

LE MANDANT / MAÎTRE DE L'OUVRAGE

Le présent concours de projets est organisé par l'Etat du Valais, Service des bâtiments, monuments et archéologie (SBMA) en qualité de maître de l'ouvrage, en collaboration avec le Service de la circulation routière et de la navigation (SCN).

ORGANISATEUR DU CONCOURS

État du Valais, représenté par le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE), Service des bâtiments, monuments et archéologie.

SITUATION ACTUELLE, INTENTIONS DU MAÎTRE DE L'OUVRAGE, DESCRIPTION ET OBJECTIFS DU CONCOURS

L'augmentation du nombre de véhicules immatriculés dans le canton du Valais (en moyenne plus de 2% par année) entraîne une augmentation du nombre de contrôles techniques à effectuer ainsi que du nombre de dossiers à traiter.

Les infrastructures dont le service dispose sur le site de Sion ne lui permettront plus, dès 2020, de respecter les délais imposés par la législation fédérale de sorte que de nouveaux moyens doivent être mis à sa disposition.

Aucune extension n'étant possible sur le site actuel, il a été décidé de construire un nouveau centre sur le terrain dont l'État du Valais est propriétaire dans le secteur des casernes. Le service de la circulation routière et de la navigation a pour mission de gérer l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière et à la navigation. Pour cela, le service est divisé en trois sections dont le fonctionnement est le suivant :

Section technique

Cette section est chargée du contrôle technique de toutes les catégories de véhicules et des examens de conduite.

Contrôles techniques :

les clients sont convoqués et doivent présenter leur véhicule selon le rendez-vous qui leur est fixé. Ils attendent dans leur véhicule à un endroit déterminé et les experts du

service viennent les chercher pour effectuer le contrôle. Celui-ci a lieu dans une halle au moyen de lifts et autres appareils techniques et un essai dynamique est effectué sur piste, soit au début soit au terme du contrôle technique. Les clients patientent dans un lieu sûr et les experts leur ramènent le véhicule contrôlé et les papiers nécessaires. Le client s'en va et l'expert prend le rendez-vous suivant.

En capacité maximale, toutes les 20 minutes, 13 véhicules légers et 2 motocycles entrent dans la halle de contrôle. Pour les véhicules lourds, 2 véhicules entrent toutes les 30 minutes. Les contingences pour ce mode de fonctionnement sont la proximité du bureau des experts avec les pistes de contrôle et avec les places d'attente des véhicules à contrôler ainsi qu'avec ceux à remettre aux clients. Les bureaux des 3 cadres de la section doivent également être près des pistes et des bureaux des experts.

Examens de conduite :

les candidats se présentent sur rendez-vous et attendent dans un hall où ils peuvent déposer leur dossier. Les experts viennent les chercher et partent en examen. À la fin de l'examen le résultat est communiqué aux candidats dans la voiture. L'expert prend ensuite le candidat suivant dans le hall d'attente.

Pour cela il est nécessaire de disposer d'une salle d'attente proche du lieu de départ des examens, proche du bureau des experts et proche de la salle pour les examens théoriques. En capacité maximale, toutes les heures 5 candidats, pour la plus part accompagnés d'un moniteur d'auto-école, se présentent à l'examen de conduite. En ce qui concerne les théories, 4 fois par semaine 20 candidats se présentent à l'examen.

Section administrative et logistique

Cette section s'occupe de la délivrance des documents nécessaires à la conduite d'un véhicule, des finances, de la logistique et de l'informatique.

Délivrance des documents :

Le client se présente sans rendez-vous aux guichets avec les papiers nécessaires à sa demande. Le service reçoit en moyenne 360 clients par jour à ses guichets de Sion,

avec des pics pouvant aller jusqu'à 550. Les contingences sont un nombre suffisant de guichets, un hall d'accueil bien dimensionné, un accès aisé, un système de tickets et des places de parc à disposition. Un back-office est à aménager derrière les guichets pour faciliter la collaboration et les remplacements. Des boîtes pour le dépôt de dossier, accessibles de l'extérieur et de l'intérieur, du genre cases postales, sont à prévoir. Une communication entre les locaux doit être possible sans passer par l'espace clients.

Finances, informatique et logistique :

il s'agit de bureaux qui peuvent se trouver à l'étage. Les contingences sont un nombre de places de travail suffisant et un lieu séparé pour recevoir des clients qui souhaitent discuter de leurs difficultés financières en aparté.

Section mesures administratives et sanctions pénales

Cette section a pour mission de prononcer les retraits de permis de conduire et les amendes de circulation.

Les collaborateurs reçoivent les dénonciations de la police cantonale, les examinent et écrivent aux contrevenants pour leur annoncer qu'une procédure est ouverte à leur rencontre et qu'ils peuvent faire valoir leurs observations dans les 15 jours. Les intéressés peuvent alors venir à la réception de la section et demander à consulter leur dossier, ce qui se fait en présence du collaborateur concerné.

Les bureaux peuvent se trouver à l'étage mais l'accès doit être simple et aisé pour les clients. Les locaux où les clients sont reçus doivent être sécurisés.

Direction du service

La direction du service et son secrétariat devraient se trouver sur le même étage que la section MASP afin d'optimiser son fonctionnement et de faciliter les remplacements.

GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCÉDURE

Le présent concours est un concours de projets pluridisciplinaire (architecte et ingénieur) à un degré en procédure ouverte selon les articles 3.1.b; 3.3 et 6.1 du règlement SIA 142, édition 2009, d'une procédure ouverte selon l'art. 12 alinéa a de l'AIMP du 25

novembre 1994 et 15 mars 2001 et l'art. 9 de la Loi concernant l'adhésion du canton du Valais à l'accord intercantonal sur les marchés publics du 8 mai 2003.

LANGUE

La langue officielle pour la procédure du concours est le français.

PRESCRIPTIONS OFFICIELLES

Le concours est régi par les prescriptions officielles suivantes :

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

CONDITIONS DE PARTICIPATION

Le concours s'adresse à des équipes d'experts pluridisciplinaires qui couvrent les domaines de l'architecture et du génie civil. Les participants sont libres de consulter d'autres spécialistes. Le concours est ouvert aux architectes et ingénieurs (ou groupement d'architectes et d'ingénieurs) établis en Suisse ou dans un pays signataire de l'Accord sur les marchés publics du 15.04.1994. Ils doivent être inscrits sur la liste permanente d'un canton suisse, ou diplômés d'une école de niveau universitaire, ou d'une école technique supérieure, ou titulaires d'un titre équivalent d'une école étrangère, ou inscrits au registre suisse A ou B, ou répondant aux exigences de la liste permanente du canton du Valais, fixées par le Service de la protection des travailleurs et des relations du travail (tél. 027 606 74 00).

Les architectes et ingénieurs qui forment une société simple ou une société en nom collectif doivent être associés les uns avec les autres depuis un an au moins. S'ils forment une société à personnalité juridique, celle-ci doit être inscrite au Registre du commerce depuis un an au moins. Dans l'un ou l'autre de ces cas, aucun des architectes

et ingénieurs, de telles société ne doit se trouver dans l'une des situations définies par l'article 12.2 du règlement SIA 142. L'un des architectes et ingénieurs, au moins, doit remplir les conditions de participation.

Les architectes et ingénieurs, qui ne sont associés que pour un temps déterminé, doivent tous remplir les conditions de participation. Les collaborateurs occasionnels engagés pour le concours doivent remplir les conditions de participation, leurs noms devront être inscrits sur la fiche d'identification.

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

Les conditions doivent être remplies à la date de l'inscription. Les architectes et ingénieurs porteurs d'un diplôme étranger ou inscrits sur un registre étranger doivent fournir la preuve de l'équivalence de ces qualifications.

CRITÈRES DE JUGEMENT

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

- Pertinence de l'insertion dans le site.
- Qualités fonctionnelles, structurelles et spatiales du projet.
- Expression architecturale et adéquation au thème.
- Économie générale du projet.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Les réponses aux cinq questions anonymes ont été publiées sur SIMAP et envoyées à tous les membres du jury le 26 janvier 2018.

JURY

Le jury est composé des personnes suivantes :

Président :

Philippe Venetz, architecte cantonal, Sion

Membres non-professionnels :

Frédéric Favre, chef du Département de la sécurité, des institutions et du sport

Bruno Abgottspon, chef du SCN, Sion

Carole Schmid, conseillère municipale, Sion

Membres professionnels :

Stéphanie Bender, architecte, Lausanne

Laurent Geninasca, architecte, Neuchâtel

Philippe Meier, architecte, Genève

Spécialistes non-professionnels :

Vincent Biselx, Adjoint au SCN, Sion

Eric Nanchen, chef de section SCN, Sion

Edouard Rodel, chef de section SCN, Sion

Rachel Spahr, cheffe de section SCN, Sion

Paul Charbonnet, chef de site SCN, St-Maurice

Amadé Weissen, chef de site SCN, Viège

Experts :

Antoine Jacquod, adjoint au Service de la sécurité civile et militaire

Yves Gaillard, commandant de la place d'armes de Sion

Suppléant professionnel :

Daniel Rey, architecte SBMA

EXAMEN PRÉALABLE

Conformément au règlement SIA 142, tous les projets ont fait l'objet d'un examen portant sur leur conformité avec le règlement du concours. L'examen a été réalisé par le Service des bâtiments, monuments et archéologie. Il a porté sur les points suivants :

Délai du rendu

55 teams se sont inscrits au concours pluridisciplinaire, 44 projets ont été retournés dans les délais, 11 concurrents inscrits n'ont pas rendu de projet.

Respect du périmètre du concours

Tous les projets remis respectent le périmètre mis à disposition.

Remarque particulière

Il est relevé que deux concurrents ont opté pour la même devise «GRAN TORINO» à l'envoi de leur dossier ; le projet n°11 est intitulé «GRAN TORINO 1» et le projet n°27 «GRAN TORINO 2»

JUGEMENT

Le jury s'est réuni les mercredi 20 et jeudi 21 juin 2018.

ANALYSE DE DÉTAIL DES PROJETS

1^{er} tour d'élimination

Lors du premier tour, le jury a décidé d'éliminer les projets qui présentaient des difficultés de conception générale dans leur relation au site, aux infrastructures et accès existants mais aussi dans leur organisation structurelle. Le jury a pu les apprécier et les pondérer en tenant compte des avantages et inconvénients relatifs aux partis proposés. Les projets suivants sont éliminés :

- N° 2 E LA NAVE VA
- N° 3 ETSIONROULE
- N° 7 POLO
- N° 9 PASSER
- N° 11 GRAN TORINO 1
- N° 17 BANDES À PART
- N° 20 VSS-IMPENZA
- N° 21 EKSAROUL
- N° 24 ESPACE POUR TOUS
- N° 28 RASCAR CAPAC
- N° 38 EN TRIBUNE
- N° 39 ENTRELACS
- N° 41 LES EXPERTS : SION

2^e tour d'élimination

Pour le deuxième tour, le jury reprend de manière plus approfondie les critères du premier tour en s'attachant, à travers eux, à souligner les valeurs intrinsèques des propositions. Les projets suivants sont éliminés :

- N° 4 DU PARC AU PARK
- N° 5 S, M, L, XL
- N° 6 DR JEKYL AND MR HYDE
- N° 10 LES JARDINS DU ROI
- N° 14 BRUISER BUKOWSKI
- N° 16 PARALLAXE
- N° 18 OIT
- N° 19 PERMIS... DE RÊVER
- N° 22 SAS
- N° 23 VS-1
- N° 25 MACHINA EX DEO
- N° 27 GRAN TORINO 2
- N° 30 COMME UN CAMION
- N° 31 CHRISTINE & MC QUEEN
- N° 32 MANUFACTURE
- N° 34 ENTRE LES LIGNES
- N° 35 SUSPENSION
- N° 37 FRED
- N° 42 LNA
- N° 43 MACHINATIO

REPÊCHAGE

Arrivé au terme des deux premiers tours d'élimination, le jury a procédé à un tour de contrôle. Il a décidé de repêcher les projets suivants :

- N° 17 BANDES À PART, repêché du 1^{er} tour, élimination au 2^e tour
- N° 35 SUSPENSION, repêché du 2^e tour.

Pour les autres projets, il confirme ses décisions.

3^e tour d'élimination

Au troisième tour, chacun des projets encore en lice est analysé d'un point de vue organisationnel par les membres du jury et des futurs exploitants. Les projets suivants sont éliminés :

- N° 1 ON EST DÉJÀ EN PISTE
- N° 12 K 2018
- N° 13 ON THE ROAD
- N° 14 DELOREAN
- N° 35 SUSPENSION
- N° 44 LA MÉCANIQUE DU CŒUR

CLASSEMENT ET ATTRIBUTION DES PRIX

Le jury dispose d'une somme globale de Fr. 126'000.- HT (soit de Fr. 135'722.- TTC) pour attribuer des prix et des mentions. Il décide de classer les six projets restants et de leur attribuer les montants suivants :

Rang	Prix	n°	Devise	Montant (HT)
1 ^{er} rang	1 ^{er} prix	15	IN-N-OUT	Fr. 35'000.-
2 ^e rang	2 ^e prix	33	CARRERA	Fr. 26'000.-
3 ^e rang	3 ^e prix	29	PLAYTIME	Fr. 23'000.-
4 ^e rang	4 ^e prix	8	CIRCUIT	Fr. 20'000.-
5 ^e rang	5 ^e prix	36	UN POINT C'EST TOUT	Fr. 12'000.-
6 ^e rang	6 ^e prix	26	TOUPIE	Fr. 10'000.-

3.1 Signatures du jury:

Président:
Philippe Venetz

Membres non-professionnels:
Frédéric Favre

Bruno Abgottspon

Carole Schmid

Membres professionnels:
Stéphanie Bender

Laurent Geninasca

Philippe Meier

Spécialistes non-professionnels:
Vincent Biselx

Eric Nanchen

Edouard Rodet

Rachel Spahr

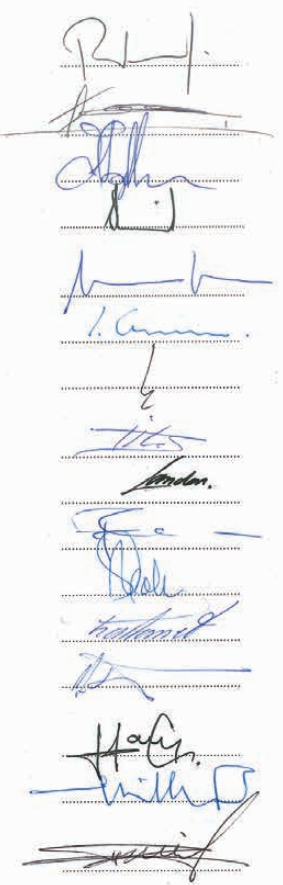
Paul Charbonnet

Amadé Weissen

Experts:
Antoine Jacquod

Yves Gaillard

Suppléant professionnel:
Daniel Rey



CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU JURY

Au terme du jugement, le jury a tenu à souligner l'effort des concurrents dans la recherche de réponse aux problèmes posés.

La qualité et la diversité des propositions présentées ont mis en évidence la difficulté des choix à effectuer en termes d'implantation, de structure et de relations aux aménagements urbains existants de manière à proposer une mise en forme cohérente et harmonieuse du programme.

À l'unanimité, le jury propose au maître de l'ouvrage de confier à l'auteur du projet n°15 «IN-N-OUT» la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Ce projet répond globalement, par son implantation et par ses propositions générales en lien avec les aménagements extérieurs, aux objectifs et aux exigences formulées par le maître de l'ouvrage.

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

EXPOSITION

Le vernissage officiel de l'exposition aura lieu **le vendredi 13 juillet 2018 à 17h30 à la halle aux vousoirs de l'usine électrique de Chandoline, rue de la Dixence 76 à Sion**. Les projets y seront exposés jusqu'au vendredi 27 juillet 2018, week-end non compris. Entrée libre de 08h00 à 17h30.

PROJET N°15 **IN-N-OUT** 1^{er} rang – 1^{er} prix

R2A architectes Sion
Simon Crettaz, Sierre

Le nouveau SCN s'implante au cœur de la parcelle dans une volumétrie parallélépipède, unitaire et compacte. Les accès au centre de contrôle s'effectuent par le nord pour les clients et par le sud pour le personnel. Le parcours des véhicules, respectivement des piétons est clair, à l'exception du croisement des flux entre le parking des clients et l'entrée des véhicules pour les visites. Les pistes pour le contrôle s'installent au sud dans une géométrie et une organisation à améliorer sur plusieurs points. Le parvis piéton devant l'entrée principale et le soin apporté aux surfaces perméables de parcage sont appréciés. La précision de la proposition permet de libérer une surface importante de terrain à bâtir.

L'accès principal du public à la partie administrative et technique s'effectue au travers d'un sas qui définit deux zones d'attente dédiées aux deux fonctions qui le requièrent. L'entrée fait face au petit côté de l'unique patio qui perce habilement le volume des bureaux. Le dispositif d'implantation permet d'offrir des façades ouvertes sur l'environnement pour les collaborateurs indépendantes des places de parking du public et leurs nuisances y relatives (mouvements, phares, perte d'intimité, etc.). Les deux distributions à l'étage sont judicieusement placées. La mise en place du programme satisfait de manière générale les utilisateurs, malgré quelques locaux dont la disposition serait à revoir. Cependant le jury retient surtout la capacité des auteurs à avoir mis en place un principe de composition qui postule de la flexibilité permettant une adaptation du projet tout en conservant une très grande rigueur et une qualité spatiale dans le traitement des parcours et de la lumière.

La halle de contrôle des véhicules est simple et fonctionnelle. Son dimensionnement est conforme aux attentes des utilisateurs. Par contre son manque de lumière naturelle – par exemple celle zénithale – a été relevé.

Le projet est assez lacunaire sur la question de la matérialisation de l'enveloppe. Les indications affichées la concernant sont pour partie en contradiction avec les règles en vigueur quant aux économies d'énergie. À savoir qu'une peau entièrement vitrée ne peut être mise en œuvre sans y introduire un minimum de parties pleines.

Le volume et les surfaces de référence sont tous en dessous de la moyenne des projets déposés.

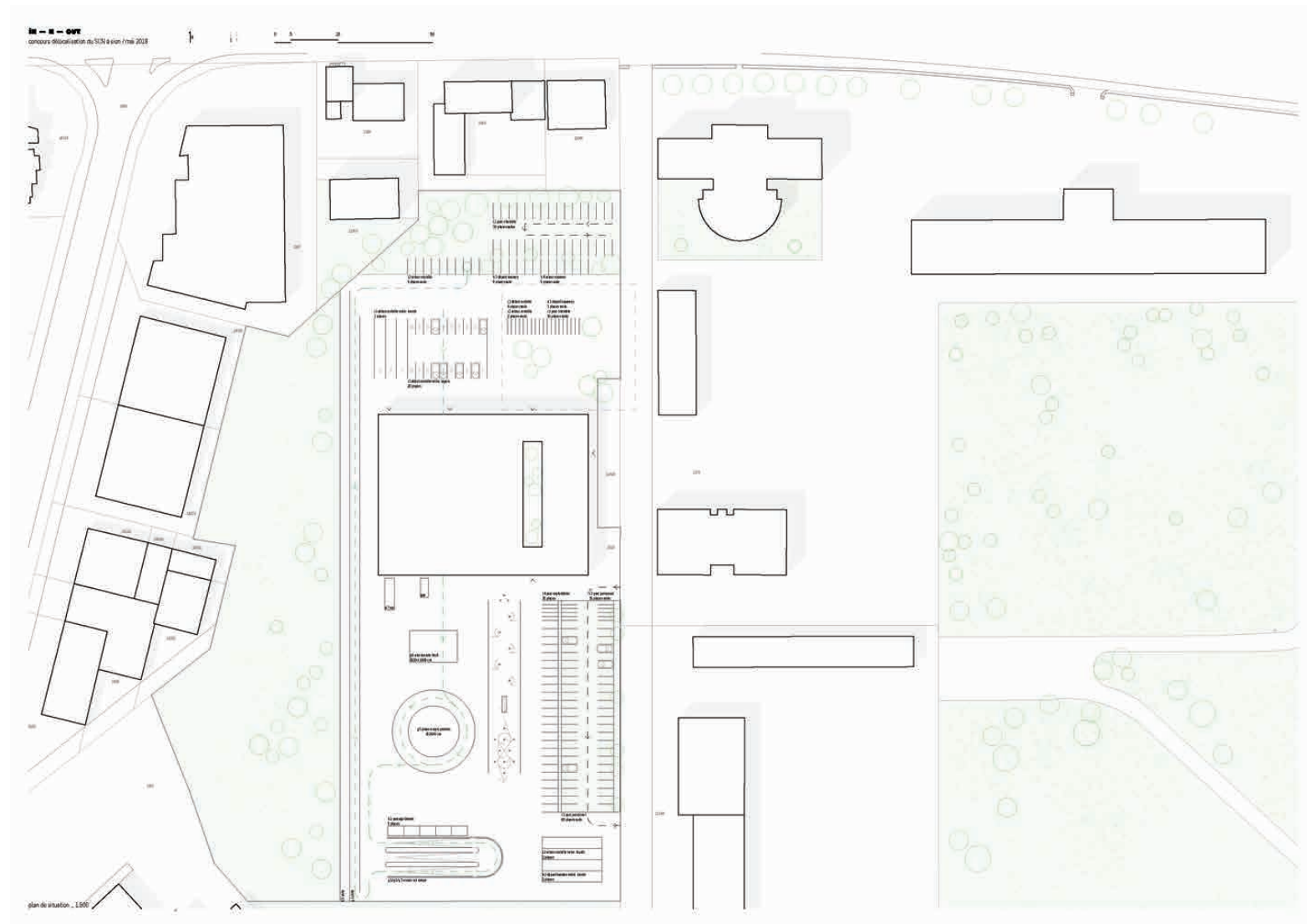
N°15 **IN-N-OUT** 1^{er} rang – 1^{er} prix

Bureau architecte R2A ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil SIMON CRETZAZ SA, SIERRE

Collaborateurs Jérôme Rudaz, Renaud Rudaz, Christophe Rudaz, Thierry Rudaz, Mireille Lagger, Simon Cretzaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°15 IN-N-OUT 1^{er} rang – 1^{er} prix

Bureau architecte R2A ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil SIMON CRETZ SA, SIERRE

Collaborateurs Jérôme Rudaz, Renaud Rudaz, Christophe Rudaz, Thierry Rudaz, Mireille Lagger, Simon Cretzaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

Topologie
Regarder dans un miroir le plan de la ville de Sion, on voit un miroir de la ville de Sion. Le projet consiste à créer une structure de grande échelle et de grande portée, à l'échelle de la ville, qui sera un miroir de la ville de Sion. Le projet consiste à créer une structure de grande échelle et de grande portée, à l'échelle de la ville, qui sera un miroir de la ville de Sion.

Plan
On a pu voir que les volumes sont très proches les uns des autres, ce qui permet de créer une structure de grande échelle et de grande portée, à l'échelle de la ville, qui sera un miroir de la ville de Sion.

Déplacement
Le projet consiste à créer une structure de grande échelle et de grande portée, à l'échelle de la ville, qui sera un miroir de la ville de Sion.

Topologie
Le projet consiste à créer une structure de grande échelle et de grande portée, à l'échelle de la ville, qui sera un miroir de la ville de Sion.

Structure
Le projet consiste à créer une structure de grande échelle et de grande portée, à l'échelle de la ville, qui sera un miroir de la ville de Sion.

Environnement
Le projet consiste à créer une structure de grande échelle et de grande portée, à l'échelle de la ville, qui sera un miroir de la ville de Sion.

Méthode de fabrication
Le projet consiste à créer une structure de grande échelle et de grande portée, à l'échelle de la ville, qui sera un miroir de la ville de Sion.

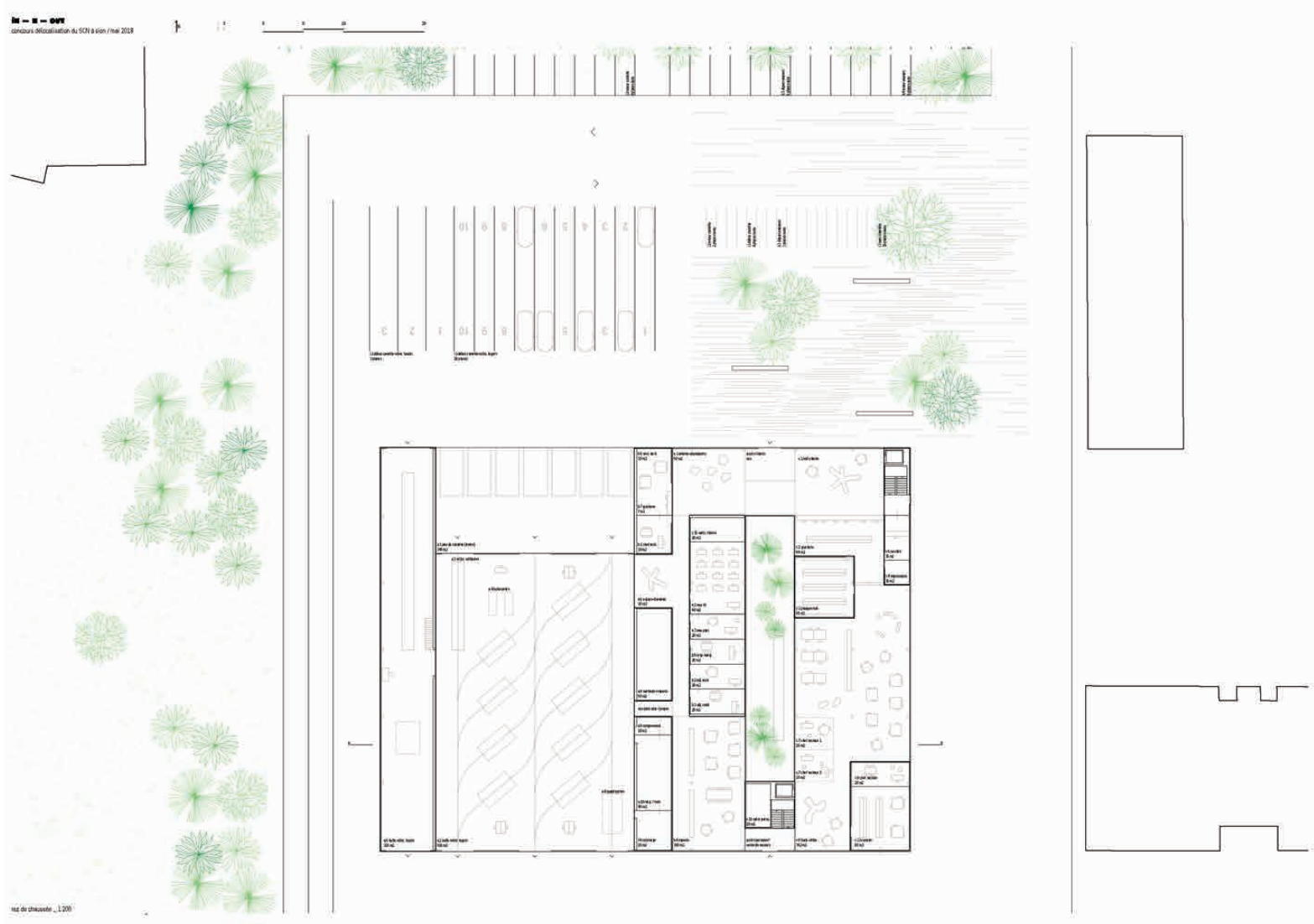
N°15 **IN-N-OUT** 1^{er} rang – 1^{er} prix

Bureau architecte R2A ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil SIMON CRETZ SA, SIERRE

Collaborateurs Jérôme Rudaz, Renaud Rudaz, Christophe Rudaz, Thierry Rudaz, Mireille Lagger, Simon Cretzaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



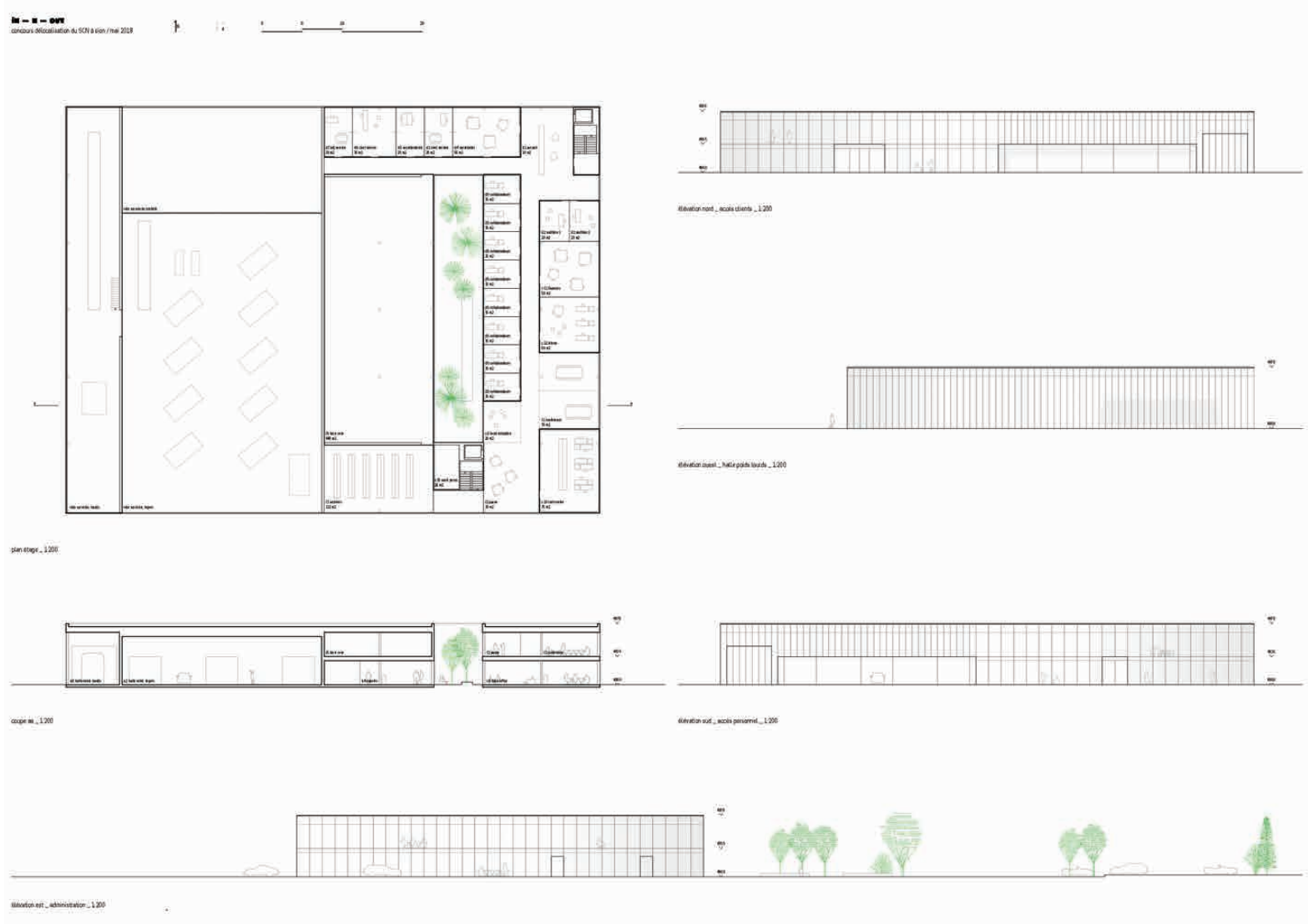
N°15 IN-N-OUT 1^{er} rang – 1^{er} prix

Bureau architecte R2A ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil SIMON CRETZAZ SA, SIERRE

Collaborateurs Jérôme Rudaz, Renaud Rudaz, Christophe Rudaz, Thierry Rudaz, Mireille Lagger, Simon Crettaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



PROJET N°33 **CARRERA** 2^{er} rang – 2^e prix

Savioz Fabrizzi architectes, Sion

Alpatec SA, Martigny

Le parti retenu consiste à l'implantation d'un bâtiment unique mais articulé regroupant la halle de contrôle et la partie administrative qui présente un front au sud de la parcelle autour duquel s'articulent de manière compacte les différentes circulations. Ce dispositif permet de préserver une importante surface de terrain végétalisée.

L'organisation des circulations est conçue de manière rationnelle. Tous les utilisateurs entrent par un seul accès au sud depuis la rue de la Dixence et font face à un grand espace regroupant en ouest les pistes d'attente à la halle de contrôle et en est le parking des clients du bâtiment administratif. Le parking du personnel placé au nord du bâtiment est accessible par l'ouest, la sortie pour tous les véhicules se fait au même endroit que l'entrée.

La compacité proposée pose cependant deux problèmes, le premier est lié à l'orientation et la fluidité des véhicules arrivant, le second à la position de la piste d'essais qui coupe complètement le site de la Rue de la Dixence. En effet, la partie nord restée naturelle dans la proposition ne pourrait à terme être accessible depuis le réseau viaire public.

Le principe du projet juxtaposant la halle de contrôle et la partie administrative est pertinent. La présence d'un important avant-toit protégeant l'entier de la façade sud permet à la fois de donner une identité au SCN et d'offrir un confort d'usage intéressant. Les halles de contrôle fonctionnent bien et l'organisation de la partie administrative autour de trois patios propose une qualité spatiale et un apport de lumière remarquables.

Le hall d'entrée linéaire sur une double hauteur permet d'accueillir et d'orienter les clients vers l'ensemble des services. La relation entre le hall et le back office est optimale.

En revanche, l'étroitesse du hall ne laisse que peu de dégagement devant les guichets et la nécessaire présence d'un sas est difficile à réaliser. D'un point de vue fonctionnel, le local des experts devrait avoir un rapport direct et de plein pied avec la halle ; celui de l'attente sécurisée des clients devrait pour sa part être davantage en relation avec l'entrée du dispositif de contrôle des véhicules.

Sur le plan architectural, la volonté exprimée d'offrir une lecture unitaire à l'ensemble du projet – halles de contrôle et partie administrative – par une même matérialité est intéressante. Elle pourrait cependant être encore appuyée par la modénature de la façade qui dans la proposition présentée repose sur deux registres distincts, plane pour les parties techniques et rythmée pour la zone administrative. Les éclairages zénithaux des halles de contrôle sont vitrés au sud comme au nord, ce qui probablement pose un problème de surchauffe en été.

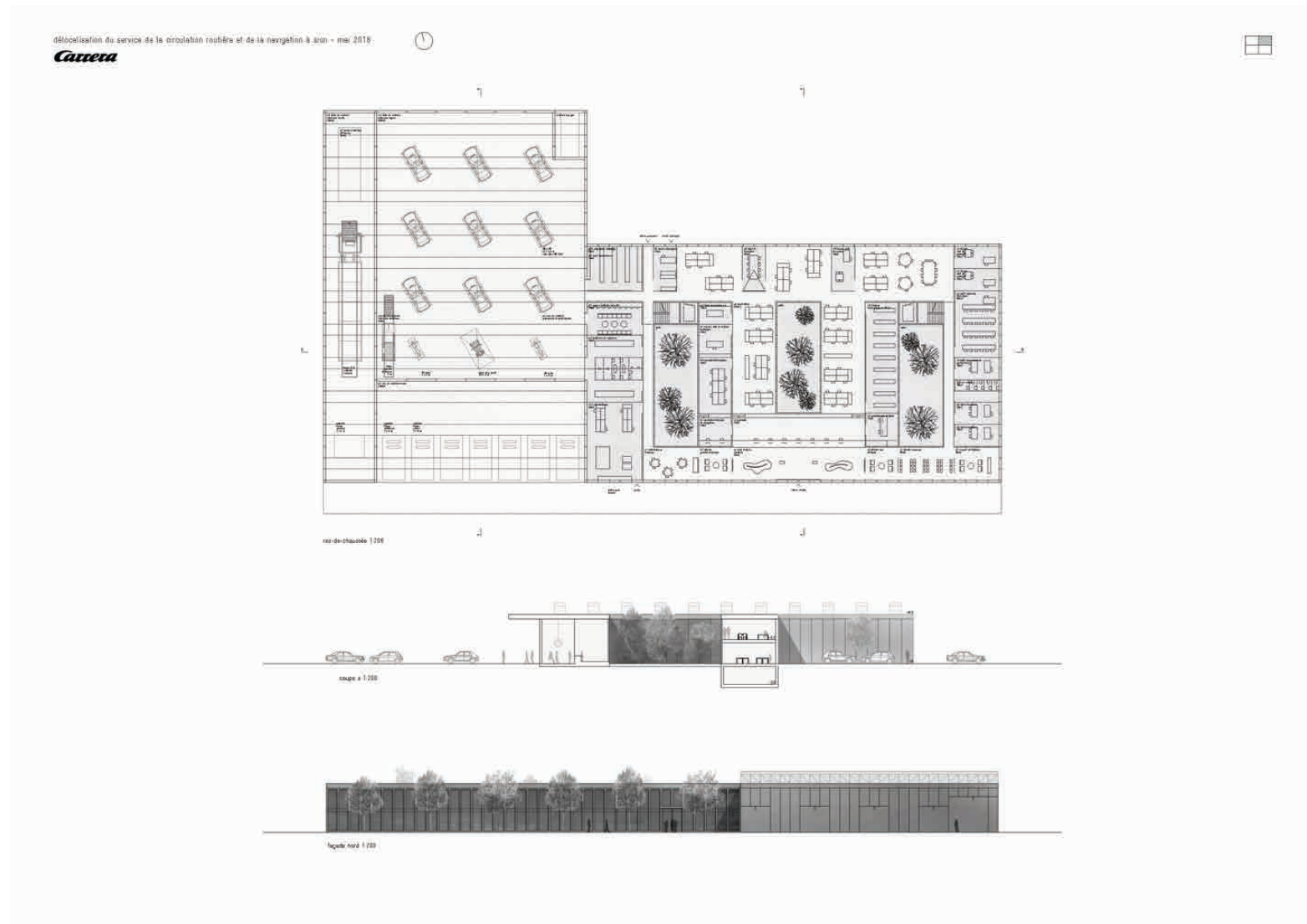
N°33 CARRERA

Bureau architecte SAVIOZ FABRIZZI ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil ALPATEC SA, MARTIGNY

Collaborateurs Claude Fabrizio, Laurent Savioz, Lionel Ballmer, Barbora Pisanova, Christian Lamon, Loïc Nellen, Etienne Gillioz, Nathan Jollien, Arnaud Jacq, Florence Revaz, Cindy Fabrizio

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



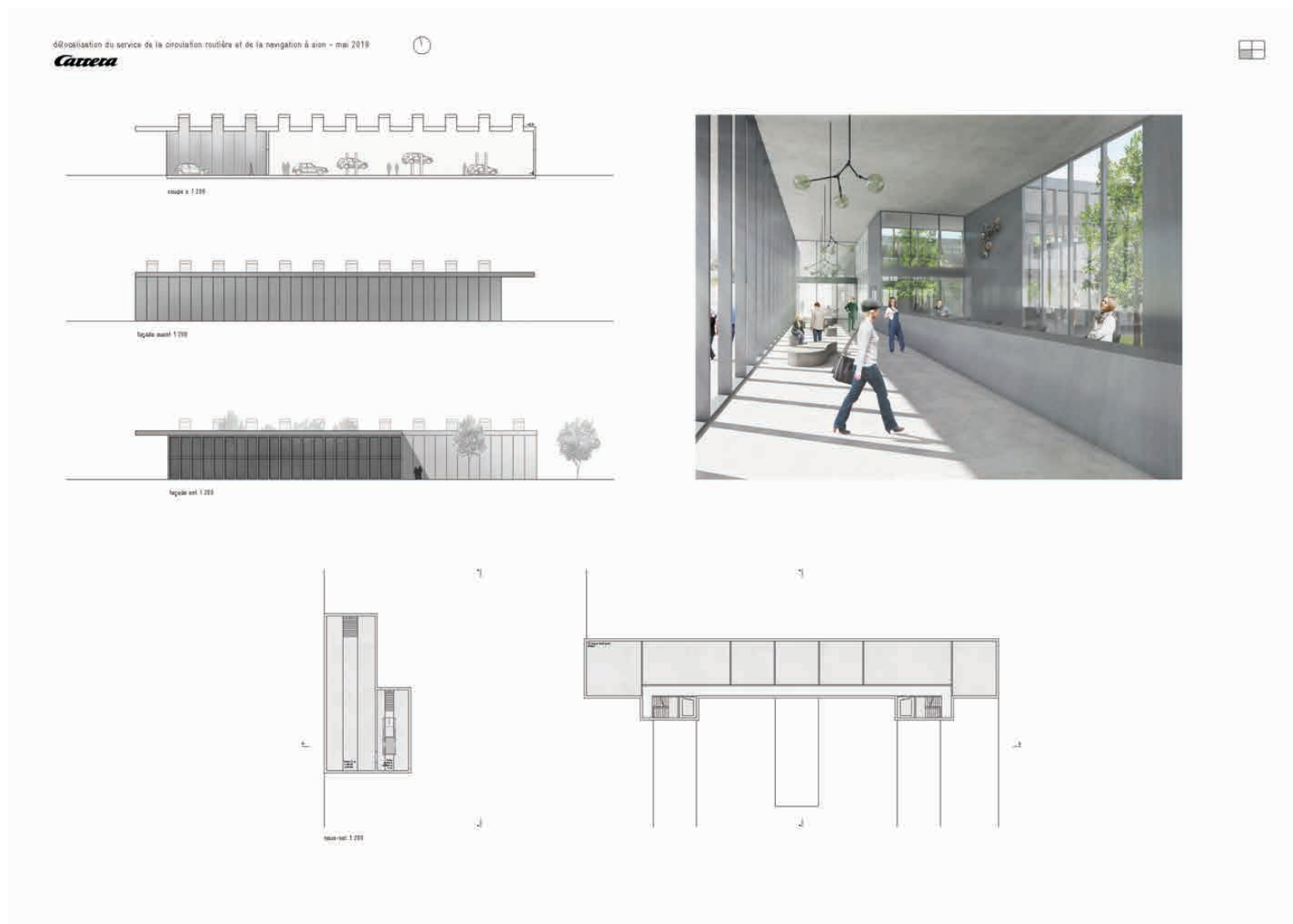
N°33 CARRERA

Bureau architecte SAVIOZ FABRIZZI ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil ALPATEC SA, MARTIGNY

Collaborateurs Claude Fabrizio, Laurent Savioz, Lionel Ballmer, Barbora Pisanova, Christian Lamon, Loïc Nellen, Etienne Gillioz, Nathan Jollien, Arnaud Jacq, Florence Revaz, Cindy Fabrizio

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



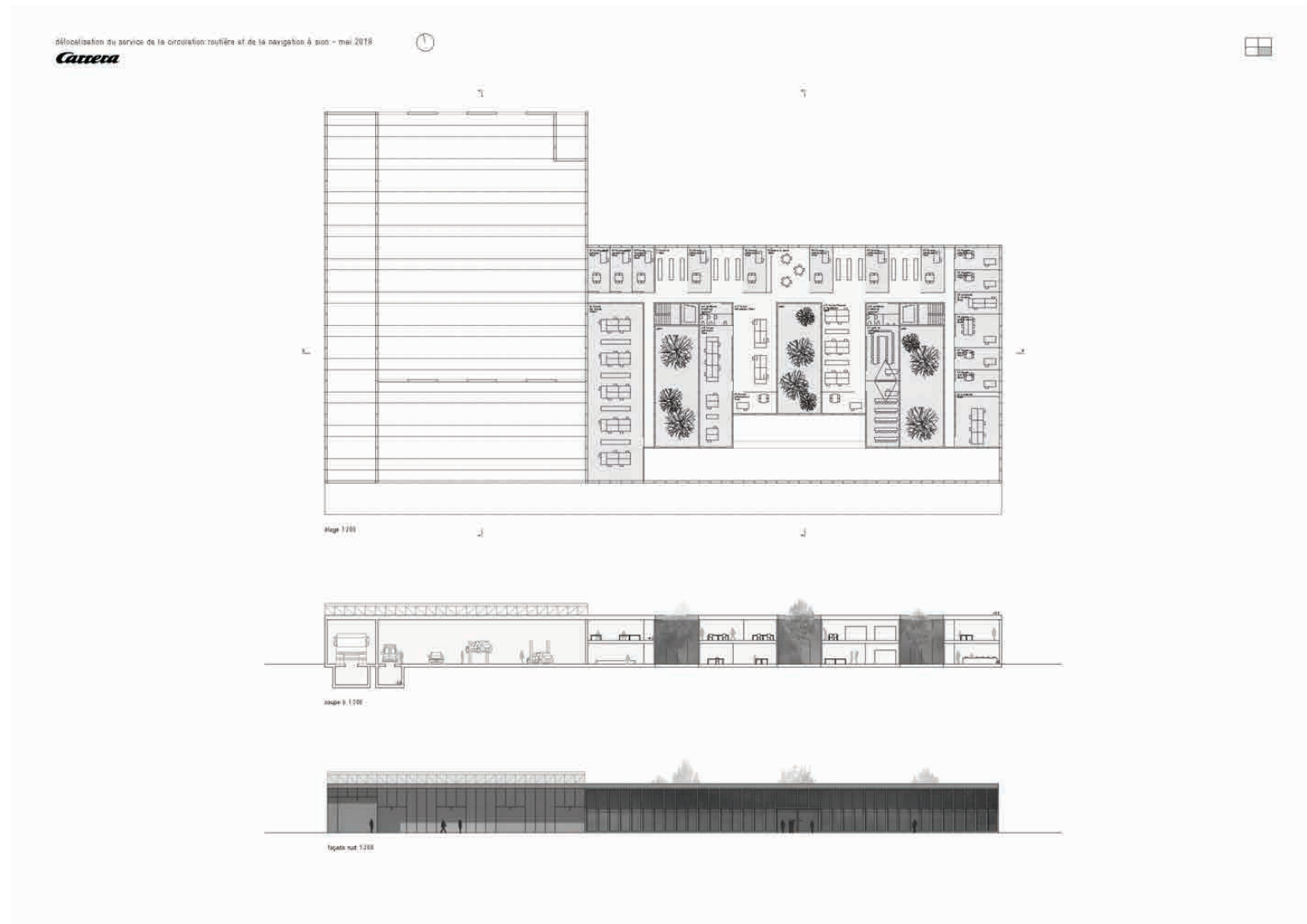
N°33 CARRERA

Bureau architecte SAVIOZ FABRIZZI ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil ALPATEC SA, MARTIGNY

Collaborateurs Claude Fabrizio, Laurent Savioz, Lionel Ballmer, Barbora Pisanova, Christian Lamon, Loïc Nellen, Etienne Gillioz, Nathan Jollien, Arnaud Jacq, Florence Revaz, Cindy Fabrizio

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



PROJET N°29 **PLAYTIME** 3^e rang – 3^e prix

Graber & Petter Architectes, Aigle

Pierre Kurmann sàrl, Monthey

Le projet Playtime pour le nouveau Service de la circulation routière et de la navigation SCN s'implante au milieu de la parcelle, parallèle à la rue de la Dixence, en conservant un terrain planté à l'ouest de la parcelle, proposition stratégique, susceptible de permettre de futurs développements.

Par sa volumétrie unique composée de trois corps longitudinaux décalés ainsi que par un jeu de toitures à deux pans, le projet tisse un lien fort avec son contexte urbain hétérogènes mêlant garages, bâtiments militaires et logements.

Le projet organise dans ces trois corps avec une grande clarté, les principales parties programmatiques du SCN. Le volume large avec double pans de toiture à l'ouest est occupé par la halle de contrôle technique, le volume longitudinal au milieu contient l'administration, la logistique et les bureaux techniques ; et le volume le plus petit à l'est, accueille les salles d'examen et les entrées clients et personnel.

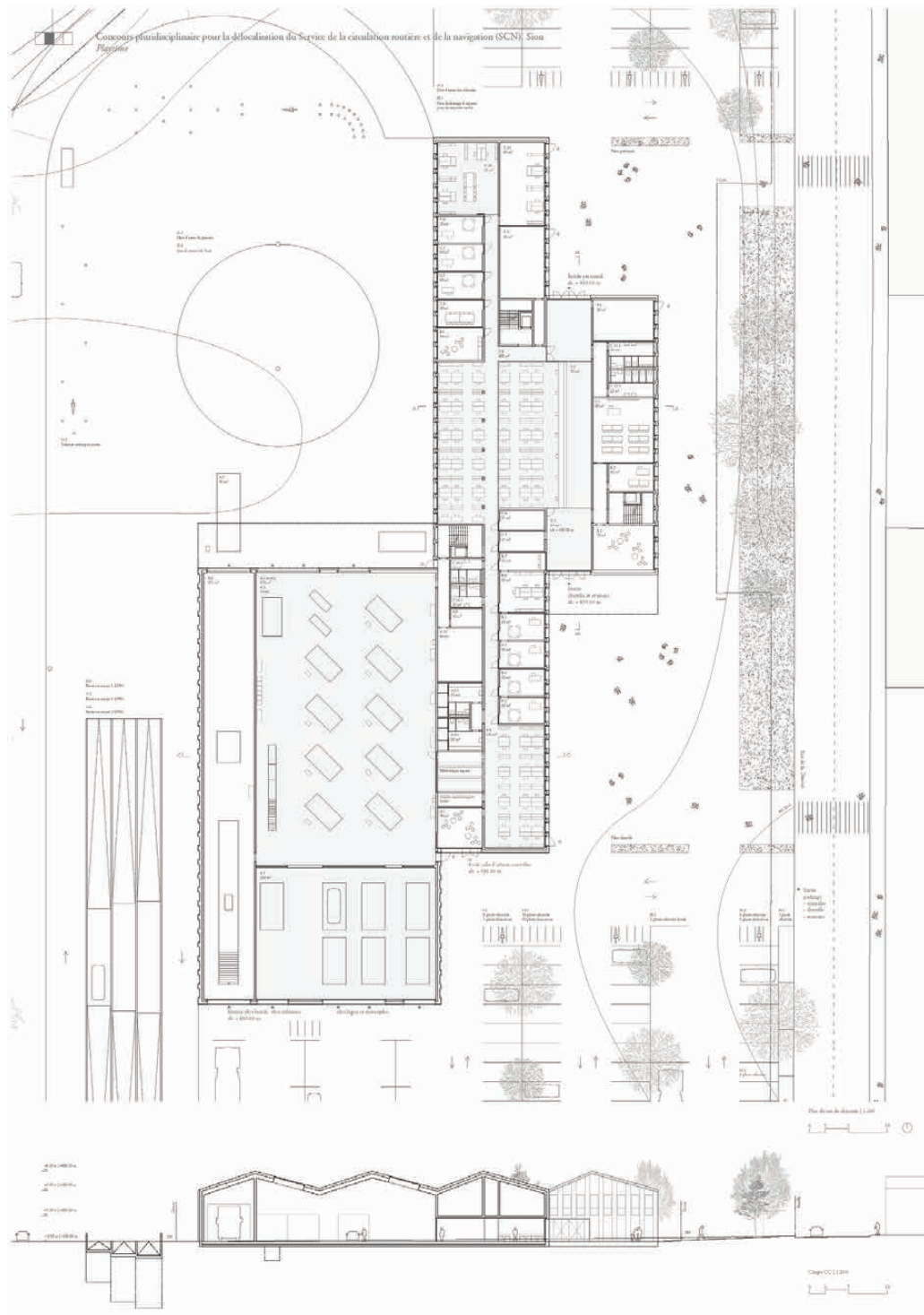
Ce jeu de volumes décalés, organise et canalise à l'extérieur, dans une approche logique, les flux motorisés et piétons. Toutes les entrées publiques sont implantées au sud et les accès du personnel au nord du bâtiment, permettant ainsi une organisation très claire des flux. L'entrée au contrôle technique se fait par la grande halle de contrôle qui s'avance au sud. Les pistes d'essais sont disposées à l'ouest, parallèles au bâtiment. L'entrée client placée au sud du volume est, se situe directement en face du parking public. Toutefois malgré la clarté de l'organisation extérieure proposée, le jury regrette le manque de visibilité depuis les bureaux techniques vers l'entrée motorisée pour les clients de la halle de contrôle technique.

Si le jury souligne la qualité typologique de l'organisation de l'administration dans le volume allongé sur deux niveaux, avec un espace de référence en double hauteur sur l'accueil avec coursive à l'étage pour les bureaux, il regrette par contre les distances importantes imposées aux collaborateurs dans la gestion quotidienne du fonctionnement entre les différents services et secteurs de l'administration et de la logistique du SCN, introduit par la forme longiligne du bâtiment. L'emplacement très éloigné de l'entrée du call-center ne convient par ailleurs pas aux utilisateurs.

L'expression de la façade en aluminium avec de fines bandes verticales se prolongeant jusqu'en toiture se réfère au contexte industriel et cherche à rythmer et à réunir les différentes façades des trois volumes longs juxtaposés. Si le jeu des ouvertures dans les façades pignons est apprécié par le jury, il pose cependant la question de l'orientation et de l'expression de l'entrée principale à trouver pour les clients.

Le projet se situe dans la moyenne des projets rendus du point de vue des surfaces et très légèrement en dessus de la moyenne du point de vue du volume, apportant par contre une plus-value spatiale à l'intérieur du bâtiment grâce aux pentes de ses toitures.

En conclusion, si le jury souligne la grande sensibilité du projet du point de vue de son intégration contextuelle, et la finesse de son expression architecturale et morphologique, il regrette toutefois que la problématique organisationnelle, n'ait pu convaincre les utilisateurs, notamment l'éloignement relatifs de certains services en lien avec la forme longiligne du bâtiment.



DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

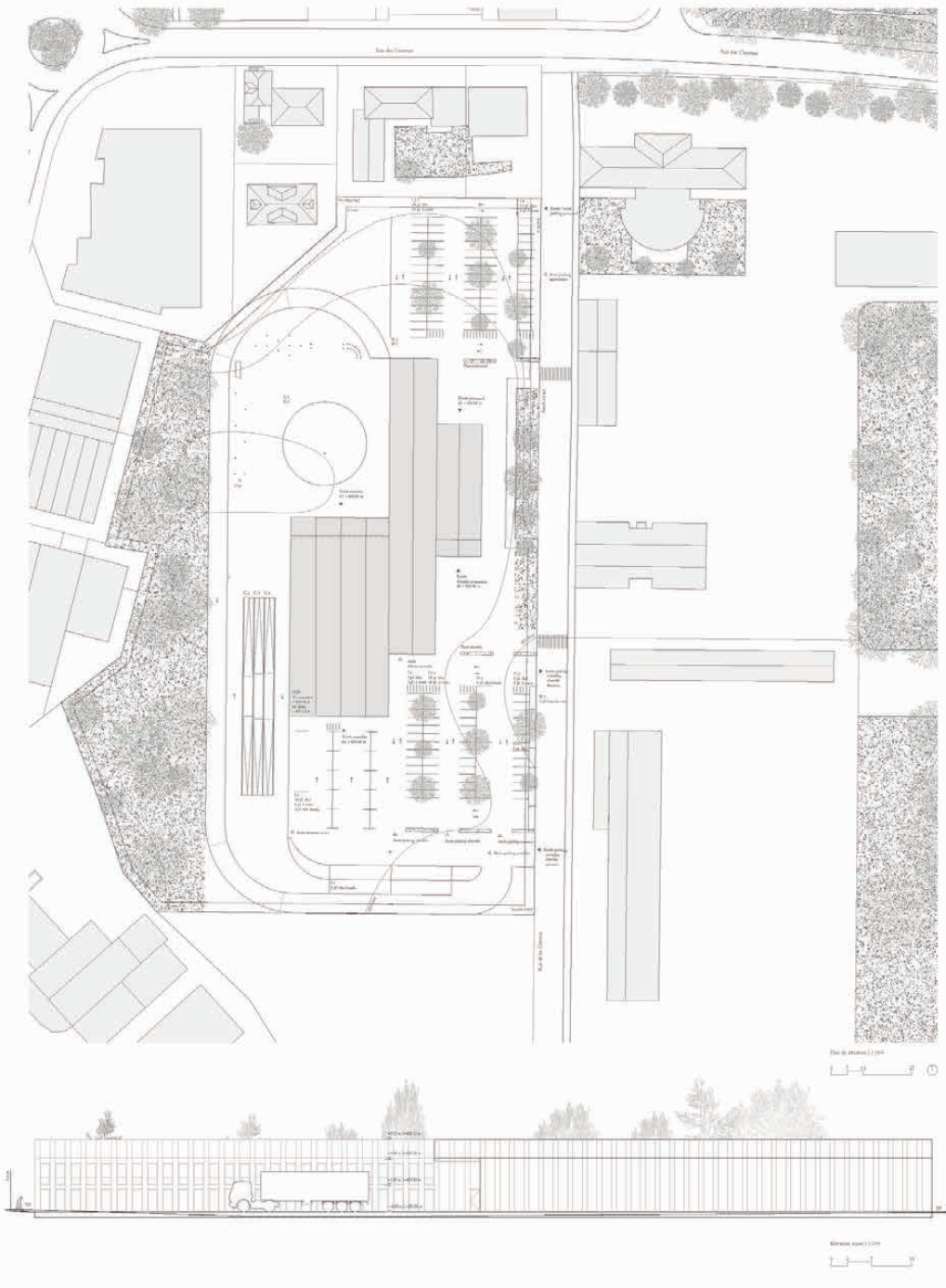
N°29 PLAYTIME

Bureau architecte GRABER & PETTER ARCHITECTES, AIGLE

Bureau ingénieur civil PIERRE KURMANN SÀRL, MONTHEY

Collaborateurs Raphaël Graber, Yann Petter, Alyssa Antonuccio, Pierre Kurmann

Concours pluridisciplinaire pour la délocalisation du Service de la circulation routière et de la navigation (SCN), Site
Playtime



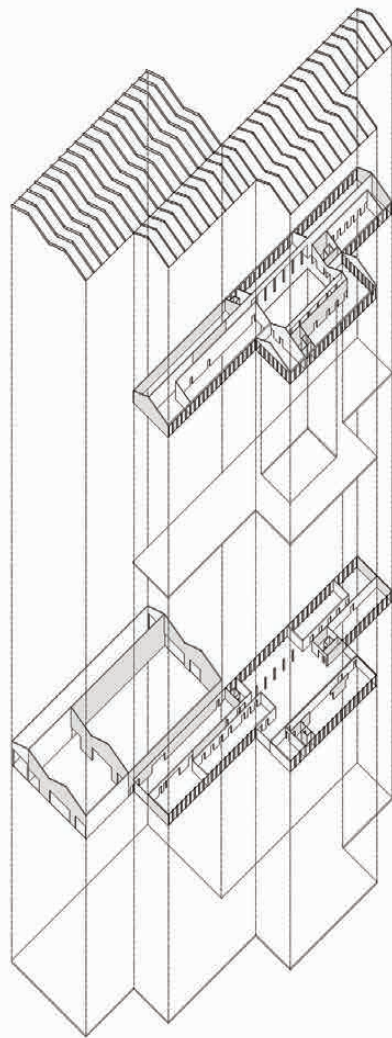
DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°29 PLAYTIME

Bureau architecte GRABER & PETTER ARCHITECTES, AIGLE

Bureau ingénieur civil PIERRE KURMANN SÀRL, MONTHEY

Collaborateurs Raphaël Graber, Yann Petter, Alyssa Antonuccio, Pierre Kurmann



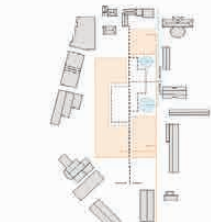
Proposition de forme pour la façade.

Il s'agit d'un bâtiment de la ville de Sion et se pose de manière à se connecter avec le territoire existant, en de la voirie d'Etat. Proposer un site d'un bon regard, avec les mêmes matériaux, les mêmes couleurs, les mêmes formes, les mêmes volumes, avec une certaine simplicité.

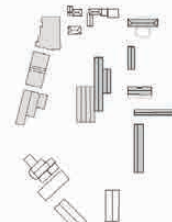
Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité. Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité.

Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité. Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité.

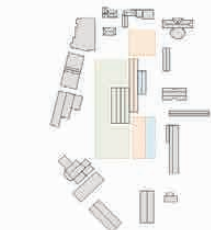
Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité. Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité.



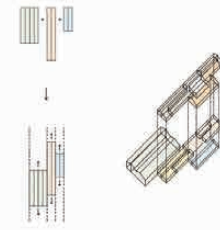
Plan de situation
 Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité.



Plan de situation
 Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité.



Plan de situation
 Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité.

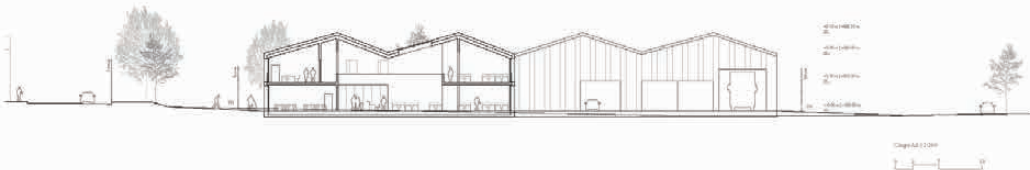


Plan de situation
 Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité.

Annuaire municipal (1/100)
 Site existant pour le bâtiment

Plan de situation
 Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité.

Plan de situation
 Le bâtiment est conçu pour être une véritable extension de la ville de Sion, avec ses matériaux, ses couleurs, ses formes, ses volumes, avec une certaine simplicité.



DÉLOCALISATION DU SERVICE
 DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
 ET DE LA NAVIGATION (SCN)
 CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
 (ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°29 PLAYTIME

Bureau architecte GRABER & PETER ARCHITECTES, AIGLE

Bureau ingénieur civil PIERRE KURMANN SÀRL, MONTHEY

Collaborateurs Raphaël Graber, Yann Petter, Alyssa Antonuccio, Pierre Kurmann

PROJET N°8 **CIRCUIT** 4^e rang – 4^e prix

Isler Gysel Architekten GmbH, Zürich

Weber + Brönnimann SA, Berne

Le parti retenu consiste à l'implantation d'un bâtiment unitaire placé au sud de la parcelle à disposition autour duquel s'articulent les différentes catégories de circulations. Les surfaces résiduelles en périphérie du dispositif sont végétalisées et pourvues de fossés d'infiltration.

L'organisation des circulations est conçue de manière claire. Tous les utilisateurs entrent par un seul accès au sud depuis la rue de la Dixence. À partir de-là les véhicules devant être contrôlés sont dirigés sur la halle de contrôle alors que les autres sont dirigés en est de la parcelle vers les parkings clientèle et personnel. Le circuit des véhicules contrôlés se fait en boucle par l'ouest et ressortent au sud, alors que les autres véhicules ressortent au nord. Ce dispositif efficace présente deux désavantages, il utilise l'entier de la parcelle et l'entrée de la clientèle à pied croise la circulation des voitures accédant aux parkings.

L'organisation générale du rez-de-chaussée juxtaposant la halle de contrôle et la partie administrative est pertinente. La présence d'une zone couverte importante pour le stationnement des véhicules devant être contrôlés est judicieuse.

L'organisation de la partie administrative autour d'un hall sur une double hauteur s'ouvrant sur la halle de contrôle est une belle invitation à découvrir le monde de la voiture.

En revanche, l'organisation des espaces de bureaux, le dispositif des circulations et l'apport de lumière naturelle ne sont pas convaincants. À titre d'exemples, le bureau paysager du back office et des guichets n'est pas suffisamment éclairé du fait de sa

profondeur, la position des circulations verticales répondant aux enjeux de sécurité n'est pas nuancée et pose problème pour la clientèle devant se rendre à l'étage supérieure et le local d'attente sécurisé n'est pas accessible pour le public. À l'usage, le fait que les bureaux s'ouvrent sur toute hauteur sur le parking clientèle n'est pas non plus idéal.

À l'étage, la présence de patios dans la toiture aurait pu être mieux exploitée par rapport à l'organisation des bureaux qui dans la proposition sont disposés de manière linéaire le long d'un long couloir.

Sur le plan architectural, les façades du bâtiment expriment deux mondes distincts, celui de l'administration et celui de la technique, mais ne confèrent pas un caractère unitaire à l'ensemble tel que le parti le suggère. À l'analyse, la façade vitrée sur toute hauteur pose question en termes climatique et économique

En résumé, ce projet propose un parti intéressant, il s'inscrit en termes quantitatifs dans la moyenne des projets, mais l'organisation de sa partie administrative et son expression architecturale ne sont pas convaincantes.

N°8 CIRCUIT

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

Délocalisation du Service de la circulation routière et de la navigation

Circuit



Situation : L'environnement du projet est marqué par des bâtiments industriels et les infrastructures de la gare. Par son aspect, sa forme simple et la grille établie, la nouvelle construction doit le service de la circulation routière et de la navigation (SCN) intégrer un élément existant dans la structure urbaine existante. Son apparence et son caractère de signal sont adaptés au trafic automobile. L'usage des zones adjacentes pour les arrivées et forme une façade géométrique visible pour les visiteurs du service.

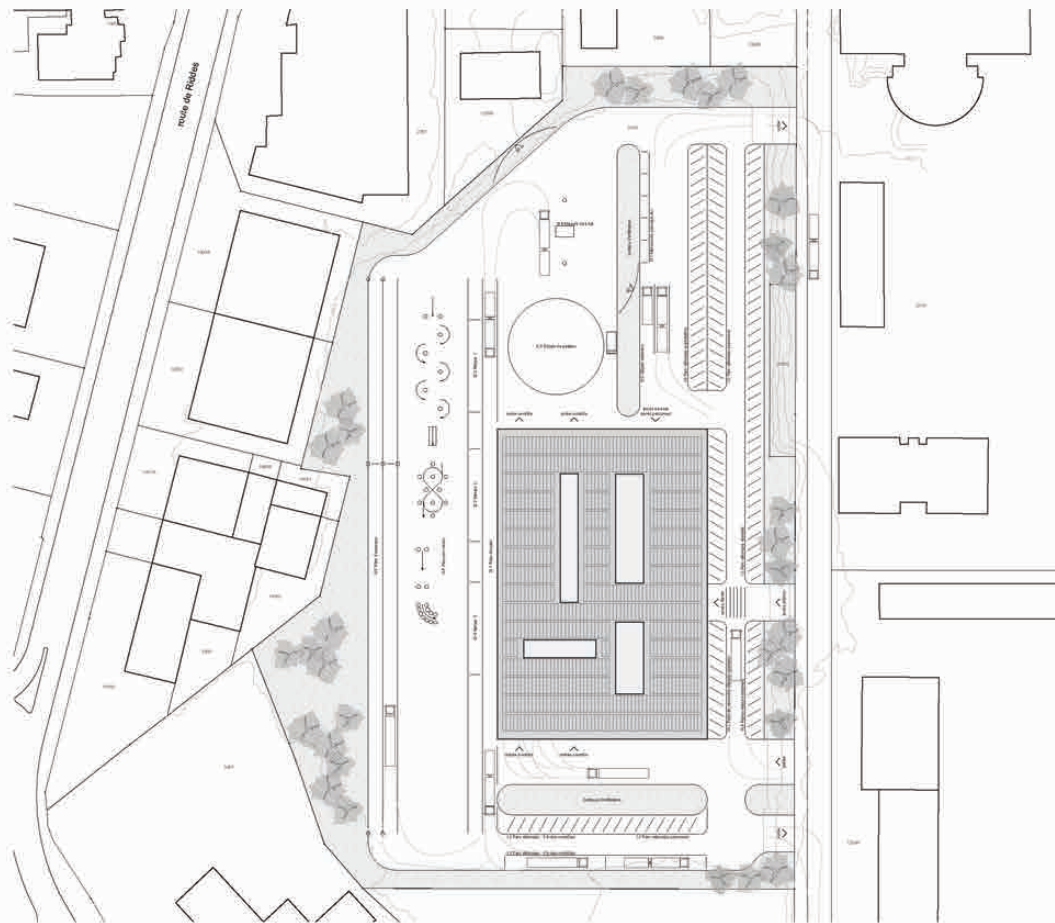
Circuit : Un simple volume qui occupe le centre de la section. Le trafic automobile circule autour du bâtiment. Les espaces extérieurs sont d'attente pour certains des véhicules, places d'arrêt, places de stationnement claires et peut se rencontrer des espaces végétaux comme un circuit pour s'adapter aux processus fonctionnels. Des flux de trafic directs et sans encombrement comme des bords courts pour le personnel et les clients en sont le résultat.

Bâtiment : Les trois sections du service sont regroupées sous une grande toiture commune. L'articulation des espaces est aussi simple qu'élégante. À l'intérieur, la forme la plus de contrôle des véhicules, traversée du sud au nord. Le bâtiment de 100 m de long avec l'orientation, est visible depuis la rue. Des courbes circulaires et des portes effluent de la forme du sud dans la profondeur du bâtiment.

Apparence et matérialisation : L'horizontalité de la structure et l'axe principal confèrent au bâtiment son apparence marquée et facilitent son identification. La construction métallique reste apparente à l'intérieur comme à l'extérieur. Le rythme régulier de la façade apporte à l'aspect extérieur son caractère de géométrie et de rythme.

Le choix des matériaux répond à l'utilisation et aux exigences : le socle en béton traité par pulvérisation la façade en fait une protection contre les véhicules. Dans les espaces, les vitrages de faïence offrent une grande quantité de lumière naturelle sur les parties du bâtiment. Les façades et les portes de la façade de contrôle sont recouvertes de tôles trapézoïdales brillantes.

À l'intérieur, les éléments constructifs de la structure et leurs principaux d'assemblage sont clairement visibles : les poteaux et poutres métalliques de la structure primaire ont rejoint les sous-faces du plafond en tôles trapézoïdales, mais aussi les installations techniques sont exposées à vue. Les zones en béton apparent de fait d'ordinateur contrastent le bâtiment. Les détails légendaires métalliques sont son particularité, ce qui permet une flexibilité future.



Échelle 1:500

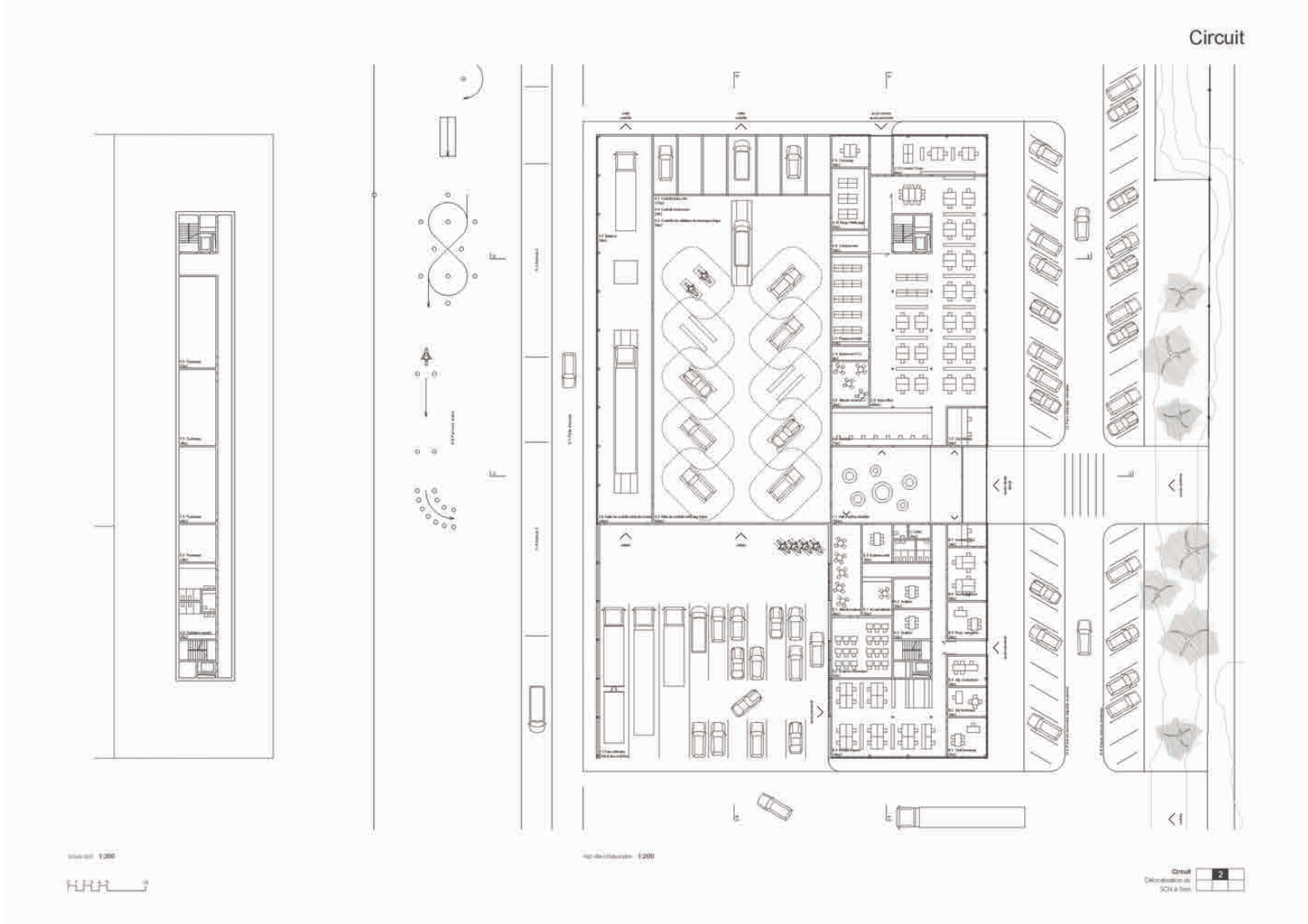
Circuit
Délocalisation du
SCN à son

N°8 **CIRCUIT**

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°8 CIRCUIT

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



plan étage 1:200
FH

Structure portante : Le concept structural proposé repose sur une trame élève qui permet des départs des charges directes et, par conséquent, une construction économique et rapide. La partie supérieure du bâtiment est une construction métallique, préférée la plus économique pour l'usage de grandes portées. Les autres avantages de cette méthode de construction résident dans la mise en œuvre aisée des éléments et un processus de construction efficace et précis grâce à la préfabrication.

Les structures primaires, secondaires et tertiaires sont entièrement démontables. Tous les matériaux (acier, béton, isolation de façade, isolation acoustique) sont choisis pour leur durabilité et leur résistance à l'usage. Il s'agit donc d'une solution durable tout au long de son cycle de vie.

Niveau supérieur : La dalle de béton est renforcée avec des poutres métalliques. Les poutres aluminium-corrugées de profilé IPE 500 respectent une trame de 2,5 m. Les perforations dans l'âme permettent le passage des installations techniques dans chaque la dalle sans avoir besoin de la traverser.

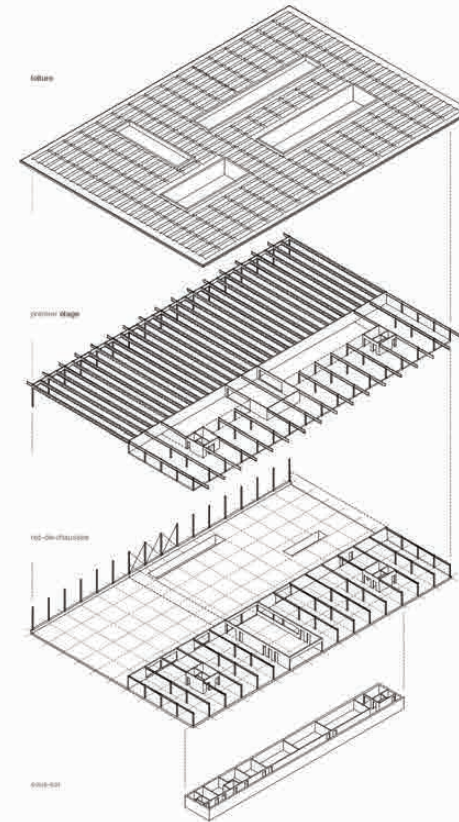
La structure de toiture se compose d'une tôle imperméable recouverte d'un isolant et d'une couche d'étanchéité et de drainage. Les aménagements sont intégrés dans des typhons et associés aux vannes parasolaires.

Rez-de-chaussée : Les murs de la structure, le parez longitudinal de la dalle de béton, ainsi que les cages d'escaliers, sont réalisés en béton armé. Le reste de la structure primaire du bâtiment est en construction métallique. Des poteaux métalliques et des poutres en IPE forment une structure portante fixe et fluide respectant une trame régulière de 3,0 m.

La dalle au-dessus du rez-de-chaussée est conçue comme une dalle béton-acier-béton tôle imperméable recouverte de béton coulé sur place. Les parois intérieures ne sont pas portantes.

Fondation : La partie inférieure du bâtiment est prévue en béton armé coulé sur place. Le radier renforcé au niveau du terrain repose sur des pieux ou sur des puits en béton mètre encastrés dans les graviers à environ 3 m sous le terrain. L'isolation thermique est prévue en grès de verre isolant servant également de couche drainante. Le sol est en béton de ciment dans son ensemble. Il s'agit de la solution de confort thermique par les cages d'escaliers.

Circuit



concept structurel 1:500

Circuit
Délocalisation du
SCN à Sion

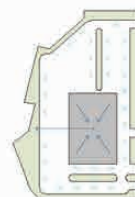
N°8 CIRCUIT

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

Circuit



Ceinture verte : Des espaces végétalisés viennent réaménager du site. Ils servent à la fois d'écran du site et de zones pour la compensation écologique. L'utilisation des axes plantés de surfaces imperméabilisées se fait ainsi naturellement par l'intégration de deux toits d'arrosage et les espaces végétalisés périphériques.

L'aménagement des espaces extérieurs est à la fois simple et fonctionnel. Les espaces verts et les zones d'arrosage sont plantés dès le début. Des éléments végétaux constituent un écran vital pour les petits animaux et insectes. Des passages faciles et étanches forment des ponts verticaux connectés avec l'intensité du bâtiment.

Les surfaces imperméabilisées sont végétalisées. Au niveau de l'entrée principale le revêtement de sol en béton marbre facilite des passages.



— Circulation principale
— Accès piétons

Circulation : Le concept de pérorité pour le trafic motorisé s'applique par la rue de la Descente. L'accès au terrain se situe dans l'angle Sud-Est, tandis que la partie des places de stationnement clients est prévue à l'opposé, au Nord. Les flux de trafic pour le contrôle des véhicules et celui des clients sont séparés sur la rue.

Le trafic principal circule autour du bâtiment. Les espaces extérieurs sont d'attente pour attendre des véhicules, zones d'arrêt, places de stationnement client et point de rencontre des examinateurs d'ingénierie comme un circuit pour s'écarter aux processus techniques. Ce dispositif permet des trajets courts pour le personnel et les clients et des flux de trafic existants et sans encombrement. Les places de stationnement clients sont à proximité de l'entrée principale. L'accès piétonnier est amélioré de façon séparée des chemements des véhicules.



— Hall de contrôle
— Espace de contrôle
— Espace de réception et d'attente
— Espace de contrôle et de service

Fonctionnalité : Le hall d'attente destiné aux clients du service occupe le centre du bâtiment. De là, les clients peuvent se diriger vers tous les guichets et la salle d'attente pour l'examen technique. Le hall à double hauteur dégage des vues sur le hall de contrôle. Il bénéficie d'un éclairage naturel par ses façades en partie hautes. Les autres parties du bâtiment de 16m ne sont accessibles qu'au personnel. Deux escaliers relient le rez-de-chaussée et le niveau supérieur, au sud, par un pont de circulation interne au personnel. Les bureaux sont disposés le long de la façade extérieure. Les deux patios servent au personnel de loisirs pendant les pauses pour les pauses, mais aussi pour l'éclairage des zones d'attente, entrées, salles de conférences, de formation et d'attente.

En matière de protection d'urgence, l'espace de bureau est conçu comme une zone défendable. Les deux cages d'escaliers sont suffisamment étroites pour répondre aux exigences AER.

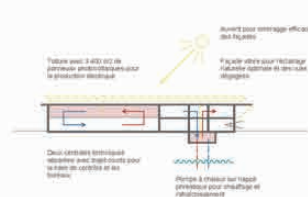


Tableau avec 2 400 m² de panneaux photovoltaïques pour la production électrique.

Plaque vitrée pour l'éclairage naturel et la ventilation naturelle.

Deux unités de traitement d'air avec échangeurs pour le réchauffement et le refroidissement.

Deux unités de traitement d'air avec échangeurs pour le réchauffement et le refroidissement.

Concept d'équipement technique : Une pompe à chaleur aux risques géologiques assure le chauffage en hiver, mais aussi le refroidissement en été. L'ensemble de chaleur s'effectue via le chauffage au sol. Il peut être utilisé pour le rafraîchissement en été. L'énergie électrique nécessaire au fonctionnement de la pompe à chaleur est entièrement générée par l'installation photovoltaïque d'une surface de 2 400 m² en toiture. Les avertisseurs garantissent un éclairage efficace des parties vitrées de la façade.

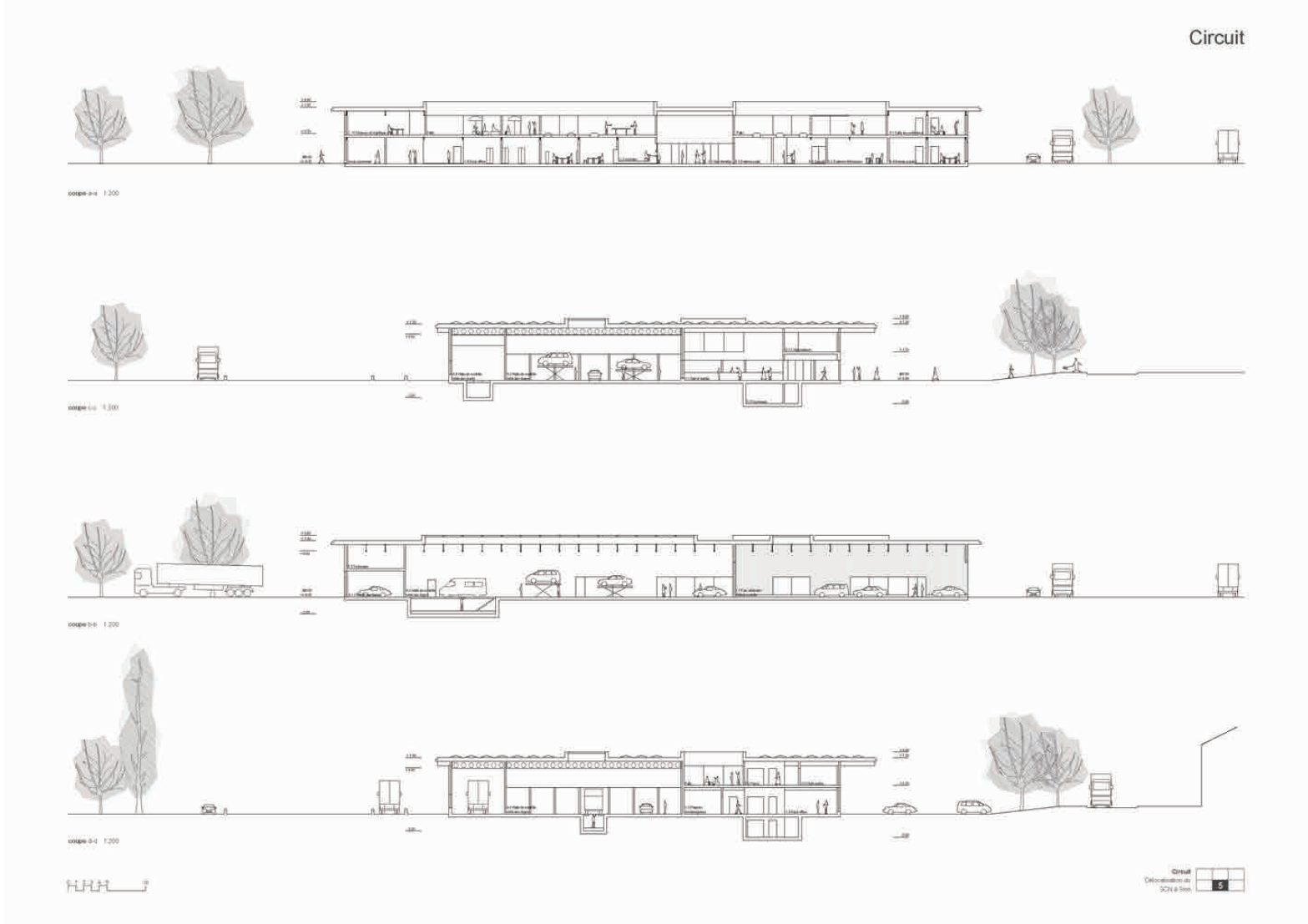
Deux centrales techniques indépendantes pour l'espace de bureau et la salle de contrôle assurent une distribution des fluides effectuée avec des réseaux courts. Le bâtiment est équipé d'un système de ventilation contrôlée avec récupération de chaleur. L'air frais est soufflé dans l'espace de contrôle et distribué dans les différents bureaux au travers des grilles au moyen d'un ventilateur silencieux.

N°8 **CIRCUIT**

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

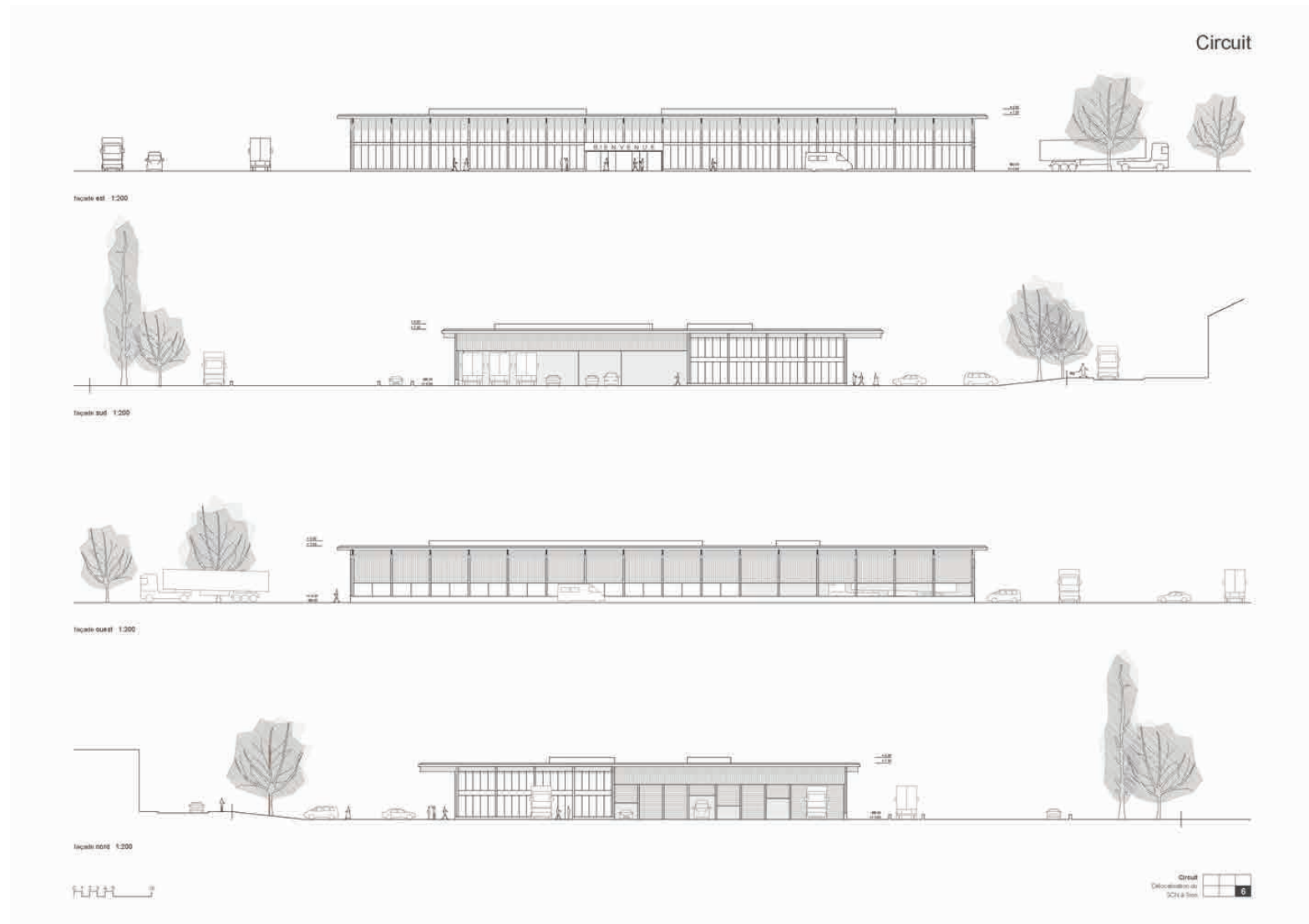


N°8 CIRCUIT

Bureau architecte ISLER GYSEL ARCHITEKTEN GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil WEBER + BÖNNIMANN SA, BERNE

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



PROJET N°36 **UN POINT C'EST TOUT** 5^e rang – 5^e prix

Actescollectifs Architectes SA, Sierre

BGI SA, Aigle

Le projet ambitionne d'inscrire l'entier du programme dans un volume presque carré implanté vers le sud de la parcelle. Conçu comme une grande halle recouverte de sheds bien orientés vers le septentrion, le concept séduit par sa rigueur et par sa compacité qui autorise la libération d'une surface de terrain au nord. Tous les parkings sont agréablement végétalisés. Les places pour les clients et le personnel sont clairement séparées mais la disposition de ces dernières impliquent un croisement de flux avec les arrivées pour le contrôle technique. Le passage des véhicules à examiner à travers le parking de la clientèle pose problème. Les pistes d'essai occupent la partie ouest de la parcelle. L'ensemble du dispositif fonctionne bien à l'exception des emplacements pour les véhicules examinés dont l'arrivée et le retour sont séparés et situés aux deux côtés opposés du bâtiment. Le système de rampe prévu «en négatif» est séduisant mais nécessiterait une vérification quant à sa faisabilité dans une zone où l'eau souterraine affleure.

Le parti pris de cette radicalité affirmée trouve son écho dans la manière d'éclairer les locaux: la toiture inonde généreusement de lumière naturelle la halle et permet également l'éclairage des bureaux, mais en second jour. Ce dernier principe implique que tous les collaborateurs du nouveau service n'ont pas de contact à la façade, ni de possibilité d'ouvrir une fenêtre, ce qui est fortement critiqué par les utilisateurs. Le grand hall d'entrée sur double niveau paraît un peu étroit, requiert plusieurs accès et ne propose pas de sas dans cette région ventée. Cet allongement du dispositif d'accueil nécessite la mise en place d'une marquise sur toute la façade est. Cet ajout fonctionnel est jugé contradictoire avec le principe d'un volume pur dont tous les autres accès sont traités en «enlevé» et non en «rapporté».

L'expression est simple avec un bardage métallique pour les parties pleines et des vitrages pour les parties ouvertes. La composition du plein et du vide est bien traitée avec une forte connotation industrielle qui est revendiquée par les auteurs. Le jury se pose néanmoins la question de sa pertinence par rapport au thème d'un service des automobiles au vingt-et-unième siècle.

Le volume bâti se situe dans la moyenne des projets rendus. La surface de l'enveloppe est excédentaire due à la présence des sheds.

N°36 UN POINT C'EST TOUT

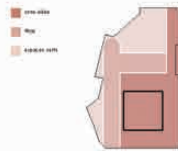
Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaëlle Widmer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

un point c'est tout

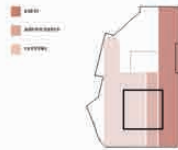


Implantation

Le site est prévu pour l'implantation de nouveaux services de la circulation routière et de la navigation (SCN) et de la zone de zone à protéger (ZEP) dans le cadre d'un projet de développement.

Le site est implanté sur le terrain n°10 de la zone à protéger (ZEP) et est destiné à accueillir les services de la circulation routière et de la navigation (SCN).

L'implantation est prévue sur le terrain n°10 de la zone à protéger (ZEP) et est destinée à accueillir les services de la circulation routière et de la navigation (SCN).

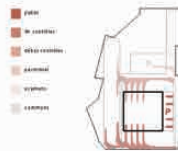


Organisation

Le site est organisé en fonction des besoins des services de la circulation routière et de la navigation (SCN) et de la zone de zone à protéger (ZEP).

Le site est organisé en fonction des besoins des services de la circulation routière et de la navigation (SCN) et de la zone de zone à protéger (ZEP).

Le site est organisé en fonction des besoins des services de la circulation routière et de la navigation (SCN) et de la zone de zone à protéger (ZEP).

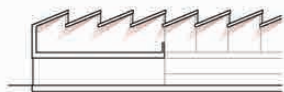


Concept

Le bâtiment est conçu pour accueillir les services de la circulation routière et de la navigation (SCN) et de la zone de zone à protéger (ZEP).

Le bâtiment est conçu pour accueillir les services de la circulation routière et de la navigation (SCN) et de la zone de zone à protéger (ZEP).

Le bâtiment est conçu pour accueillir les services de la circulation routière et de la navigation (SCN) et de la zone de zone à protéger (ZEP).



Architecture

Le bâtiment est conçu pour accueillir les services de la circulation routière et de la navigation (SCN) et de la zone de zone à protéger (ZEP).

Le bâtiment est conçu pour accueillir les services de la circulation routière et de la navigation (SCN) et de la zone de zone à protéger (ZEP).

Le bâtiment est conçu pour accueillir les services de la circulation routière et de la navigation (SCN) et de la zone de zone à protéger (ZEP).



Délocalisation du service de la circulation routière et de la navigation (SCN) à Sion

un point c'est tout

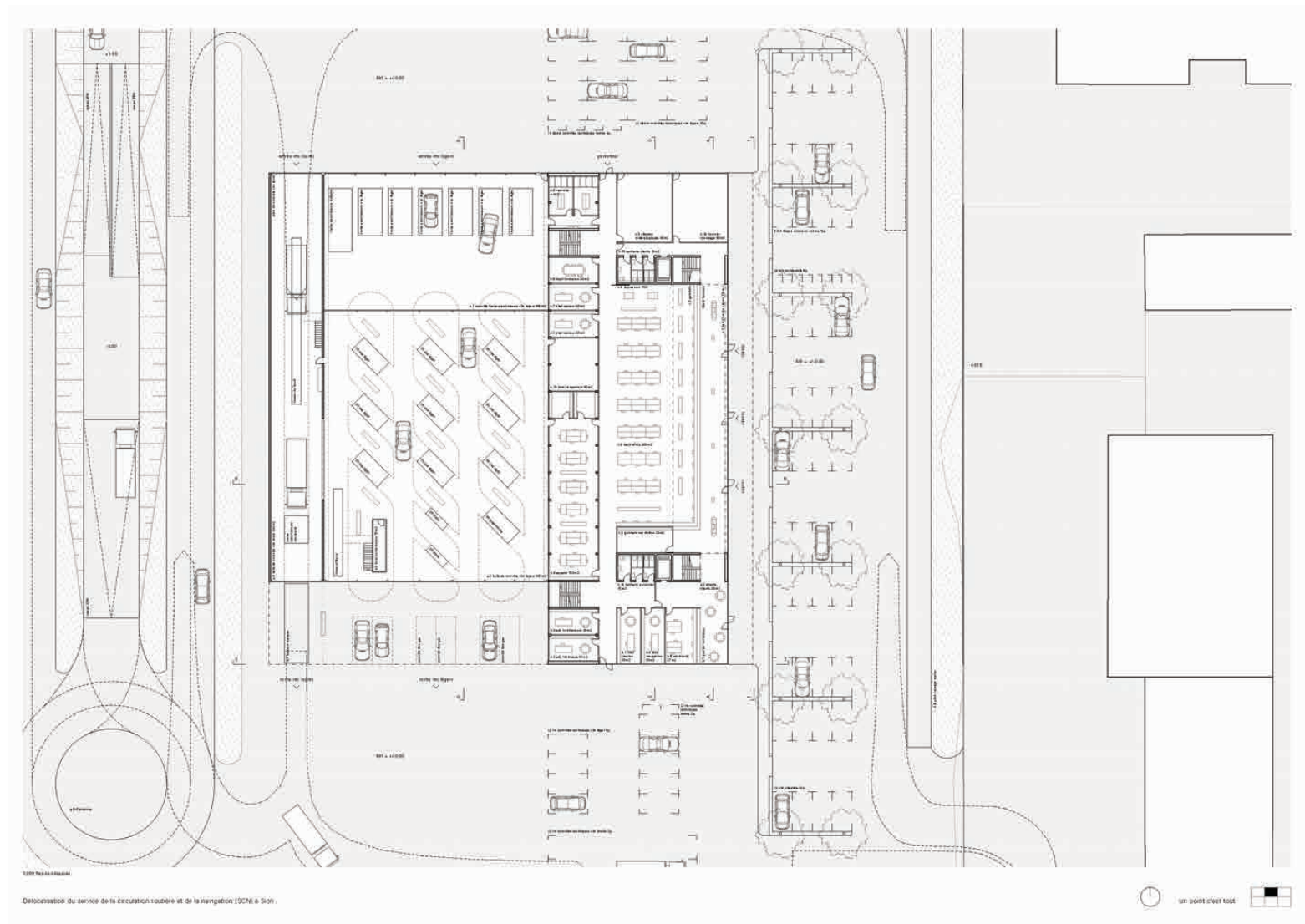
N°36 UN POINT C'EST TOUT

Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaelle Widmer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



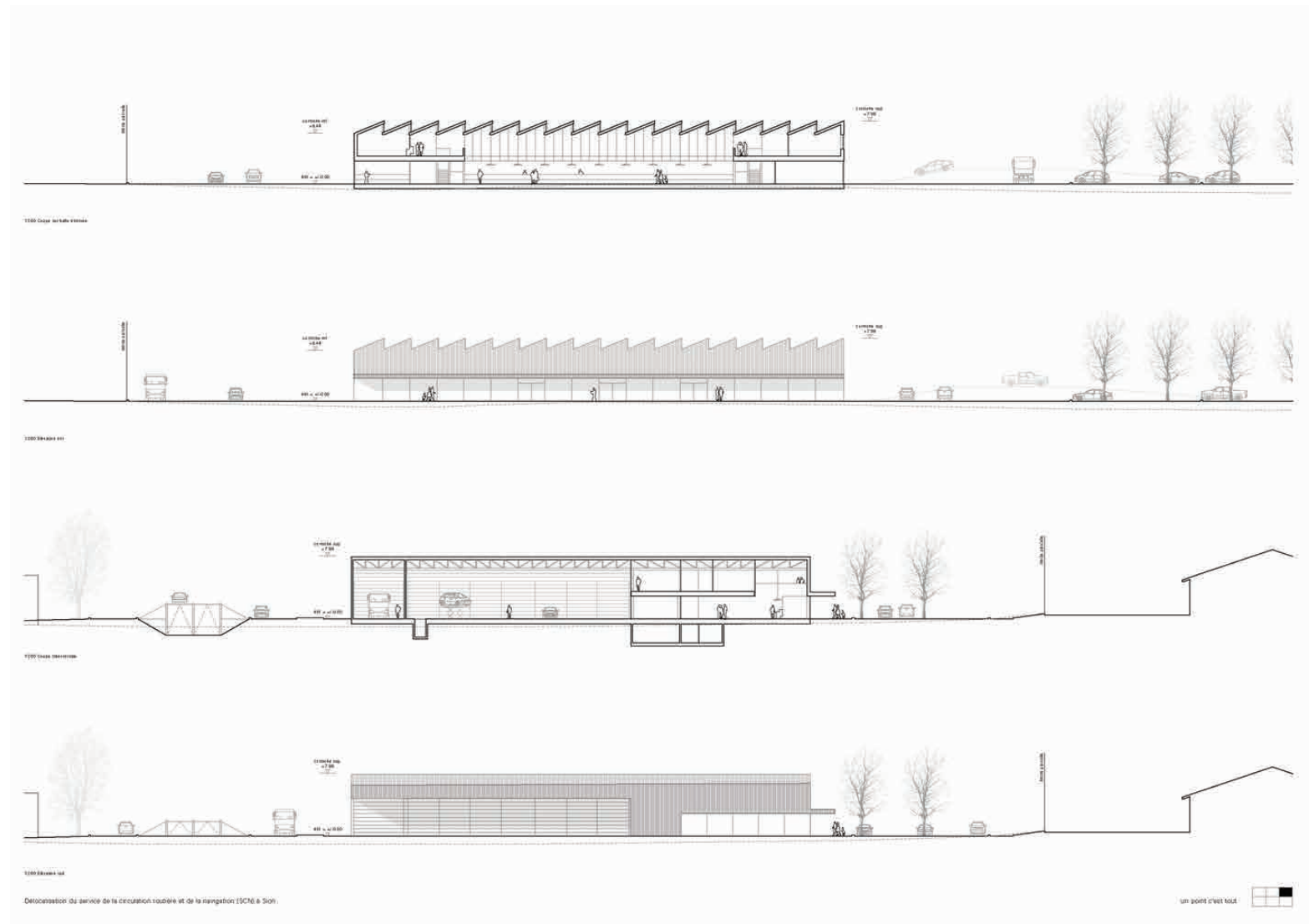
N°36 UN POINT C'EST TOUT

Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaëlle Widmer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



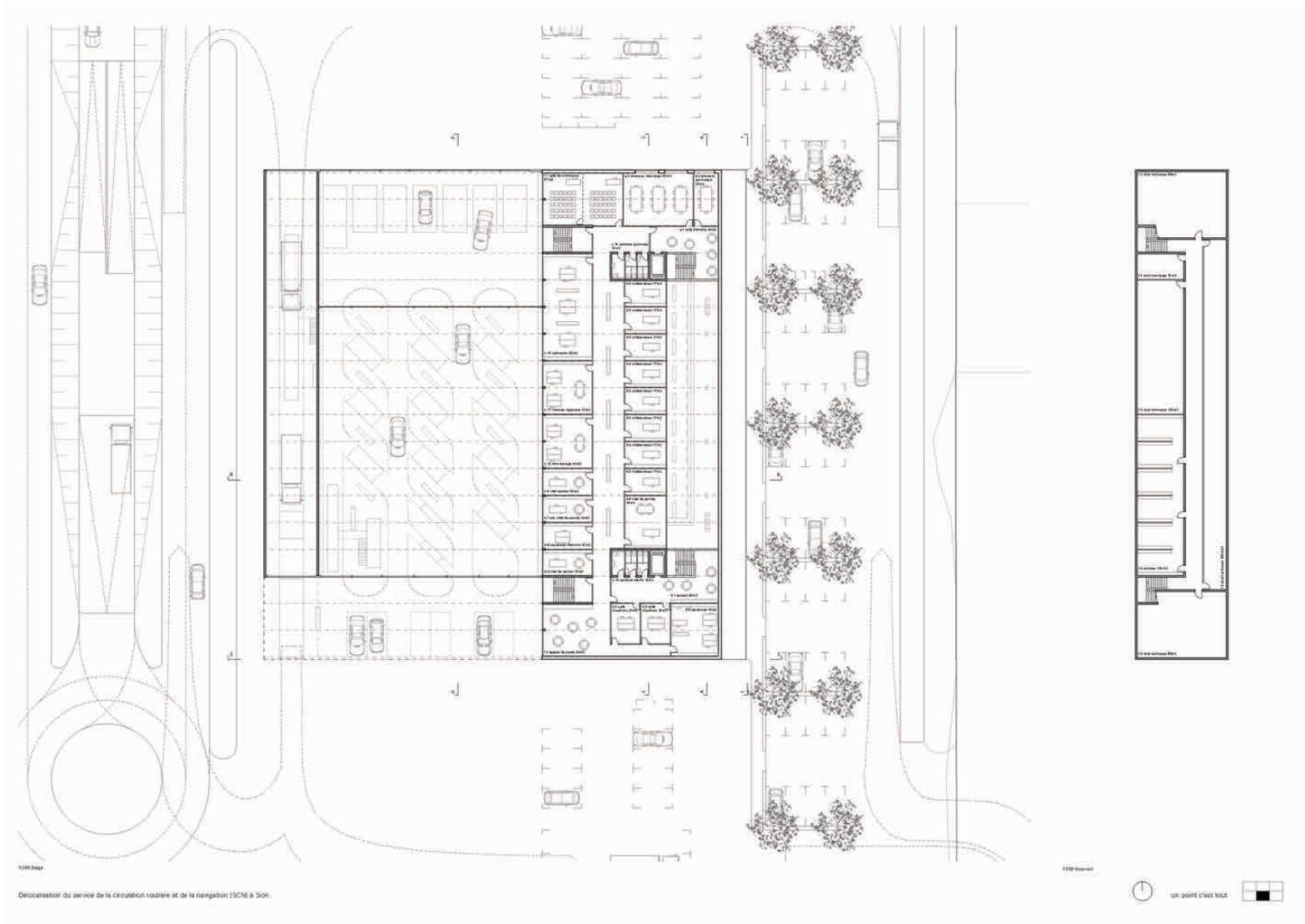
N°36 UN POINT C'EST TOUT

Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaëlle Widmer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



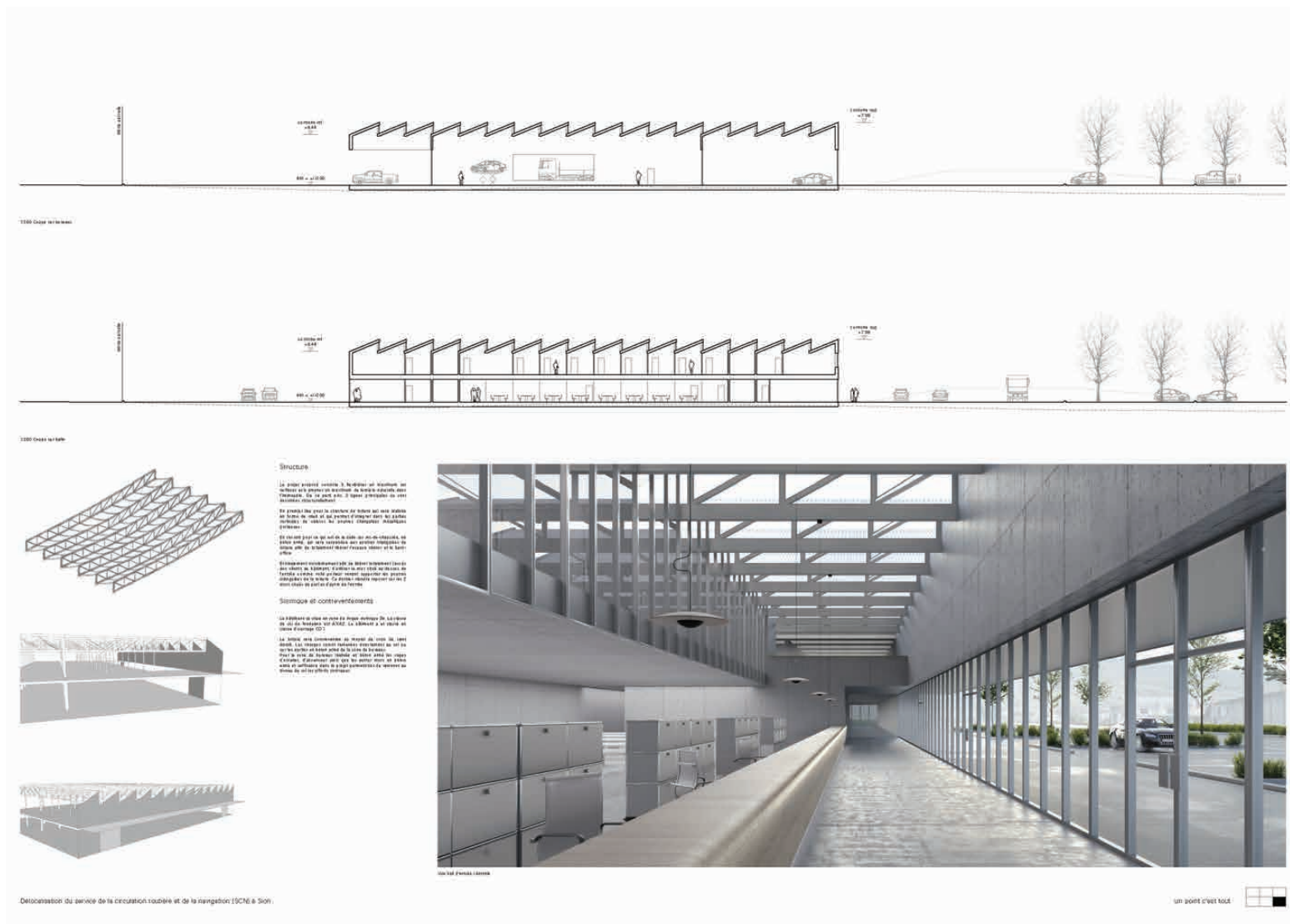
N°36 UN POINT C'EST TOUT

Bureau architecte ACTESCOLLECTIFS ARCHITECTES SA, SIERRE

Bureau ingénieur civil BGI SA, AIGLE

Collaborateurs Claudia Bétrisey, Ambroise Bonvin, Cédric Bonvin, Thomas Friberg, Pierre-Antoine Masserey, Mathieu Sierro, Gaëlle Widmer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



PROJET N°26 **TOUPIE** 6^e rang – 6^e prix

NYX architectes GmbH, Zürich

Seforb sàrl, Uster

Le projet Toupie pour le nouveau Service de la circulation routière et de la navigation SCN s'implante au milieu de la parcelle, parallèle à la rue de la Dixence et conserve un terrain végétalisé au nord. Composé de deux grands volumes décalés, réunis par un troisième volume haut, le projet réinterprète l'échelle des morphologies présentes dans ce quartier mixte.

Les auteurs proposent une approche qui traduit en volumétrie les principales fonctions du centre SCN, le contrôle technique dans la halle ouest et le centre administratif et technique dans un bâtiment sur deux étages à l'est. La partie haute contient essentiellement la technique avec au rez-de-chaussée les espaces d'attente clients.

Les accès sont organisés tout autour du volume composite, avec l'arrivée clients motorisés pour le contrôle technique depuis le nord, les pistes d'essai à l'ouest, le parking client pour le secteur administratif entre le bâtiment et la route à l'est, et le parking personnel et son entrée dans le retrait de la volumétrie au sud.

L'organisation de la halle de contrôle est fluide et satisfait les utilisateurs, cependant il manque un lien visuel entre l'entrée de la halle et les bureaux techniques pour l'accueil des clients.

La typologie du centre administratif s'organise avec des bandes de bureaux autour d'une double hauteur de guichets à l'entrée, avec en arrière-plan le back-office. Si la répartition du programme dans l'ensemble administratif est claire pour le jury, l'espace d'entrée guichet et attente pose des problèmes pour les utilisateurs en terme organisationnel, notamment pour la séquence entrée > attente > guichets qui n'offre pas assez de surface pour la gestion spatiale et l'organisation convenable de ces fonctions.

Toujours sur la question de la gestion de la zone d'entrée publique, si la répartition du programme et sa mise en volumétrie, semble claire pour le jury, l'emplacement de l'entrée principale pour la partie administrative et logistique au milieu du volume est, est quelque peu surprenante d'une part comme dit précédemment par le manque d'espace à l'intérieur qui paraît trop faible pour les utilisateurs, et d'autre part par la faible distance proposée à l'extérieur entre la route et le bâtiment pour cette entrée publique. En outre cette entrée rentre quelque peu en contradiction avec le geste fort du volume haut de la zone d'attente créée entre les deux volumes des halles, qui évoque elle, naturellement par sa forme «signe», ce qui aurait dû être l'entrée principale du bâtiment depuis l'extérieur.

L'expression du bâtiment avec une façade en bandeaux métalliques et vitrages est adaptée pour ce type de programmes, mais pose néanmoins pour le jury, la question de la résolution de l'entrée proposée qui interrompt l'expression de la façade horizontale.

Le projet se situe dans la moyenne des projets rendus du point de vue du volume et des surfaces SIA 416.

En conclusion si le jury souligne la force d'un projet qui s'intègre dans son contexte et transforme les différentes parties du programme en expression volumétrique, il regrette par contre le manque de cohérence dans l'emplacement de l'entrée principale de la partie administrative et la spatialité peu adaptée de la séquence entrée > attente > guichets.

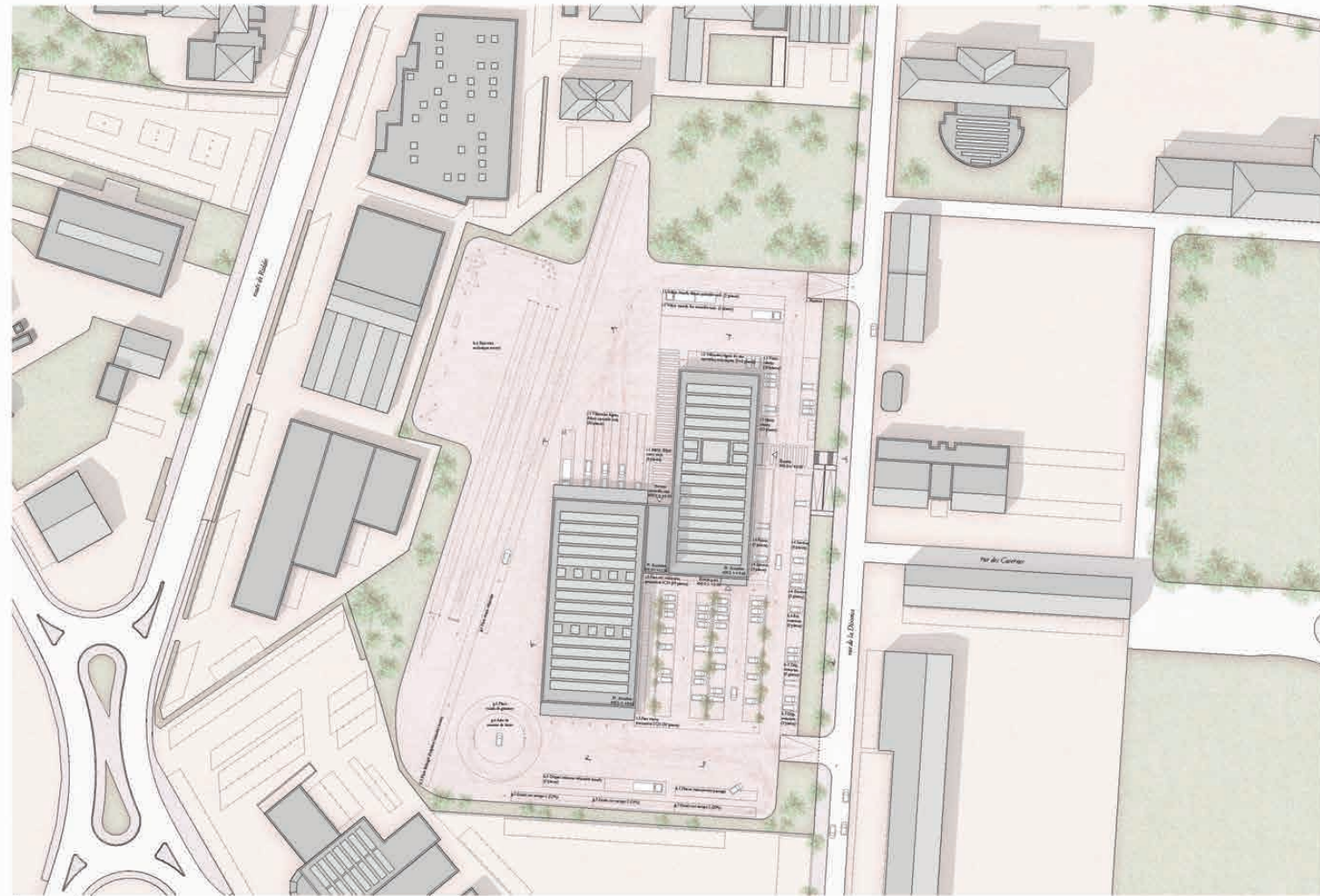
N°26 TOUPIE

Bureau architecte NYX ARCHITECTES GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SEFORB SÀRL, USTER

Collaborateurs Nathanaël Chollet, Yann Gramegna, Marnie Amato, Dorian Bürgy,
Benjamin Melly, Alexandre Fauchère, Nicole Fauchère, Rita Käser, Manuel Suter

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



Plan de situation 1:300

Délocalisation du Service de la circulation routière et de la navigation à Stom

Toupie



N°26 TOUPIE

Bureau architecte NYX ARCHITECTES GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SEFORB SÀRL, USTER

Collaborateurs Nathanaël Chollet, Yann Gramegna, Marnie Amato, Dorian Bürgy, Benjamin Melly, Alexandre Fauchère, Nicole Fauchère, Rita Käser, Manuel Suter

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



Implantation

Le site du nouveau bâtiment du Service de la circulation routière et de la navigation de Sion concoupe avec sa position actuelle à l'avenue de Planas. Il ne se trouve plus en relation directe avec une rue principale, mais est entouré d'autres infrastructures dispersées chacune dans une logique d'implantation qui leur est propre et liée à leur fonctionnement.

Le projet propose une nouvelle qualité spatiale par l'implantation de volumes compacts au milieu du parcellaire. Il se place au centre de la poche créée par les bâtiments voisins. Ses espaces extérieurs organisent et rythment spatialement selon les flux des véhicules. La présence de volumes qui structurent le complexe et les aménagements extérieurs démontrent le site comme une île fonctionnelle et indépendante dans le paysage semi-industriel existant.

Profitez de la migration existante, un espace vert qui relie les habitations situées au nord du site, laissant un maximum d'arbres existants sur le site.

La volumétrie actuelle du bâtiment lui permet de créer une partie de la graminée ouverte de la patte, d'aménager et de séparer les différentes fonctions des espaces extérieurs.

Les deux corps de bâtiments pentagonaux s'insèrent en fonction de l'axe de la rue de la Diablerie, permettant ainsi de placer l'entrée du bâtiment plus au nord, proche de la rue des Carrières et de son accès de bus, et d'ouvrir l'extérieur au point les accès des véhicules de la Halle de sociologie. Le projet dialogue directement avec les bâtiments situés de l'autre côté de la rue de la Diablerie, les caennais restaurant, et leur format allongé.

Les premiers corps contiennent toutes les fonctions administratives et logistiques, alors que le second est entièrement dédié au contrôle technique des véhicules. Un volume vertical organise le lien fonctionnel entre les deux. Il joue un rôle tampon et regroupe les différents locaux techniques au 1er et au 2ème étage. Cette disposition, proche de la toiture, permet de placer adéquatement les appareils de ventilation.



Implantation

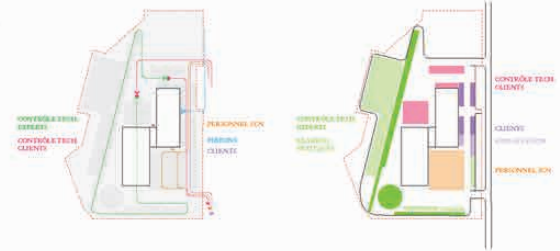
Accessibilité

Le projet respecte le concept d'accessibilité en proposant les accès motorisés par le sud. Les entrées et les sorties sont disposées de manière à ne créer aucun obstacle sur la route de la Diablerie. La distance de marche entre la rue et la parcelle est gérée par deux rampes. Les flux sont canalisés vers l'entrée, les véhicules allant au contrôle technique continuant tout droit et ceux allant à l'administration bifurquant directement sur la gauche. Ces derniers trouvent leur parking le long du bâtiment, au plus proche de l'entrée. Celui-ci est directement connecté avec son accès nord. Les parkings situés de la rue des Carrières trouvent eux aussi facilement leur chemin le long de la rue de la Diablerie.

Le parking du personnel SCN, équipé par une barrière rétractable, profite de la poche qu'offre la volumétrie du bâtiment au sud-est. Ce flux est du bâtiment se trouve le point de vue pour l'accès clients lors du début du contrôle technique. Il se situe juste devant l'entrée de la Halle. Après la fin des contrôles, les clients retrouvent leur véhicule à côté du point d'accueil, laissant ainsi les déplacements à pieds.

Les parkings clients et personnel situés à l'est sont agrémentés d'arbres afin de favoriser les effets rafraîchissants d'été. L'autre côté du bâtiment est prévu sans arbres, afin de laisser libre les surfaces dédiées aux accès des véhicules et aux manœuvres des équipes de conduite.

À l'angle sud du bâtiment administratif se trouve l'entrée du personnel en lien avec son parking. C'est dans cet espace restreint que se trouve également l'accès par transpalette pour le stock des pièces mécaniques ainsi que l'accès du stockage. Des deux côtés du volume vertical, se trouvent respectivement l'accès des locaux de rangement abrités à la Halle, et l'accès à l'équipe adhésive pour la clientèle lors du contrôle technique.



Flux sur le site

Affectation des espaces extérieurs

N°26 TOUPIE

Bureau architecte NYX ARCHITECTES GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SEFORB SÀRL, USTER

Collaborateurs Nathanaël Chollet, Yann Gramagna, Marnie Amato, Dorian Bürgy, Benjamin Melly, Alexandre Fauchère, Nicole Fauchère, Rita Käser, Manuel Suter

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°26 TOUPIE

Bureau architecte NYX ARCHITECTES GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SEFORB SÄRL, USTER

Collaborateurs Nathanaël Chollet, Yann Gramagna, Marnie Amato, Dorian Bürgy, Benjamin Melly, Alexandre Fauchère, Nicole Fauchère, Rita Käser, Manuel Suter

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

Organisation intérieure, typologie

La salle des guichets en double hauteur constitue le cœur du projet, et en son flanc principal, l'open-space pour le back-office en activité plus des bureaux mais traité comme la première étape d'un parcours dont l'objectif est jusqu'à l'extérieur du bâtiment, offrant une vue en transparence sur les voitures en attente de contrôle technique. Cette vue en profondeur est complétée par une échappée visuelle en double hauteur sur l'espace de distribution des bureaux au premier étage. Cette zone en abîme des fonctions offre un aperçu simultané au client de la logistique et de l'activité complète du site. (Bureaux au SCN)

Au rez-de-chaussée, les autres fonctions s'organisent autour de l'espace des guichets. À sa droite, on y trouve le cash-office et le hall du courrier-soufflage. À gauche de l'entrée, sur laquelle débouche la gauche du secteur technique et navigation, sont disposés tous les locaux des bureaux de la section technique, également en lien direct avec l'espace du personnel et la salle de contrôle.

À proximité immédiate des guichets se trouve l'atelier conduisant au premier étage. Celui-ci est divisé en deux salles d'addition de la section MASE, ainsi qu'en salles d'examen théoriques. Cette zone publique compacte est séparée des autres locaux par un accès de l'étage grâce à des portes vitrées sous-solées.

Au premier étage sont regroupés tous les locaux de la section MASP et donc tous les bureaux des finances, informatique et logistique se trouvent eux aussi à l'étage ainsi que les salles de conférence et de pause. Le plan est structuré par deux couloirs en une bande de service centrale accessible des deux côtés. En liaison avec le volume de la salle de contrôle, les espaces techniques au deuxième étage assurent le bon fonctionnement de tout le bâtiment. La vue sur la salle des guichets au rez-de-chaussée marque un repère de repère pour le personnel et les clients se trouvant à l'étage.

Matérialité et façades

Les matériaux et le mode constructif sont pensés sur deux plans. Tout d'abord l'équilibre infrastructurel et constructif, mais également la durabilité et la facilité de mise en œuvre.

Le projet propose une solution constructive rationnelle et économique, tout en remplissant ses aspirations architecturales. De par sa volumétrie et sa matérialité, le projet veut servir de la circulation et de la navigation n'importe du caractère semi-industriel du lieu.

La façade résumant les trois corps de bâtiment en un ensemble cohérent, cherche cependant à distinguer entre l'entrée directe en lumière et à imposer son caractère par des moyens simples: les proportions de sa façade, le format de ses grandes ouvertures en bande, sa structure rigide en contraste avec légèreté de sa peau vitrée ou encore les jeux de clair-obscur.



Coupe A 1:200



Coupe B 1:200

Délocalisation du Service de la circulation routière et de la navigation à Sion

Toupié



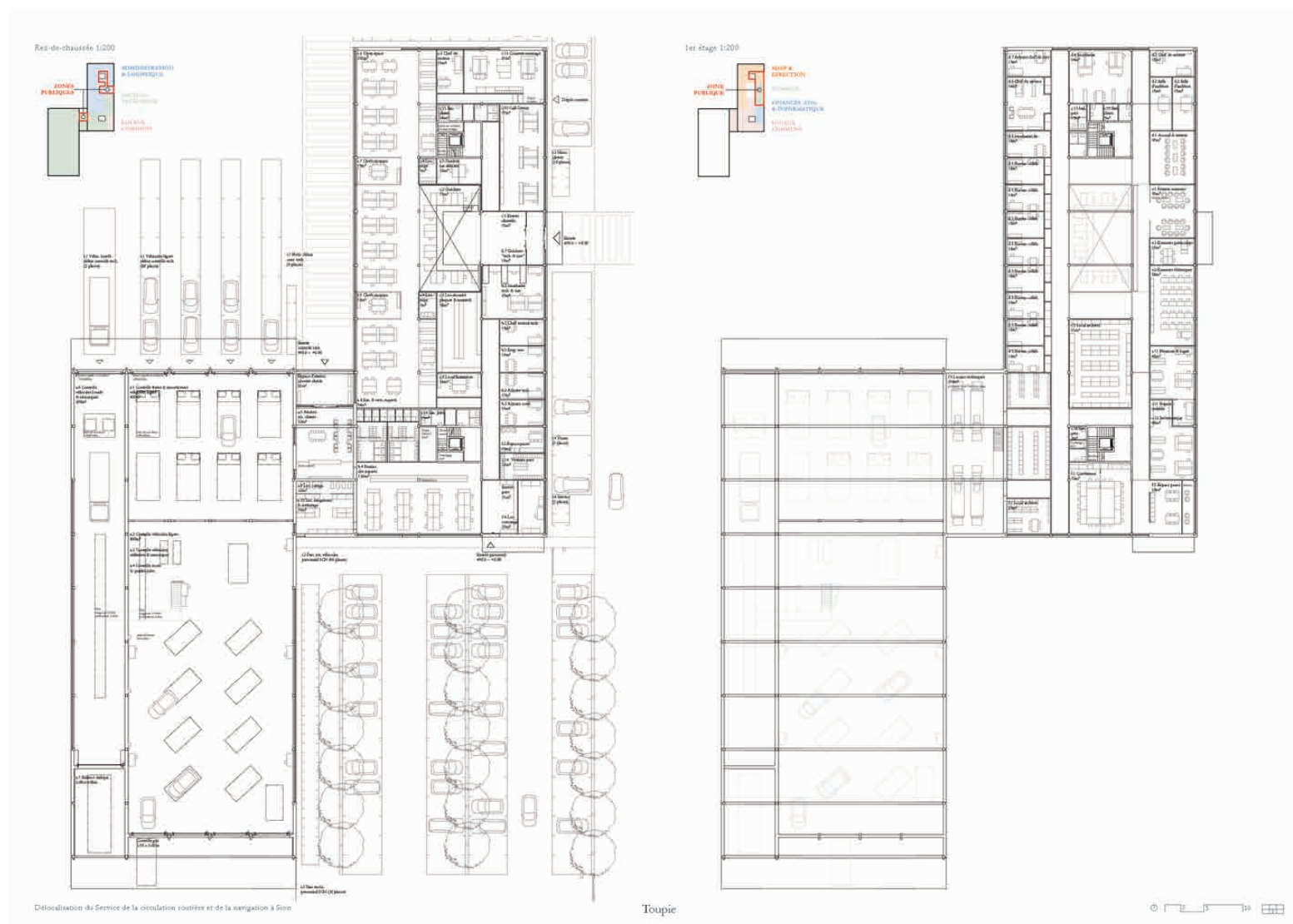
N°26 TOUPIE

Bureau architecte NYX ARCHITECTES GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SEFORB SÀRL, USTER

Collaborateurs Nathanaël Chollet, Yann Gramegna, Marnie Amato, Dorian Bürgy, Benjamin Melly, Alexandre Fauchère, Nicole Fauchère, Rita Käser, Manuel Suter

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°26 TOUPIE

Bureau architecte NYX ARCHITECTES GMBH, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SEFORB SÄRL, USTER

Collaborateurs Nathanaël Chollet, Yann Gramagna, Marnie Amato, Dorian Bürgy, Benjamin Melly, Alexandre Fauchère, Nicole Fauchère, Rita Käser, Manuel Suter

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

Construction et écologie

La construction est composée de deux entités indépendantes: une structure en béton armé pour le bâtiment administratif et une structure en maçonnerie pour la halle. La structure en béton se base sur une trame régulière en longueur de 6,7 mètres. La fondation des bâtiments se fait avec un talier commun, bâti sur un sol amélioré jusqu'aux dépôts rocheux et déblais de la Bière.

Le bâtiment administratif est composé de piliers perforés, ainsi que les murs et les dalles sont coulés sur place. Dans l'optique d'une installation durable, nous en avons fait un choix en grande partie avec du béton recyclé (SCC CPC 201). Les dalles d'une épaisseur d'environ 28 cm permettent aux pontes jusqu'à 8 mètres mais assurent également une exigence acoustique.

Avec des éléments verticaux noués sur tous les étages, le transfert des forces verticales se fait d'une manière économe. Les charges sont renvoyées vers les fondations le plus directement possible. Le contreventement et la stabilité statique sont assurés par les noyaux centraux chargés par le poids propre du bâtiment.

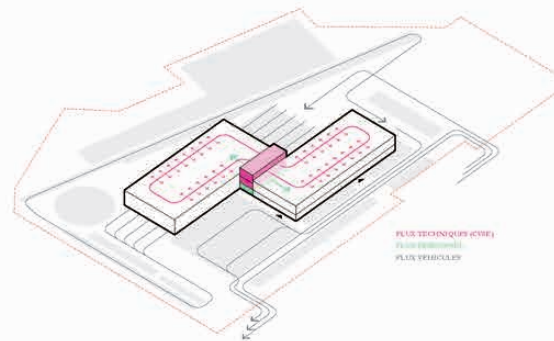
La halle des nouvelles techniques est conçue comme un grand espace ouvert. Sa structure est composée de piliers perforés et de murs coulés sur place en béton armé que de poutres métalliques en acier WEA800. Ces dernières permettent une circulation des masses techniques dans les deux directions sous le plan de travail. La structure secondaire du toit est composée de profiles IPE 240 couverts de profiles trapézoïdaux. Le contreventement et la stabilité statique se fait par les murs et la toiture.

En profitant de la volumétrie arrondie du bâtiment, la halle de contrôle se dote elle aussi d'ouvertures en façade. Ces ouvertures en toiture assurent également de la lumière naturelle.

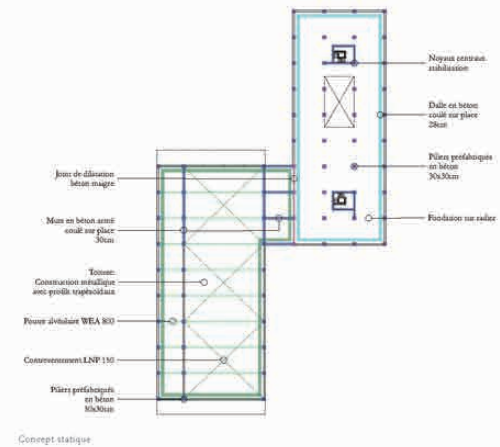
La structure primaire en béton offre une inertie thermique au bâtiment. Durant la nuit, un mouvement de ventilation naturelle des espaces de bureaux est également mis en place au travers des cages d'escaliers et de l'atrium de la salle des contrôle.

La façade possède une proposition optimisée de surfaces vitrées pour un éclairage intérieur confortable tout en réduisant les dépenses de chaleur. La façade métallique promet une durabilité et une bonne résistance dans le temps, en nécessitant que peu d'entretien, ainsi qu'une séparation claire et simple de la structure primaire.

Du point de vue de l'implantation le projet organise les espaces extérieurs nécessaires à son fonctionnement au sein d'un quartier dense. Un bâtiment métallique sur une grande plaque de béton, ornée d'un mobilier végétal sur ses pentes. La toiture est des fois traitée avec soin, pensée en terme de compensation écologique par la mise en place de panneaux solaires et d'une toiture végétalisée sur l'entonnoir de la surface à dépoter.



Forme, vecteurs intérieurs et extérieurs



Concept statique



Coupe C 1:200

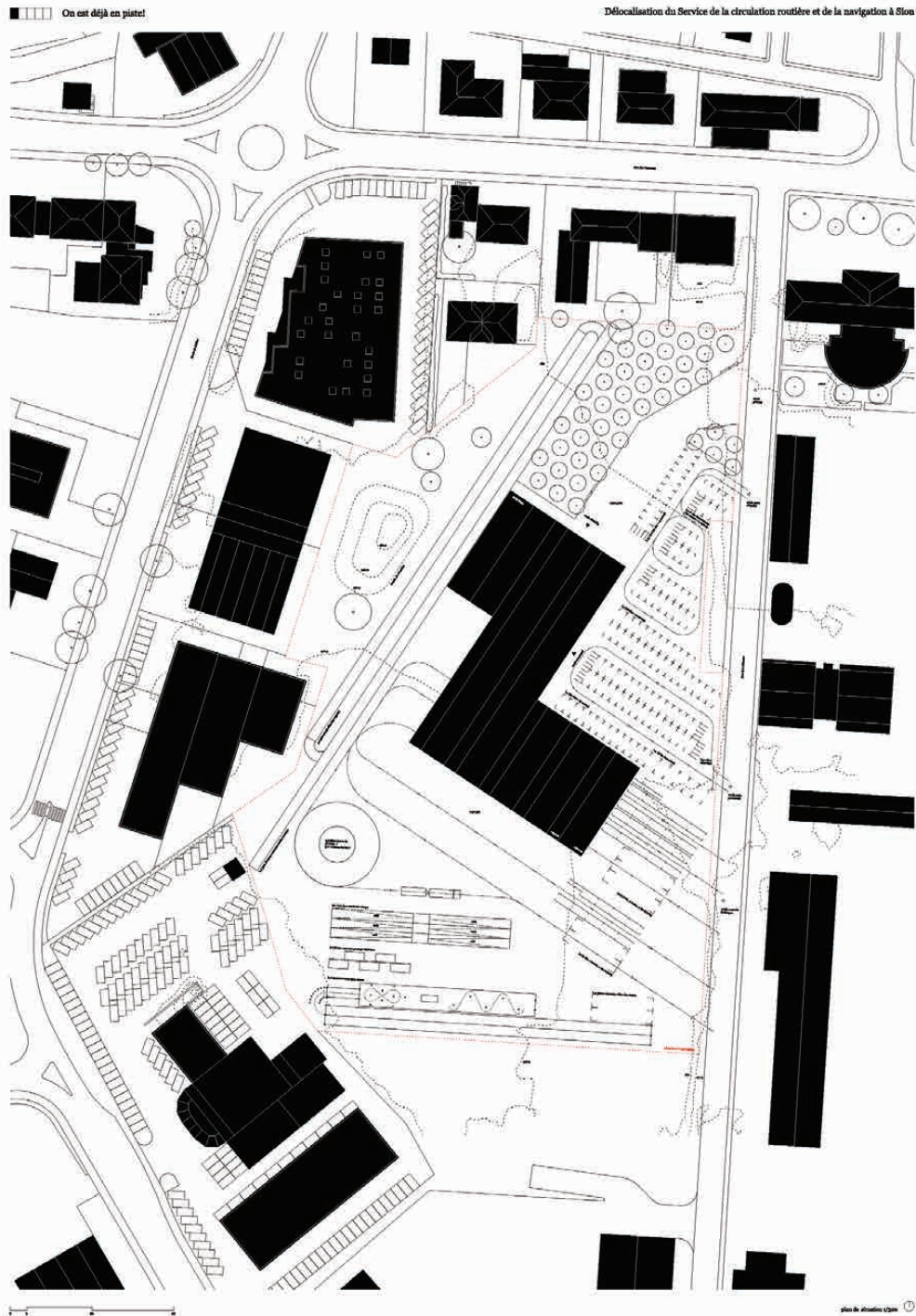


Coupe D 1:200

Délocalisation du Service de la circulation routière et de la navigation à Sten

Toupié



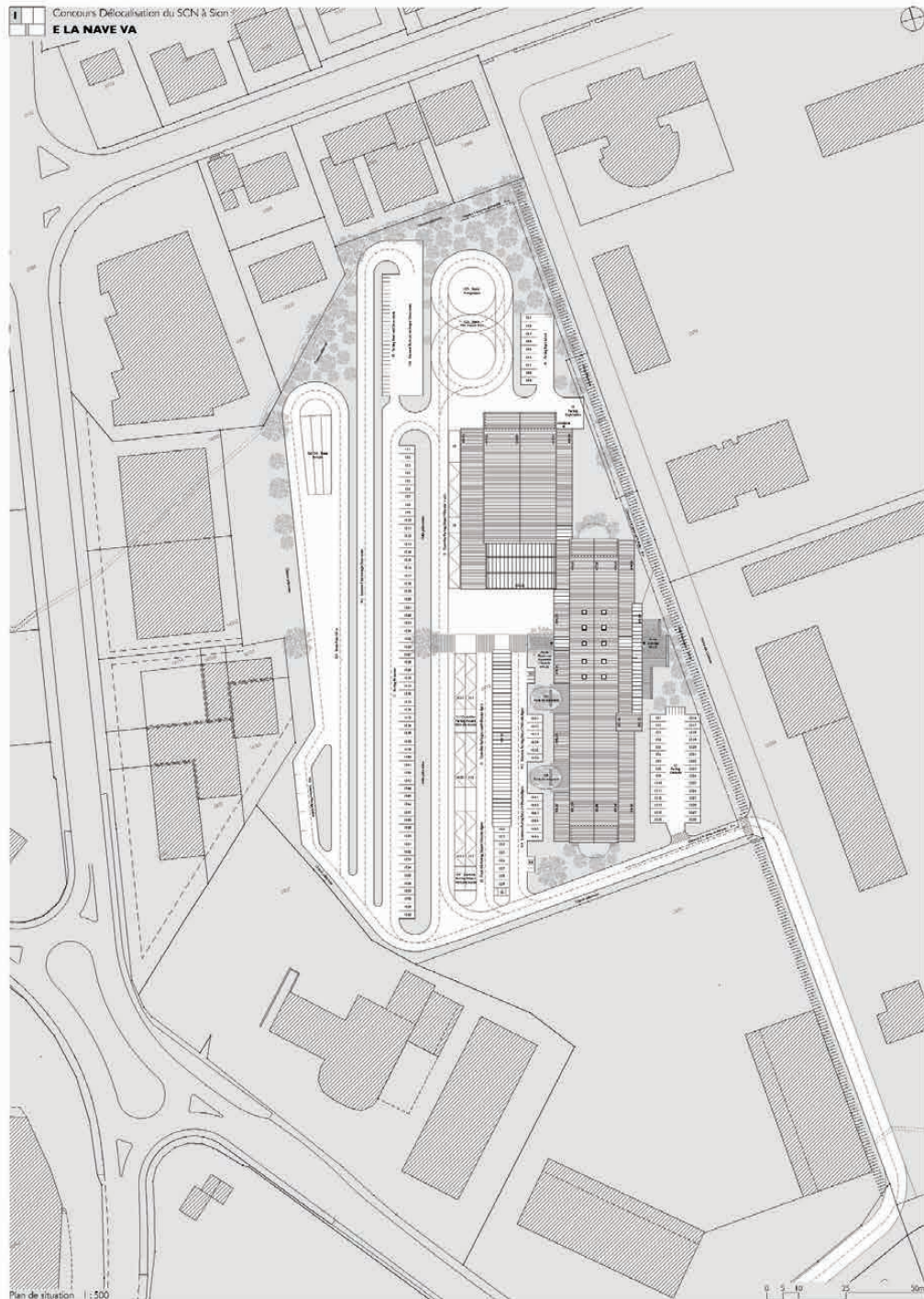


DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°1 ON EST DÉJÀ EN PISTE

Bureau architecte GNWA - GONZALO NERI & WECK ARCHITEKTEN
GMBH, ZÜRICH

Collaborateurs Cristina Gonzalo, Marco Neri, Markus Weck, Laura Sanchis,
Solange Piccard



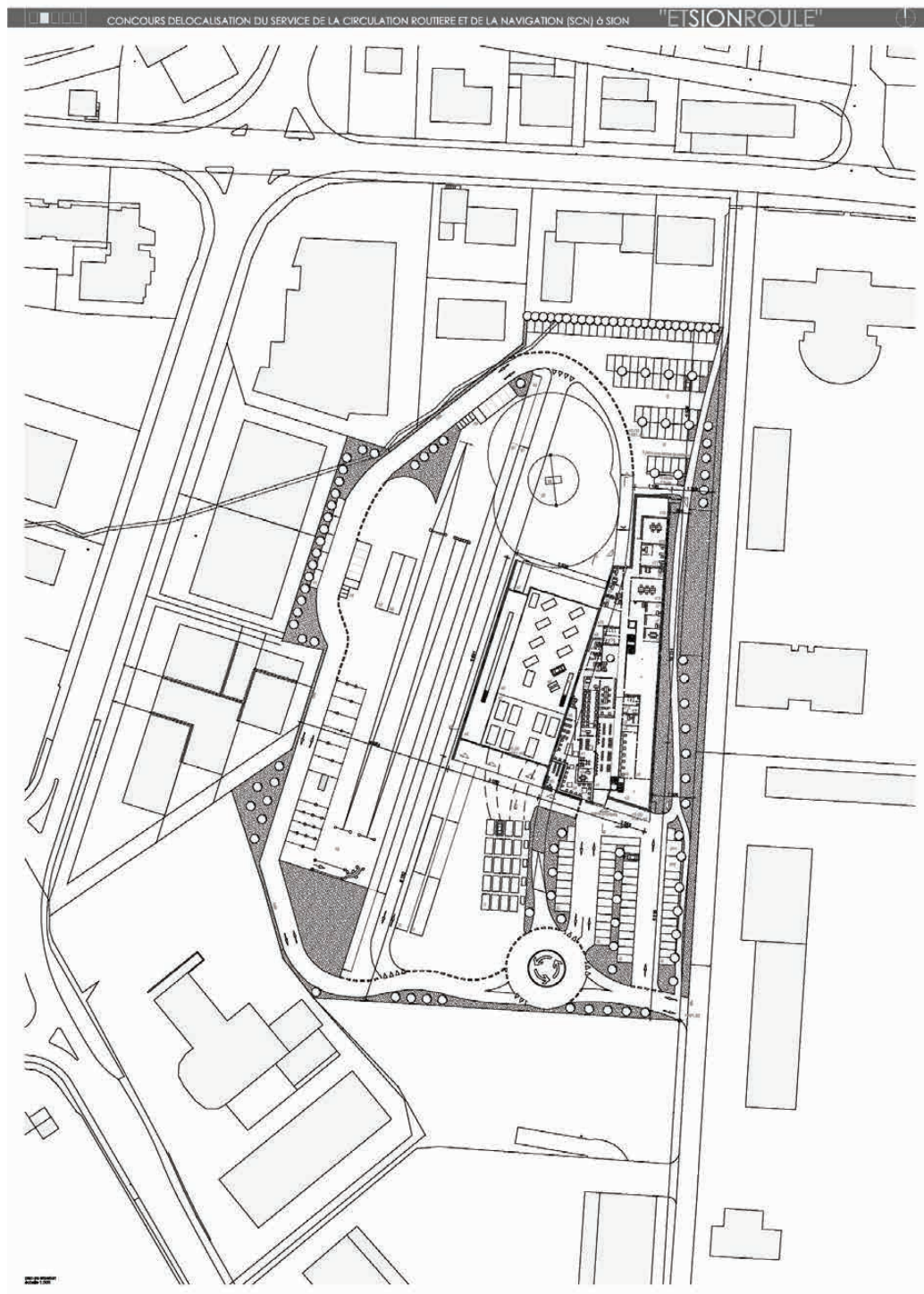
DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°2 E LA NAVE VA

Bureau architecte V2V ARCHITECTES EPFL, VEVEY

Bureau ingénieur civil TBM INGÉNIEURS SA, VEVEY

Collaborateurs Michael Voechting, Pierre-Antoine Wanner, Martin Bornand



DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°3 ETSIONROULE

Bureau architecte PHILIPPE BRUCHEZ ARCHITECTURE SA, VERBIER

Bureau ingénieur civil BG INGÉNIEURS CONSEILS SA, LAUSANNE

Collaborateurs Philippe Bruchez, Nicolas Jeker, Joël Branco, Alain Moulin, Astrit Lokaj, Cloé Jordan, Delphine Emonet, Daniela melly, Laure Michellod, Gilles Pirat, Bruno Barbosa, Davide Galimberti

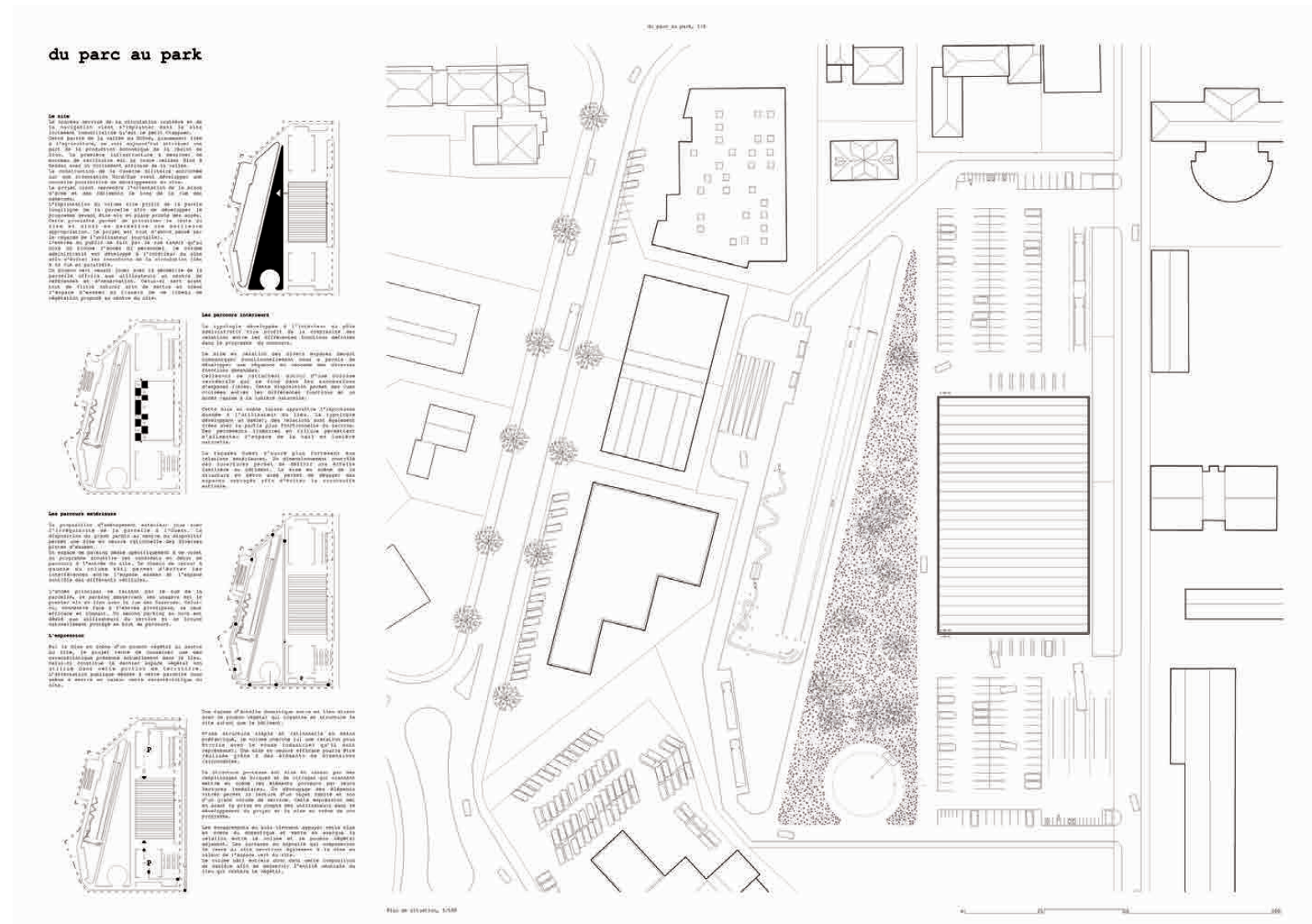
N°4 DU PARC AU PARK

Bureau architecte EIDO ARCHITECTES SÀRL, FRIBOURG

Bureau ingénieur civil NICOD INGÉNIEURS CIVILS SA, ORBE

Collaborateurs David Eichenberger, Diogo Dos Santos, Ivo Batista, Gael Nicolet

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



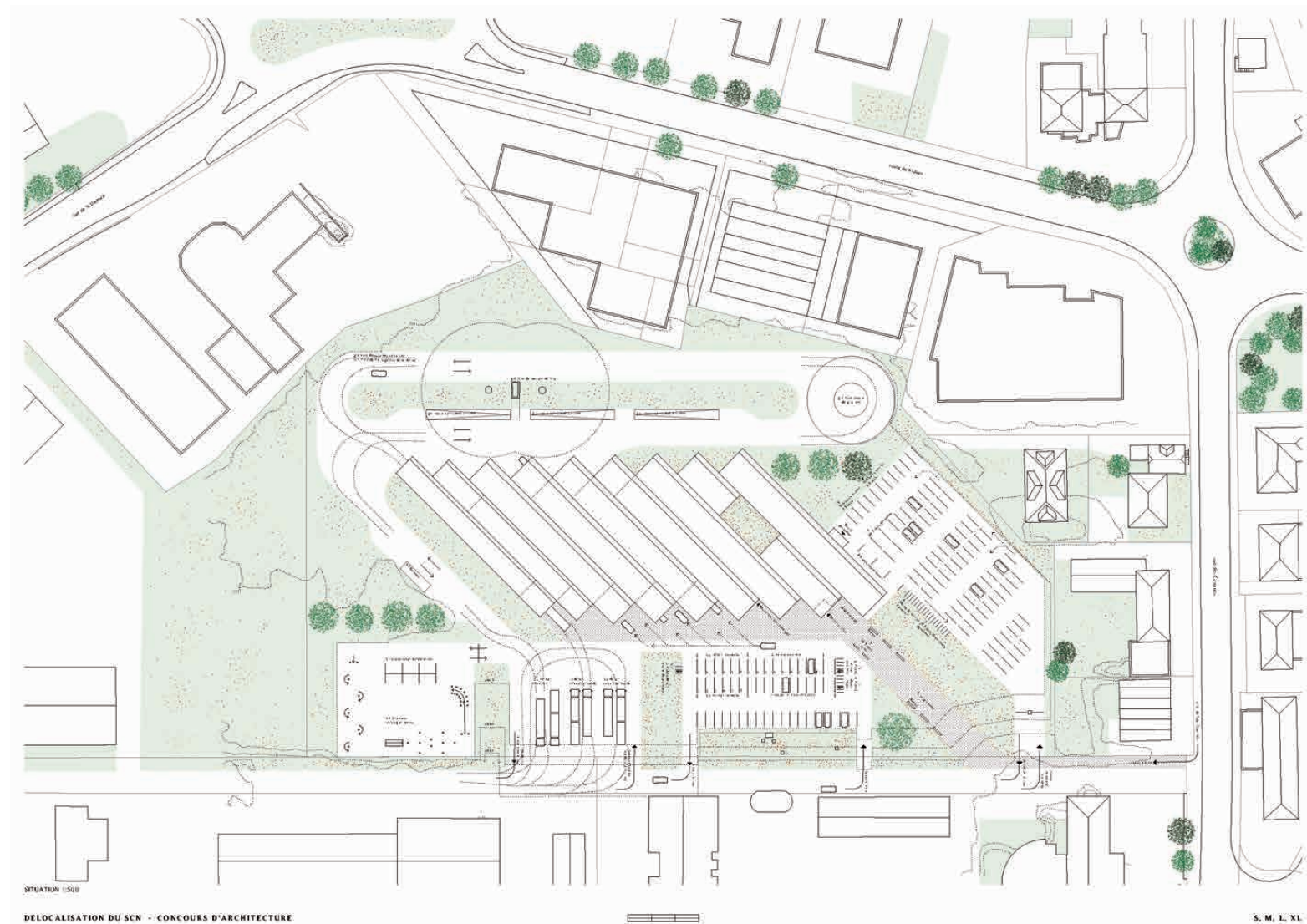
N°5 S, M, L, XL

Bureau architecte DESCHENAU FOLLONIER, LES HAUDÈRES

Bureau ingénieur civil VINCENT BECKER INGÉNIEURS SÀRL,
FRIBOURG

Collaborateurs Valentin Deschenaux, Sarah Follonier, Valérian Beltrami, Eyüp
Selcukoglu, Mathieu Jeanneret, Anthony Fridez, Bastien Droux

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



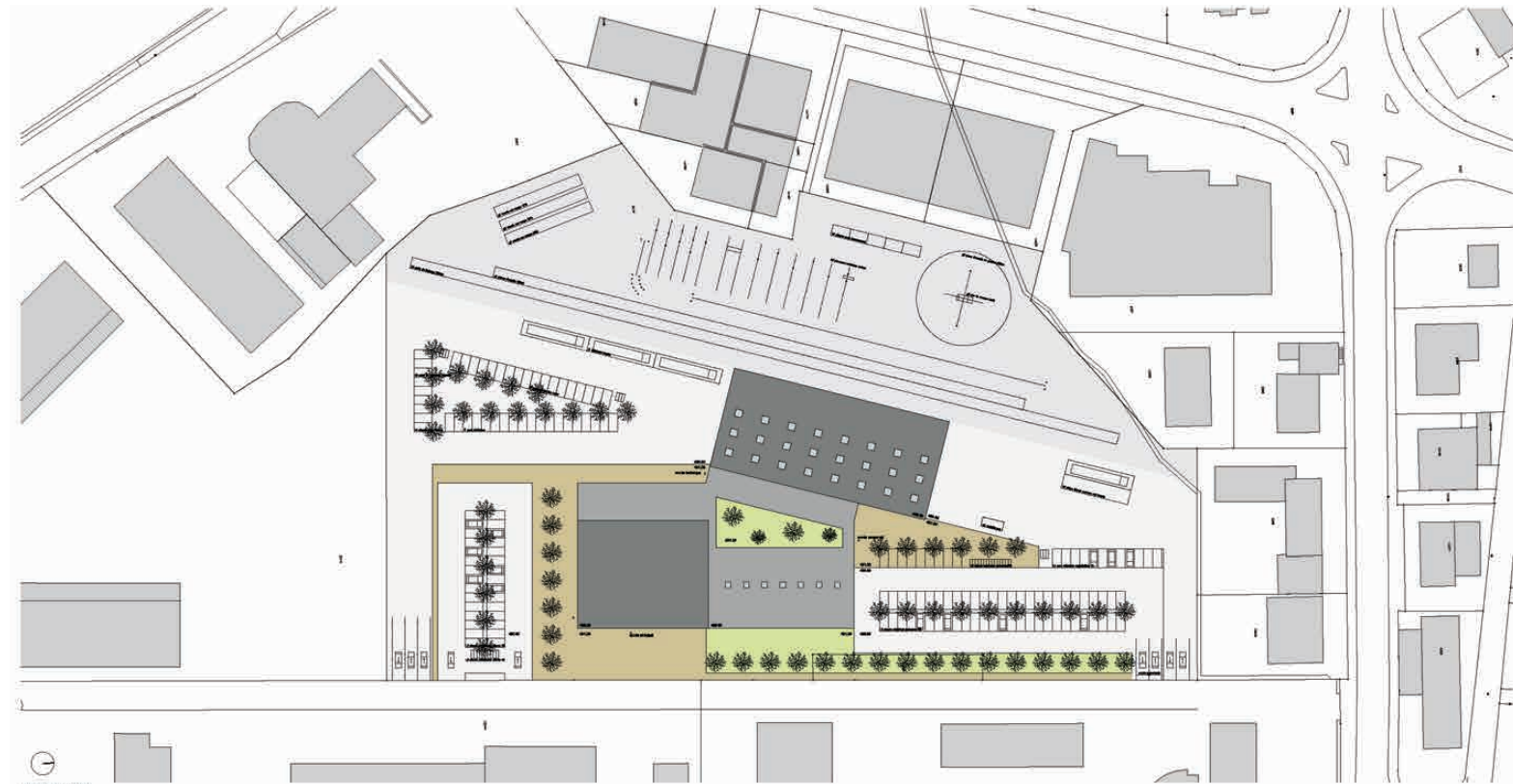
N°6 DR JEKILL AND MR HYDE

Bureau architecte CLAVIEN ARCHITECTURE SÀRL, SION

Bureau ingénieur civil BPA INGÉNIEURS CONSEILS SÀRL, SION

Collaborateurs David Clavien, Sacha Antille

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



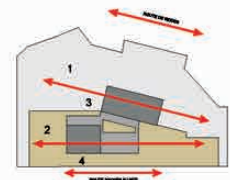
plan de situation 1:500



Importance
Le projet est considéré à l'échelle de 2 jours de l'été de la ville et doit répondre à des enjeux de mobilité et de circulation routière, de navigation et de signalisation. Le site doit être conçu en tant que lieu de rencontre, de dialogue et de partage. Les bâtiments doivent être conçus en tant que lieux de rencontre et de dialogue.

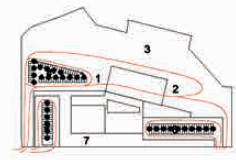
Particularité - Signalisation
Le site doit être conçu en tant que lieu de rencontre, de dialogue et de partage. Les bâtiments doivent être conçus en tant que lieux de rencontre et de dialogue.

Qualité
Le site doit être conçu en tant que lieu de rencontre, de dialogue et de partage. Les bâtiments doivent être conçus en tant que lieux de rencontre et de dialogue.



LES AXES
1. Axe "VALL" (vertical)
2. Axe "CORRIDOR" (horizontal)

LES ZONES
1. ZONE TECHNIQUE
2. ZONE ADMINISTRATIVE



LES FONCTIONS
1. ACCUEIL INFIRMIERS VEHICULAIRES
2. SERVICE TECHNIQUE
3. ZONE ADMINISTRATIVE
4. PARKING CLIENTS
5. PARKING INFIRMIERS SION
6. ENTRÉE PUBLIQUE



LE PROGRAMME

- Accueil infirmiers véhicules
- Service technique
- Zone administrative
- Parking clients
- Parking infirmiers Sion
- Entrée publique

dr jekyll and mr hyde

N°7 POLO

Bureau architecte GAYMENZEL SÀRL, MONTHEY

Collaborateurs Catherine Gay Menzel, Götz Menzel, Grégoire Polikar, Florian Voigt, Rocco Grandi, Delphine Turin, Anthony Ginosa, Xavier Mendes de Leon

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

polo
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE (architecte + ingénieur)
DÉLOCALISATION DU SERVICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN) A.S. 2011
MAY 2018

AMÉNAGEMENTS EXTERIEURS / URBANISME
Le positionnement de la zone d'étude de 200m en largeur du site structure non seulement les circulations d'entrée mais définit aussi l'orientation de la zone de contrôle et un sous-programme de bâtiment du service de la circulation routière.
L'implantation spatiale du site et la visibilité d'une séparation claire entre circulations véhicules et piétons, mais aussi une disposition des parkings privés et visiteurs influent sur l'aménagement des entrées. Ceci structure le bâtiment de travailler vers l'extérieur, où la répétition des programmes fait écho à celle du site.

ÉCHELLE
L'échelle du bâtiment répond à l'échelle du site. Les formes dynamiques des plans de grilles des volumes se retrouvent dans la géométrie du bâtiment. La géométrie de cette grande échelle se retrouve à l'intérieur du bâtiment où d'abruptes espaces de double hauteur et zones de hauteur standard, répondent ainsi aux besoins collectifs et individuels, un environnement de travail diversifié est proposé.

ORGANISATION INTERNE - PROGRAMME
 juxtaposition et interactions.
À l'intérieur, le hall bénéficie de l'ampleur spatiale qui le cœur du Service. Il rassemble les fonctions d'accueil des visiteurs (garde, d'attente pour les examens et de zone d'observation sécurisée pour les clients. Le visiteur y découvre le fonctionnement de la Halle, à la manière d'un spectacle. Une entrée espérée pour le personnel s'organise autour d'une cour privée au nord.
A l'étage se situe la section administration et logistique. Un rapport entre les bureaux du premier étage et l'étage officiel est organisé.
Cette organisation fonctionnelle complexe fait référence à une "machine à fonctionner", elle permet également une grande flexibilité dans l'évolution du projet.

STRUCTURE
La structure suit le programme. La colonne vertébrale en béton est renforcée de part et d'autre d'une structure légère en acier de hauteurs variables selon les besoins du programme.
Le revêtement de façade est un jeu d'éléments déployés et se décline par bandes de hauteurs constantes.

REVÊTEMENTS EXTERIEURS
Les surfaces de parking sont en pavés gazon pour favoriser la perméabilité des sols. Des surfaces fortes sont aménagées en bordure du site.
Les façades de circulation sont en acier.
Les rampes à différents degrés sont juxtaposées et forment une "colline" avec un local matériel exceptionnellement au fond des zones d'arrêt.
Ceci à l'avantage de séparer les flux et ainsi favoriser la sécurité des usagers.

échelle de projection 1/1000

- voiries publiques
- voiries privées
- voiries, sites

échelle des aménagements extérieurs

- arbres et haies
- pavés
- pavés gazon
- trottoirs

l'organisation du bâtiment reprend l'organisation du site

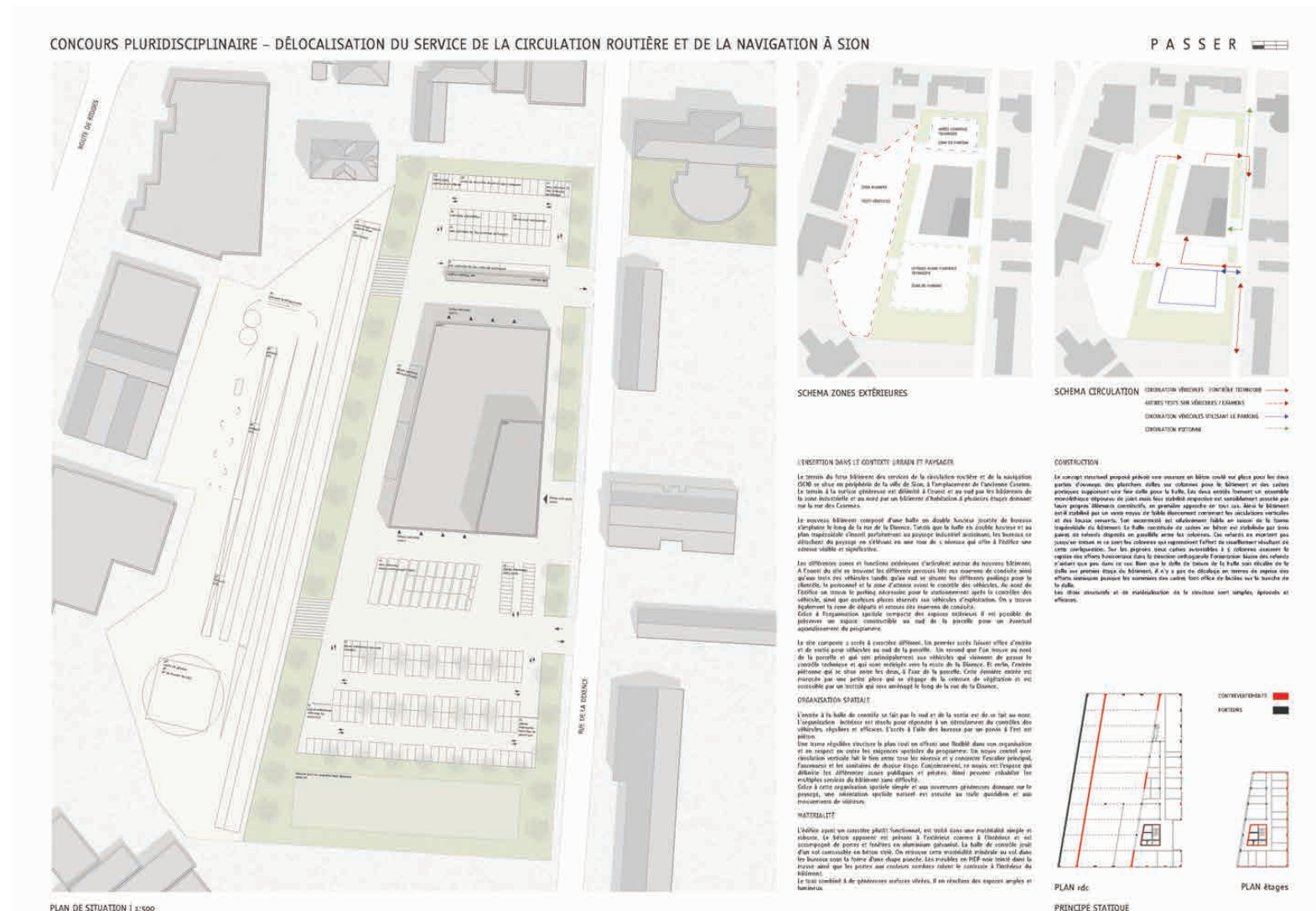
N°9 PASSER

Bureau architecte TRANSLOCAL ARCHITECTURE GMBH, BERNE

Bureau ingénieur civil GEX ET DORTHE INGÉNIEURS CONSULTANTS, BULLE

Collaborateurs Helko Walser, Marko Göhre, Agathe Paoli, Peter Jährg, Jacques Dorthe

DÉLOCALISATION DU SERVICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET DE LA NAVIGATION (SCN)
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



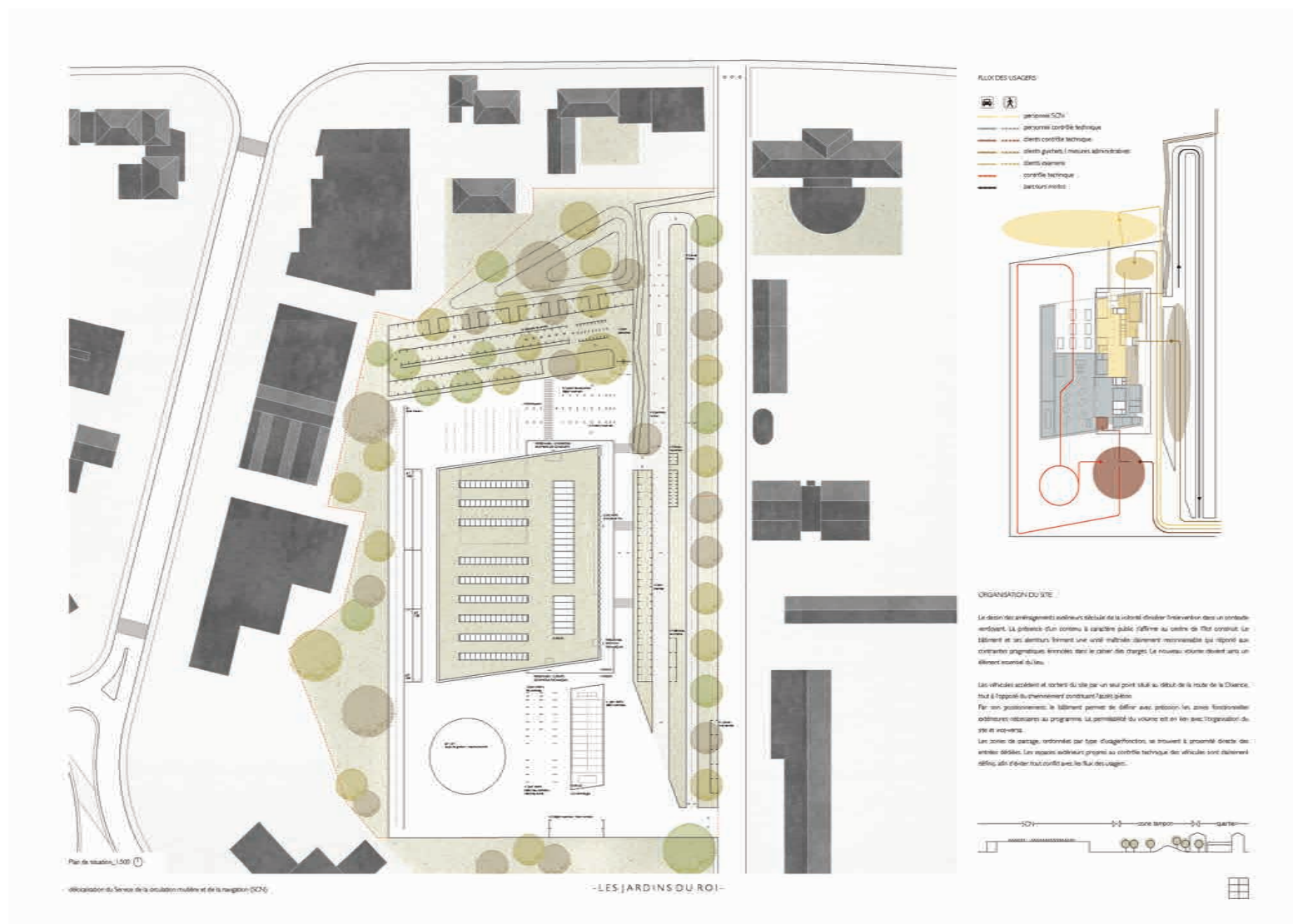
N°10 LES JARDINS DU ROI

Bureau architecte LICHEN ARCHITECTURE & PATRIMOINE, CHÉNENS

Bureau ingénieur civil ANABAT INGÉNIEURS CONSEILS SÀRL, FRIBOURG

Collaborateurs Anne-Fanny Cotting, Carole Schaub, MM. Oughanid, Akry, Moret, Bertschy

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

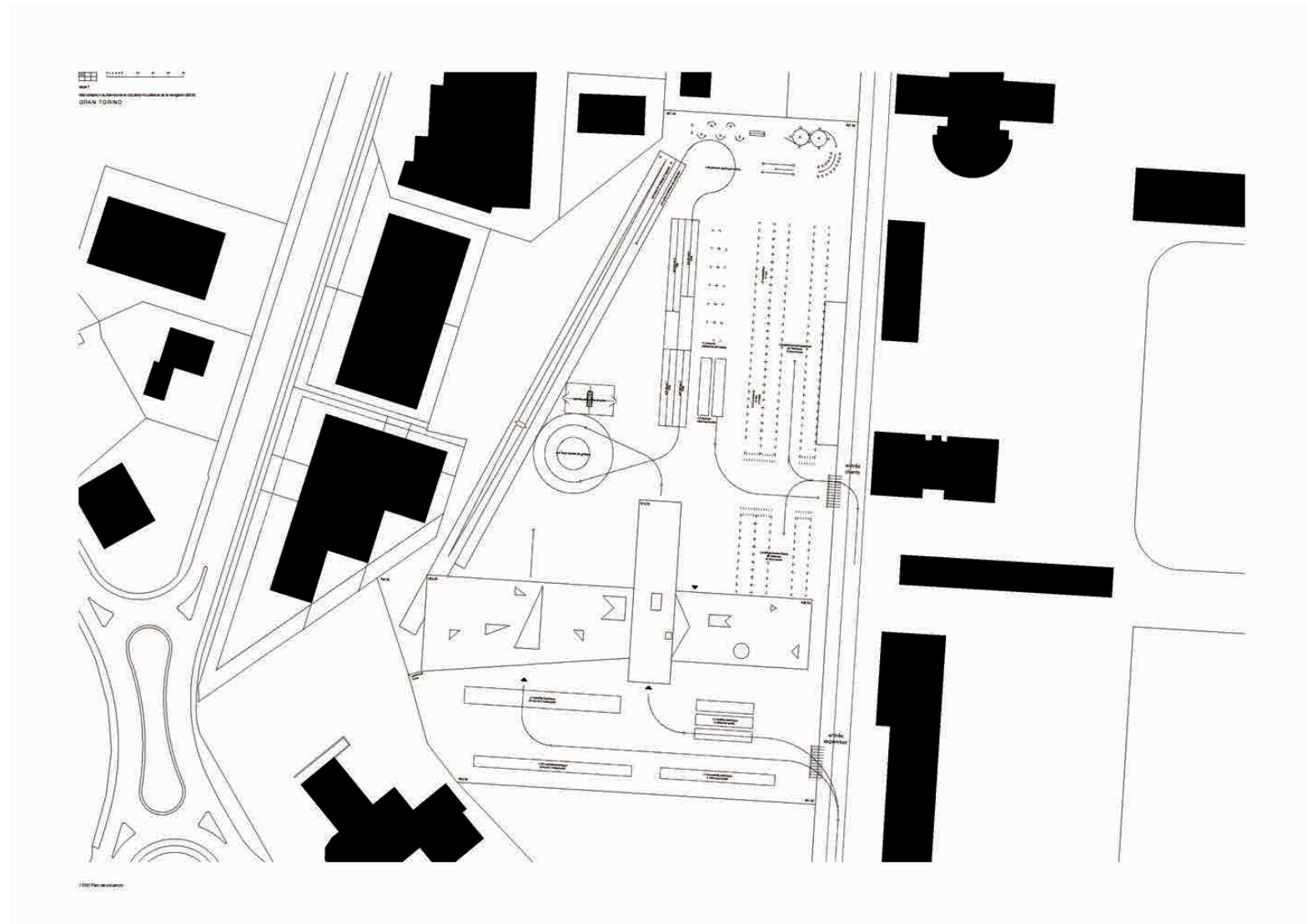


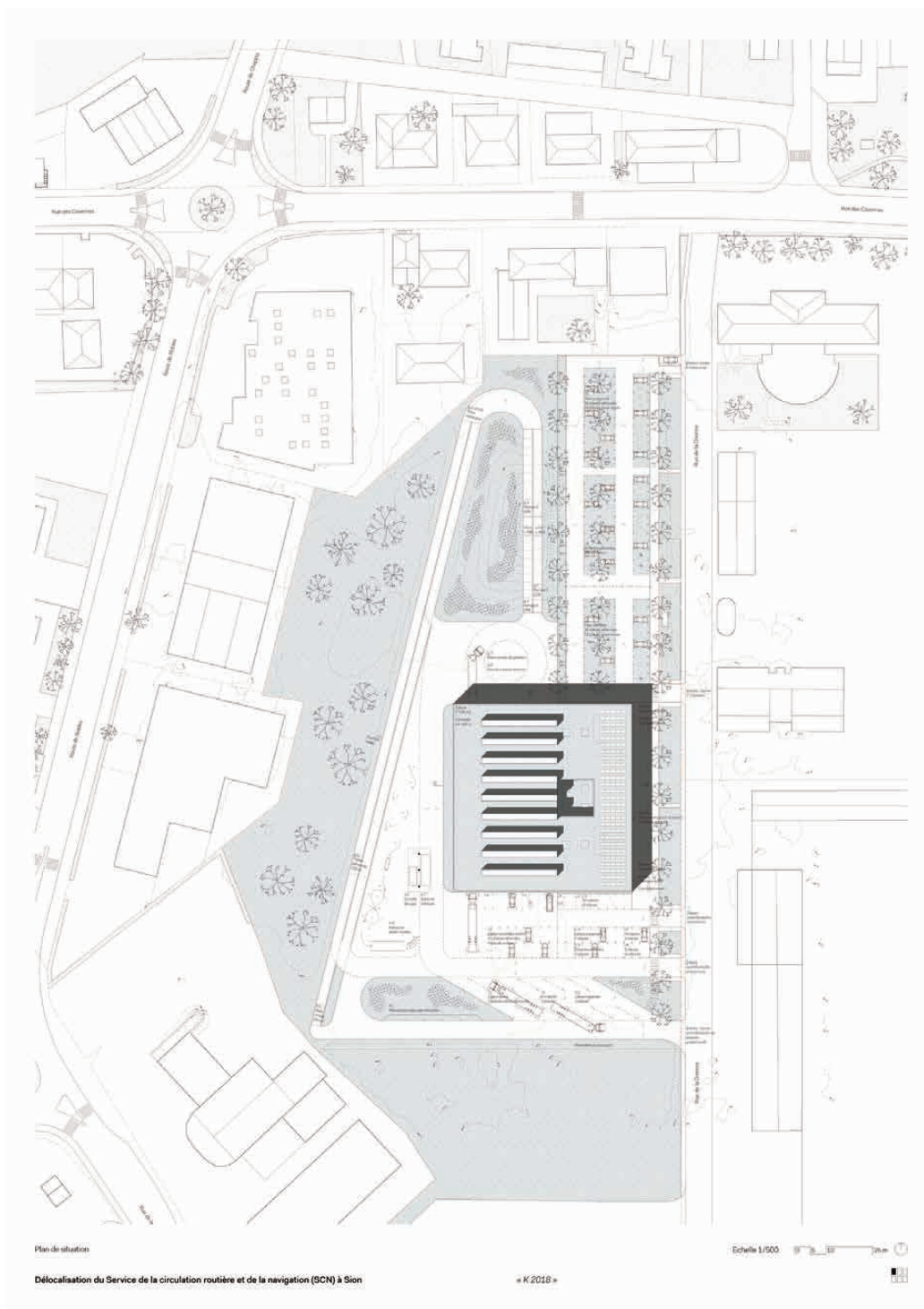
N°11 GRAN TORINO 1

Bureau architecte AAAG ARCHITECTES SÀRL, FRIBOURG

Collaborateurs Apolinario Soares, Gédéon Abebe, Patck Ole Ohlbrock

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)





N°12 K 2018

Bureau architecte ALAIN WOLFF ARCHITECTES, VEVEY

Bureau ingénieur civil MGI INGÉNIEURS CONSEILS SA, FRIBOURG

Collaborateurs Alain Wolff, Valentin Volery, Samuel Galmiche, Adrien Gilland,
Marjolaine Obrist, Marina Hokari, Marc Genilloud, Anh Khoa Phung, Frédéric
Domingues

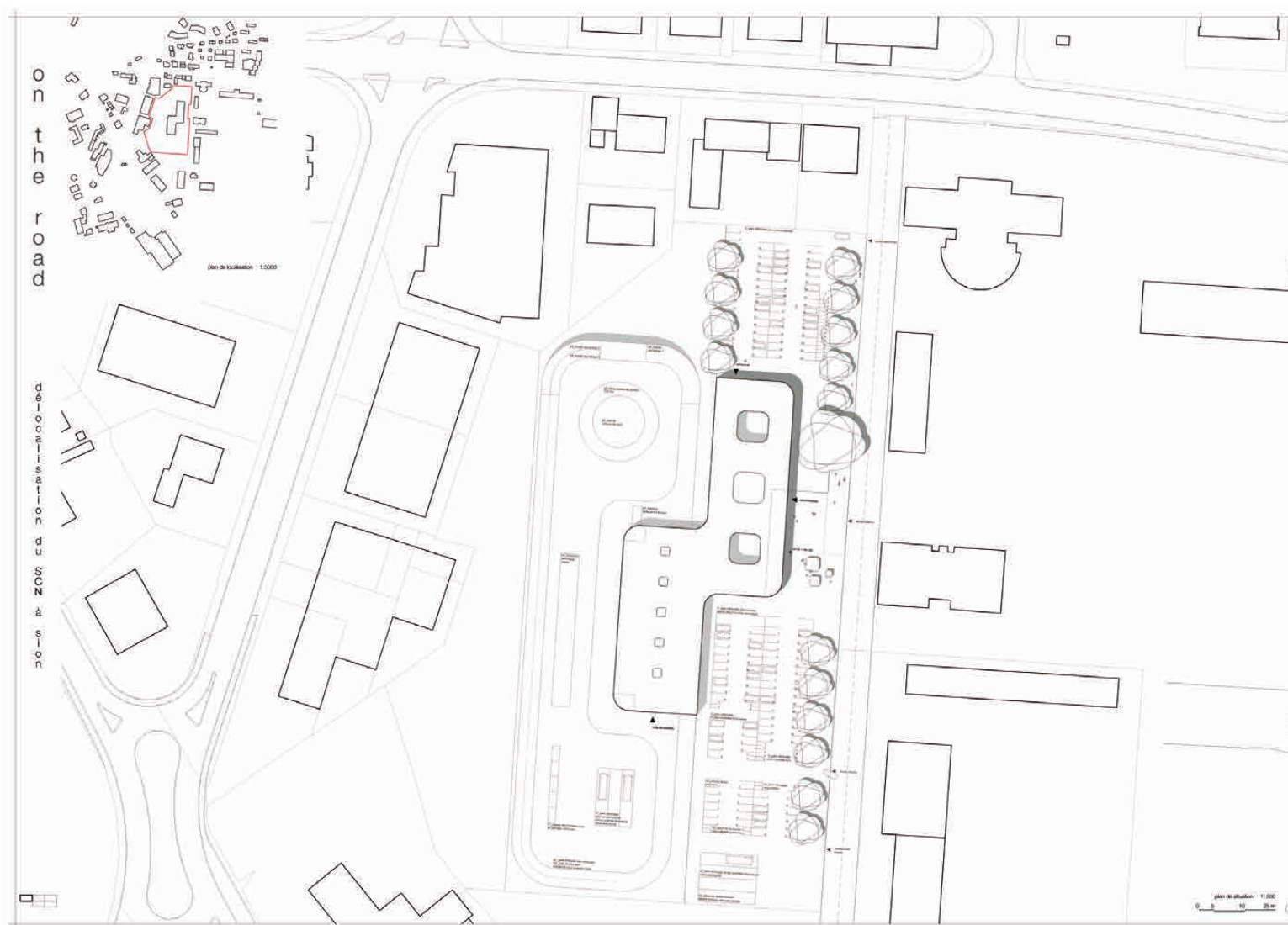
N°13 ON THE ROAD

Bureau architecte VERMEIL ARCHITECTES SÀRL, SION

Bureau ingénieur civil N. CORDONIER & G. REY SA, SIERRE

Collaborateurs Cynthia Maye, Alexandre Vergères, Thomas Cheseaux, Yves Rey, Pierre-Cédric Cordonier, Gilles Rey, Nicolas Cordonier, Boris Prostran, Jean-Luc Crettol, Bernard Zuber, Caroline Bourdin, Vigan Sahiti

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°14 BRUISER BUKOWSKI

Bureau architecte CHESEAUXREY SÀRL, SION

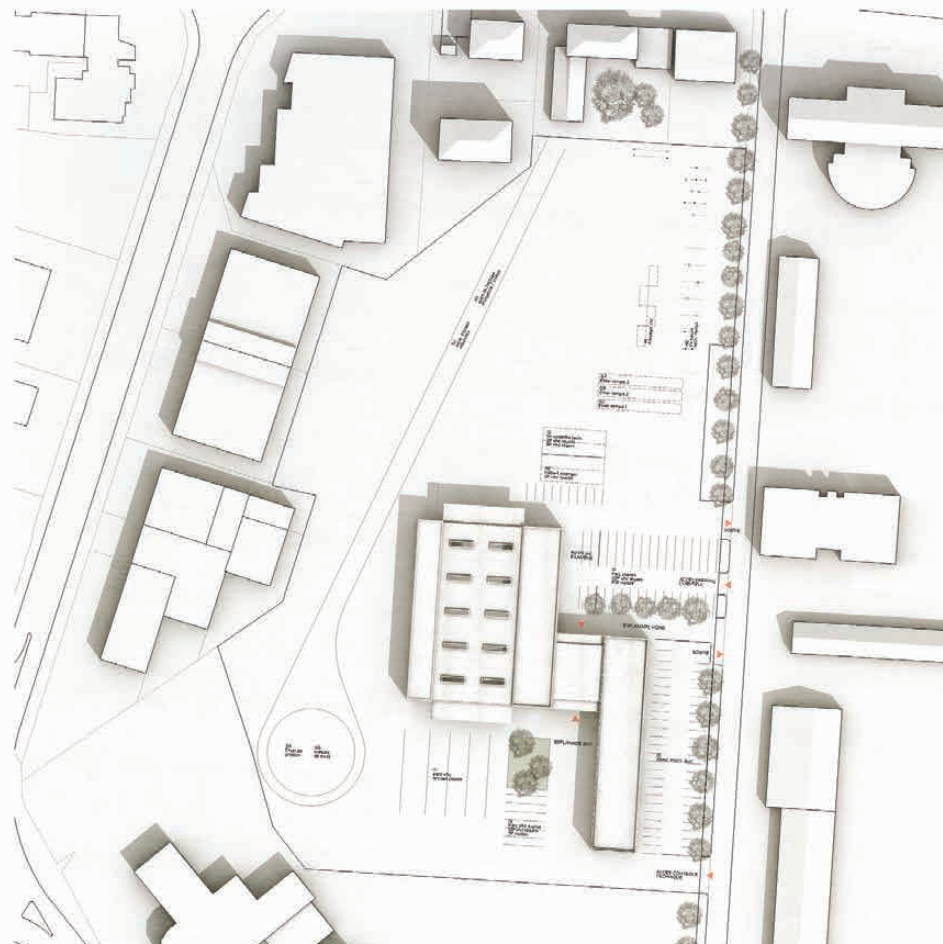
Bureau ingénieur civil HUBER & TORRENT SA MARTIGNY/EDITECH SA, SION

Collaborateurs Alexandre Rey, Olivier Cheseaux, Sébastien Vitre, Manu Crettaz, Emanuel Amaral, Simon Pillet, Dario Zimmermann, emilie Amaral, Colin Melly, David Torrent, David Kuonen, Camillo Ravaioli

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



Bruiser Bukowski Délocalisation du service de la circulation routière et de la navigation (SCN) à Sion



SITUATION

Situation
Le positionnement précis de trois parallèles de 5m et alignés dans le sens nord-sud de la parcelle, permet de gagner en matière d'usage et d'adapter les deux interventions sur un espace construit au respect mutuel du projet, de faire un véritable dialogue et de faire dialoguer. Les espaces extérieurs sont également organisés avec la création d'une aire d'attente au sud, 40% de l'ensemble des surfaces sont en construction, le reste est laissé en blanc pour permettre au client de réaliser ses propres projets de développement sur son terrain de développement. Le positionnement des volumes est à l'abri des regards et des regards de la circulation, au sud, face de développement, au nord, face de développement, au nord, face de développement et au sud, face de développement.

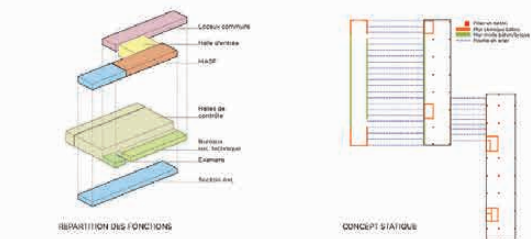
Fonctionnement des lieux
La rue des services et des véhicules, à l'abri de cette disposition, permet un fonctionnement optimal de l'ensemble en délaissant les circulations des véhicules. Tout en conservant l'accès aux différents services en un lieu unique.
Les différents espaces correspondant au nord de la rue sont réservés à l'usage d'une structure générale fonctionnelle. Après avoir traité les différents services, les clients se voient offrir à l'usage de leur personnel. Tout de suite un accès direct vers les différents services à l'usage de leur personnel. Une fois les différents services traités, les véhicules ont accès à un accès direct vers les différents services à l'usage de leur personnel.

Composition architecturale et structure
A la réalisation des volumes et intérieurs correspondant les volumes associés sont et services associés spatiaux et fonctionnels, adaptés, adaptés et adaptés. Ces différents volumes sont organisés de manière à répondre aux différents besoins fonctionnels. Ainsi que les deux volumes principaux se voient offrir comme de grands volumes offrant un maximum de flexibilité et d'adaptabilité. Les différents services sont adaptés à l'usage de leur personnel et de leur personnel.

Le traitement des façades
Le traitement des façades est un traitement différentiel et différentiel. Les différents volumes sont adaptés à l'usage de leur personnel et de leur personnel. Les différents volumes sont adaptés à l'usage de leur personnel et de leur personnel. Les différents volumes sont adaptés à l'usage de leur personnel et de leur personnel.

Le traitement des façades
Le traitement des façades est un traitement différentiel et différentiel. Les différents volumes sont adaptés à l'usage de leur personnel et de leur personnel. Les différents volumes sont adaptés à l'usage de leur personnel et de leur personnel. Les différents volumes sont adaptés à l'usage de leur personnel et de leur personnel.

Le traitement des façades
Le traitement des façades est un traitement différentiel et différentiel. Les différents volumes sont adaptés à l'usage de leur personnel et de leur personnel. Les différents volumes sont adaptés à l'usage de leur personnel et de leur personnel. Les différents volumes sont adaptés à l'usage de leur personnel et de leur personnel.

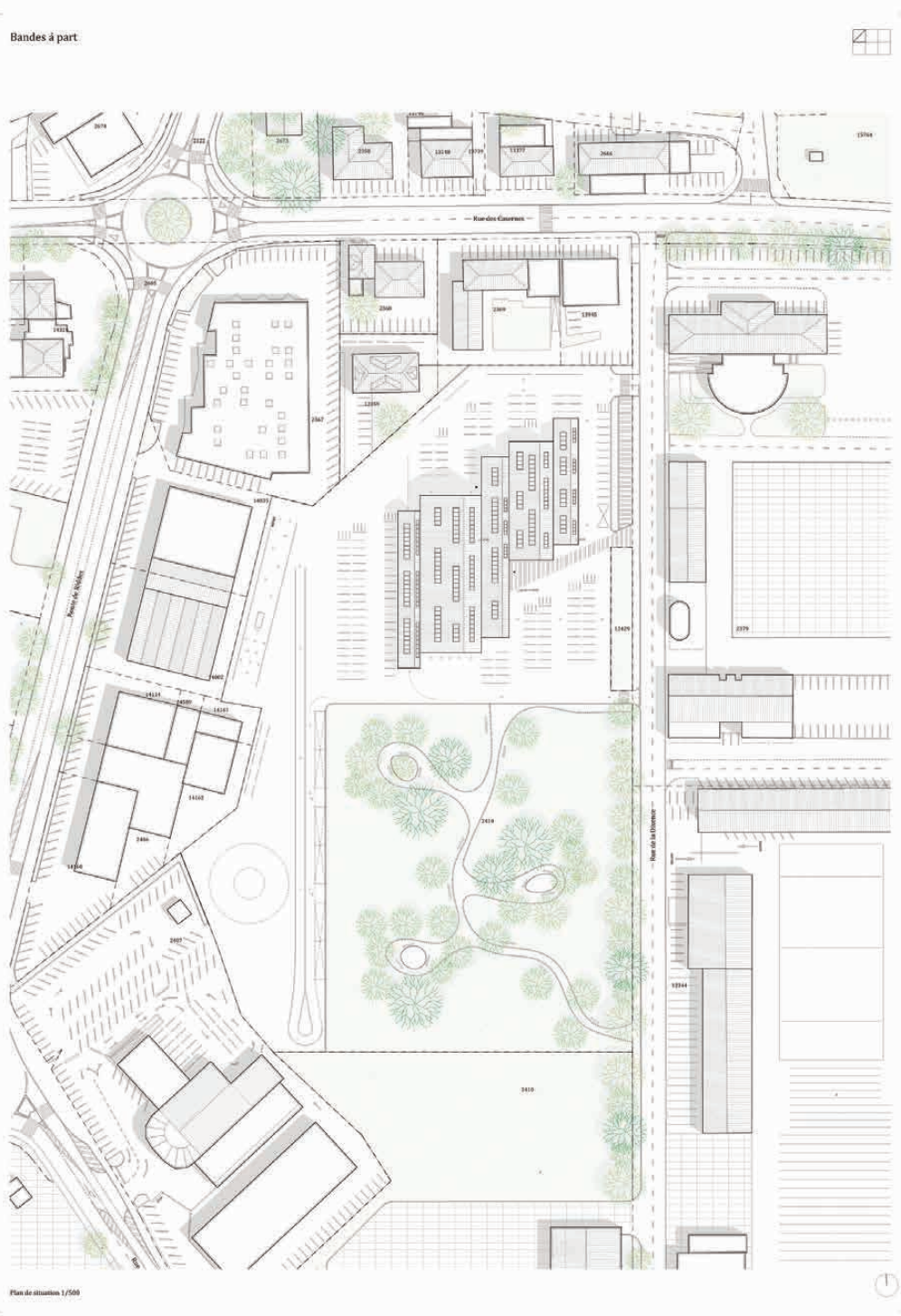


N°16 PARALLAXE

Bureau architecte ATELIER JORDAN ET KOMAMALA ISMAIL
ARCHITECTES, DELÉMONT

Bureau ingénieur civil EICHENBERGER AG, ZÜRICH

Collaborateurs Joël Alliman, Malou Menozzi, Toufiq Ismail-Meyer, Frédéric Jordan, Diego Comamala, Jordi Moreno



DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°17 BANDES À PART

Bureau architecte FORNET ARCHITECTES, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil MEYLAN INGÉNIEURS SA, LAUSANNE

Collaborateurs Gian-Luca Ponzetta, Lucie Dagallier, Esteban Bofill, Alvaro Escudero, Angela Mero, Bara Ghanmi, Ivan Gregorin

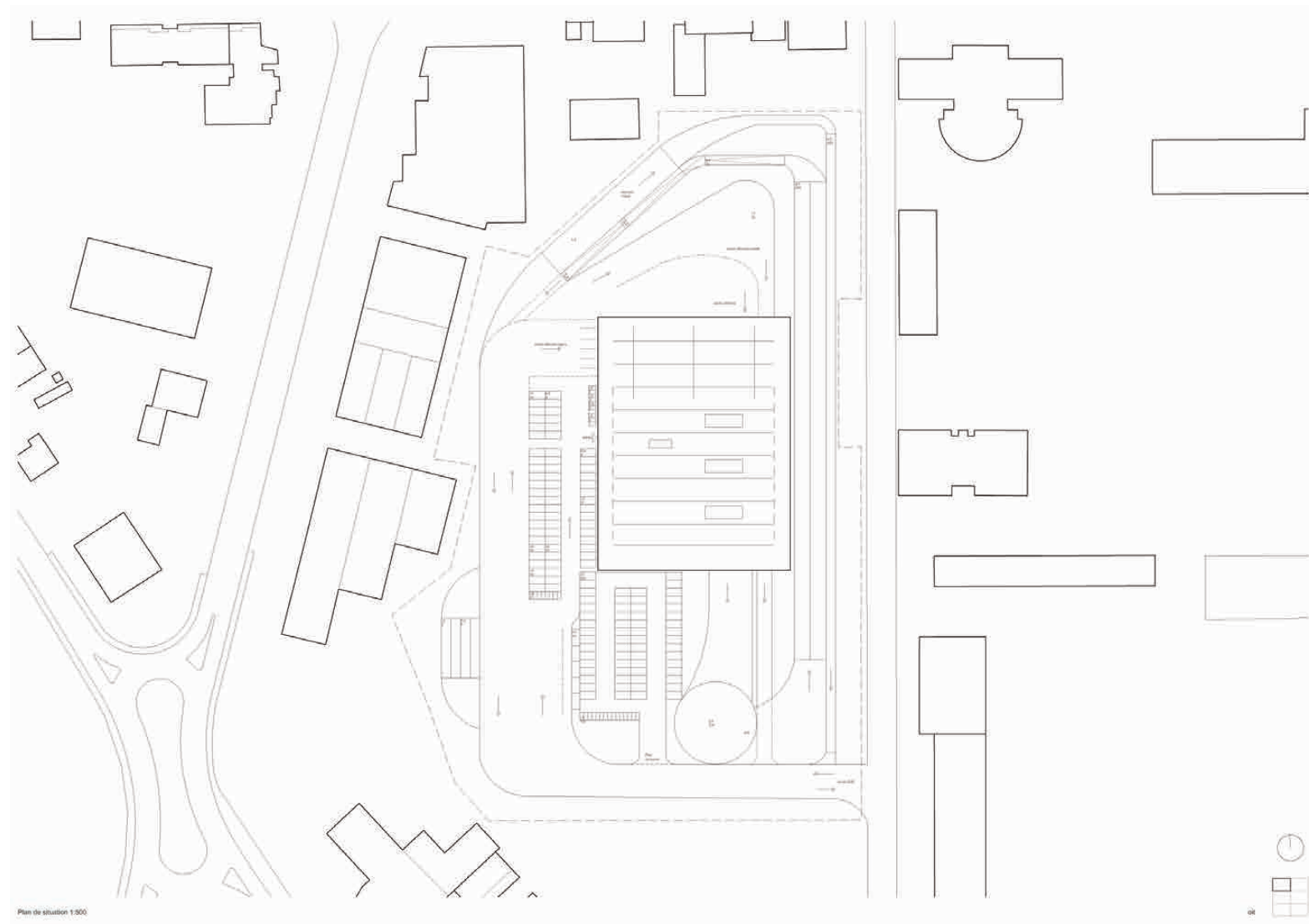
N°18 OIT

Bureau architecte SPASS ARCHITECTES ET INGÉNIEURS, ZÜRICH

Bureau ingénieur civil SPASS ARCHITECTES ET INGÉNIEURS, ZÜRICH

Collaborateurs Angela Hottinger, Benjamin Pannatier, Romain Crettaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



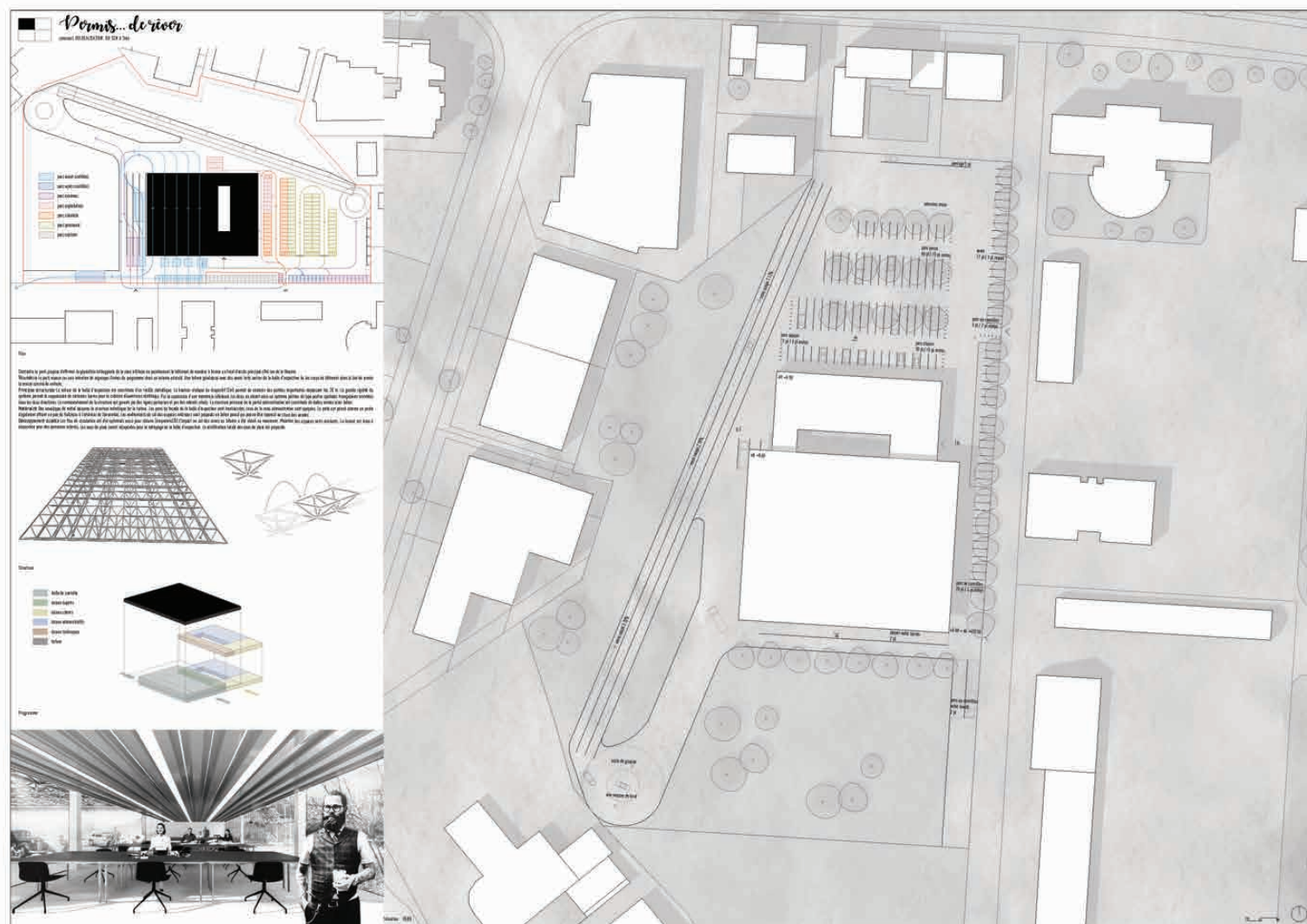
N°19 PERMIS DE RÊVER

Bureau architecte EVÉQUOZ FERREIRA ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil KBM ENGINEERS SA, SION

Collaborateurs Isabelle Evéquoz, Nuno Ferreira, Alice Gras, Bianka Tomoryova, David Testi, Alexandra Maury, Karen Muller, Roman Kralya, Alexandre Crettenand, Eddy Evéquoz, Sylvain Dumoulin, Jacques Fournier, Arnaud Fragnière

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



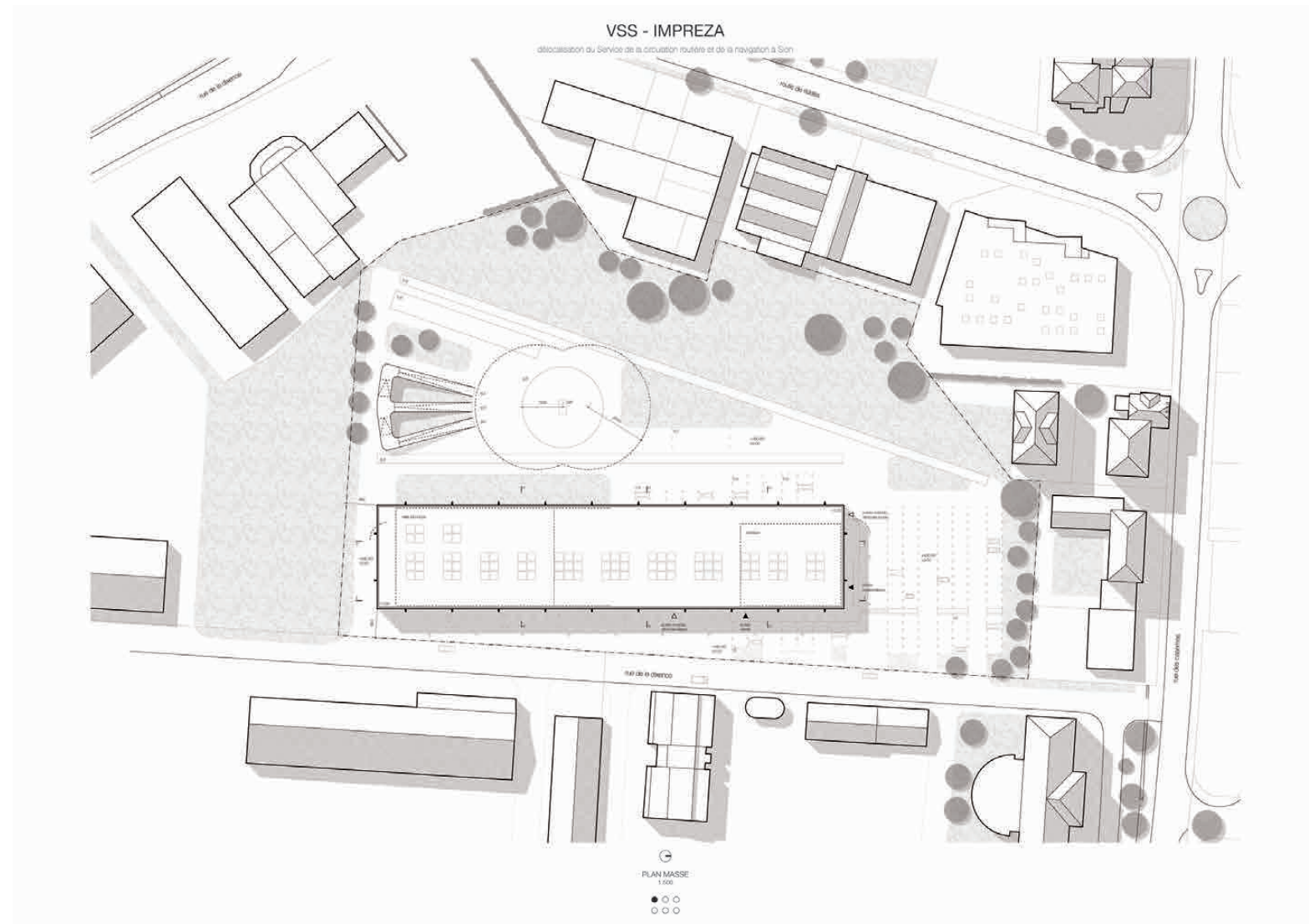
N°20 VSS IMPREZA

Bureau architecte ANTOINE FANOST & GÉRALD GERBER ARCHITECTES,
LAUSANNE

Bureau ingénieur civil AKRY ANAS, MONTREUX

Collaborateurs Antoine Fanost, Gérald Gerber, Akry Anas

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)





N°21 EKSAROUL

Bureau architecte AMB ATELIER D'ARCHITECTURE ROLF FUCHS SA,
SION

Bureau ingénieur civil BISA BUREAU D'INGÉNIEURS SA, SIERRE

Collaborateurs Rolf Fuchs, Corina Fuchs, Jennifer Rey, Philippe Baechler,
Claudio Rossier, marina Lamon, Florence Moix, Pauline Evéquoz, Vanessa
Pfander, Patrick Robyr

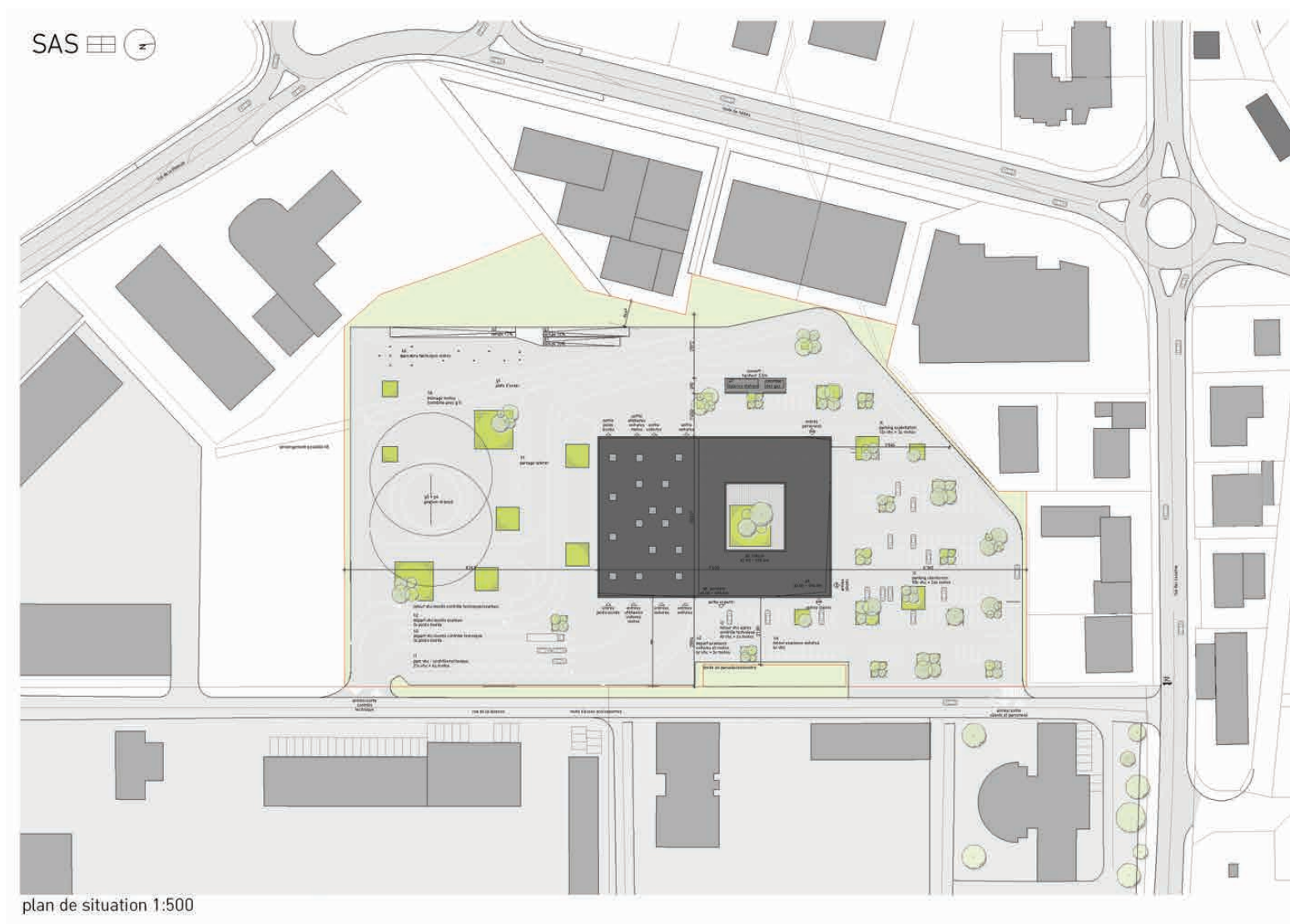
N°22 SAS

Bureau architecte FIMA ARCHITECTURE SA, VERBIER

Bureau ingénieur civil DANIEL WILI SA, MONTREUX

Collaborateurs Olivier Filliez, Laszlo Nyitray, Damien Balleys, Cédric Nicollier,
David Maret, Stéphane Menerat, Daniel Vocat, Steve Muehlbauer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



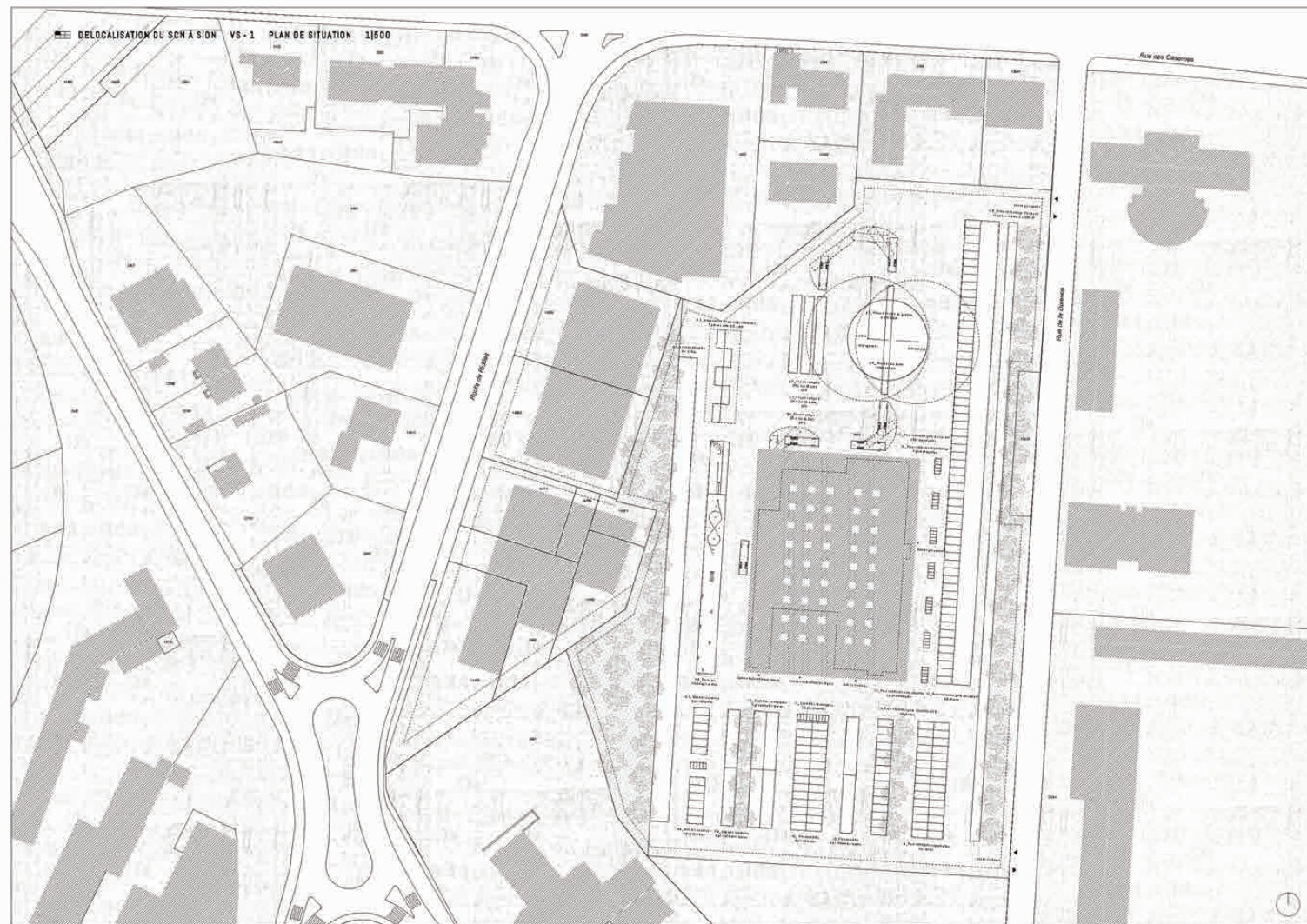
N°23 VS.1

Bureau architecte LES ATELIERS DU PASSAGE SÀRL, FRIBOURG

Bureau ingénieur civil BUREAU D'INGÉNIEURS SABERT SA, BULLE

Collaborateurs Jean-Luc Grobéty, Cyrille Fasel, Léonie Ruchet, Hervé Romanens, Alessia Andrejewski, Jonathan Chkarnat, Patricia Barras, Dylan Wesoly, Damien Morand, Antoine Chevalley

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



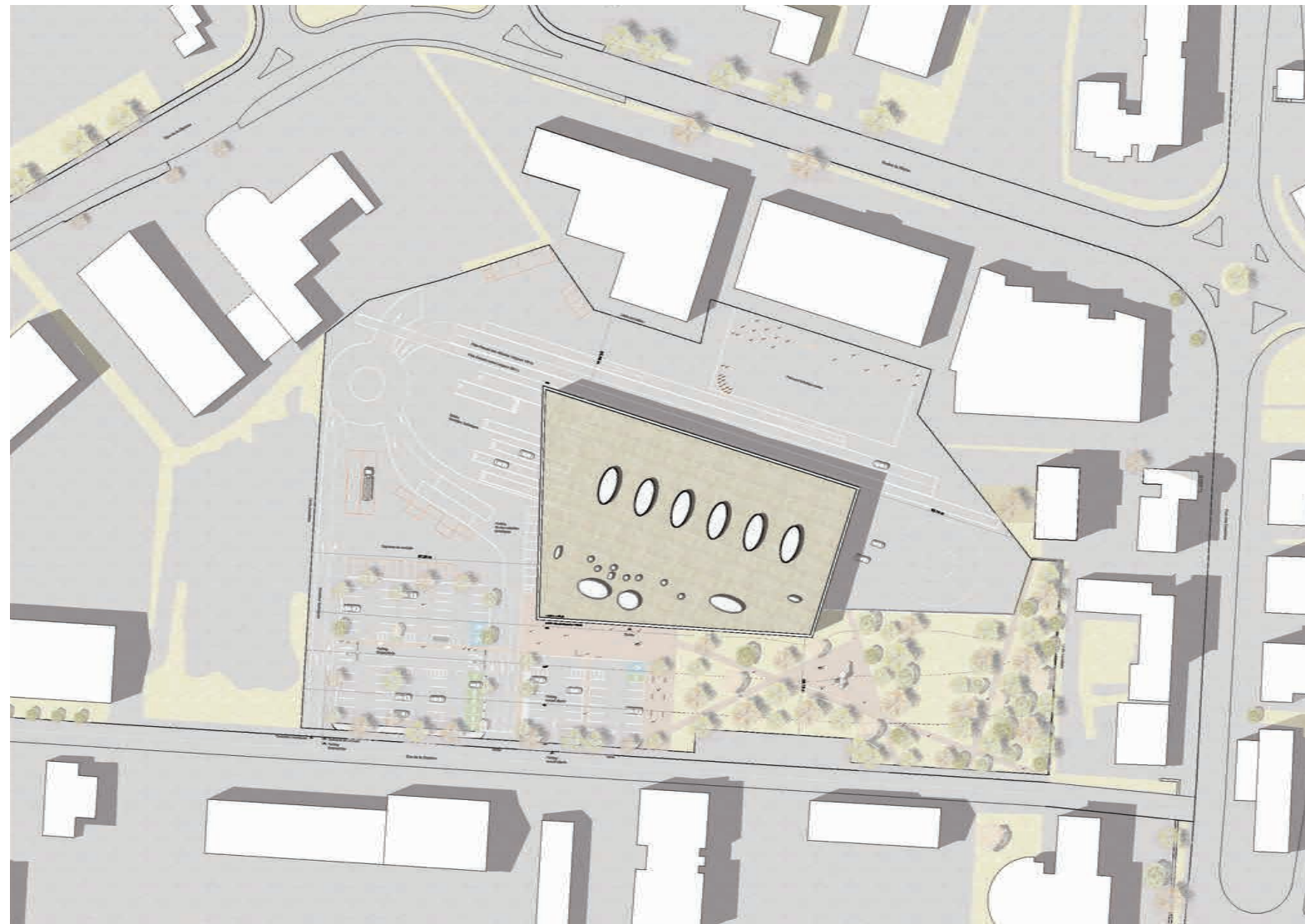
N°24 ESPACE POUR TOUS

Bureau architecte ABAZI ARCHITECTURE, GENÈVE

Bureau ingénieur civil THOMAS JUNDT INGÉNIEURS, CAROUGE

Collaborateurs Naim Abazi, Egzon Goçi, Sven Grams

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



N°25 MACHINA EX DEO


Bureau architecte JEAN-PAUL CHABBEY- ATELIER D'ARCHITECTURE SA,
MONTHEY

Bureau ingénieur civil SOLLETIA MONTHEY SA, MONTHEY

Collaborateurs Jean-Paul Chabbey, Malik Boucekhina, Bruno Oliveira, Thomas Moll, Fabien Sauthier, Marc Oberson, Pierre Laurencet, Alexandre Derivaz

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

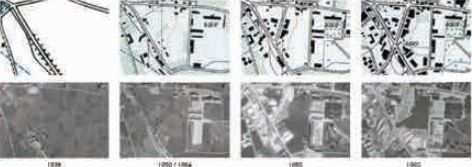
Délocalisation du Service de la circulation routière et de la navigation (SCN)



TERRITOIRE

Le projet s'inscrit dans un territoire originellement constitué de prairie et de vergers, qui s'est peu à peu reconstruit en une zone d'activité artisanale. Dans ce processus de transformation, tout d'abord l'immédiat après-guerre des années '50-60, la création du site des Caennais constitue un tracé urbanistique majeur en créant une route « transverbiale » rectiligne qui relie le centre de la ville au centre-aud de la vallée.

Les nouvelles infrastructures routières d'échelle régionale, la route d'Hérives et la route de Cléjus dans les années '80, puis la route de Bâle dans les années '90, ont achevé le maillage urbain constitué de cette nouvelle zone artisanale. C'est sur ces nouveaux tronc routiers, sur cette nouvelle arête de ville, que se sont implantées les bâtiments par ailleurs largement dédiés à l'industrie automobile.



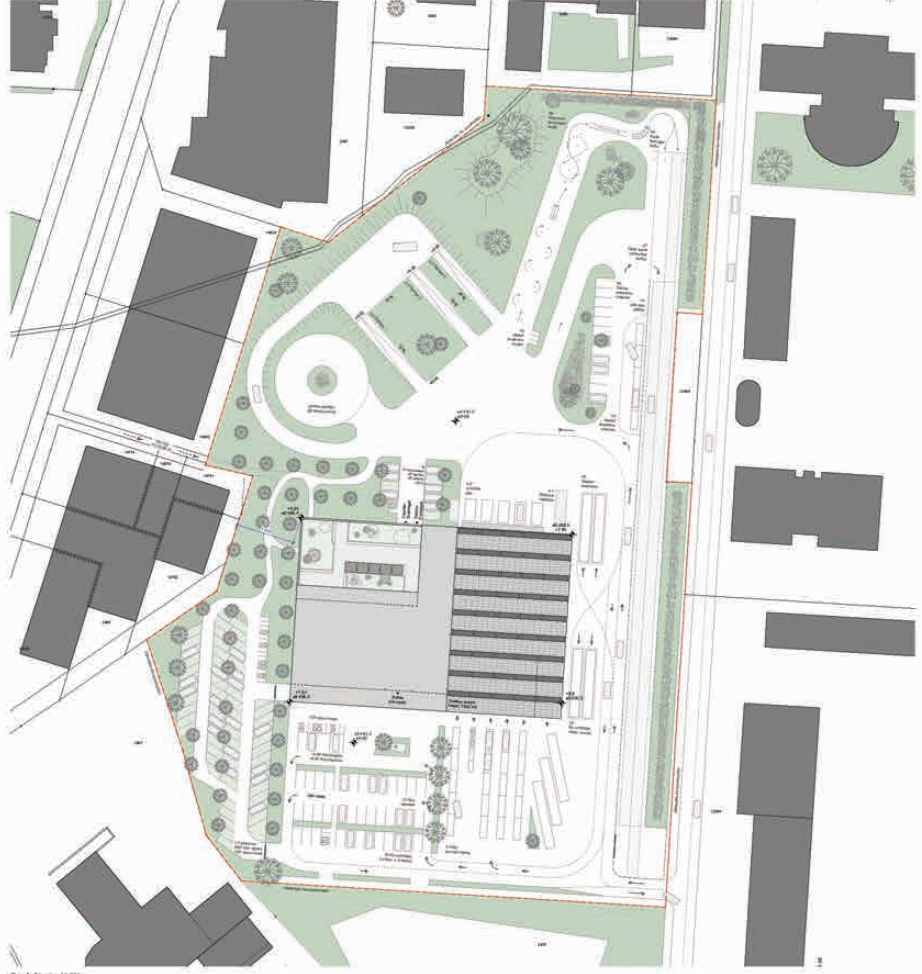

1939 1950 / 1964 1980 1992

ORGANISATION SPATIALE

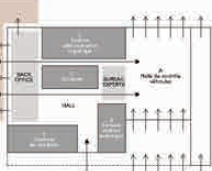
Le projet propose une volumétrie bâtie regroupant la plénitude et la complexité des activités du SCN, par un volume simple et rationnel, à même d'articuler la mission paysagère du site. En partie ouest, les activités administratives s'orientent sur un paysage de jardins / vergers à prédominance végétale, tandis que le secteur ouest, le long de la rue des Caennais, accueille les activités techniques, techniques et assistantes. Le nord du site est quant à lui dédié à la réception du public, tant dans sa mission administrative que technique, dans sa grande surface d'accueil élargie par la découpe du volume bâti.

L'ensemble de ces activités, toutes complémentaires dans l'identité du SCN, sont regroupées autour d'un vaste hall d'entrée / accueil / guichets des accès à l'ensemble des services. Le concept majeur et fondateur du projet est la transparence entre les différents secteurs et les différentes missions du SCN. Le plan est organisé en différents niveaux qui cadrent les déplacements visuels en direction des activités différentes du site de manière nouvelle « solide » et des guichets respectivement fédérateurs le plus immédiat et le plus significatif.

Dans le coup de bâtisse s'est portée sur la perception du paysage depuis le hall central d'accueil, tant au niveau de la lumière que sur celui du panorama aérien offert par le hall et les masses managées du Wilbors et des Diabères. Cette présence de paysage est également offerte aux locaux d'accueil du public au 1er étage, locaux d'habitat et de conférence.

N+1



N+0

Plan de Situation 1:500

machina ex deo

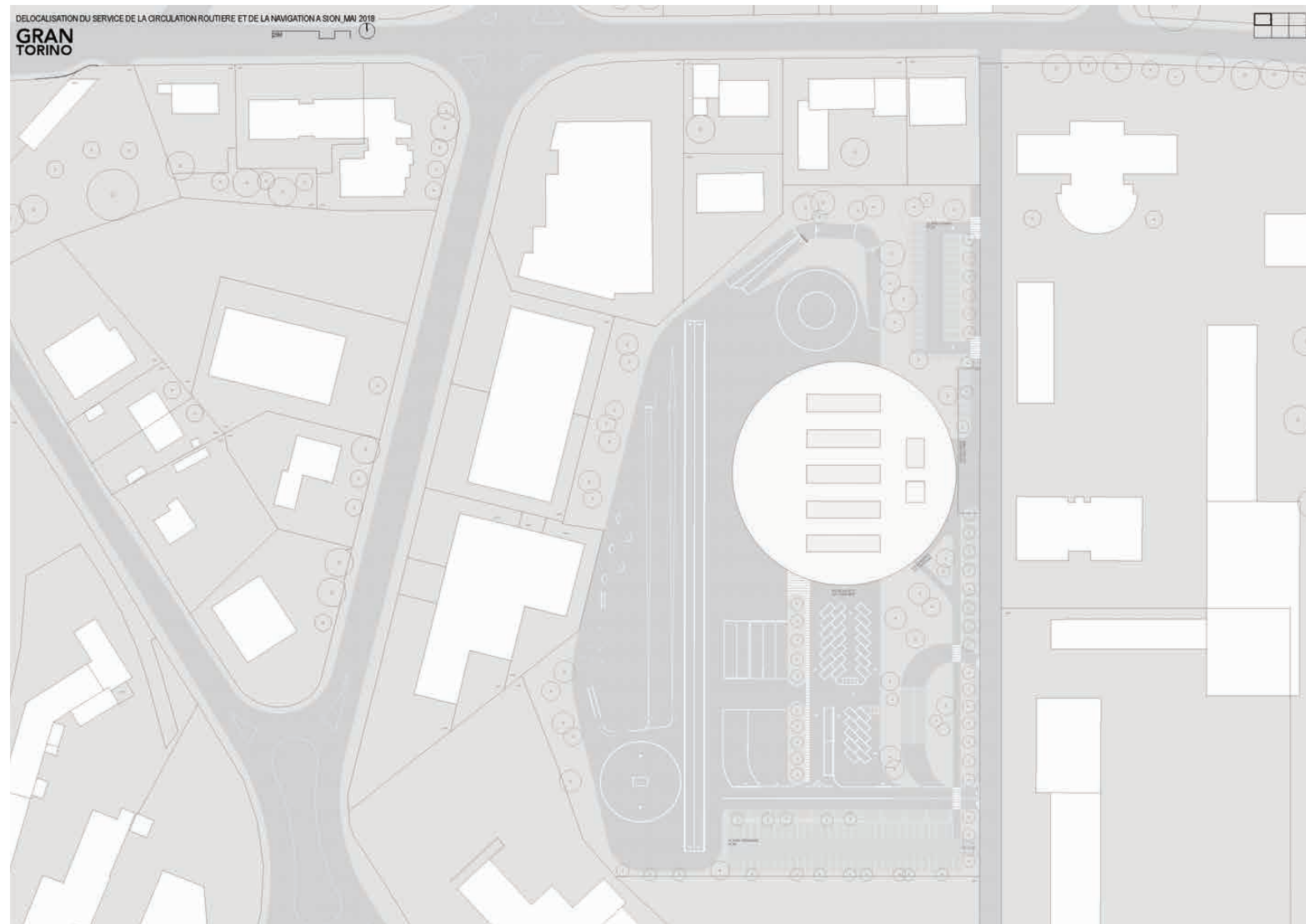
N°27 GRAN TORINO 2

Bureau architecte BONNARD WOEFFRAY, MONTHEY

Bureau ingénieur civil KURMANN CRETTON SA, MONTHEY

Collaborateurs Alain Page, Gregory d'Antonio, Pierre Nebel, Vincent Barindelli,
Diogo Marques, Roberto Peruzzi, Alexandre Schmid

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



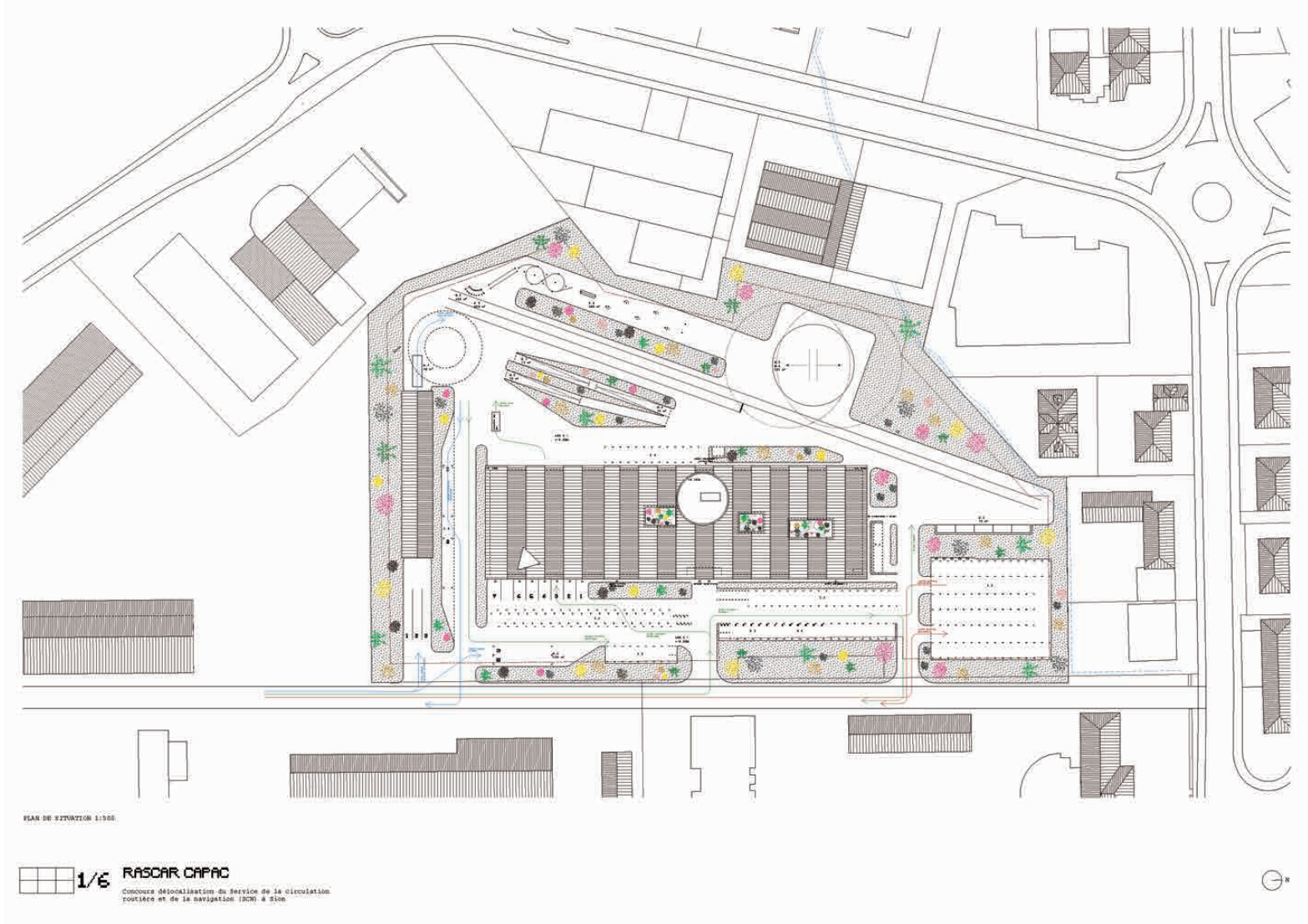
N°28 **RASCAR CAPAC**

Bureau architecte STUDIO 17 ARCHITECTES SÀRL, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil MARIO RINKE BAUINGENEUR, ZÜRICH

Collaborateurs Laurent Chassot, Mario Rinke

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



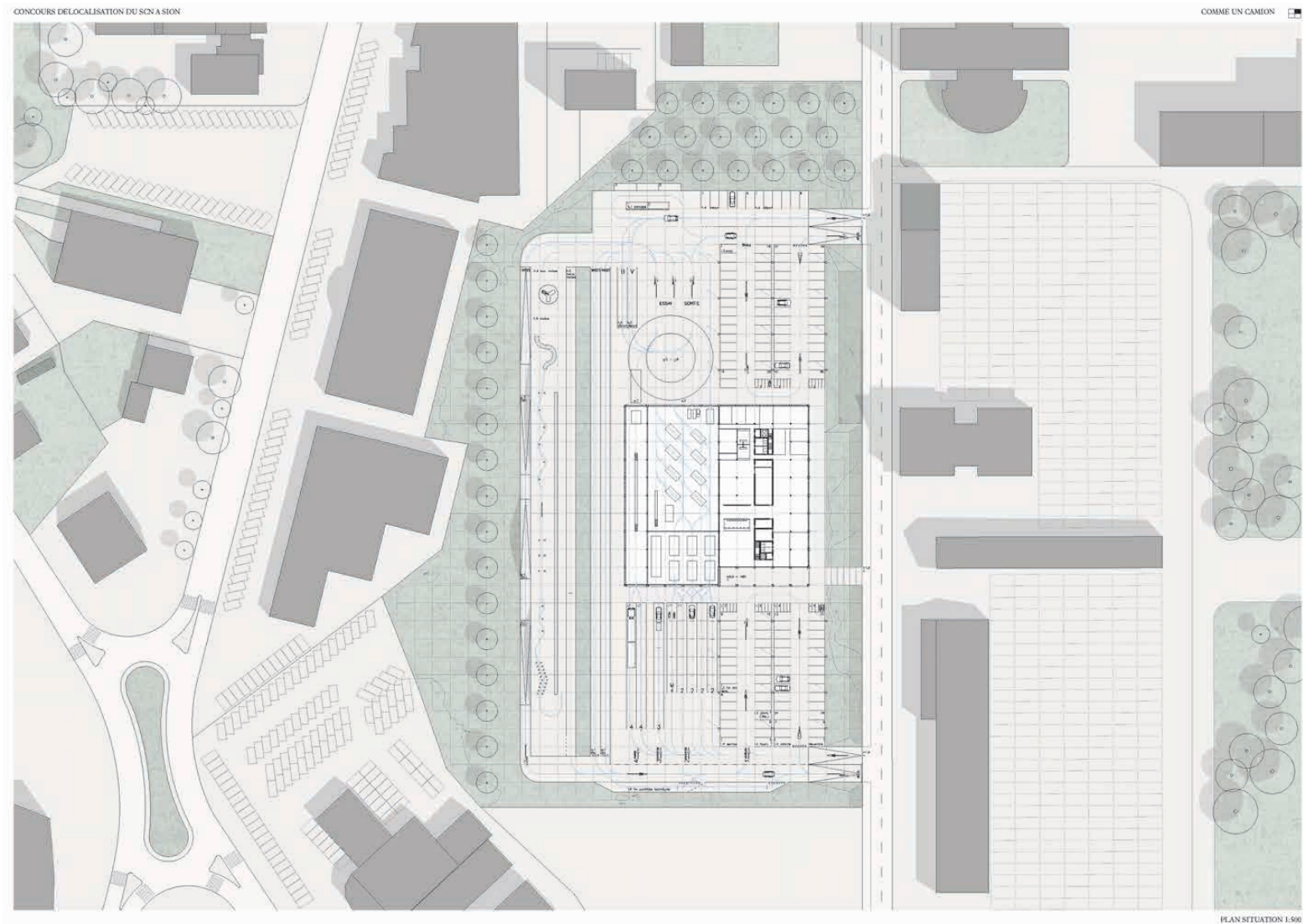
N°30 COMME UN CAMION

Bureau architecte CLAVIEN ROSSIER ARCHITECTES SÀRL & LUIS ANTOS DE BARROS, GRÔNE

Bureau ingénieur civil BRUNO MONTANI INGÉNIEURS, SIERRE

Collaborateurs Luis Antas de Barros, Valéry Clavien, Nicolas Rossier, Carolina Castilla, Sara Arribas, Etienne de Champsavin

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



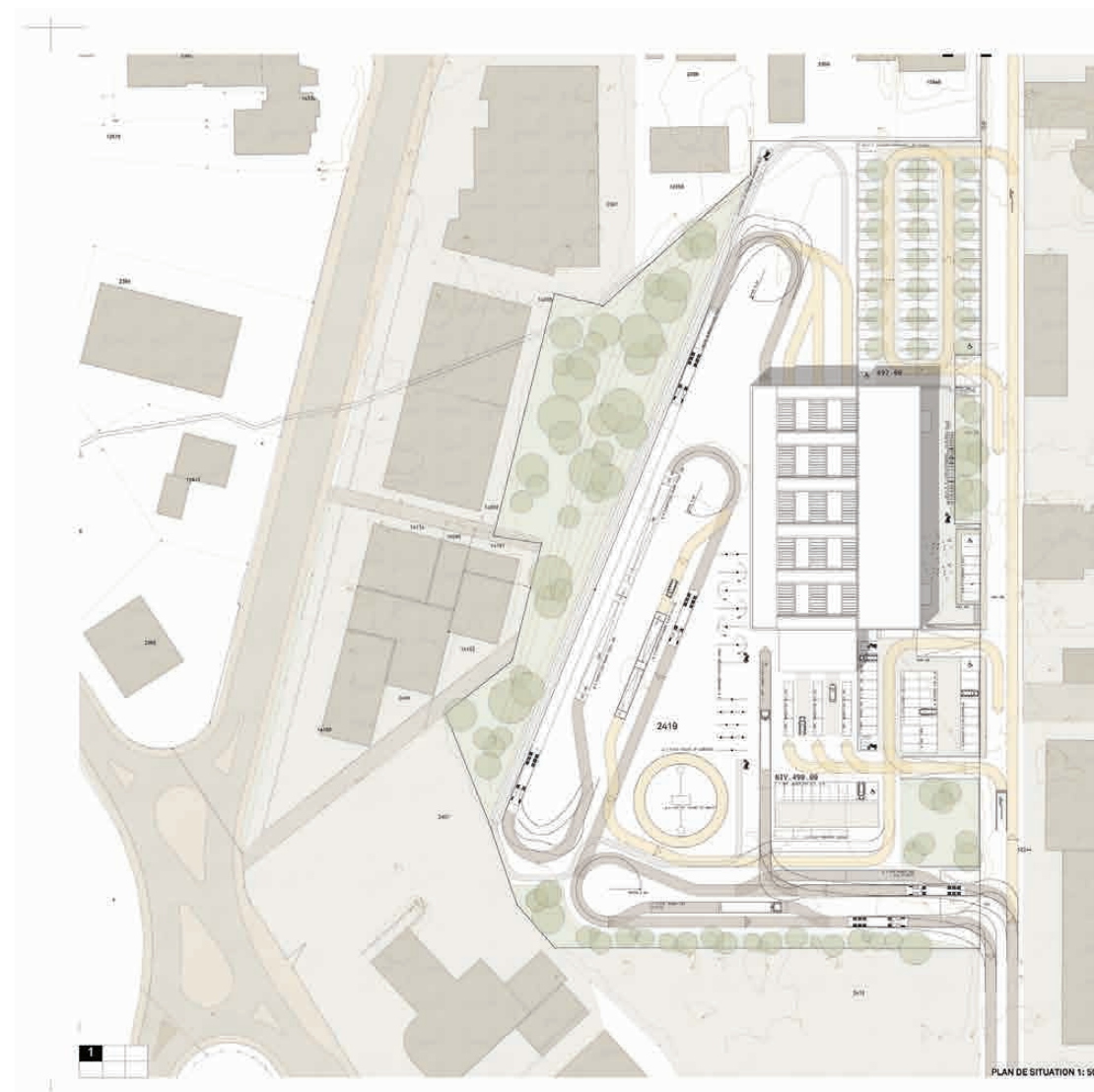
N°31 CHRISTINE & MC QUEEN

Bureau architecte AL30 ARCHITECTES SÀRL, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil SCHOPFER & NIGGLI SA, LAUSANNE

Collaborateurs Adres Goetz, Simon Monnier, David Pecoraro, Klara Resare, Samantha Oswald, Pierre Prevel

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)



IMPLANTATION

Le parcelle se trouve au centre d'une zone industrielle, anciennement à l'usage par des garages et ateliers divers et à l'est avec la passerelle militaire de Bon. Elle est bordée par un terrain appartenant par ses limites avec un bâtiment existant et appartient à un autre propriétaire.

L'implantation du bâtiment est dictée par la structure d'une parcelle limitée des nombreuses circulation engendrées par le programme. Dans un contexte, la rue de la Déesse, bordant l'est de la parcelle, apparaît comme un axe structurant et une opportunité pour l'implantation. Le site se situe entre les différents secteurs de circulation. Cette approche permet de garantir ainsi une fluidité des circulations, point essentiel pour l'usage de la parcelle de SCN.

La topographie des lieux est assez à plat. Un dénivelé de 10 à 15 m entre le nord et le sud permet de créer 2 niveaux de référence, un rez-de-chaussée (niveau 0) et un niveau de terrain de la rue (niveau 1) et un rez-de-chaussée pour tous les véhicules (niveau 100 cm en dessous du niveau de la rue). Cette utilisation de la topographie permet de créer un espace public et attractif et de limiter les traversées dénivelées entre ces différents niveaux. Par conséquent, les fonctions administratives et techniques se trouvent dans un espace séparé.

Le bâtiment s'inscrit en relation avec « l'axe de la rue », qui est relié à l'axe de la parcelle, le long de la rue de la Déesse. Cette situation à l'ouest permet de dégager le long et à l'est un espace public pour l'usage des piétons et de la mobilité douce.

L'entrée pour les véhicules s'inscrit au début du parking, à l'ouest de la parcelle, le long de l'axe de la rue de la Déesse, et est reliée à la rue de la Déesse. Cet accès est également protégé par la mobilité douce.

L'accès véhicules, livrés et déchargés, se fait par le sud, de manière séparée.

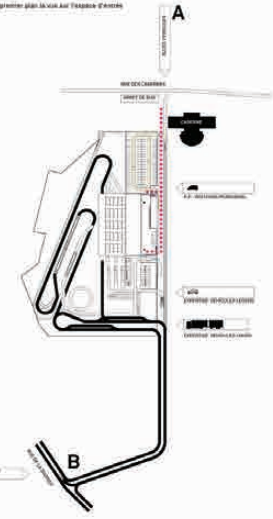
ORGANISATION

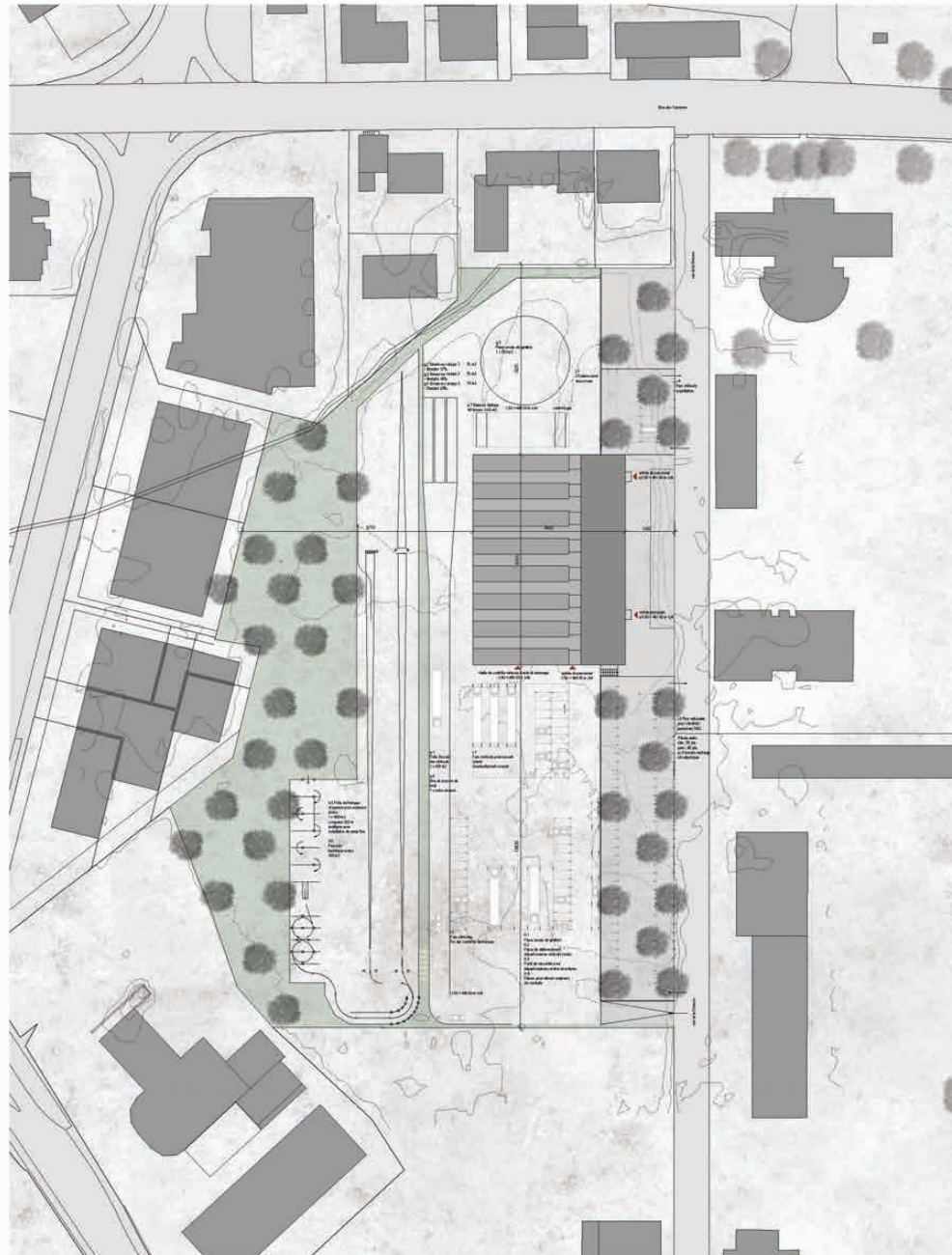
Le bâtiment du SCN est composé de 3 niveaux.

Le niveau est inférieur est les deux niveaux inférieurs, ainsi que les fonctions liées aux véhicules tels que les réparations techniques, qui sont les espaces pratiques. On y trouve aussi des locaux pour les véhicules et les locaux techniques. Le rez-de-chaussée est au niveau des accès publics, ainsi que les fonctions administratives qui génèrent une importante fréquentation publique et les garages au sud de la parcelle. L'étage supérieur est l'administration générale et la direction du service.

Comme l'agence le propose, cette disposition permet de séparer les prestations liées aux véhicules de celles liées aux personnes physiques. Le projet expose la double nature du SCN, à la fois administrative et technique, et le rend plus attractif. Le fait de séparer les fonctions de services de la mobilité douce, ainsi que les fonctions administratives, permet de limiter les traversées dénivelées et de créer un espace public attractif et sécurisé. Cette disposition permet de limiter les traversées dénivelées et de créer un espace public attractif et sécurisé.

Les bureaux individuels s'inscrivent à l'est avec un premier plan à l'axe de la rue de la Déesse et un accès à l'axe de la rue de la Déesse.





DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°32 MANUFACTURE

Bureau architecte DREIPUNKT AG, BRIG

Bureau ingénieur civil SRP INGÉNIEUR SA, BRIG

Collaborateurs Michèle Brunner, Bülent Abbasoglu, Carla Josefa Alagna,
Wolfgang Linder, Nathan Bender

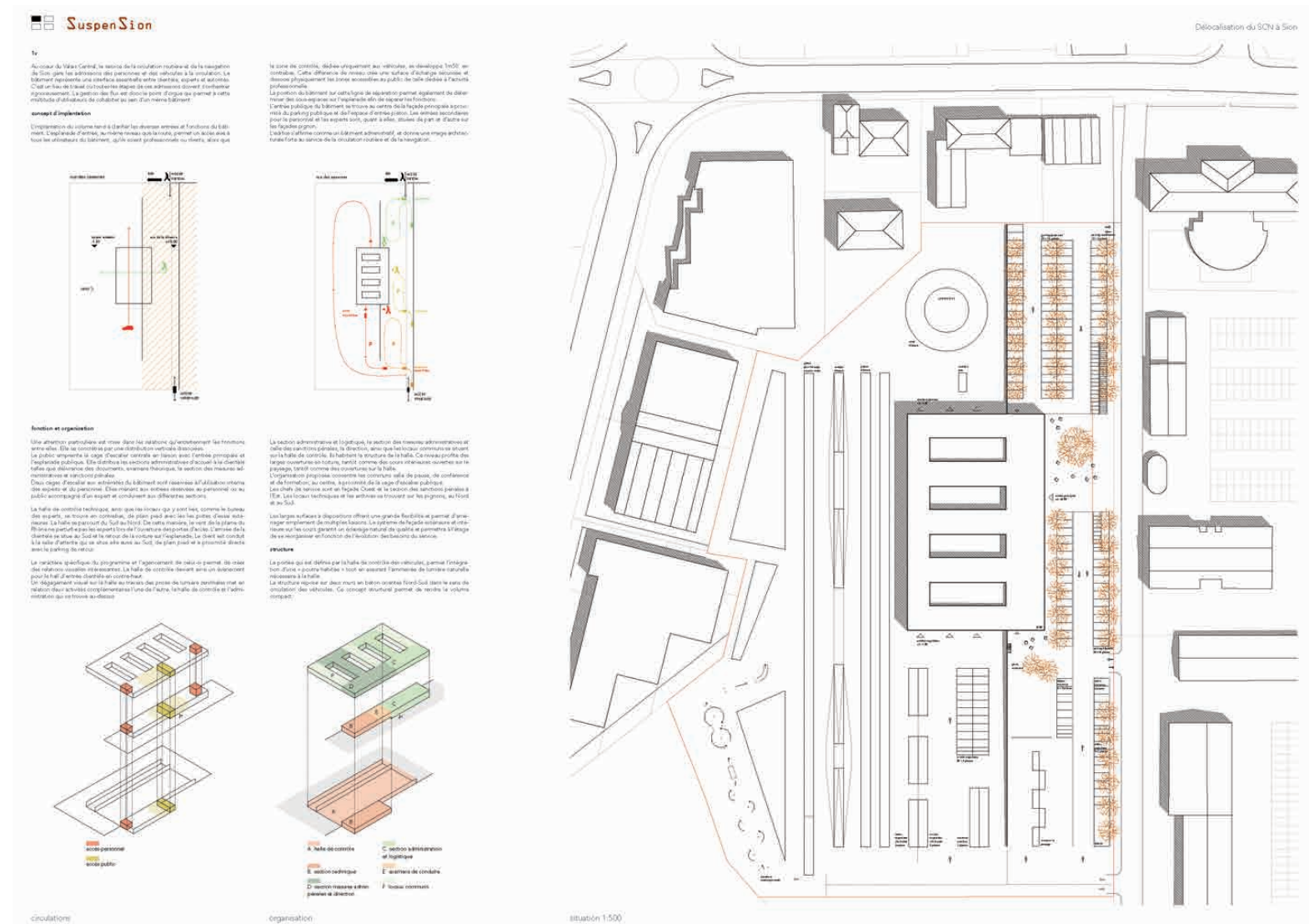
N°35 SUSPENSION

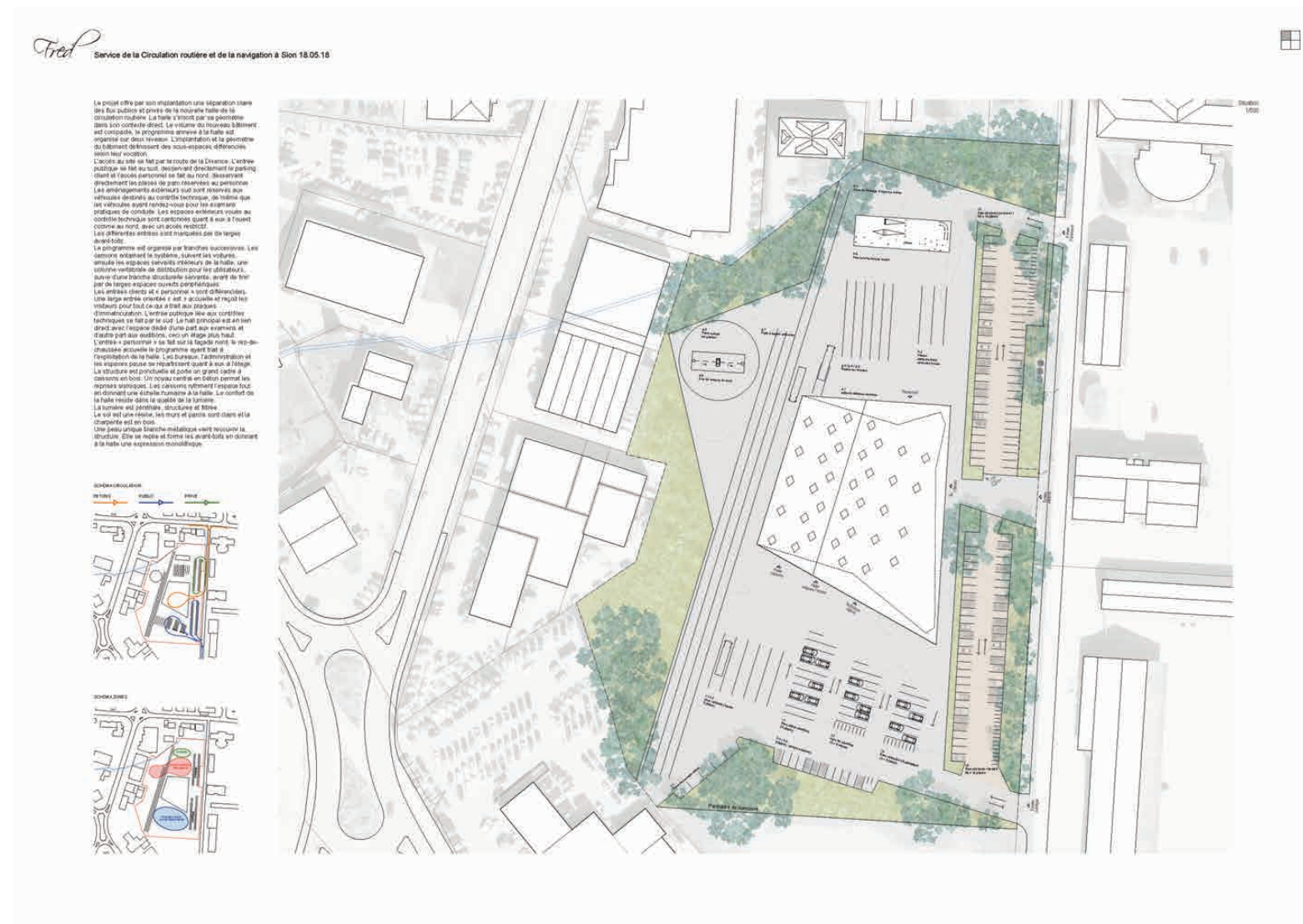
Bureau architecte DVARCHITECTES & ASSOCIÉS SA, SION

Bureau ingénieur civil INGEO SA, SION

Collaborateurs Anne-Line Darbellay-Duss, Glenn Cotter, Stefan Hare, Clémence Fauchère, Jimena Santa Cruz, Zoé Bonomi, TERENCE Biselx, Paride Corvaglia, Thomas Crognalotti, Julien Praz, Joseph Dussex, Tarek Lagha, Antoine Baechler

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)





Bureau architecte DREIER FRENZEL SÀRL, LAUSANNE



Bureau ingénieur civil STRUCTURAME SÀRL, LAUSANNE

Collaborateurs Yves Dreier, Eik Frenzel, Jan Helmchen, Benjamin Gmür,
Damien Dreier, Michel Bonvin

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

En tribune


Le bâtiment du SNC a la vocation de rassembler les différents acteurs et activités liés à l'automobile. Son fonctionnement et son architecture affirment une notion de transparence et de continuité entre les programmes qui s'y rassemblent. À l'image de la voiture et des circuits imaginaires d'Andrea D'Auria, il se réfère à différentes échelles. D'une part, il s'articule d'une façon à offrir un cadre de qualité orienté vers le territoire. D'autre part, il génère une scénarisation inédite aux visiteurs qui fréquenteront les lieux pour un contrôle ou un examen.

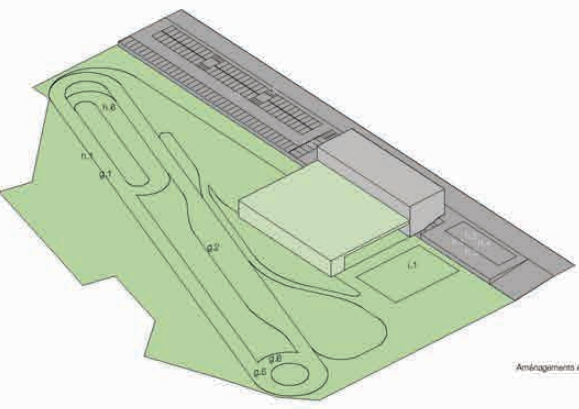
Infrastructure éphe Circuit topographique

Contextualisation industrielle et paysagère

L'affiance du contexte industriel et paysagère est une des caractéristiques de la périphérie urbaine séduisante. L'inscription dans le grand paysage, la prise en compte du relief qui longe la route, la continuité du volume bâti, les aménagements extérieurs avec un circuit d'essai, la gestion du flux de véhicules et de personnes, l'accueil du public dans un cadre représentatif de la fonction subtile. L'articulation de bureaux lumineux sont autant d'aspects qui nécessitent des réponses spatiales et coordonnées. Le projet s'implante le long de la route de la Dixence. Il réinterprète le lieu, ancré dans la tradition valaisanne, entre nature et infrastructure, entre paysage et bâtiment. Ses abords sont aménagés dans une alternance des revêtements minéraux et végétalisés. La linéarité de la route de desserte assume une disposition en quinconce des volumes bâtis, ouvrant de larges vues sur le grand paysage.

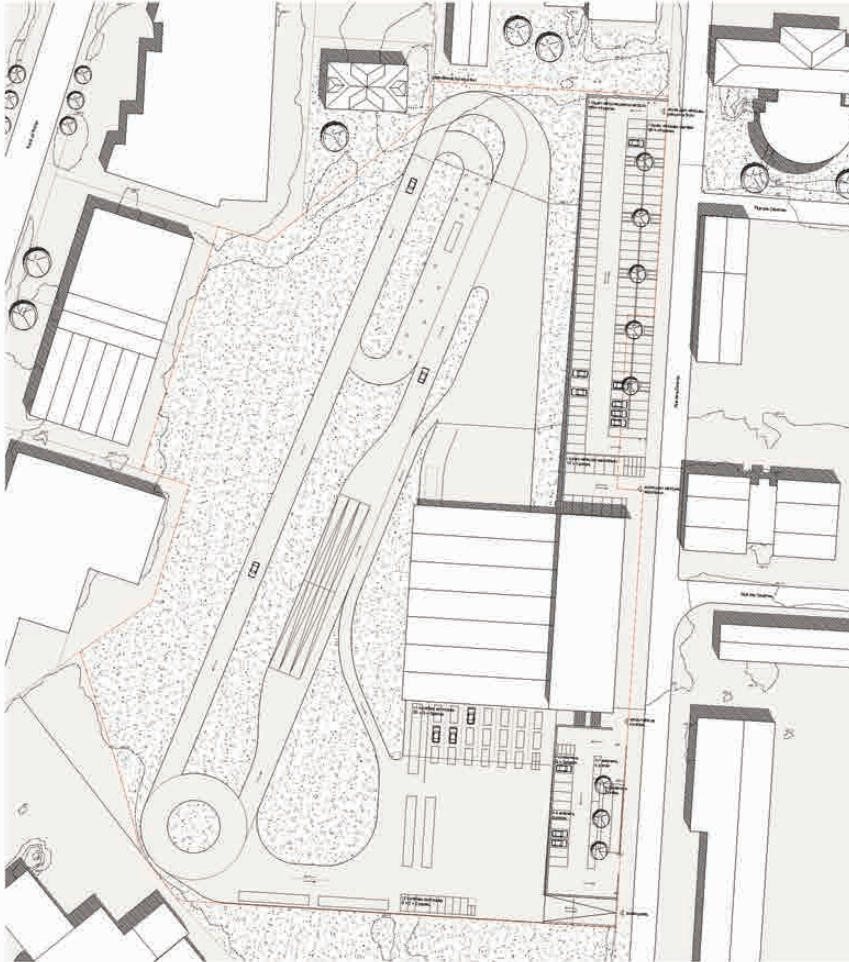


Minéral et végétal



Aménagements extérieurs

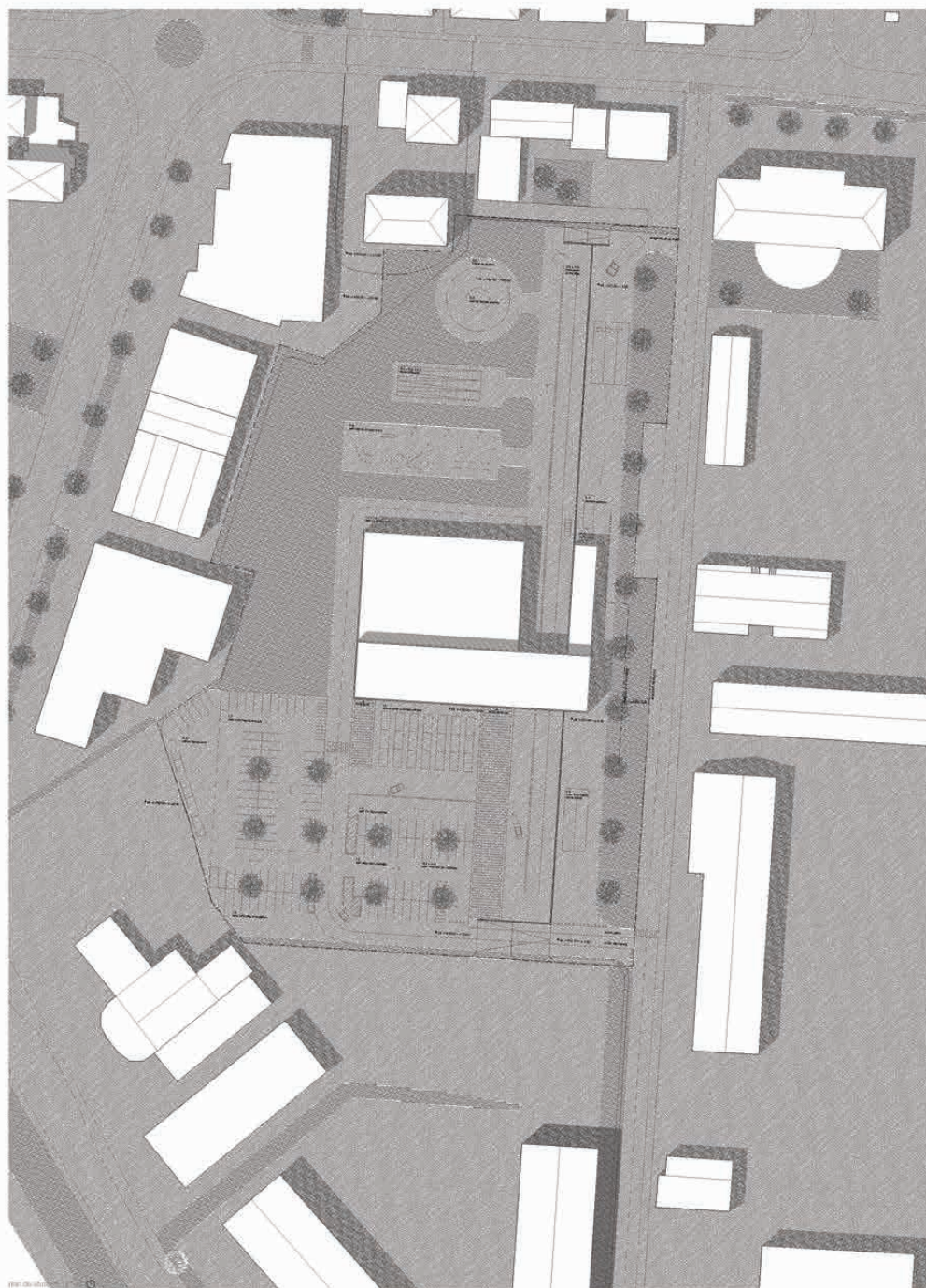
g.1 : piste d'essai de véhicules	h.1 : place de manoeuvre de passage véhicule	l.1 : parc véhicules pour accueil clients - début contrôle technique
g.2 : essai sur rampe	h.2 : place stationnement départ examen véhicule lourd	l.2 : parc véhicules - fin contrôle technique
g.3 : place essais de gration	h.3 : place de rencontre pour départ examen	l.3 : parc véhicules pour clientèle / personnel SCN
g.4 : aire de manœuvre de bruit	h.4 : place de retour examen de conduite	l.4 : parc véhicules exploitation
g.5 : aire de manœuvre de bruit	h.5 : piste de freinage d'urgence pour examens motos	
g.6 : aire de manœuvre de bruit	h.6 : parcourt technique motos	



Plan de situation 1:500

Concours pluridisciplinaire - Délocalisation du SCN à Sion

EN TRIBUNE



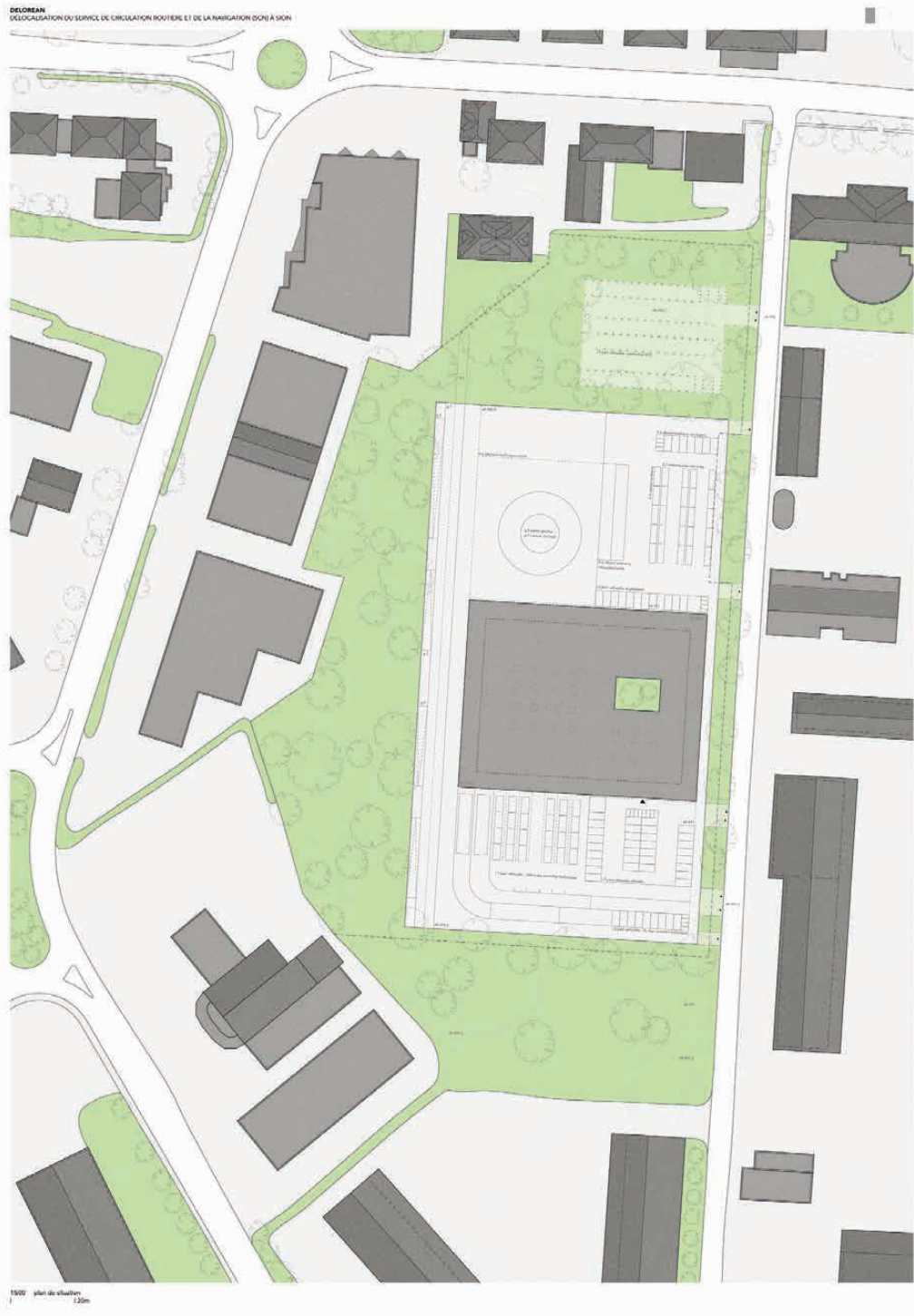
DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°39 ENTRELACS

Bureau architecte FORMERYKÖSSLER SÀRL, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil INGEGNERI PEDRAZZINI GUIDOTTI SAGL,
LUGANO

Collaborateurs Sibylle Kössler, Sara Formery, Timothé Beuret, Roberto Guidotti,
Andrea Pedrazzini, Eugenio Pedrazzini



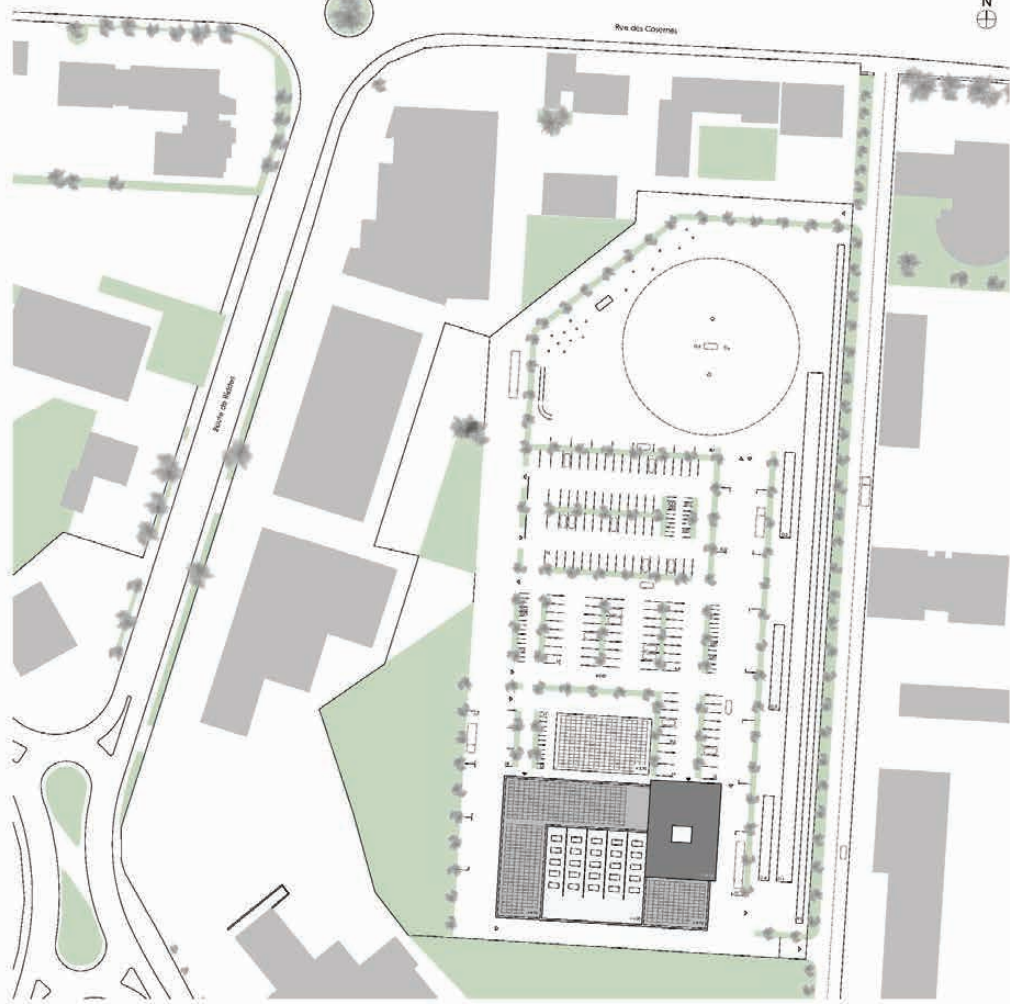
DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°40 DELOREAN

Bureau architecte ATELIER CHARVOZ ARCHITECTES, SION

Bureau ingénieur civil LBI INGÉNIEURS SA, LE CHÂBLE

Collaborateurs Djavan Cardona, Bastien Charvoz, Pierre Bruchez, Grégoire Bruchez, Eric Lattion



Plan de situation - 1/500



DÉLOCALISATION DU SERVICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET DE LA NAVIGATION (SCN) CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE (ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°41 LES EXPERTS SION

Bureau architecte TAU ARCHITECTES, GILBERT FAVRE, SION

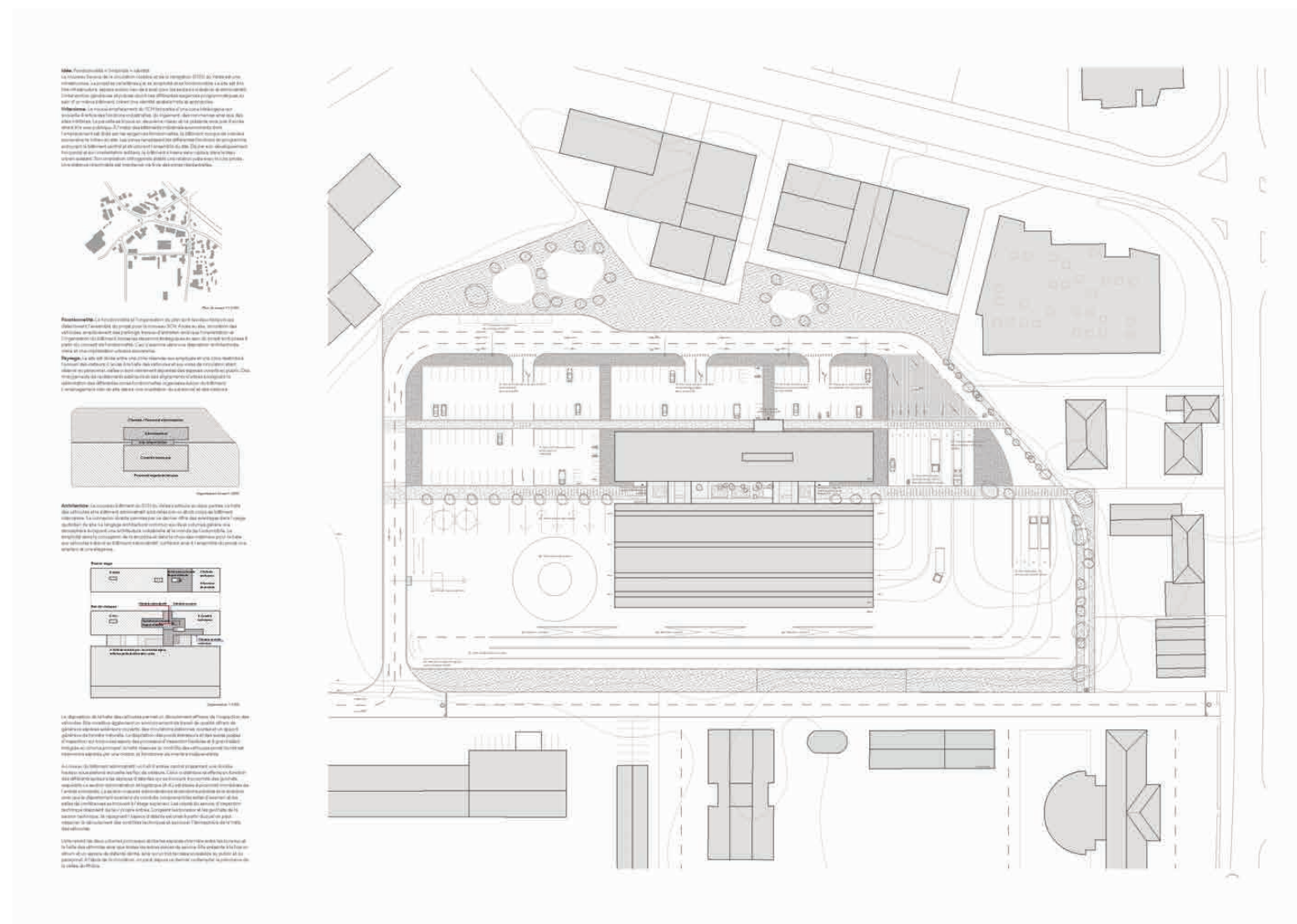
Bureau ingénieur civil OSCAR PFAMATTER, MONTHÉY

Collaborateurs Michèle Jemini, Enayatullah Salehi, Guillaume Rieser

Bureau architecte FRITSCHIBEIS AG, BERN

Bureau ingénieur civil TSCHOPP INGENIEURE GMBH, BERN

Collaborateurs Sebastian Hurni, Jonas Fritschi, Rodu Tsitouridou, Jan Kolp, Maya Nussbaum, Momoko Gremli, Adrian Tschopp, Andreas Aerni, Martin Dänzer, José Branäs, Laura Messerli, Lara Freiburghaus



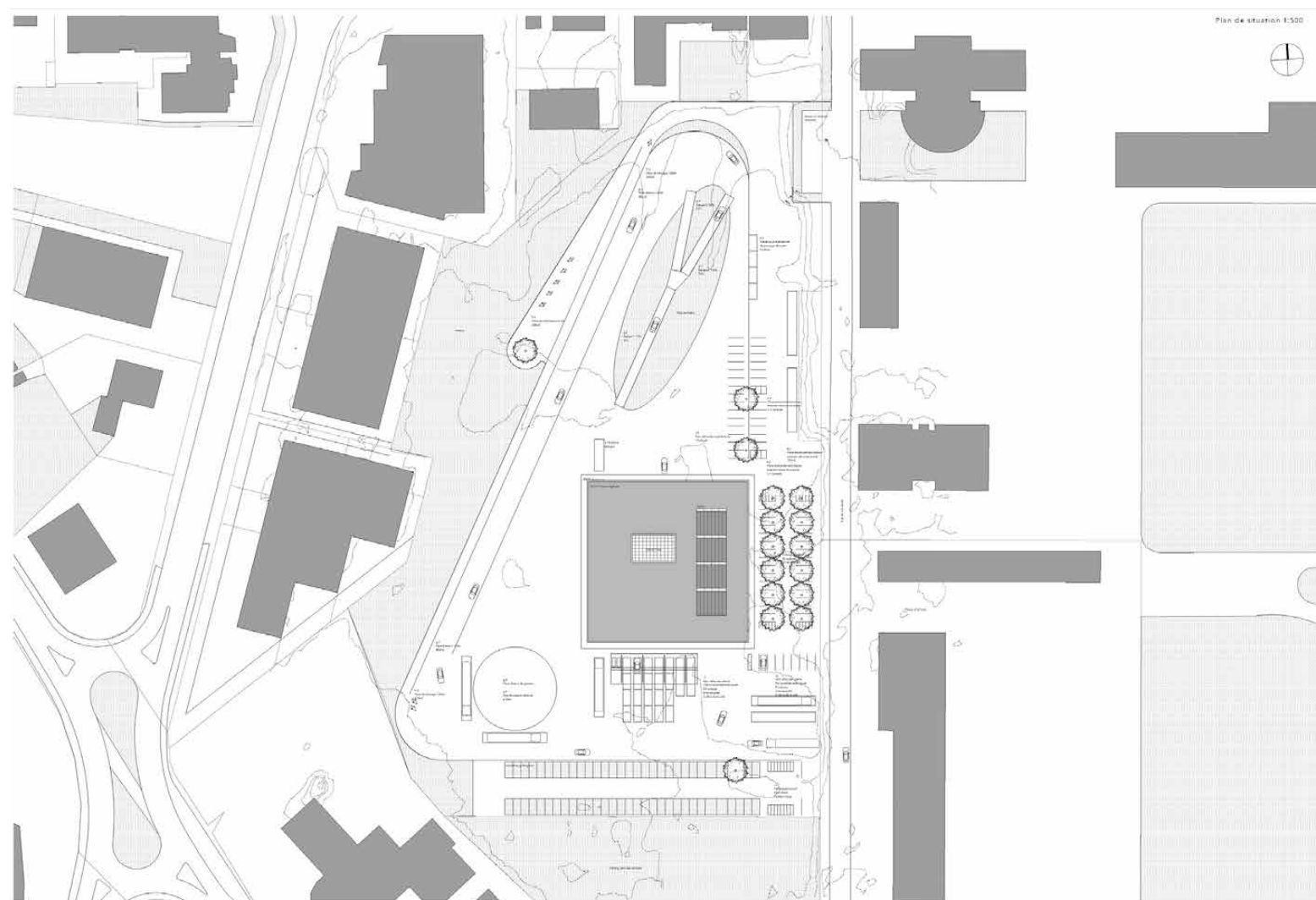
N°43 MACHINATIO

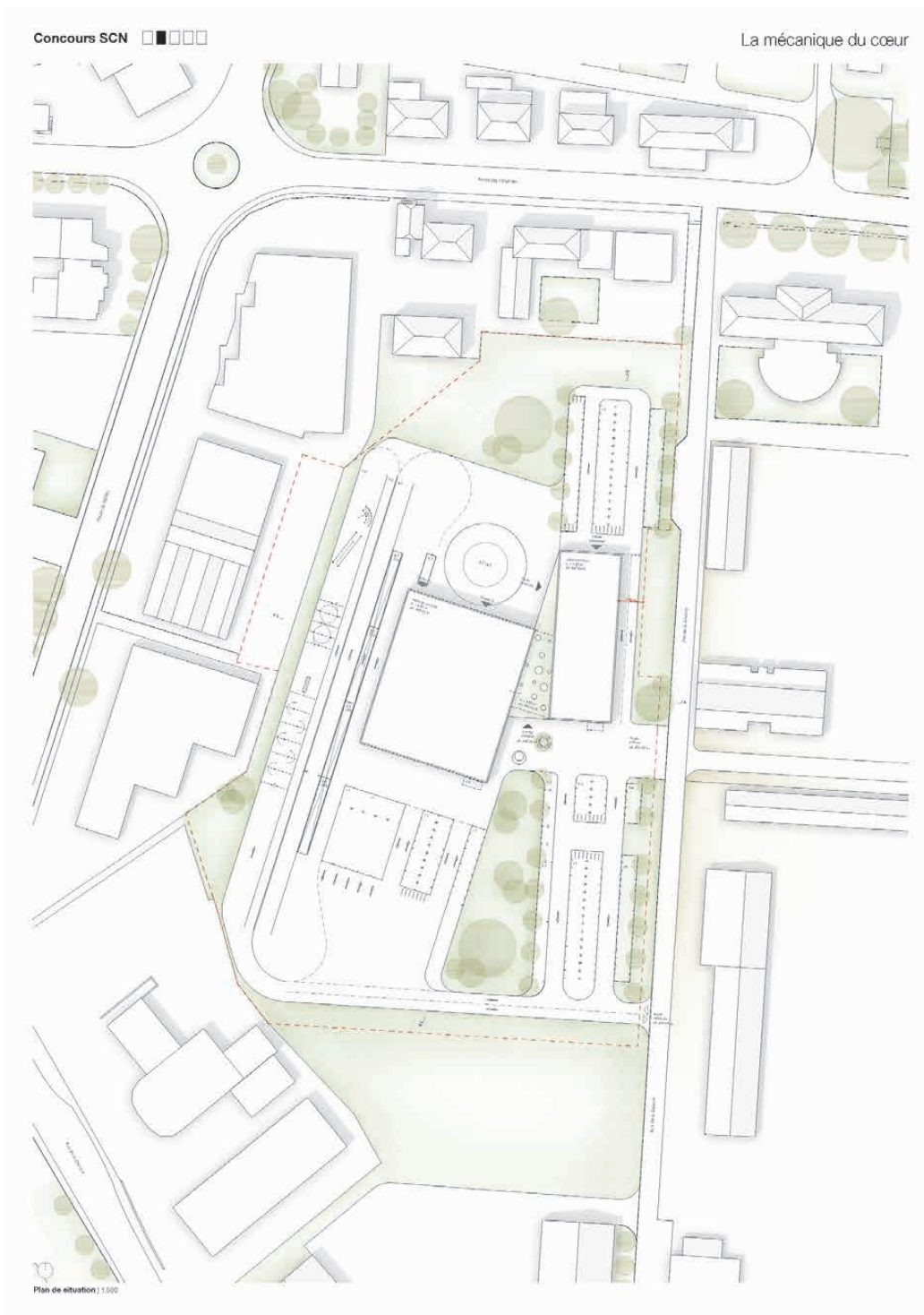
Bureau architecte ATELIER D'ARCHITECTURE YVES JOOS, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil AIC INGÉNIEURS CONSEILS SA, LAUSANNE

Collaborateurs Yves Joos, Line Grosjean Asher, Andrea Lavelli, Paul Meylan,
Dien Duc, Claude Schaer

DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)





DÉLOCALISATION DU SERVICE
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET DE LA NAVIGATION (SCN)
CONCOURS PLURIDISCIPLINAIRE
(ARCHITECTE / INGÉNIEUR)

N°44 LA MÉCANIQUE DU CŒUR

Bureau architecte SHAPE ARCHITECTURE, LAUSANNE

Bureau ingénieur civil POLYSCOPE CONSULTING SA, ETOY

Collaborateurs Steve Cherpillod, Annick Lavenex, Johannes Natterer

