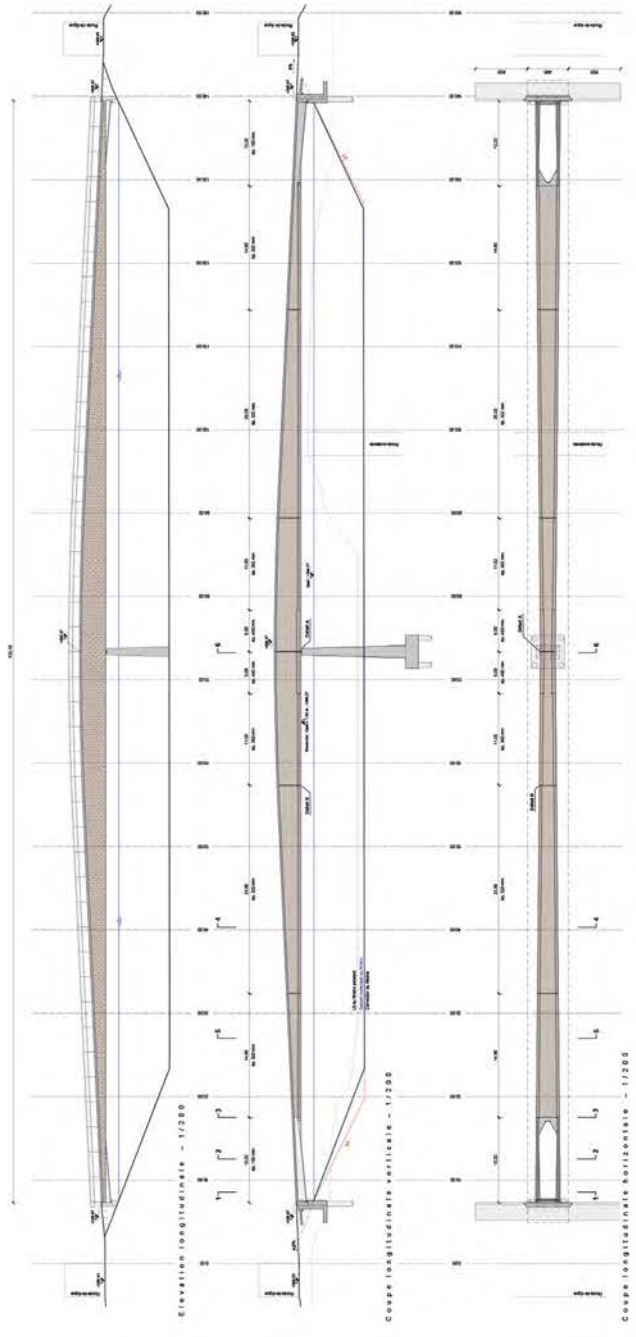
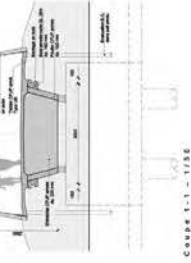
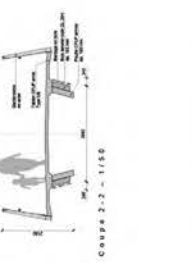
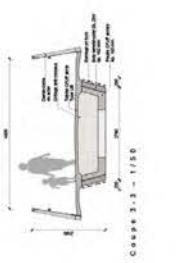
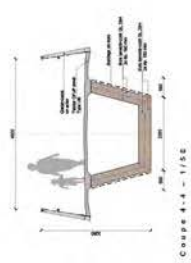
N°1 SIMPLEXITÉ

B+S INGENIEURS SA
Collaborateurs Bichsel Marcio, Bourgeois Joachim, Jaggi Coline, Brusadelli Elena Ester

GAETAN CLOCHEY SÀRL
Collaborateur Clochey Gaëtan



N°2 GRYBASHI

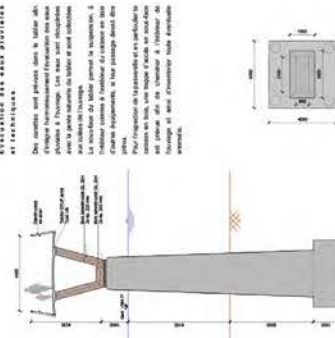


DESCRIPTION DE L'ÉLEVATION

Cette élévation est une coupe transversale de l'ouvrage, elle permet de visualiser la structure interne et les différents niveaux. Elle est réalisée à l'échelle de 1/200.

ÉLEVATION DES VUES PRINCIPALES

Cette élévation est une coupe transversale de l'ouvrage, elle permet de visualiser la structure interne et les différents niveaux. Elle est réalisée à l'échelle de 1/200.



PROJET DE GRYBASHI

PIANCET 2

N°3 GRUES HAUBANÉES

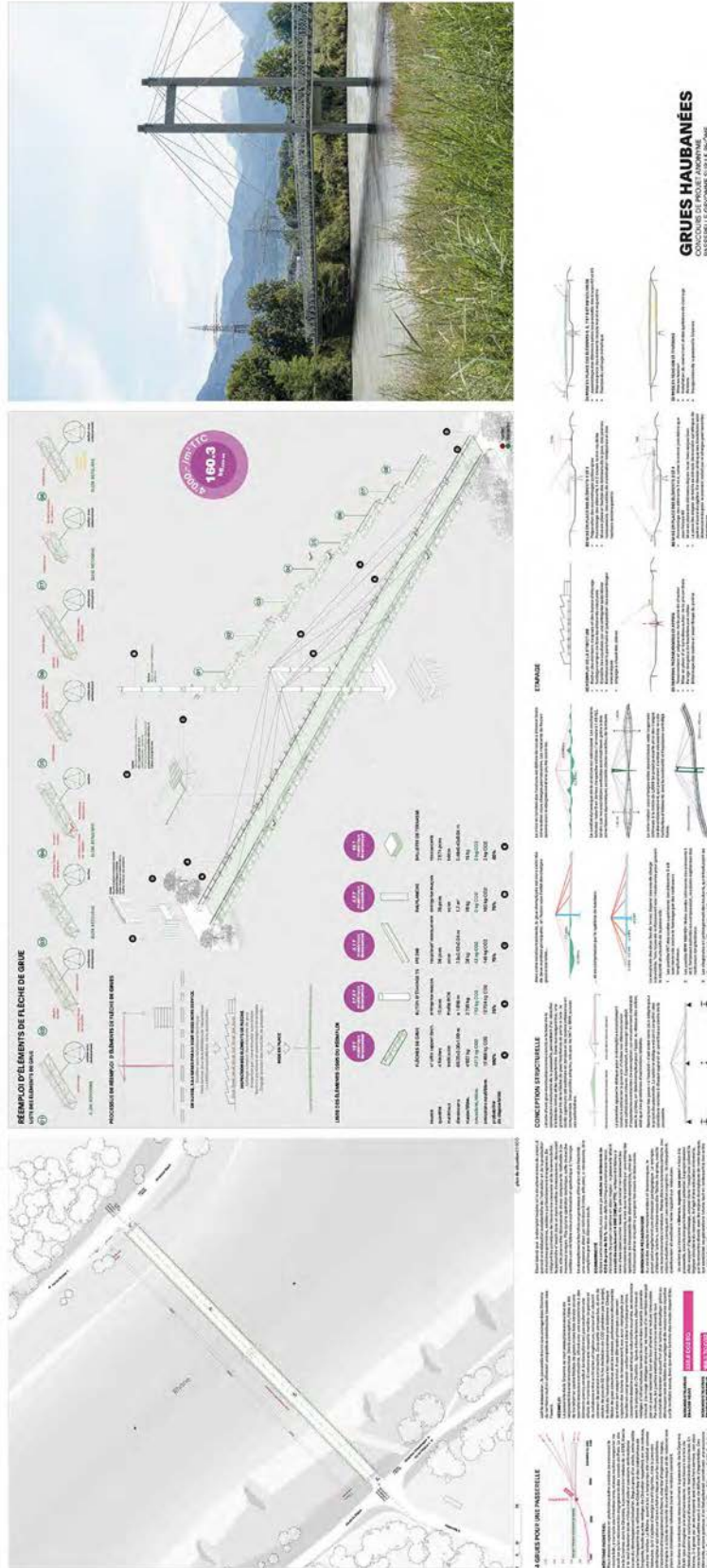
CO-STRUCT SA

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

POINT O

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

01 LA FORME SUIT LA DISPONIBILITÉ



GRUES HAUBANÉES
PASSERELLE GRYPONNE SUR LE RHÔNE

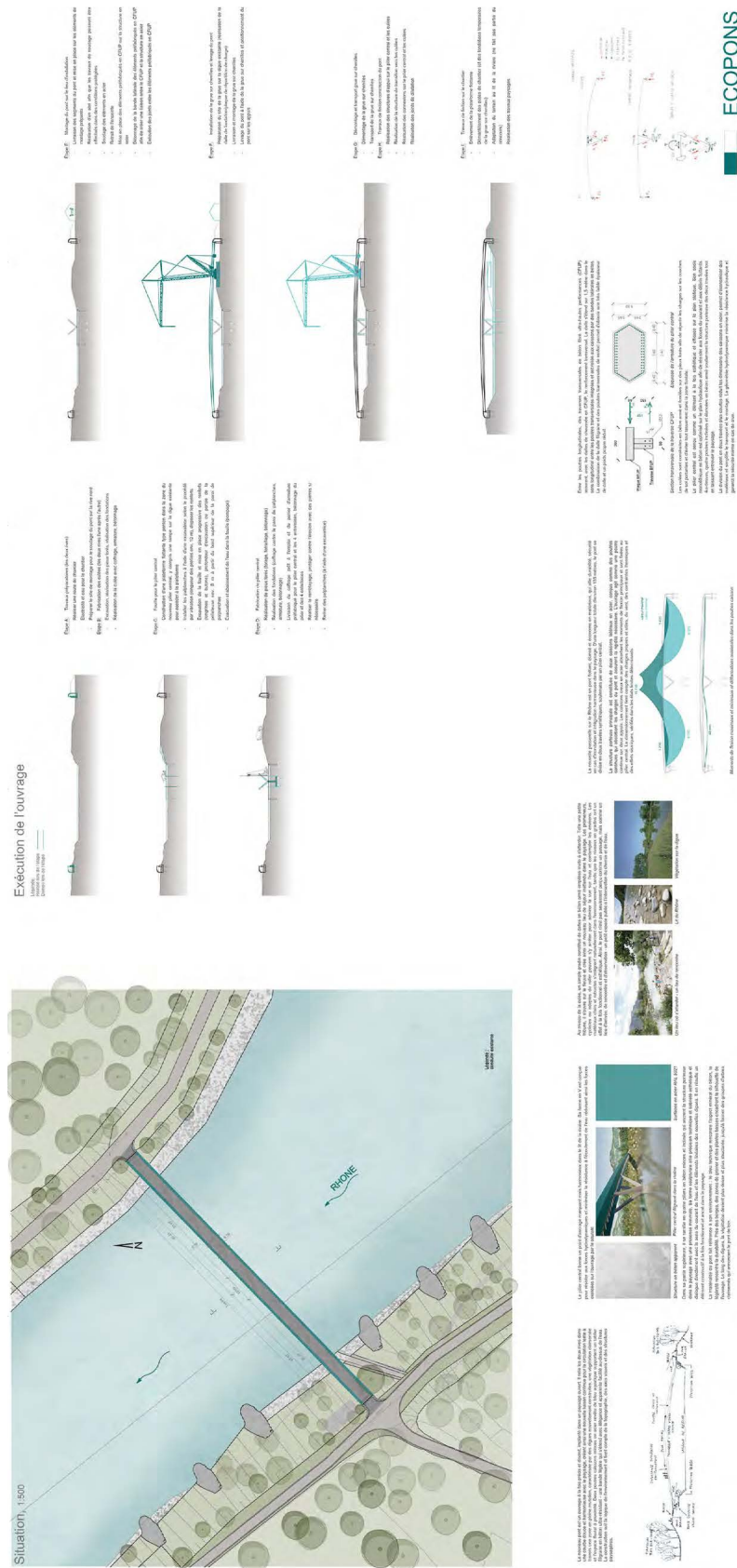
N°4 ECOPONS

GRUNER AG

Collaborateurs Lisa Wolfram, Andrea Grosse, Marija Ćopić, Jeander Parchow

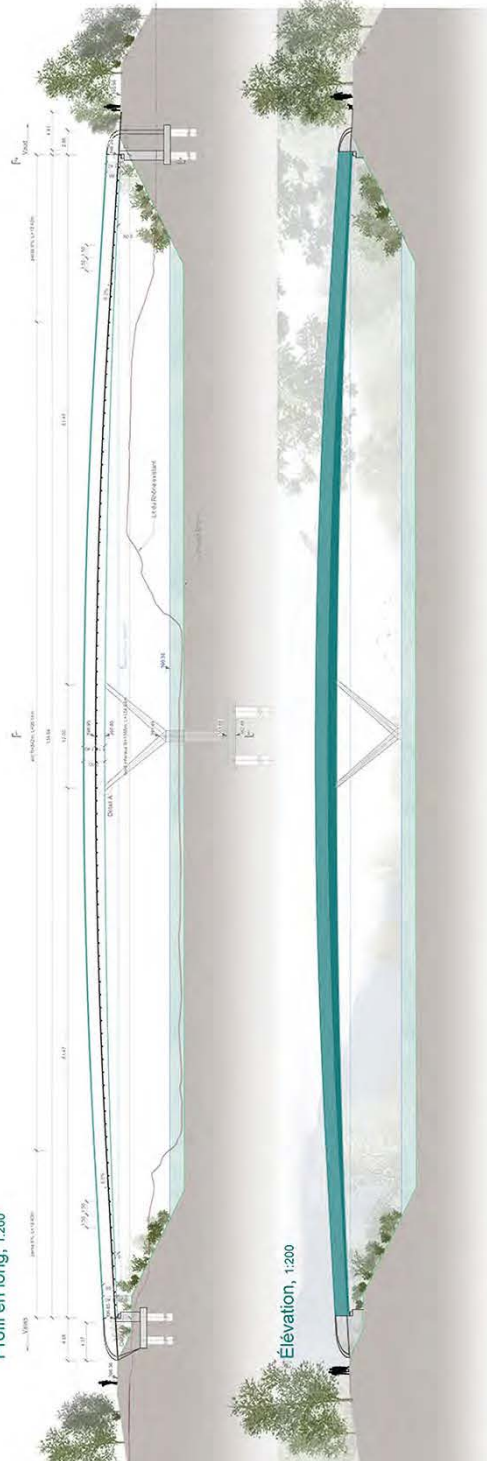
GRUNER AG (architectes)

Collaborateur Andreja Grujić

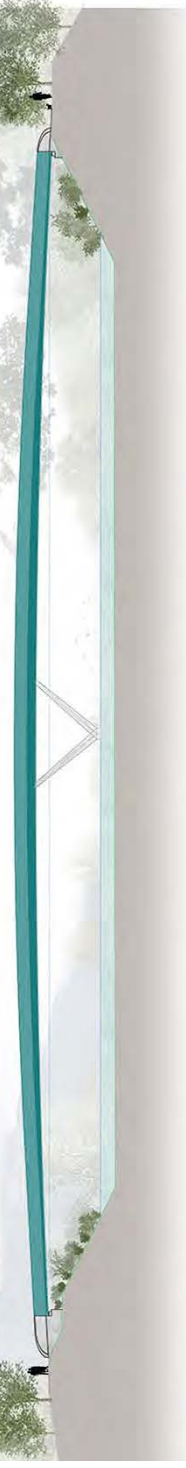


N°4 ECOPONS

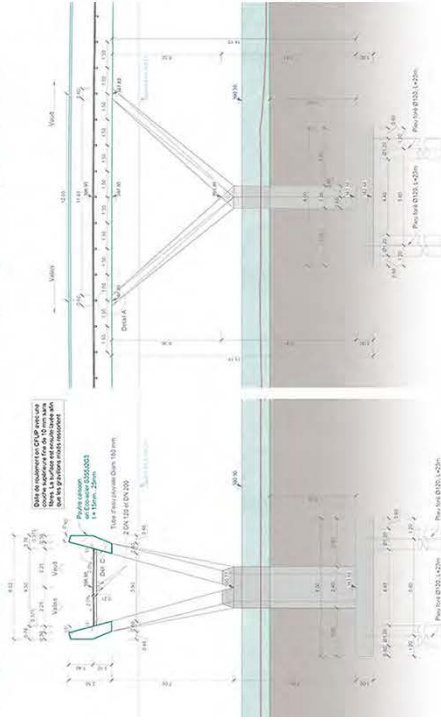
Profil en long, 1:200



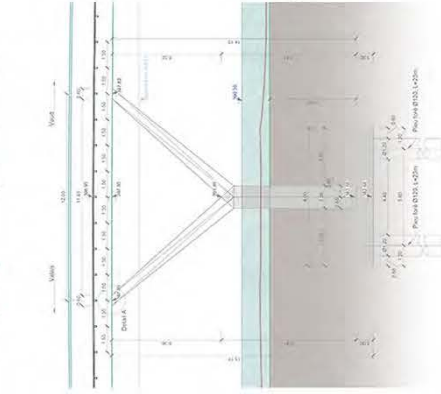
Élévation, 1:200



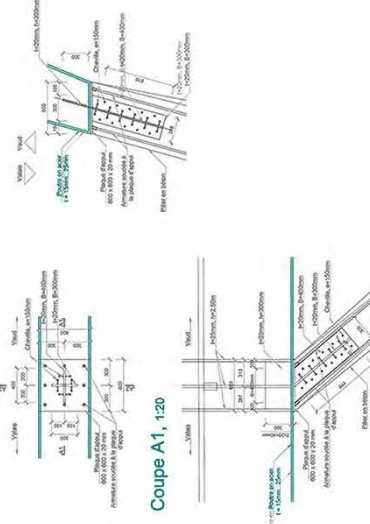
Coupe transversale 1 - 1, 1:100



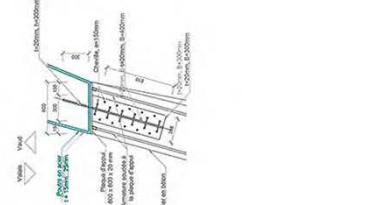
Coupe longitudinale pilier central, 1:100



Détail A: Vue en plan appui sur le pilier central, 1:20



Coupe A2, 1:20



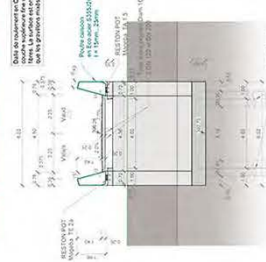
Coupe A1, 1:20



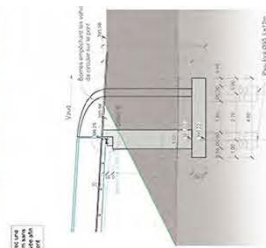
Détail B: Joint de dilatation, 1:20



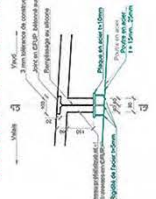
Coupe transversale 2 - 2, 1:100



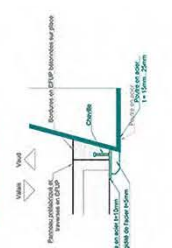
Coupe longitudinale culée, 1



Détail C: Traverse en CFUP, 1:10



Coupe C1, 1:10



N°5 PLACE AU RHÔNE

WSP INGENIEURS CONSEILS SA

Collaborateurs Amine ELARFAOUI (Expert d'ouvrage d'art), Vanessa Buchin-Roulle

FORSTER PAYSAGES SA

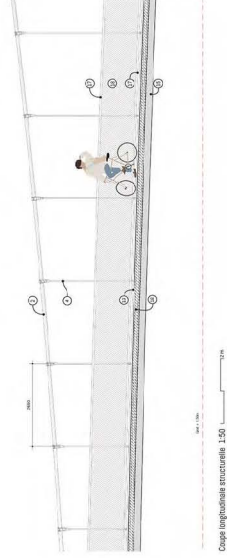
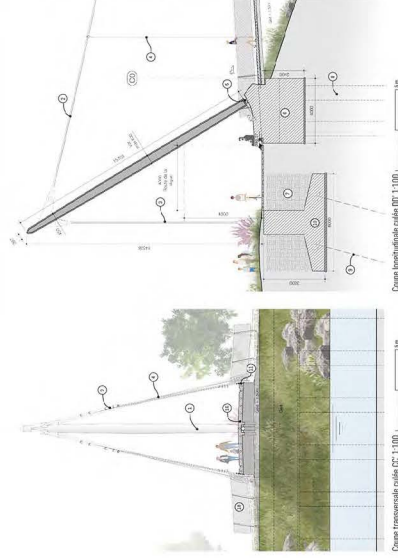
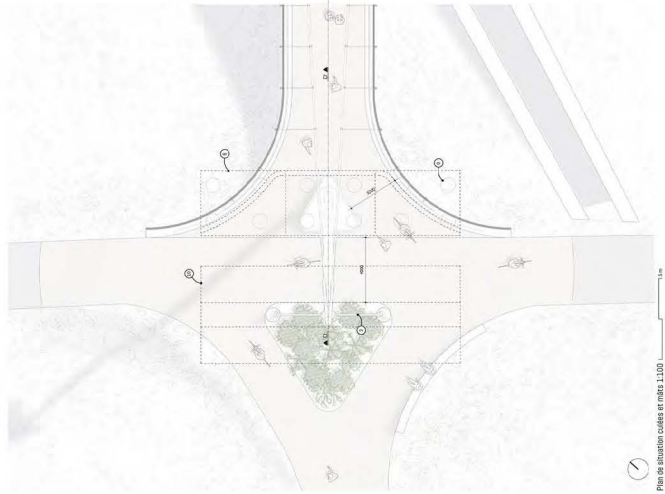
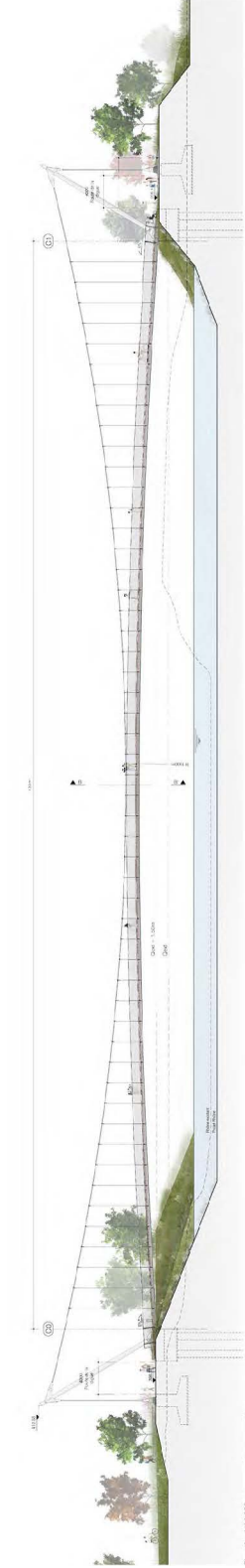
Collaborateurs Jan Forster, Simon Cerf-Carpentier

NE+ PARTNERS BXL

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



N°5 PLACE AU RHÔNE



- 1. Mât de la tour de la tour
- 2. Câble principal (cable main)
- 3. Câble d'équilibre (cable stay)
- 4. Support principal (cable stay)
- 5. Support principal (cable stay)
- 6. Câble en béton armé
- 7. Câble en béton armé
- 8. Câble en béton armé
- 9. Câble en béton armé
- 10. Câble en béton armé
- 11. Câble en béton armé
- 12. Câble en béton armé
- 13. Câble en béton armé
- 14. Câble en béton armé
- 15. Câble en béton armé
- 16. Câble en béton armé
- 17. Câble en béton armé
- 18. Câble en béton armé
- 19. Câble en béton armé
- 20. Câble en béton armé
- 21. Câble en béton armé
- 22. Câble en béton armé
- 23. Câble en béton armé
- 24. Câble en béton armé
- 25. Câble en béton armé
- 26. Câble en béton armé
- 27. Câble en béton armé
- 28. Câble en béton armé
- 29. Câble en béton armé
- 30. Câble en béton armé
- 31. Câble en béton armé
- 32. Câble en béton armé
- 33. Câble en béton armé
- 34. Câble en béton armé
- 35. Câble en béton armé
- 36. Câble en béton armé
- 37. Câble en béton armé
- 38. Câble en béton armé
- 39. Câble en béton armé
- 40. Câble en béton armé
- 41. Câble en béton armé
- 42. Câble en béton armé
- 43. Câble en béton armé
- 44. Câble en béton armé
- 45. Câble en béton armé
- 46. Câble en béton armé
- 47. Câble en béton armé
- 48. Câble en béton armé
- 49. Câble en béton armé
- 50. Câble en béton armé
- 51. Câble en béton armé
- 52. Câble en béton armé
- 53. Câble en béton armé
- 54. Câble en béton armé
- 55. Câble en béton armé
- 56. Câble en béton armé
- 57. Câble en béton armé
- 58. Câble en béton armé
- 59. Câble en béton armé
- 60. Câble en béton armé
- 61. Câble en béton armé
- 62. Câble en béton armé
- 63. Câble en béton armé
- 64. Câble en béton armé
- 65. Câble en béton armé
- 66. Câble en béton armé
- 67. Câble en béton armé
- 68. Câble en béton armé
- 69. Câble en béton armé
- 70. Câble en béton armé
- 71. Câble en béton armé
- 72. Câble en béton armé
- 73. Câble en béton armé
- 74. Câble en béton armé
- 75. Câble en béton armé
- 76. Câble en béton armé
- 77. Câble en béton armé
- 78. Câble en béton armé
- 79. Câble en béton armé
- 80. Câble en béton armé
- 81. Câble en béton armé
- 82. Câble en béton armé
- 83. Câble en béton armé
- 84. Câble en béton armé
- 85. Câble en béton armé
- 86. Câble en béton armé
- 87. Câble en béton armé
- 88. Câble en béton armé
- 89. Câble en béton armé
- 90. Câble en béton armé
- 91. Câble en béton armé
- 92. Câble en béton armé
- 93. Câble en béton armé
- 94. Câble en béton armé
- 95. Câble en béton armé
- 96. Câble en béton armé
- 97. Câble en béton armé
- 98. Câble en béton armé
- 99. Câble en béton armé
- 100. Câble en béton armé



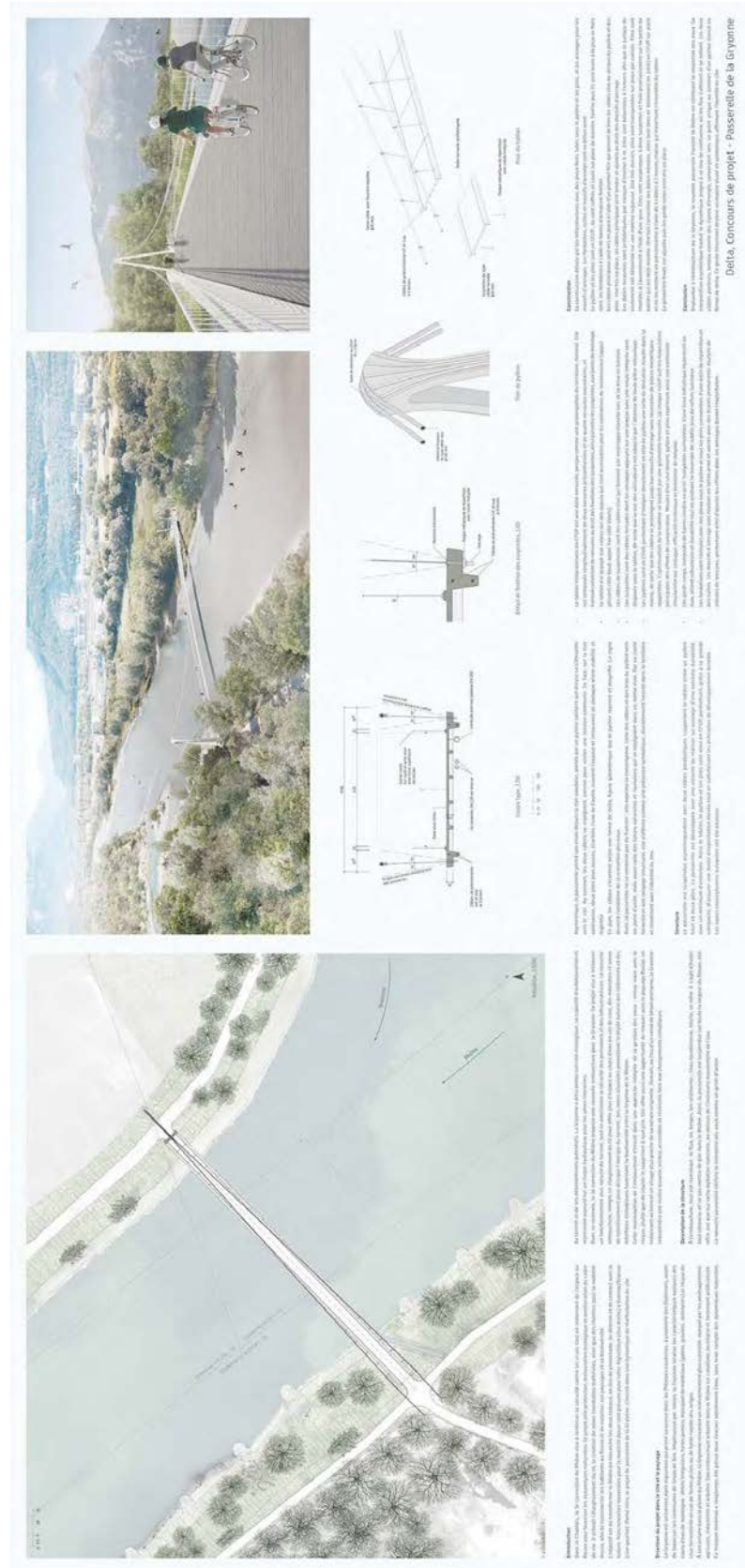
N°6 DELTA

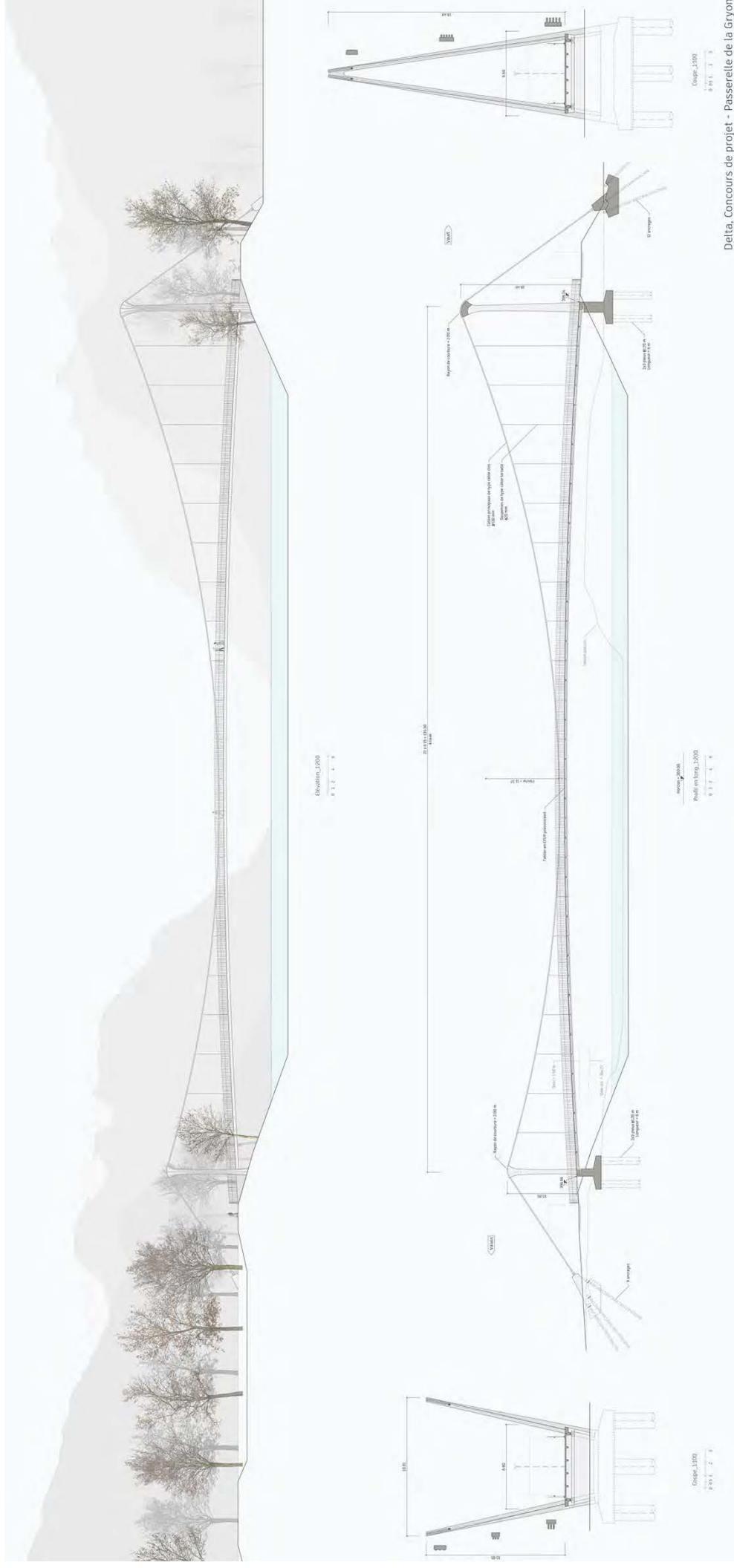
INGPHI SA

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

INGPHI SA (architectes)

Collaborateurs Philippe Men  trey, Andr   Claro, Mariko Okumura

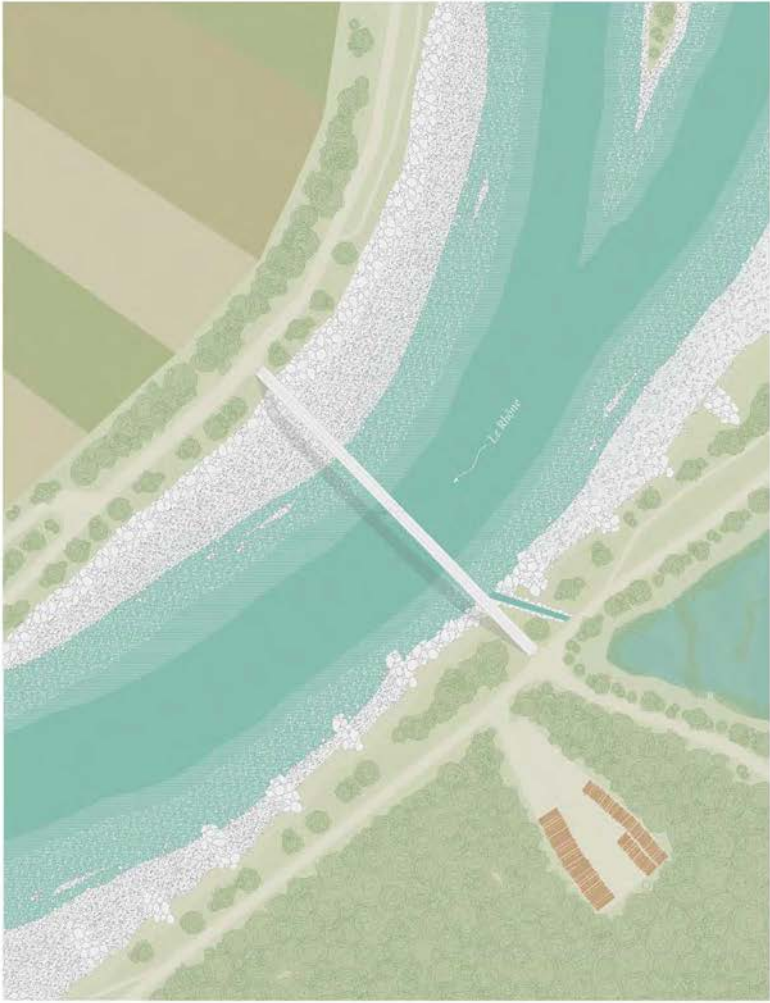




N°7 PAUL

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

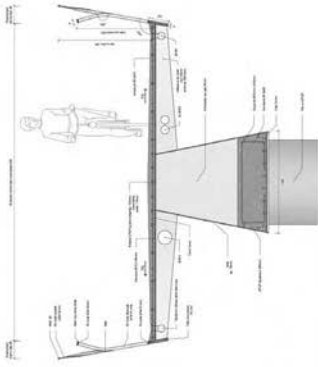
ATELIER ADR SA
Collaborateurs Marco Rampini, Dorian Zinder, Richard Fulop, Andréa Ishii



PLAN DE SITUATION 1:500



PAUL, VU DEPUIS LA ROUTE DE LA GYPONNE (1/3)



COUPE TRANSVERSALE DE LA PASSERELLE 1:20



CONCOURS DE PROJET
ANONYME PASSERELLE
GYPONNE SUR LE RHÔNE

N°8 OISEAU DANS L'ESPACE

BOLLINGER + GROHMANN SARL

Collaborateurs Klaas de Rycke, Blaise Carron de la Morinais, Tim Daffner, Aurore Champagne

WMM INGENIEURE AG

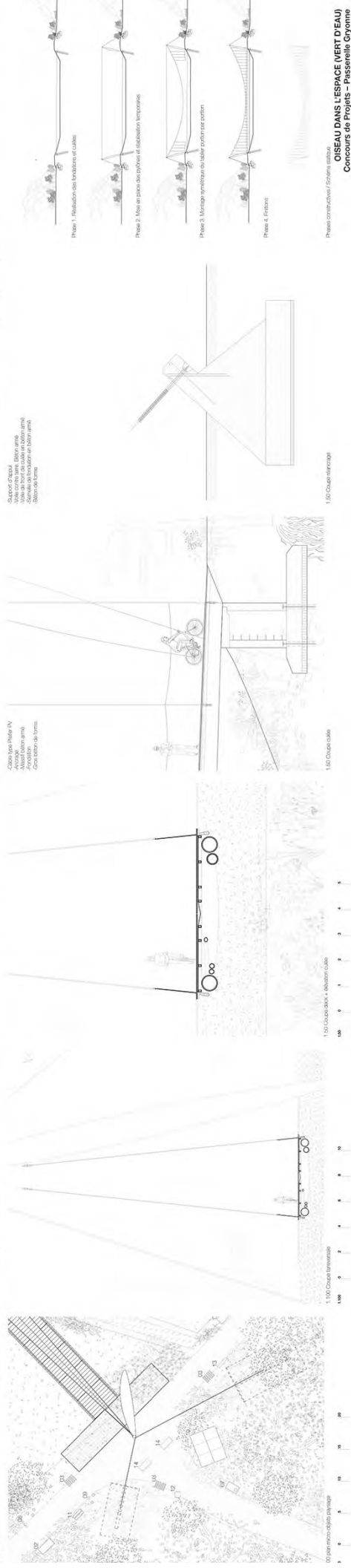
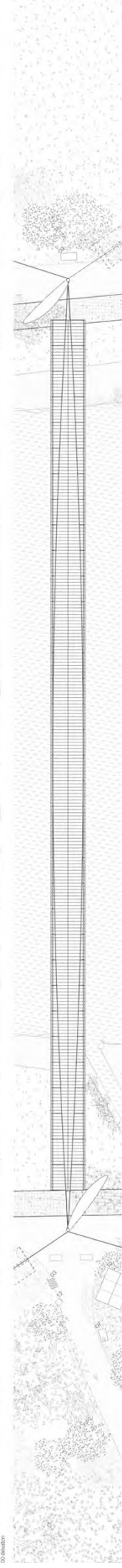
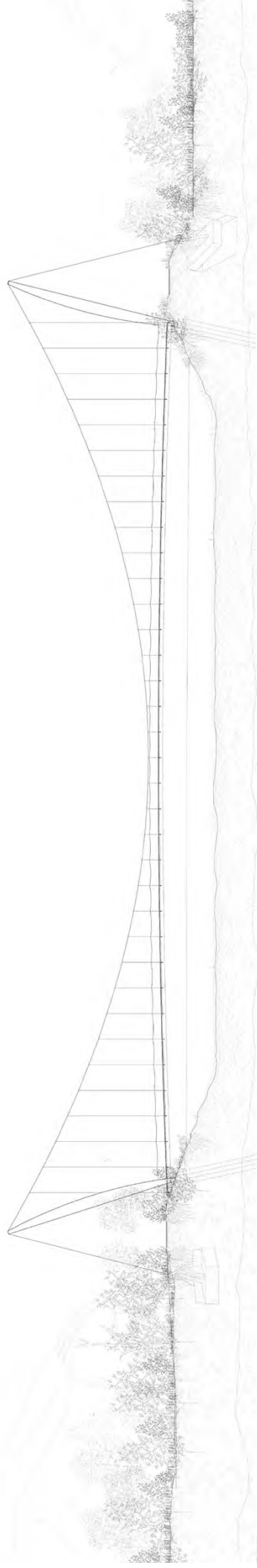
Collaborateurs GiliBERT Santini, Günter Gisin, Javier Asensio

BUREAU – DANIEL ZAMARBIDE SÀRL

Collaborateurs David Viladomiu Ceballos, Valentin Calame, Amir Halabi, Carla Stein, Beatriz Duarte



N°8 OISEAU DANS L'ESPACE



Phases constructives / Scénario de construction
OISEAU DANS L'ESPACE (VERT D'EAU)
 Concours de Projets - Passerelle Gyronne

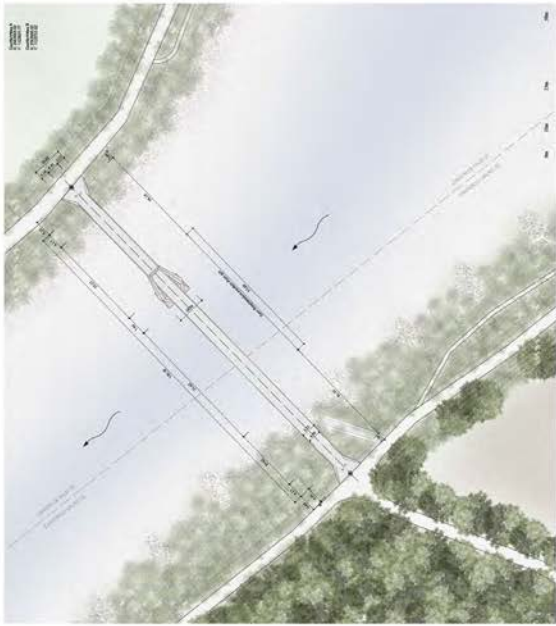
N°9 LE VENT QUI SIFFLE

ZEUGGIN INGENIEURE UND GESTALTER AG (ingénieurs et architectes)

Collaborateurs Nicolas Zeuggin, David Nägeli, Jessica Spänhauer, Jan Scherler

NIGHTNURSE IMAGES (Visualisation)

Collaborateurs Mishka Voigt, François Egreteau



LECHER (STUDIEN) 1.30

Lebensdauer, Einwirkung und Gestaltung

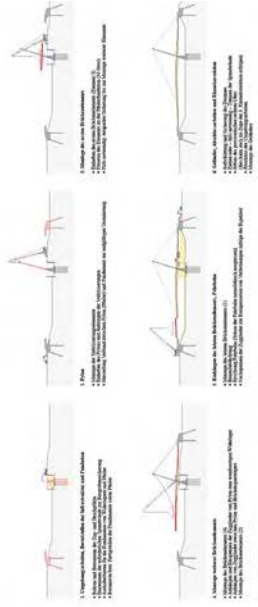
Unter Berücksichtigung der im Jahr 2000 gültigen Normen und der im Jahr 2000 gültigen Normen für die Lebensdauer, die Einwirkung und die Gestaltung der Brücke wurde die Lebensdauer der Brücke auf 100 Jahre festgelegt. Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant. Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant. Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant.

Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant. Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant. Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant.

BRUNNENSTÄTTE, STANDORT UND UMGEBO

Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant. Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant. Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant.

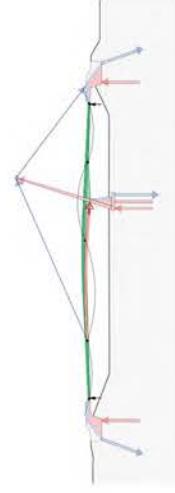
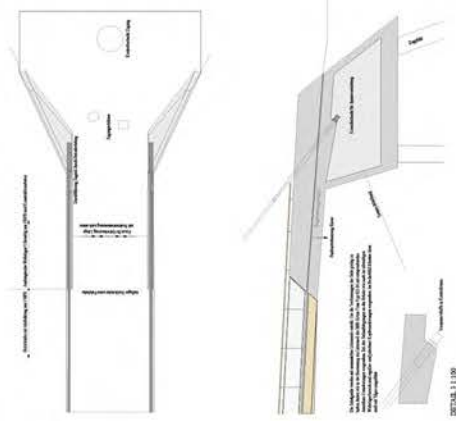
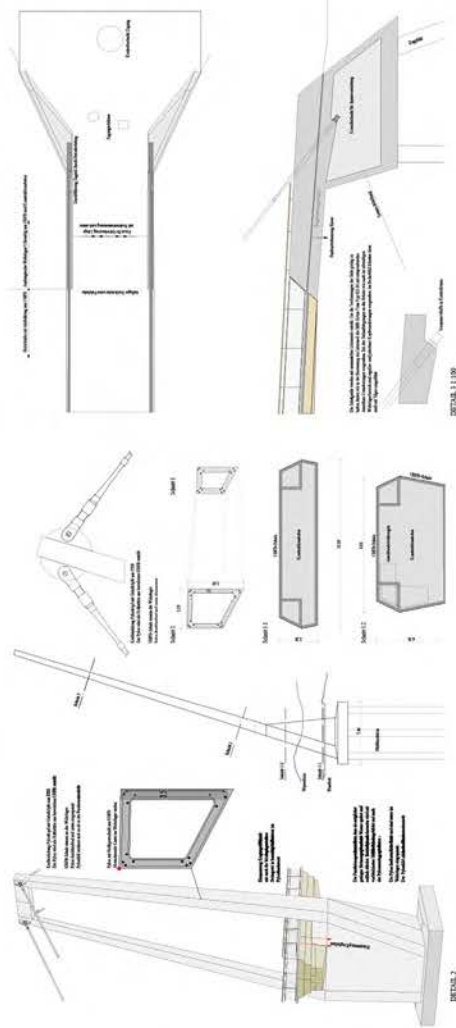
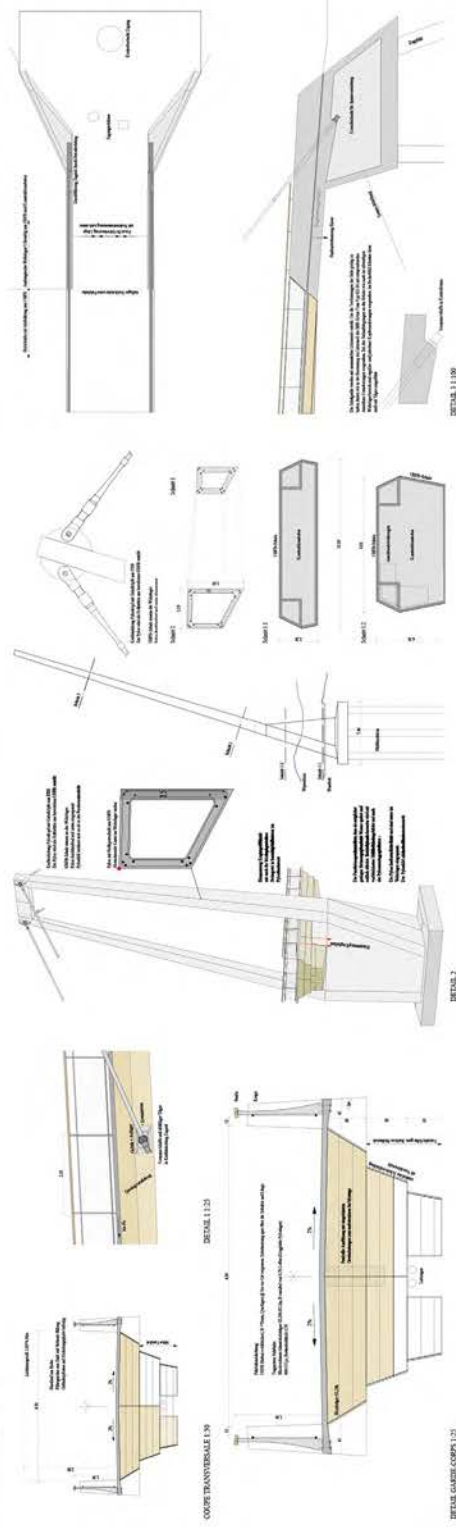
Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant. Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant. Die Brücke ist als einseitig eingespannte Stützbrücke mit einer Spannweite von 100 m und einer Brückenhöhe von 10 m geplant.



Visualisation: POSTER VISUEL 2003/04/01/02

LE VENT QUI SIFFLE

N°9 LE VENT QUI SIFFLE



LE VENT OUT SIEFEL

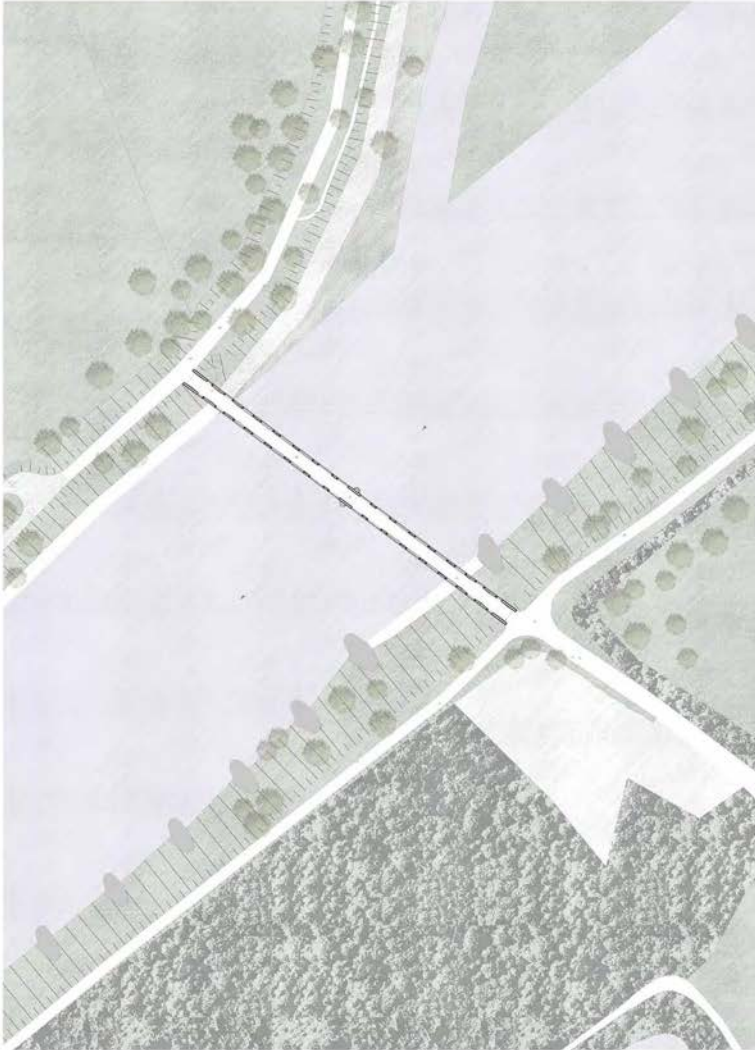
N°10 LA LIBELLULE

HOLZPROJEKT AG
Collaborateurs Pius Renggli, Alina Ramseier, Dominik Rohrer

ARCHITEKTUM GMBH
Collaborateurs Patrick Meier, Yvan Meier

LA LIBELLULE

CONCOURS DE PROJET - PASSERELLE LA GRYPONNE



PLAN DE SITUATION - 1:500 - PASSERELLE LA GRYPONNE



IMAGE DE RÉFÉRENCE

CONCEPT ÉNERGÉTIQUE - LINE PALE ET OULE APPUIS

Le projet de passerelle de la Gryponne sur le Rhône est un projet d'infrastructure qui vise à créer une nouvelle liaison piétonnière et cyclable entre les deux rives du fleuve. Le projet est situé dans le quartier de la Gryponne, à l'ouest de la ville de Lyon. Le site est caractérisé par une forte pente et une végétation dense. Le projet consiste à construire une passerelle en bois qui s'élève au-dessus du Rhône et qui est soutenue par des piliers en béton. La passerelle est conçue pour être une structure légère et aérée, qui s'intègre harmonieusement dans le paysage. Elle est dotée d'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite et d'une balustrade en bois. Le projet est financé par la ville de Lyon et la région Rhône-Alpes. Il est prévu que la passerelle soit inaugurée en 2025.

CONCEPT ÉNERGÉTIQUE - LINE PALE ET OULE APPUIS

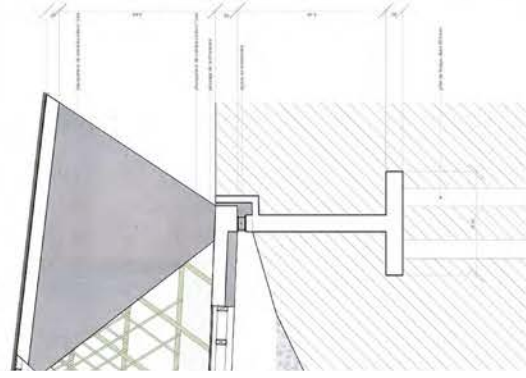
Le projet de passerelle de la Gryponne sur le Rhône est un projet d'infrastructure qui vise à créer une nouvelle liaison piétonnière et cyclable entre les deux rives du fleuve. Le projet est situé dans le quartier de la Gryponne, à l'ouest de la ville de Lyon. Le site est caractérisé par une forte pente et une végétation dense. Le projet consiste à construire une passerelle en bois qui s'élève au-dessus du Rhône et qui est soutenue par des piliers en béton. La passerelle est conçue pour être une structure légère et aérée, qui s'intègre harmonieusement dans le paysage. Elle est dotée d'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite et d'une balustrade en bois. Le projet est financé par la ville de Lyon et la région Rhône-Alpes. Il est prévu que la passerelle soit inaugurée en 2025.

CONCEPT ÉNERGÉTIQUE - LINE PALE ET OULE APPUIS

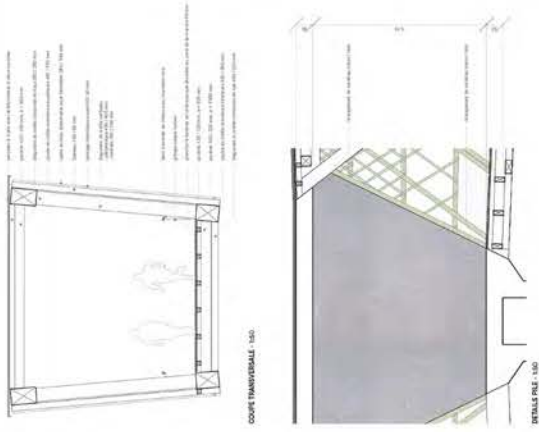
Le projet de passerelle de la Gryponne sur le Rhône est un projet d'infrastructure qui vise à créer une nouvelle liaison piétonnière et cyclable entre les deux rives du fleuve. Le projet est situé dans le quartier de la Gryponne, à l'ouest de la ville de Lyon. Le site est caractérisé par une forte pente et une végétation dense. Le projet consiste à construire une passerelle en bois qui s'élève au-dessus du Rhône et qui est soutenue par des piliers en béton. La passerelle est conçue pour être une structure légère et aérée, qui s'intègre harmonieusement dans le paysage. Elle est dotée d'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite et d'une balustrade en bois. Le projet est financé par la ville de Lyon et la région Rhône-Alpes. Il est prévu que la passerelle soit inaugurée en 2025.

IMAGE DE RÉFÉRENCE - LA LIBELLULE

Architectural elevation drawing of the La Libellule building. The drawing shows a long, low structure with a series of gabled roof sections. The central part of the building features a prominent entrance area with a large, dark, triangular roof element. The building is set against a light background, and a road with trees is visible in the foreground.



LA LIBELLULE



AUTONOMETRIE EXPLOSE - ELEMENT DE CADRE POUR CADRIQUE

Quadrants des échantillons

[illegible]

La costruzione del la Regatta nel cortile centrale che struttura l'anticostruzione, all'età postclassica, nel 1615-16, è un'opera di qualità, in cui si riconosce l'apporto di un architetto, che si pone in dialogo con la tradizione. La facciata, in stile, è un'opera di qualità, in cui si riconosce l'apporto di un architetto, che si pone in dialogo con la tradizione. La facciata, in stile, è un'opera di qualità, in cui si riconosce l'apporto di un architetto, che si pone in dialogo con la tradizione.

La société de conception s'occupe des aspects des Matrices de Triangulation de tous les instruments, de la gestion des budgets, de la production (comme les formulaires et l'impression). Elle permet une construction simple, simple au stade d'un grand quart étranger.

La société s'occupe d'obtenir les données nécessaires pour les données de la société de la collection de valeurs négatives. Les données négatives sont seulement la performance continue de la performance de la méthode de construction négative, sans compter également la prise en compte des données négatives et de la méthode de la méthode.

La ricerca ha dimostrato che persone con predisposizione ipertensiva assumono di più il sale e il sodio rispetto agli altri. Gli studi hanno anche dimostrato che il sale è correlato con la mortalità per malattie cardiovascolari, ma che il consumo di sodio non è correlato con la mortalità per malattie cardiovascolari. Gli studi hanno anche dimostrato che il consumo di sodio non è correlato con la mortalità per malattie cardiovascolari. Gli studi hanno anche dimostrato che il consumo di sodio non è correlato con la mortalità per malattie cardiovascolari.

Dall'infanzia a una concezione di sé

Sviluppo della fase transitoria

Arricchimento della fase di sviluppo

Laser Doppler velocimeter

Flow velocity measurement

Components: Laser, Lens, Filter, Photodetector, Reflective spot, Rotating disk, Flow pipe.

L'angolo di cortesia di la base della griglia di stampa

Cavità per la stampa di la base della griglia di stampa

ETAPES - Travail de groupe, validation et correction de la notice

Correction sur la notice

[illegible][illegible]

L'archivage des données de coordination en ligne lui a été jugé un succès. Le processus lui-même a été très simple et d'implémentation facile. Finalement, l'agence pour la sécurité locale d'Alameda a obtenu les informations nécessaires pour le soutien des services territoriaux, les politiques nationales, les lois et les règlements, et les données et records de nombreux contribuables.

Après l'achèvement des données géométriques et l'implémentation du système, le projet a été évalué dans ses aspects fonctionnels, conceptuels et politiques.

N°11 COSINUS

SD INGÉNIERIE LAUSANNE SA

Collaborateurs Xavier Mittaz, Andrea Foletti, Pierre Colomer

DVARCHITECTES & ASSOCIÉS SA

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



Maquette 1:200

Intégration et visibilité
Le pont se situe dans une zone d'habitat existant, ce qui nécessite une intégration soignée dans le paysage. Le pont est conçu pour être visible depuis les rives et les zones d'habitat existantes.

Structure
Le pont est une structure en acier, conçue pour résister aux forces de traction et de compression. La structure est conçue pour être légère et résistante.

Intégration et visibilité
Le pont se situe dans une zone d'habitat existant, ce qui nécessite une intégration soignée dans le paysage. Le pont est conçu pour être visible depuis les rives et les zones d'habitat existantes.

Structure
Le pont est une structure en acier, conçue pour résister aux forces de traction et de compression. La structure est conçue pour être légère et résistante.

Intégration et visibilité
Le pont se situe dans une zone d'habitat existant, ce qui nécessite une intégration soignée dans le paysage. Le pont est conçu pour être visible depuis les rives et les zones d'habitat existantes.

Structure
Le pont est une structure en acier, conçue pour résister aux forces de traction et de compression. La structure est conçue pour être légère et résistante.

Intégration et visibilité
Le pont se situe dans une zone d'habitat existant, ce qui nécessite une intégration soignée dans le paysage. Le pont est conçu pour être visible depuis les rives et les zones d'habitat existantes.

Structure
Le pont est une structure en acier, conçue pour résister aux forces de traction et de compression. La structure est conçue pour être légère et résistante.

Intégration et visibilité
Le pont se situe dans une zone d'habitat existant, ce qui nécessite une intégration soignée dans le paysage. Le pont est conçu pour être visible depuis les rives et les zones d'habitat existantes.

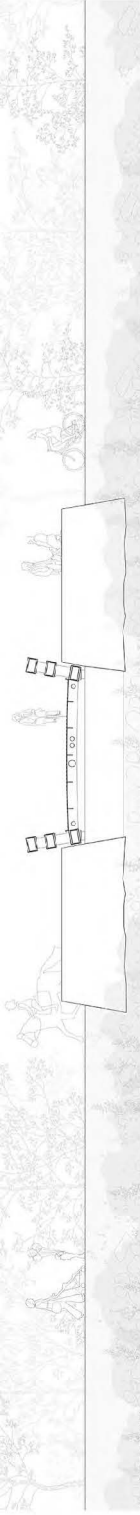
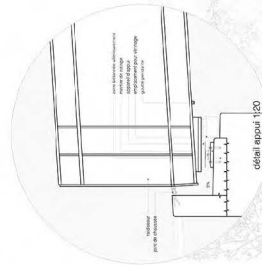
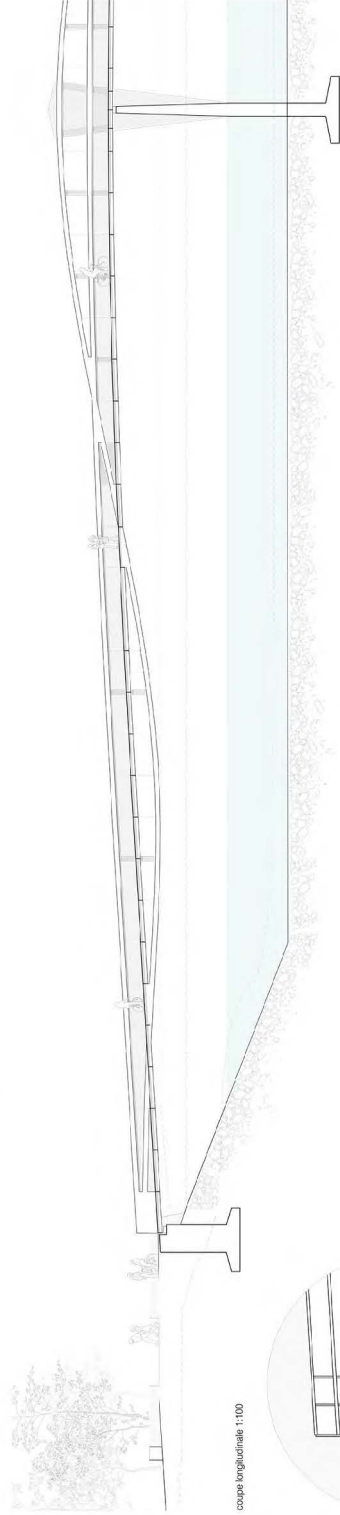
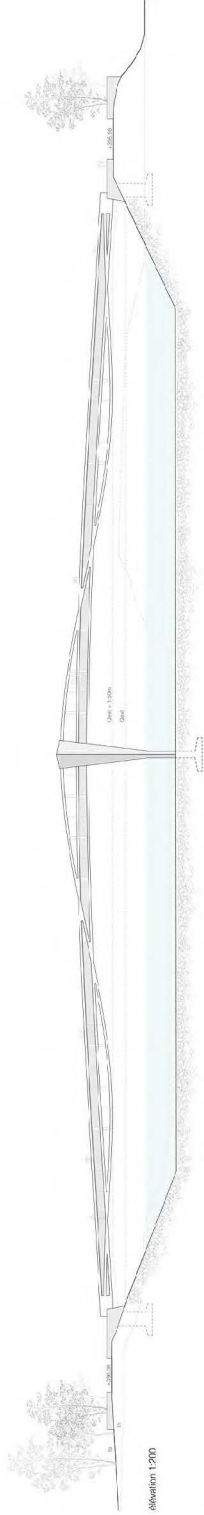
Structure
Le pont est une structure en acier, conçue pour résister aux forces de traction et de compression. La structure est conçue pour être légère et résistante.



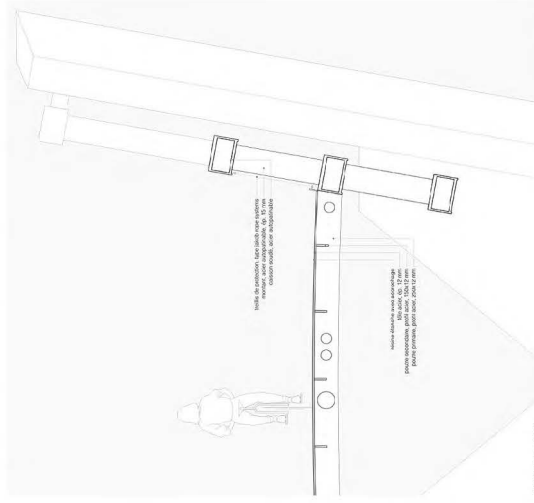
concours de projet — passerelle gryphon sur le Rhône

COS

N°11 COSINUS



concours de projet — passerelle gyronne sur le Rhône



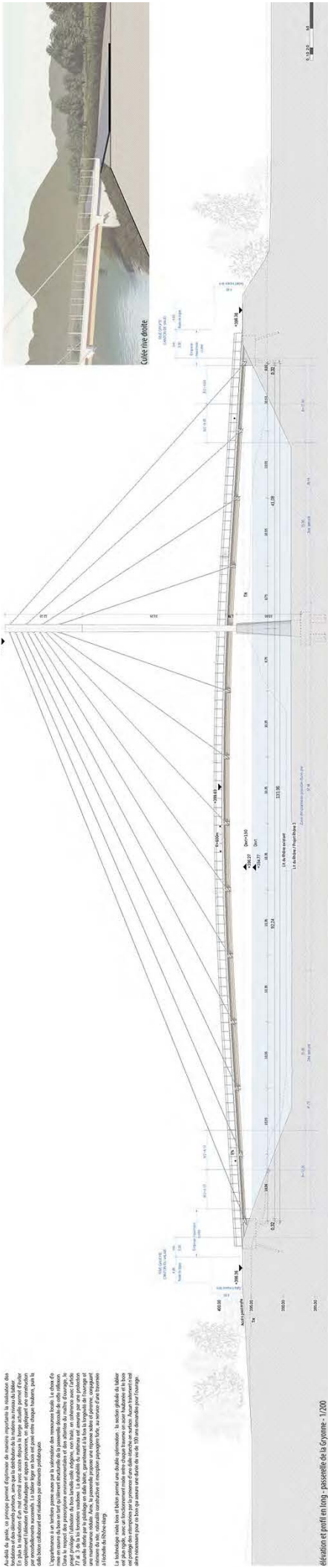
cosinus

N°12 ECHO

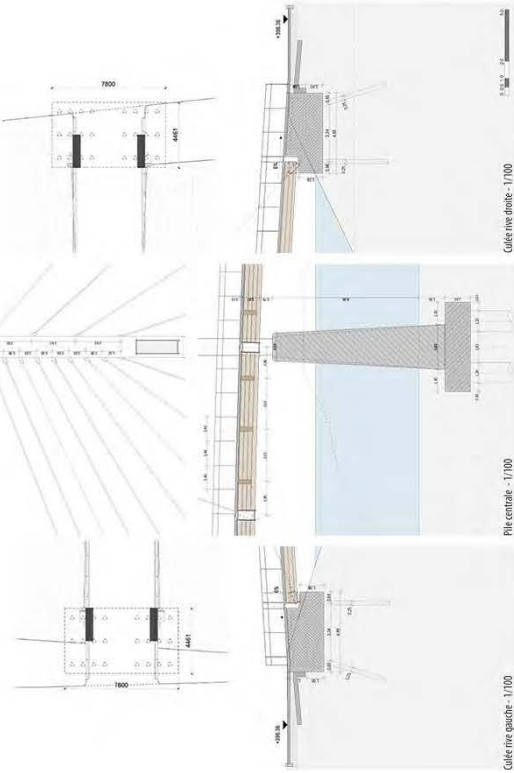
À l'aplomb du pont, un principe permet d'appréhender de manière importante la situation des lieux. En plus de la situation d'un pont, on peut aussi dire que la borne actuelle permet d'appréhender la situation d'un pont. En plus de la situation d'un pont, on peut aussi dire que la borne actuelle permet d'appréhender la situation d'un pont. En plus de la situation d'un pont, on peut aussi dire que la borne actuelle permet d'appréhender la situation d'un pont.

Le pont est un élément de l'architecture qui permet de franchir un obstacle. Il est un élément de l'architecture qui permet de franchir un obstacle. Il est un élément de l'architecture qui permet de franchir un obstacle. Il est un élément de l'architecture qui permet de franchir un obstacle. Il est un élément de l'architecture qui permet de franchir un obstacle.

La technique moderne tend à être plus et plus optimisée. La technique moderne tend à être plus et plus optimisée. La technique moderne tend à être plus et plus optimisée. La technique moderne tend à être plus et plus optimisée. La technique moderne tend à être plus et plus optimisée.



élévation et profil en long - passerelle de la Gironne - 1/200



Coupe longitudinale détail tablier - 1/20

CONCOURS DE PROJETS
PASSERELLE DE LA GIRONNE
ÉCHO

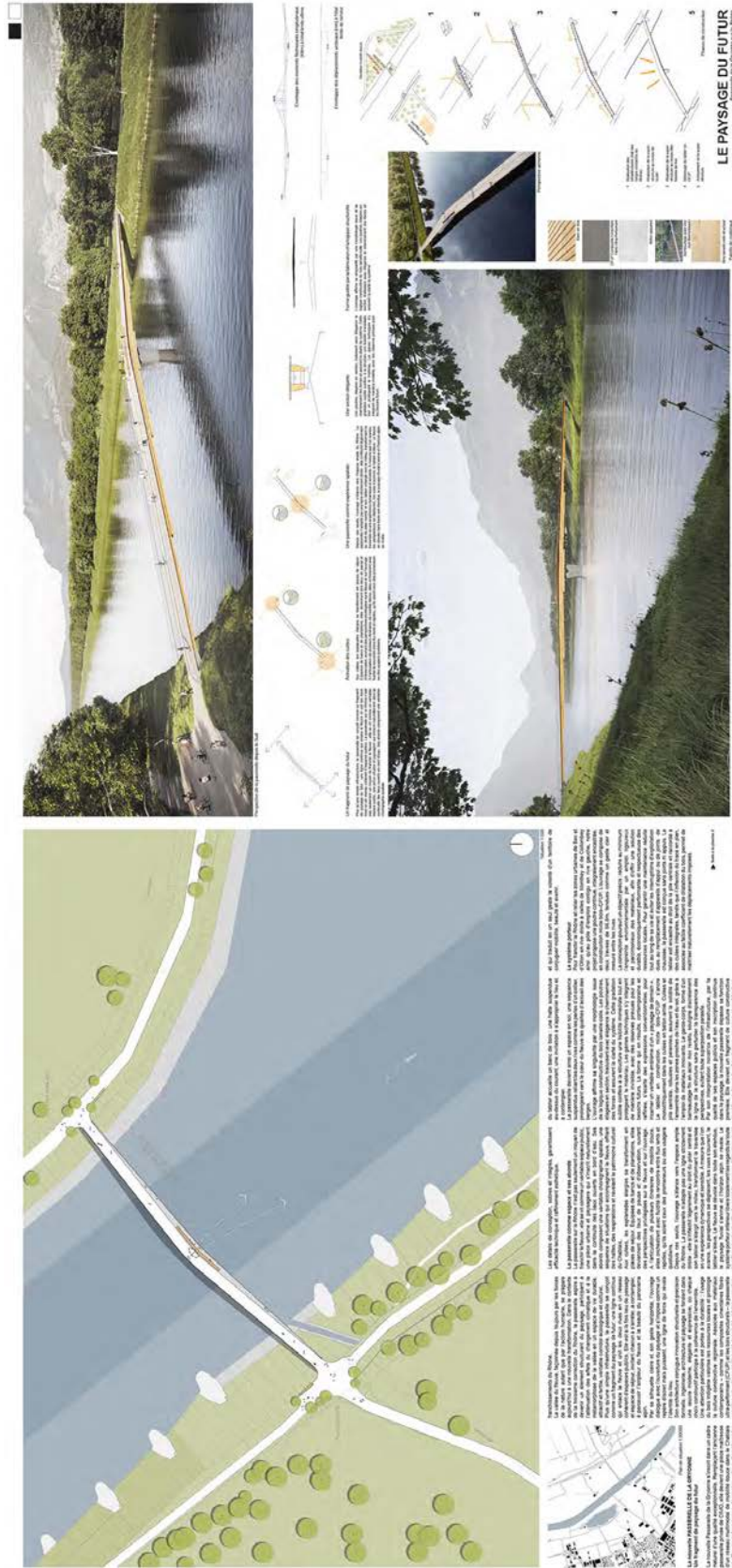
N°13 LE PAYSAGE DU FUTUR

DIC SA INGÉNIEURS

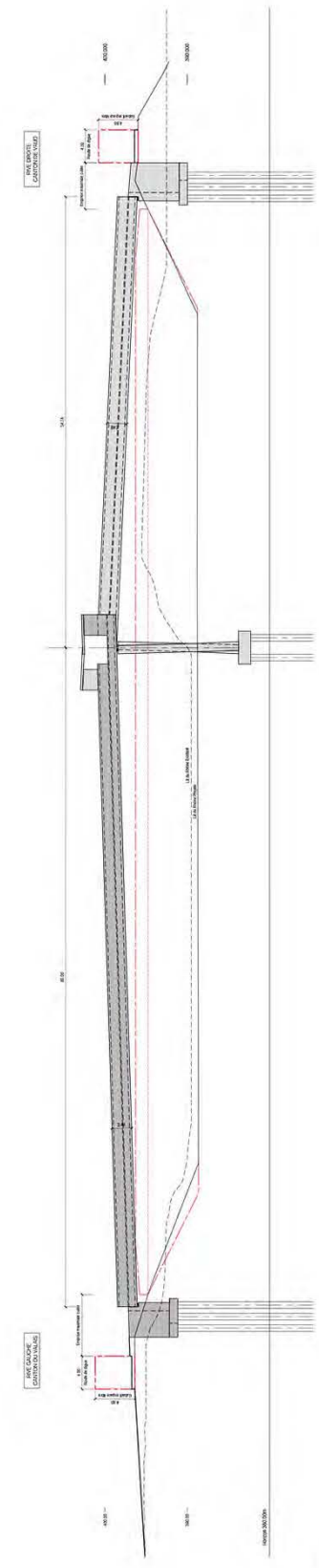
Collaborateurs Cantone Raffaele, Kannuna Saad, Imhof Tedros Martina, Cappellin Corinne

DKFS LONDON | AACHEN – DKFS PARTGMBB

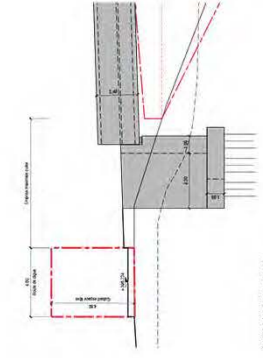
Collaborateurs Schmitt Falko, Krolkowski Dirk, Birch Sebastian



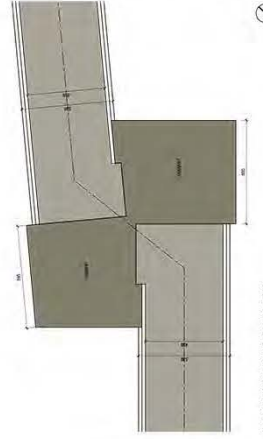
N°16 FENÊTRE SUR RHÔNE



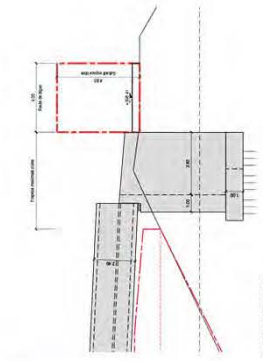
COTE EN LONG 1:200



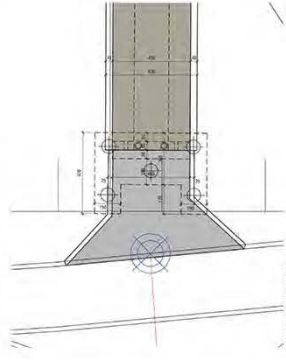
COTE COTE OUEST 1:100



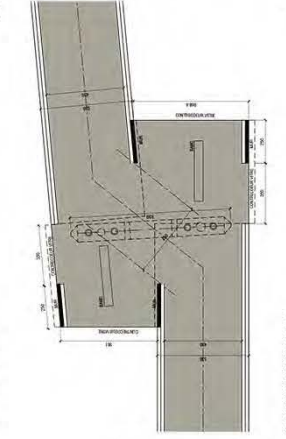
PLAN TOUTURE ESPACE DE RENCONTRE 1:100



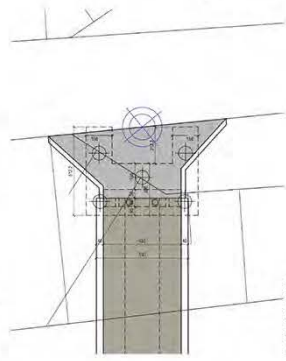
COTE COTE EST 1:100



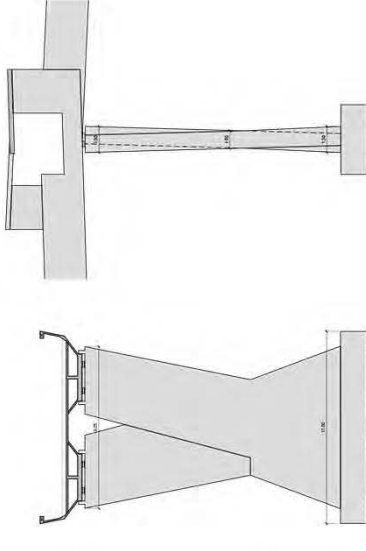
PLAN COTE OUEST 1:100



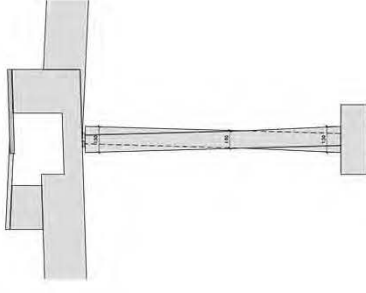
PLAN ESPACE DE RENCONTRE 1:100



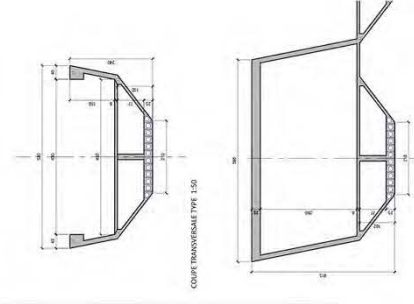
PLAN COTE EST 1:100



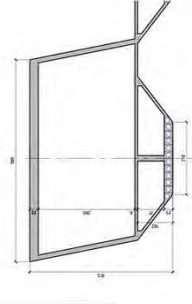
ELEVATION DE LA PNE 1:100



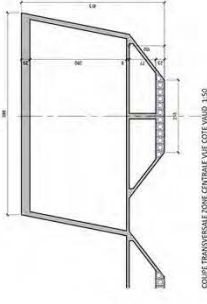
ELEVATION ESPACE DE RENCONTRE 1:100



COTE TRANSVERSALE TYPE 1:50



COTE TRANSVERSALE ZONE CENTRALE VUE COTE VALAIS 1:50



COTE TRANSVERSALE ZONE CENTRALE VUE COTE VALAIS 1:50

Concours de projets - Passerelle de Gryonne
FENÊTRE SUR RHÔNE - UNE

Je me souviens... enfant, le soleil court, le jour se vent, face à cette passerelle qui m'aurait permis de franchir le Rhône n'était pas un gâche, au contraire.
Aujourd'hui, ce franchissement ne devrait plus seulement être un passage obligé, mais une fenêtre sur le Rhône.

N°17 OXYDO

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°19 RHÔNE

T INGÉNIERIE (GENÈVE) SA

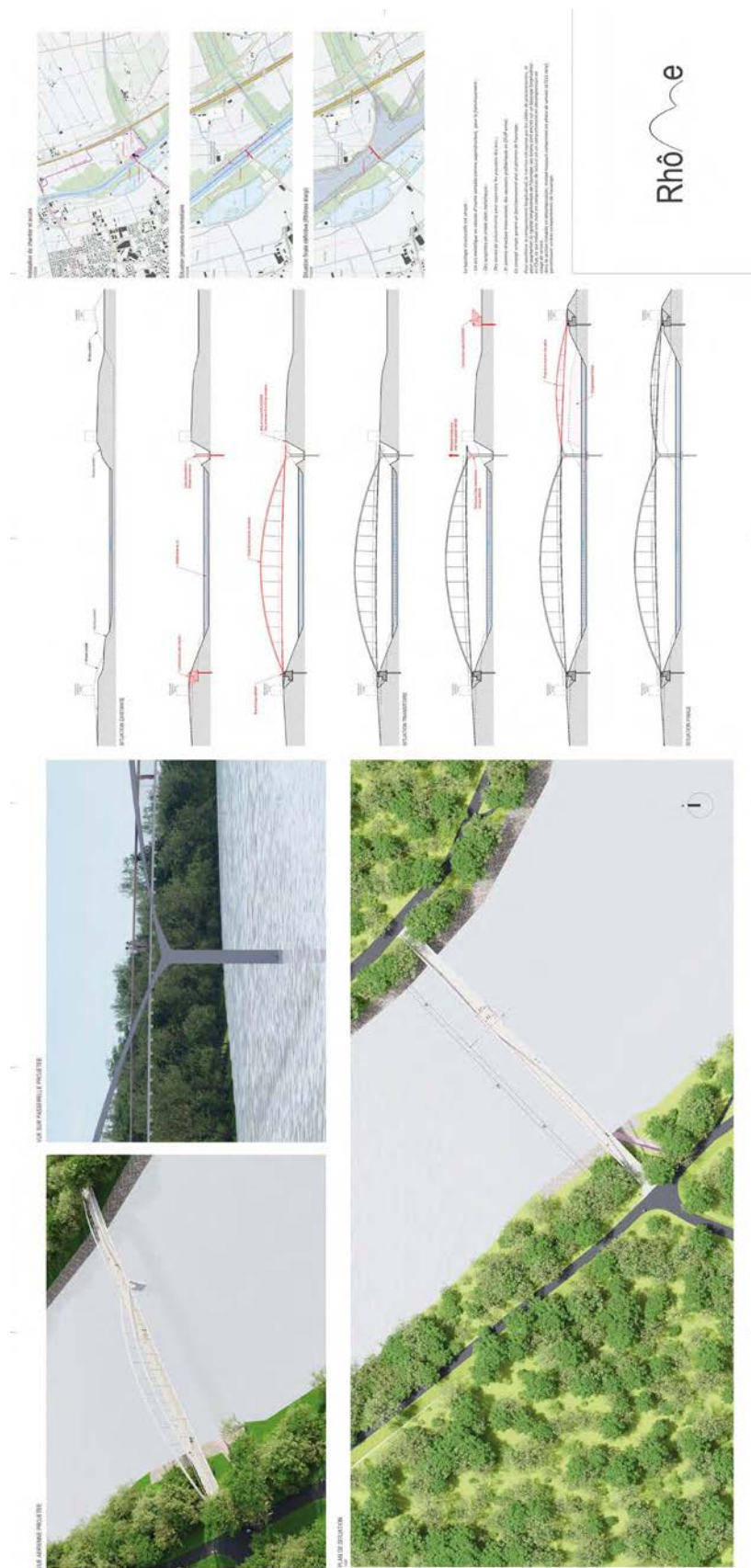
Collaborateurs Delémont Thierry, Bellanger Emilie, Thiriot Julien, Antonescu Vlad, Chappuis Luc

SEA + PARTNERS

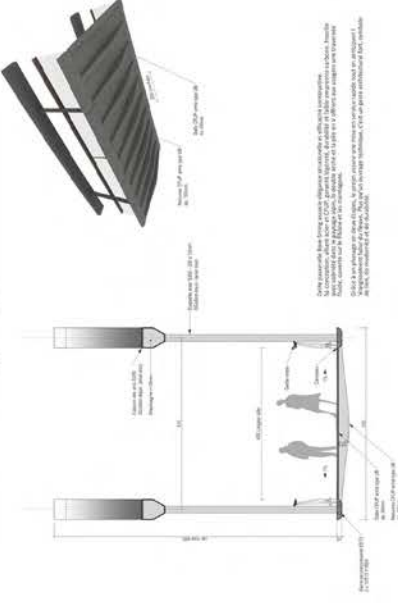
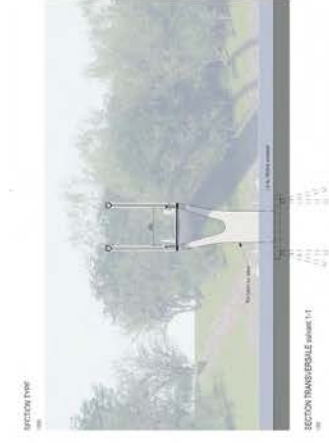
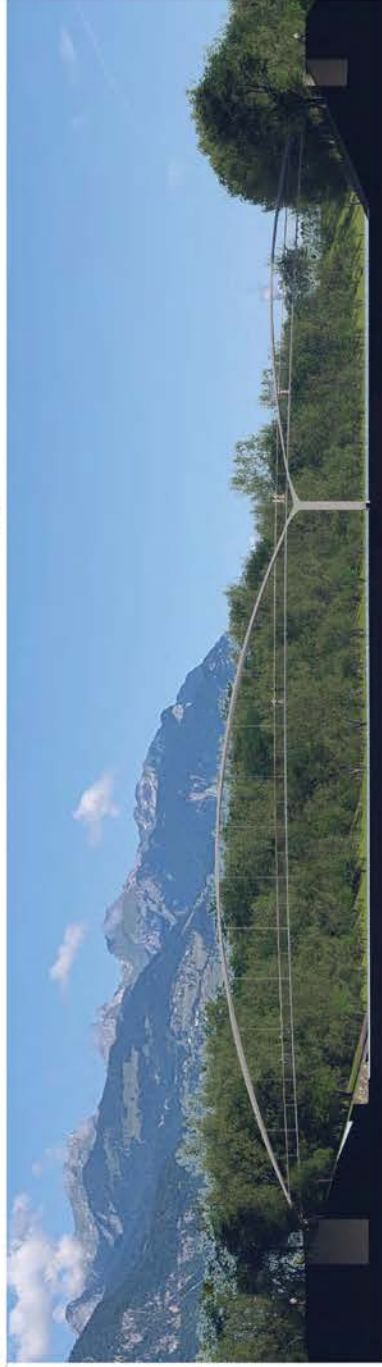
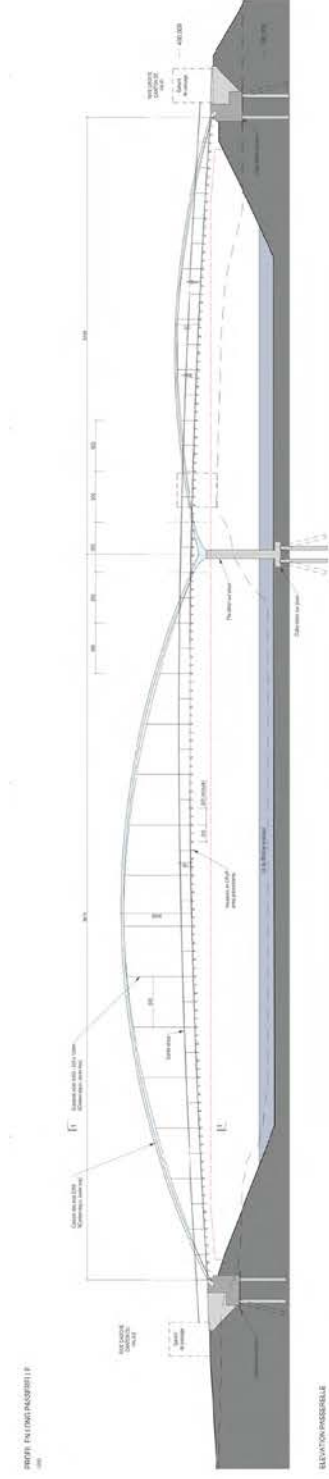
Collaborateurs Peigneux Christophe, Brillot Sébastien, Baghy Clément, Borcy Florian

ATBA SA ARCHITECTURE + ÉNERGIE

Collaborateur Fuchs Stéphane



N°19 RHÔNE



Rhône

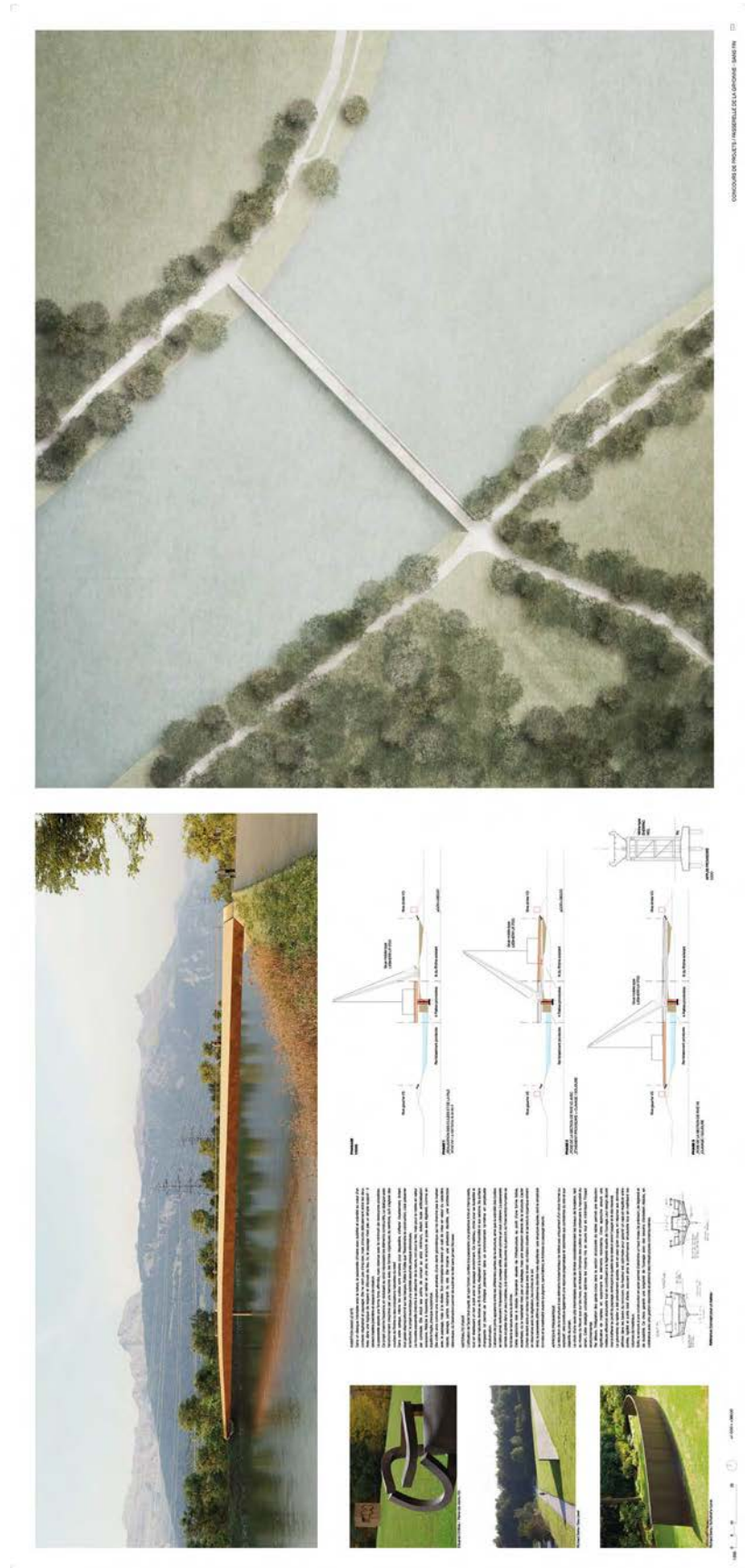
N°20 SANS FIN

SOLLERTIA SA

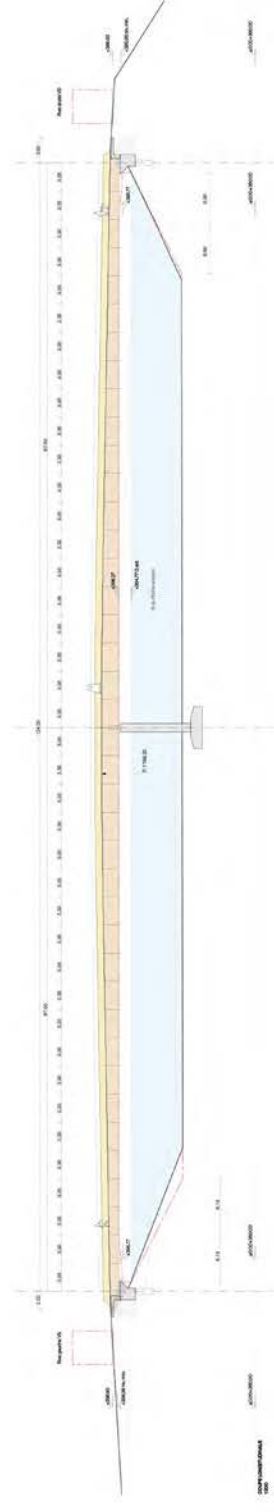
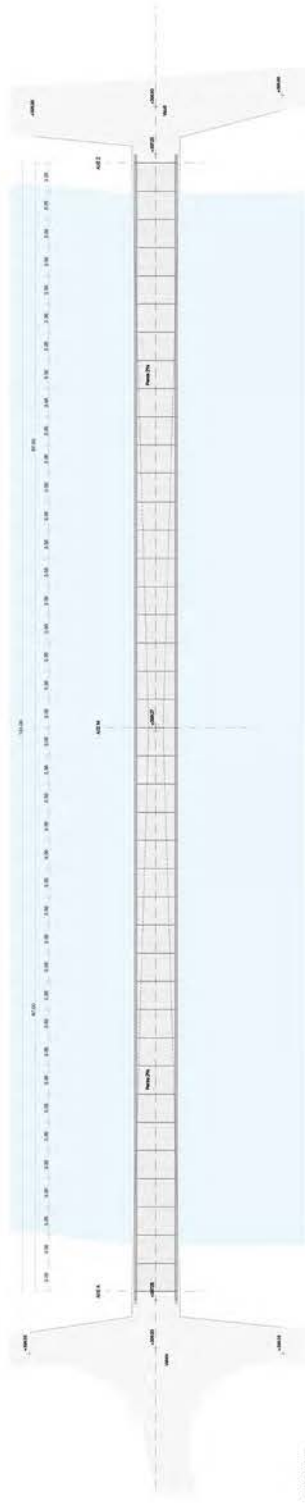
Collaborateurs Brochellaz Lionel, Dufour Grégory, Melon Matthieu

COMAMALA ISMAIL ARCHITECTES SÀRL

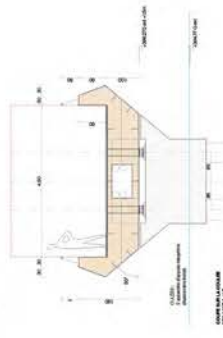
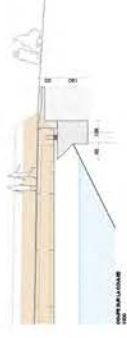
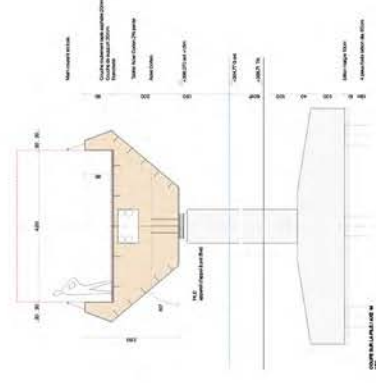
Collaborateurs Comamala Diego, Bonhôte Eric, Ismail-Meyer Toufiq



N°20 SANS FIN



0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100



0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100

0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100

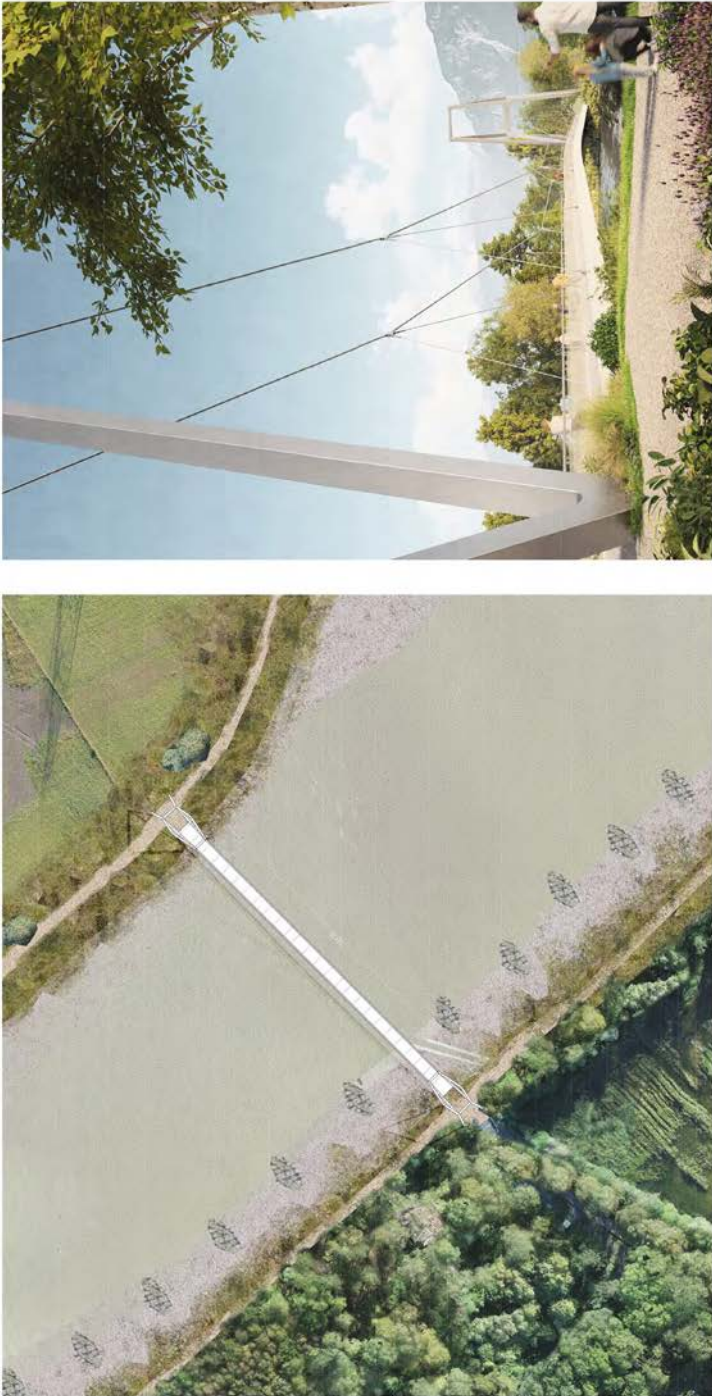
N°21 SUR LE FIL

INGENI SA GENÈVE-LANCY

Collaborateurs Gabriele Guscetti – Jacques Raynaud – Lionel Ecay – Julien Raps

JONAS ALTORFER ARCHITECTS

Collaborateur Jonas Altorfer

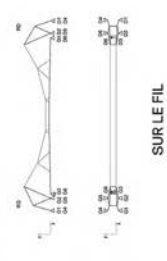


Sur le Fil
Ou comment apporter une réponse juste à un besoin essentiel.

La passerelle qui a été imaginée ici se veut une expression structurale minimale pour une intégration optimale dans son environnement. Elle est conçue pour offrir une expérience unique à ses usagers, en leur permettant de découvrir la nature environnante et ses paysages exceptionnels à leur rythme, tout en offrant une vue d'ensemble de la ville de Genève.

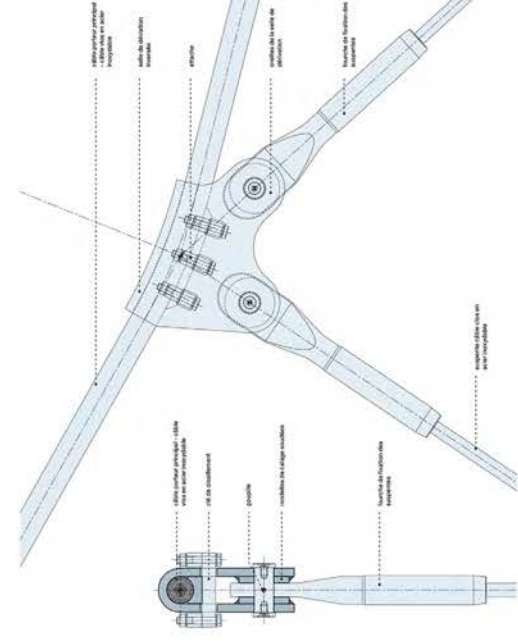
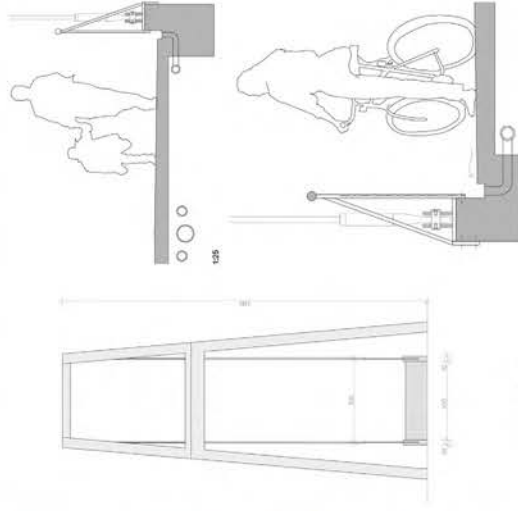
La passerelle est conçue pour être une véritable œuvre d'art, une structure qui s'intègre parfaitement dans le paysage urbain et naturel. Elle est conçue pour être une véritable œuvre d'art, une structure qui s'intègre parfaitement dans le paysage urbain et naturel.

La passerelle est conçue pour être une véritable œuvre d'art, une structure qui s'intègre parfaitement dans le paysage urbain et naturel. Elle est conçue pour être une véritable œuvre d'art, une structure qui s'intègre parfaitement dans le paysage urbain et naturel.



SUR LE FIL

N°21 SUR LE FIL

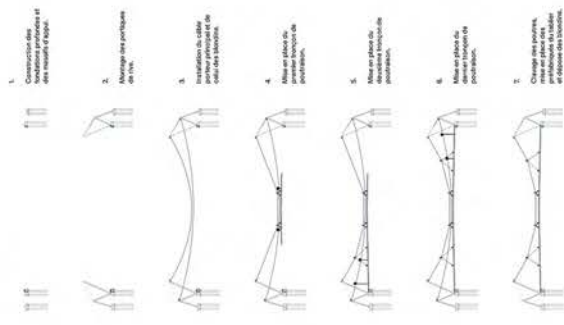


Le projet aspire à la justesse, tant dans le rapport à l'eau et l'environnement que dans l'emploi de la matière et dans l'attention portée aux regards et aux rencontres.

Puôt qu'un design "spectacle", le projet de la passerelle s'engage dans une dimension poétique avec la mémoire du site (GENIUS LOCI). Il s'inscrit ainsi de manière intertemporelle dans un contexte spécifique et offre un aspect familier aux constructions industrielles environnantes.

Ici se lie la chambre de résonance d'une philosophie de solidarité active, visant à faire le minimum nécessaire avec exactitude et justesse. Ainsi la passerelle offre-t-elle un franchissement d'une rive à l'autre sans emphase, le geste minimaliste qui relie — sur le fil — la nature, l'humain, l'histoire et les usages contemporains du Rhône.

Schema statique



SUR LE FIL

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-R3

Avenue de Valmont 30b, 1014 Lausanne

021 316 44 22 – 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.*