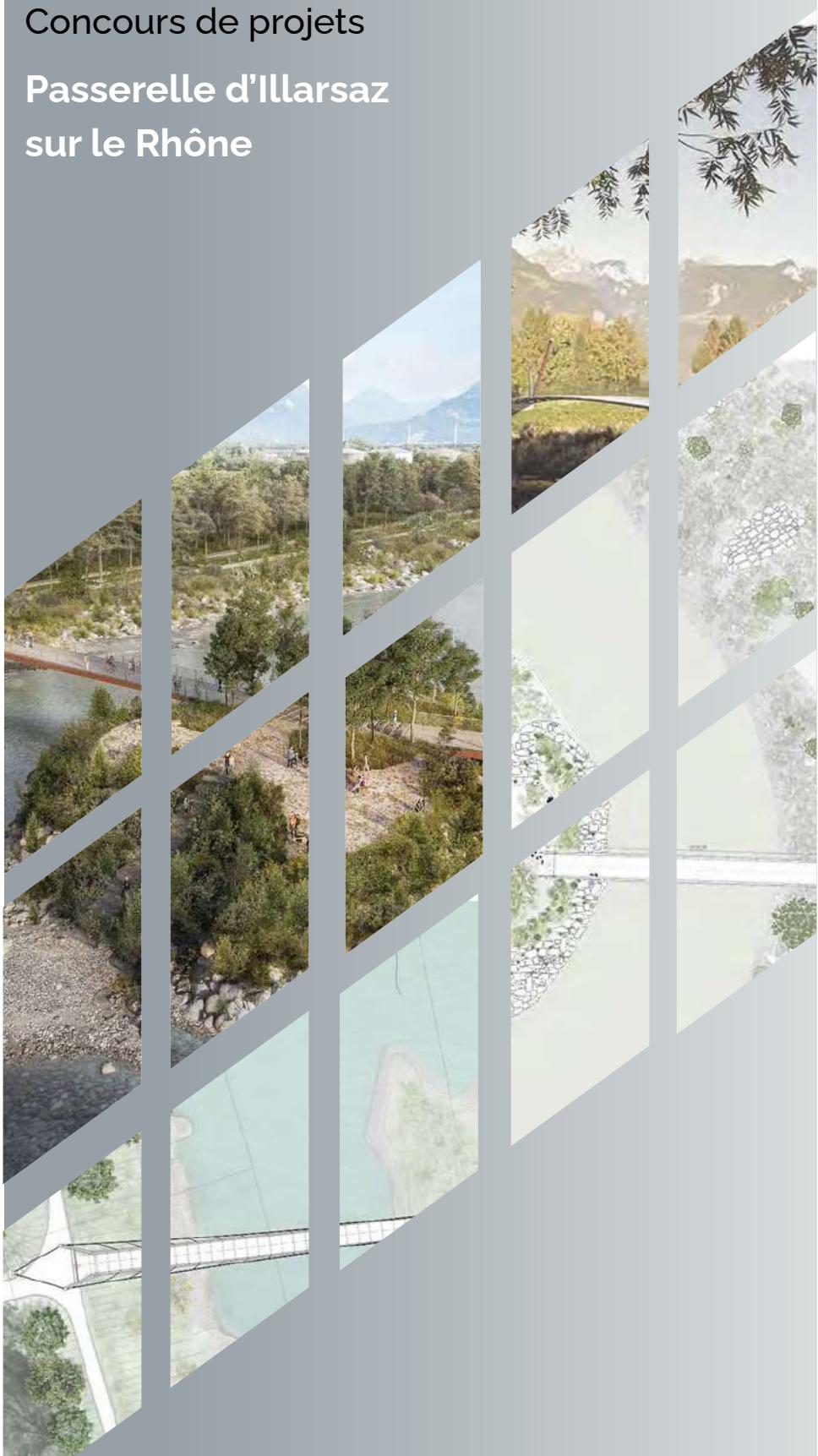




Rapport du jury
Novembre 2025

Concours de projets

Passerelle d'Illarsaz sur le Rhône



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS



Sommaire

SITUATION ACTUELLE ET OBJECTIFS DU CONCOURS	3
Objet du concours	3
Objectifs du maître de l'ouvrage	3
GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCÉDURE	4
Langue	4
Bases juridiques	4
Conditions de participation	4
Critères de jugement	5
Publication	6
Réponses aux questions	6
Jury	6
EXAMEN ET DÉROULEMENT DU JUGEMENT	8
Examen préalable	8
Jugement	8
Analyse de détail des projets	8
1 ^{er} tour d'élimination	8
2 ^{ème} tour d'élimination	8
3 ^{ème} tour d'élimination	8
Repêchage	9
Classement et attribution des prix	9
Conclusions et recommandations du jury	10
Exposition	10
Membres du jury	11
LES PROJETS	13
AU COEUR DE L'ÎLE	14
UN AIR DE FAMILLE	18
ANCTURESIA	22
FUNAMBULE	26
DUPONT ET DUPONT	30
TRADINOVATION	33
DOUBLE SWING	36
PROLONGER ET PROTÉGER	39
L'APRON DU RHÔNE	42
1+1=1	45
2045...	48
ESCALE SCOLAIRE	51
OISEAU DANS L'ESPACE	54
FENÊTRE SUR RHÔNE	57

Maître d'ouvrage :

Canton de Vaud

Entreprise de correction fluviale Rhône 3

Canton du Valais

Service des dangers naturels

Organisateur :

Canton du Valais

Service des dangers naturels

SITUATION ACTUELLE ET OBJECTIFS DU CONCOURS

Objet du concours

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

Les nouvelles passerelles d'Illarsaz, passerelles publiques franchissables à pied, vélo, rollers et cheval représentent un axe stratégique pour la mobilité douce de loisirs et la mobilité douce quotidienne de la région. Elles relient la zone urbaine d'Aigle et Ollon en rive droite et la zone urbaine de Vionnaz/Illarsaz en rive gauche du Rhône.

Le nouvel ouvrage franchissant le Rhône répond et renforce le 3^{ème} objectif de R3 : les aspects socioéconomiques. L'ouvrage est composé de deux nouvelles passerelles. Une passerelle vient en remplacement de la passerelle existante et l'autre passerelle franchit le futur élargissement du Rhône en rive droite. La passerelle existante a fait l'objet d'un entretien approfondi en 2021, mais devra être remplacée à moyen terme.

Les deux passerelles indépendantes donnent accès à l'île centrale. Elles doivent pouvoir être construites à des instants différents (en fonction du phasage Rhône 3).

Objectifs des Maîtres de l'ouvrage

Les objectifs principaux des MO pour ce projet sont :

- Réaliser les nouvelles passerelles d'Illarsaz pour permettre d'améliorer l'offre de franchissement du Rhône dans la région du Chablais,
- Présenter une conception structurale et une expression architecturale de qualité avec une intégration adéquate dans le site et dans le paysage,
- Intégrer la nouvelle passerelle franchissant l'élargissement futur du Rhône et la nouvelle île en

tenant compte du maintien de la passerelle existante d'une part et en assurant la compatibilité avec le projet d'aménagement du Rhône de la MP Chablais,

Assurer la stabilité hydraulique de l'île, moyennant une fondation de l'ouvrage stable dans le temps,

Développer un projet qui soit réaliste en termes de faisabilité et d'économicité et qui minimise l'entretien futur,

Proposer une méthode de construction rationnelle (phasage des travaux) qui minimise l'impact des travaux avec indication sur la durée des travaux,

Prendre en compte les intérêts des parties prenantes, notamment les usagers-ères dans le respect de l'environnement,

Privilégier un ouvrage innovant et respectant les critères du développement durable. Les concepts issus des réflexions touchant à l'économie circulaire et au réemploi sont notamment appréciés,

Privilégier les constructions en bois indigène (pour référence art. 77 al. 3 de la loi forestière vaudoise). Les Cantons, en tant que propriétaires de forêts, disposent de ressources propres qu'ils entendent proposer dans le cadre de leurs projets, comme favoriser le bois local. Une démarche d'appel d'offres avec fourniture du propre bois par le MO – pour les lots concernés – est une option souhaitée avec suivi de la traçabilité de la forêt à la construction.

GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCÉDURE

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

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

Langue

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

Bases juridiques

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

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

Conditions de participation

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

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

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

Cette condition s'applique également à un bureau d'architecture ou à un membre d'un bureau d'architecture. Elle ne s'applique pas aux éventuels spécialistes consultés-es qui peuvent participer à plusieurs candidatures.

- Pour participer au concours, l'ingénieur civil et l'architecte doivent remplir l'une des conditions suivantes :
- Être porteur ou porteuse, à la date d'inscription, d'un diplôme d'ingénieur civil respectivement d'architecte d'une haute école (Écoles polytechniques fédérales de Lausanne ou de Zurich - EPF), Hautes Écoles Spécialisées (HES/ETS), Académie d'architecture de Mendrisio (AAM) ou d'un diplôme étranger bénéficiant de l'équivalence avec les diplômes suisses.
 - Être enregistré-e-s, à la date d'inscription, au titre d'ingénieur civil respectivement d'architecte au Registre suisse des professionnels-les de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement, REG A ou REG B, ou à un registre officiel professionnel étranger équivalent.
 - Le cas échéant, les ingénieurs civils et architectes porteurs ou porteuses d'un diplôme étranger ou inscrit-e-s sur un registre professionnel étranger devront apporter la preuve de l'équivalence de leurs qualifications par rapport aux exigences suisses.

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

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

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

Critères de jugement

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

- Insertion du projet dans le paysage,
- Intégration du projet dans son environnement (culées, murs d'aile, talus, visibilité sortie des passerelles sur route de digue, etc.),
- Cohérence avec les prescriptions concernant le Plan guide des espaces publics du Rhône, notamment concernant les matériaux, fonctionnalités et usages (cf. annexe 8 cahiers 1a, 1b et 3),
- Structure de l'île, stabilité hydraulique notamment pour assurer une fondation de l'ouvrage stable dans le temps,
- Compatibilité avec le projet d'aménagement du Rhône de la MP Chablais.

- Qualité de la conception structurale et de son adéquation avec l'expression architecturale,
- Économicité générale du projet incluant également une durabilité élevée, un entretien minimal de l'ouvrage durant toute sa durée d'exploitation et une maintenance facilitée (estimer les coûts annuels de l'entretien de l'ouvrage),
- Options structurelles innovantes.

Écobilan en termes de :

- Quantité de matériaux utilisés pour la construction de la passerelle,
- Émissions de gaz à effet de serre y correspondant,
- Consommation de ressources renouvelables ou réutilisables,
- Durabilité et entretien requis,
- Utilisation de ressources locales, en particulier le bois issu de forêts cantonales ou communales,
- Méthode de construction rationnelle qui minimise l'impact des travaux (phasage des travaux, éventuels ouvrages de déviation de l'eau du Rhône, gestion MD pendant chaque phase de travail) et tient compte des critères spécifiques de l'hydrologie du Rhône (période hautes eaux, période basses eaux). Travailler dans le lit du Rhône n'est en principe possible que durant la période des basses eaux, soit de début novembre à mi-avril. Durant cette période une éventuelle déviation de l'eau du Rhône est un élément sensible du projet (dimensionnement des ouvrages de dérivation ou éventuelle plateforme, plan d'alarme, mise à sécurité du chantier).

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

- Les divers gabarits (hydraulique, du profil de la passerelle, de la digue),
- L'altitude de raccordement aux digues hors de la fourchette admise,
- Le respect des sites pollués.

Publication

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

Réponses aux questions

Les réponses aux 7 questions anonymes ont été publiées sur SIMAP le 13 juin 2025.

Jury

Le jury est composé des personnes suivantes :

Président et membre professionnel

M. Eugen Brühwiler

Dr. ing. civil dipl. EPF / SIA, Professeur honoraire EPFL, spécialiste de la maintenance, construction et sécurité des ouvrages existants

Vice-président et membre non professionnel

M. Vincent Pellissier

Ingénieur civil EPFL/SIA, Dr. ès sc. EPFL

Membres professionnels indépendants du Maître de l'ouvrage (par ordre alphabétique)

Mme Mylène Devaux

Ingénieur civil EPF, Dr ès Sc, Professeure HES associée, HEIA-FR, Fribourg

Mme Marie-Hélène Giraud

Architecte-paysagiste FSAP, urbaniste FSU, Triporteur, Nyon

M. Guillaume Henry

Architecte EPFL SIA FAS, Fruehauf, Henry & Viladoms SA, Lausanne

M. Laurent Savioz

Architecte FAS HES, savioz fabrizzi architectes Sàrl, Sion

Membres professionnels représentants du Maître de l'ouvrage (par ordre alphabétique)

M. Florian Aubry

Ingénieur civil HES, chef de groupe Bas-Valais, section Rhône et Léman, SDANA, VS

M. Eric Duc

Ingénieur civil HES, Ingénieur cantonal suppléant et chef de la section Planification des infrastructures, SDM, VS

Mme Marianne Gfeller

Cheffe de section Rhône 3, DGE-EAU, VD

M. Pierre-Yves Gruaz

Directeur général, DGMR, VD

M. Philippe Venetz

Architecte HES-SIA, architecte cantonal, chef du service immobilier et patrimoine SIP, VS

M. Emmanuel Ventura

Architecte cantonal, VD

Membres non professionnels	M. Grégory Devaud Syndic d'Aigle
Membres suppléants : Suppléants professionnels	M. Sébastien Domon Chef de la division infrastructures, DGMR, VD M. Karim Laribi Ingénieur EPF, section Rhône et Léman, SDANA
Suppléant non professionnel	M. Olivier Turin Président Collombey-Muraz
Spécialistes conseils	M. Florent Poulin Ingénieur mobilité douce, section planification et gestion des infrastructures (INFRA), SDM M. Sina Nabaei Ingénieur ouvrages d'art, section planification et gestion des infrastructures (INFRA), SDM M. Stéphane Corthay Chef section ouvrages d'art et dégâts des forces de la nature, DGMR, VD M. Jean-Marc Rey Géologue, bureau Geoval ingénieurs-géologues SA, Sion M. Thomas Jusselme Professeur HES, HEIA-FR, Fribourg
Secrétaire de la procédure du concours	M. Alfred Squaratti Ing. Civil Dipl. EPFZ/SIA, Alfred Squaratti Consulting Sàrl (BAMO)

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

EXAMEN ET DÉROULEMENT DU JUGEMENT

Examen préalable

Conformément au règlement SIA 142, tous les projets ont fait l'objet d'un examen préalable, sans jugement de valeur, mais portant sur le contrôle de leur conformité avec le règlement du concours et des modalités du rendu. Il a porté sur les points suivants :

Délai du rendu

14 projets ont été retournés dans les délais.

Respect du périmètre du concours

Tous les projets remis respectent le périmètre mis à disposition.

Respect des prescriptions

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

Jugement

Le jury s'est réuni une première fois le mercredi 8 octobre 2025 puis le 30 octobre 2025 à la Halle de Novassalles, Chemin de Novassalles 5, 1860 Aigle.

Analyse de détail des projets

Préalablement au jugement, le jury a passé en revue l'ensemble des 14 projets affichés, afin de s'informer des résultats du contrôle technique et de prendre connaissance des caractéristiques de chaque proposition.

Après avoir pris connaissance de l'examen préalable et analysé en détail les questions liées au respect des prescriptions, le jury a admis les 14 projets au jugement.

1^{er} tour d'élimination

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

Les 7 projets suivants ont été éliminés à l'issue du 1^{er} tour :

- N°01 DUPONT et duPONT
- N°03 DOUBLE SWING
- N°04 L'APRON DU RHONE
- N°09 2045..
- N°10 ESCALE SOLAIRE
- N°12 OISEAU DANS L'ESPACE
- N°19 FENÊTRE SUR RHÔNE

2^{ème} tour d'élimination

Le jury a porté une attention particulière à la relation de la passerelle avec le paysage, son intégration dans le site, ainsi que l'écobilan et les coûts de construction. En plus, le jury a porté une attention particulière aux réflexions de la maîtrise d'ouvrage.

Le projet suivant a été éliminé à l'issue du 2^{ème} tour :

- N°04 PROLONGER ET PROTÉGER

3^{ème} tour d'élimination

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

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

- N°02 TRADINOVATION
- N°07 1+1=1

Repêchage

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

Classement et attribution des prix

Le jury dispose d'une somme globale de Fr. 125'000.- TTC pour attribuer des prix et des mentions. Il décide de classer les 4 projets restants et de leur attribuer les montants suivants :

Rang	Prix	n°	Devise	Montant
1 ^{er} rang	1 ^{er} prix	11	AU COEUR DE L'ÎLE	50'000.- TTC
2 ^{ème} rang	1 ^{ère} mention	14	UN AIR DE FAMILLE	30'000.- TTC
3 ^{ème} rang	2 ^{ème} mention	8	ANCTURESIA	20'000.- TTC
4 ^{ème} rang	2 ^{ème} prix	5	FUNAMBULE	25'000.- TTC

Conclusions et recommandations du jury

Au terme du jugement, le jury a tenu à souligner la qualité et la diversité des projets proposés et a salué l'effort et l'engagement investis par les participants. Au cours de l'analyse des projets, il a pu apprécier la distinction des propositions des participants. Il relève que les 14 projets reçus apportent tous, à des degrés divers, une contribution à la résolution du problème posé.

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

Au terme des discussions et à l'unanimité, le jury propose à la maîtrise d'ouvrage de confier aux auteurs du projet n°11 « AU COEUR DE L'ÎLE » la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Le jury a apprécié la qualité architecturale et l'efficacité technique des deux passerelles qui s'intègrent aisément et discrètement dans le paysage caractérisé par la présence de l'île. Les deux passerelles sont encastrées aux berges, et voient leur hauteur se réduire progressivement à l'approche de l'île, donnant l'impression qu'elles s'y appuient à peine. Elles séduisent comme ensemble par leurs lignes épurées, simples et sobres. La présence de l'île qui fera la singularité du franchissement du Rhône à Illarsaz, est ainsi particulièrement bien mise en valeur. Ce projet répond au mieux aux objectifs et aux exigences formulées.

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

Exposition

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

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

Arrivé au terme de ses délibérations, le jury, à l'unanimité, décide d'attribuer le 1^{er} rang, 1^{er} prix au projet N°11 « Au coeur de l'île » et de proposer ce projet pour la poursuite des études en vue de sa réalisation.

Membres du jury

M. Eugen Brühwiler

M. Vincent Pellissier

Mme Mylène Devaux

Mme Marie-Hélène Giraud

excusée

M. Guillaume Henry

M. Laurent Savioz

M. Florian Aubry

M. Eric Duc

Mme Marianne Gfeller

M. Pierre-Yves Gruaz

M. Philippe Venetz

M. Emmanuel Ventura

M. Grégory Devaud

excusé

Membres suppléants

M. Sébastien Domon

excusé

M. Karim Laribi

suppléant de Mme Marie-Hélène Giraud

M. Olivier Turin

LES PROJETS



N°11 AU CŒUR DE L'ÎLE

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

MASOTTI & ASSOCIATI SA

Collaborateurs Guidotti Sebastiano, Masotti Giorgio, Giorgi Paolo

HÄMMERLI & CACCIA SAGL

Collaborateurs Häggerli Boris, Caccia Cosimo, Schweingruber Lukas

Le projet met en valeur l'île qui fera la singularité du franchissement du Rhône à Illarsaz. Il traite cette question aussi bien au niveau architectural que structurel. Les deux passerelles, ancrées aux berges, voient leur hauteur se réduire progressivement à l'approche de l'île, donnant l'impression qu'elles s'y appuient à peine. Cette intention géométrique se traduit également en plan. La finesse et l'élégance de ces passerelles, qui se lisent comme un seul geste suspendu, créent une expérience du franchissement poétique.

Du point de vue des futurs usagers, la proposition présente des visibilités très dégagées sur le Rhône. Les pentes des deux ouvrages sont faibles avec un dénivelé global de l'ordre de 1,5 mètre qui permettra de traverser le Rhône aisément. L'élargissement des passerelles vers les chemins de rive témoigne d'un accueil particulier lié au site. Les intersections ont été travaillées pour représenter spatialement ces espaces de convergences.

Au centre du Rhône, au niveau de l'île, le léger pincement de gabarit souligne quant à lui son caractère d'objet particulier et invite au ralentissement.

Les aménagements simples proposés permettent une appropriation des lieux à la fois pour le loisir et les déplacements quotidiens.

Sur le plan constructif les deux passerelles d'une longueur respectivement de 90 m et 71 m se lancent de leurs culées où elles sont encastrées pour se poser « doucement » de part et d'autre de l'île.

La structure porteuse consiste en un double-caisson en acier patinable à hauteur et largeur variable. Au droit de la culée, la hauteur de poutre est respectivement de 1,7 m et de 1,3 m pour se rajeunir à 0,8 m au droit de l'appui sur

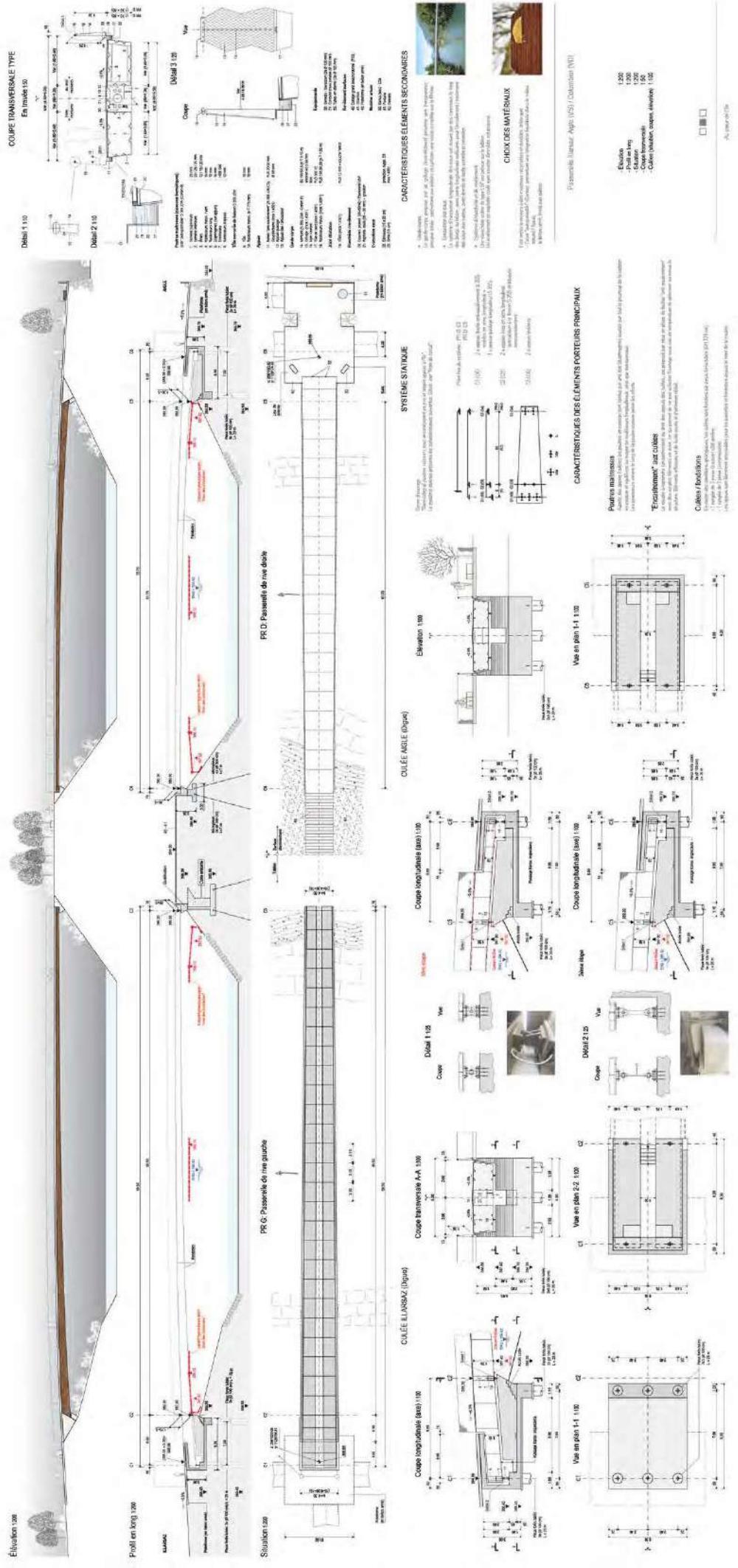
l'île des deux poutres. Il en résulte un élancement élevé, en moyenne d'environ 1/60. L'enca斯特ment des poutres au droit des culées est réalisé par un couple de forces de traction et compression, espacé de 8 m. Le revêtement choisi est traditionnel avec une étanchéité LBP et de l'asphalte coulée.

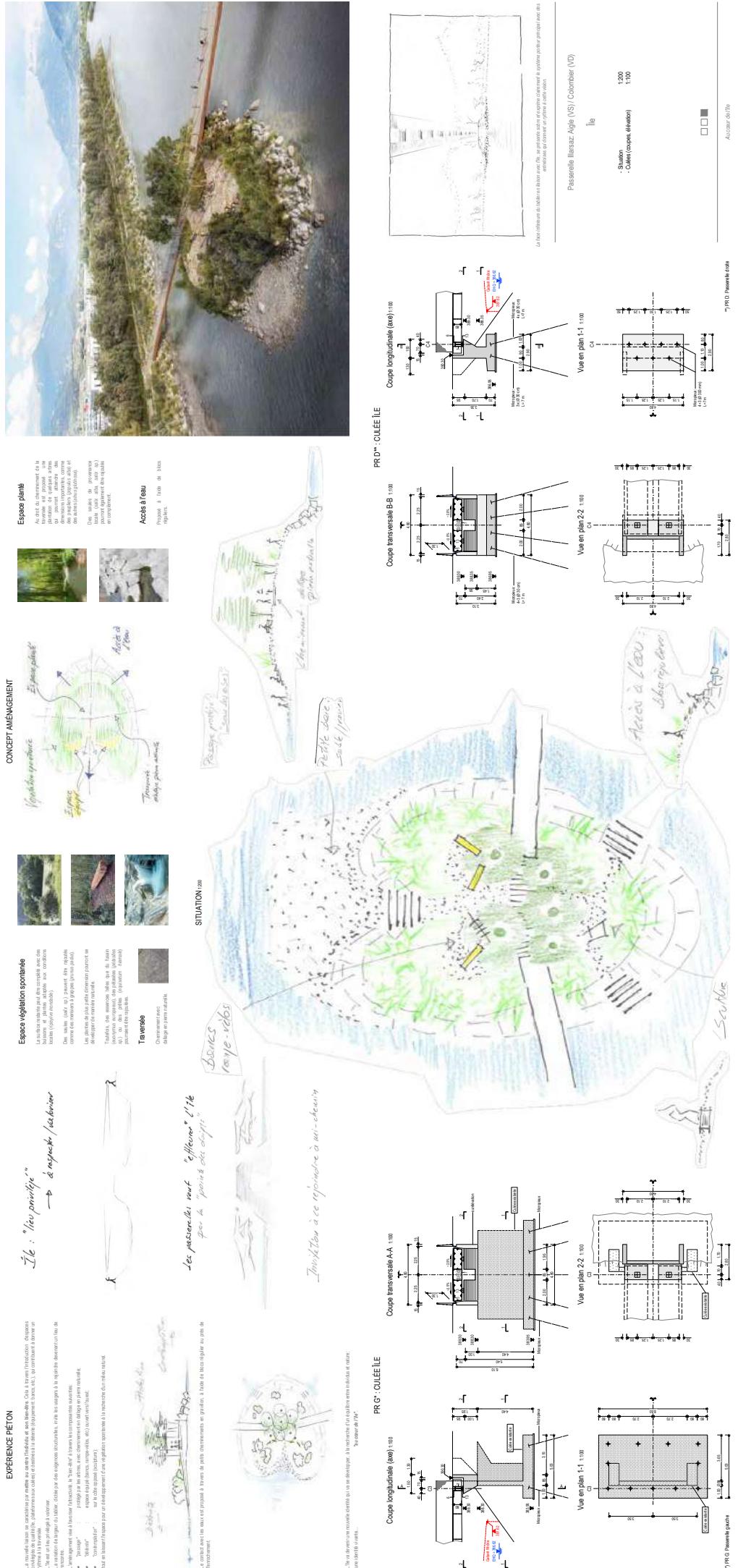
Les deux poutres en acier sont facilement réalisables avec les méthodes actuelles de fabrication de tronçons en acier soudés et relativement légers pour être manœuvrés lors du transport et du montage in-situ.

Le projet a été réfléchi afin d'assurer le franchissement du Rhône par la mobilité douce pendant l'exécution des travaux. Il est prévu de réaliser dans une première étape la passerelle en rive droite et de profiter ensuite de l'élargissement du Rhône pour dévier ce dernier dans ce secteur pendant le remplacement de la passerelle existante. Ceci est nécessaire, car trois appuis provisoires devront être réalisés dans le lit du Rhône actuel pour construire la passerelle en rive gauche. Ce projet a la particularité de mettre à niveau la nouvelle passerelle en rive droite une fois la passerelle existante remplacée, car l'île est rehaussée par rapport à l'altitude de terrain actuel.

L'éco bilan de ce projet est évalué comme « plutôt bon ». Le jury a particulièrement apprécié la qualité architecturale des deux passerelles qui séduisent comme ensemble par leurs lignes épurées, simples et sobres et s'intègrent aisément dans le contexte environnemental caractérisé par la présence de l'île.

N°11 AU CŒUR DE L'ÎLE





N°14 UN AIR DE FAMILLE

2^{ème} rang – 1^{ère} mention

INGENI SA GENÈVE-LANCY

Collaborateurs Gabriele Guscetti, Matteo Campiche, Gabriele Meroni, Gahima Gahigiri

PIERRE-ALAIN DUPRAZ ARCHITECTES

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

OFFICINA DEL PAESAGGIO

Collaborateurs Sophie Agata Ambroise, Claudio Canello

Le projet conserve, du côté valaisan, le mât de la passerelle existante. Cet élément structural est réutilisé de manière astucieuse pour soutenir la plus grande portée, permettant ainsi un dimensionnement similaire entre les deux travées et contribuant à la cohérence d'un ouvrage continu, exprimé dans un même langage architectural.

Le principe de réemploi de ce mât est apprécié : il maintient une trace historique de la passerelle d'origine et évoque symboliquement l'ancien lit du Rhône. Cependant, les interventions nécessaires à sa conservation et à son adaptation sont importantes et interrogent.

Du point de vue des futurs usagers, la visibilité aux intersections est assurée, avec notamment une distance satisfaisante entre le mât porteur et le bord du chemin de digue. Les pentes des deux ouvrages sont limitées au maximum du fait de la structure porteuse apportée par les garde-corps, avec un dénivelé global de l'ordre d'un mètre qui facilite au maximum la traversée du Rhône. Au niveau de l'île, la continuité proposée du revêtement en béton est appréciée, apportant une bonne qualité d'utilisation pour les quotidiens comme les usagers de loisirs.

Enfin, les poutres intégrées aux garde-corps apparaissent visuellement massives et pourraient compromettre l'intégration harmonieuse de l'ensemble dans le paysage.

Sur le plan constructif le projet est caractérisé par les deux passerelles de longueurs bien différentes, mais de sollicitations identiques grâce à l'utilisation d'un des pylônes de la passerelle existante. L'objectif de ce projet se base donc sur une volonté de préserver l'existant. Le pylône du côté d'Illarsaz est réutilisé comme témoin de la passerelle précédente et pour haubaner la passerelle ayant la plus grande portée de 82 m, en utilisant deux

câbles parallèles, tandis que la passerelle avec une portée de 60 m fonctionne comme poutre simple. Cependant, ce pylône (le béton étant en mauvais état) doit être remis en état de manière onéreuse.

Les deux passerelles sont d'une construction identique, en construction en acier patinable avec une dalle en CFUP. La section en auge des deux passerelles varie légèrement de 1,9 m à 2,35 m ce qui correspond à un élancement respectivement d'environ l/40 et l/30.

Chacune des passerelles peut être réalisée de façon indépendante en utilisant des méthodes de construction simples et éprouvées de la construction métallique.

La méthode de construction prévoit la réalisation en deux étapes indépendantes des deux passerelles. La passerelle de 60 m en rive droite peut ainsi être construite et mise en service dans un premier temps, tandis que la passerelle de 80 m en rive gauche sera réalisée ultérieurement, lorsque l'ouvrage existant devra être remplacé. Un appui intermédiaire unique est nécessaire pendant les travaux.

Malgré l'effort de réemploi, l'éco-bilan de ce projet est évalué comme « plutôt mauvais ».

Le jury apprécie le système statique astucieux, permettant une optimisation des dimensions de deux passerelles, notamment par le réemploi d'un pylône existant.

N°21 UN AIR DE FAMILLE



Vue de l'île du pont

CONTEXTE
Le territoire est un véritable mélange de paysages ruraux et urbains. Des îles de verdure sont disséquées par des cours d'eau et des routes. Ces îles sont bordées de champs et de bois. Des villages et des villes sont également présents, avec des églises et des maisons traditionnelles.

PROPOSITIONS
Proposez une île dans le Rhône pour créer un espace de détente et de repos pour les riverains et les visiteurs. L'île devrait être accessible à pied ou en bateau. Elle devrait être aménagée avec des espaces verts, des bancs, des tables de pique-nique et des toilettes publiques. Il devrait également y avoir des zones pour les enfants et les animaux de compagnie.

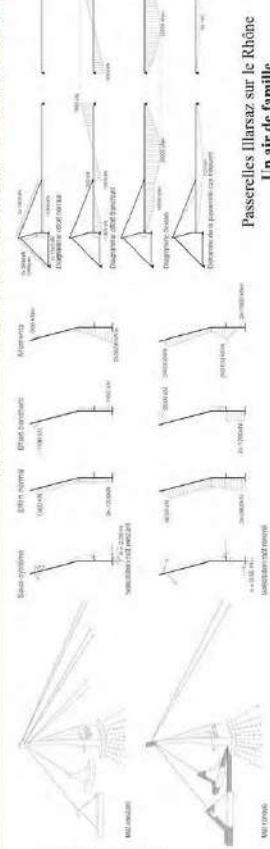
PROPOSITIONS
Proposez une île dans le Rhône pour créer un espace de détente et de repos pour les riverains et les visiteurs. L'île devrait être accessible à pied ou en bateau. Elle devrait être aménagée avec des espaces verts, des bancs, des tables de pique-nique et des toilettes publiques. Il devrait également y avoir des zones pour les enfants et les animaux de compagnie.

PROPOSITIONS
Proposez une île dans le Rhône pour créer un espace de détente et de repos pour les riverains et les visiteurs. L'île devrait être accessible à pied ou en bateau. Elle devrait être aménagée avec des espaces verts, des bancs, des tables de pique-nique et des toilettes publiques. Il devrait également y avoir des zones pour les enfants et les animaux de compagnie.

Vue de l'île du pont

CONCEPT STRUCTUREL
Sur le plan global, il existe trois types de communautés distinctes sur le territoire : les communautés rurales, les communautés urbaines et les communautés mixtes. Les îles sont destinées à servir de lieux de rencontre et de détente pour ces différentes communautés. Elles sont également utilisées pour la collecte d'eau et l'évacuation des déchets. C'est pourquoi les îles sont dotées de systèmes de collecte d'eau et de collecte de déchets. Les îles sont également utilisées pour la collecte d'eau et l'évacuation des déchets. C'est pourquoi les îles sont dotées de systèmes de collecte d'eau et de collecte de déchets.

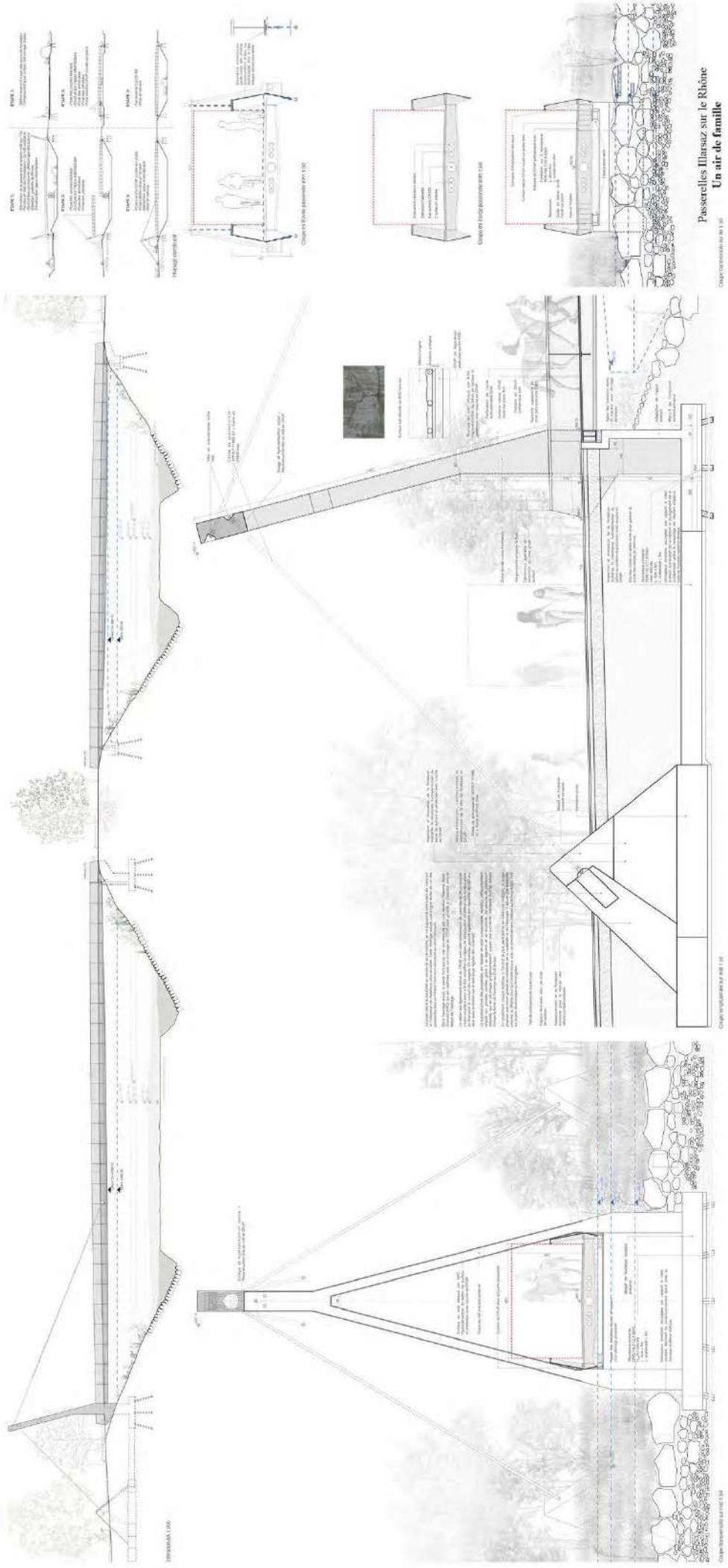
PROPOSITIONS
Proposez une île dans le Rhône pour créer un espace de détente et de repos pour les riverains et les visiteurs. L'île devrait être accessible à pied ou en bateau. Elle devrait être aménagée avec des espaces verts, des bancs, des tables de pique-nique et des toilettes publiques. Il devrait également y avoir des zones pour les enfants et les animaux de compagnie.



PROPOSITIONS
Proposez une île dans le Rhône pour créer un espace de détente et de repos pour les riverains et les visiteurs. L'île devrait être accessible à pied ou en bateau. Elle devrait être aménagée avec des espaces verts, des bancs, des tables de pique-nique et des toilettes publiques. Il devrait également y avoir des zones pour les enfants et les animaux de compagnie.

PROPOSITIONS
Proposez une île dans le Rhône pour créer un espace de détente et de repos pour les riverains et les visiteurs. L'île devrait être accessible à pied ou en bateau. Elle devrait être aménagée avec des espaces verts, des bancs, des tables de pique-nique et des toilettes publiques. Il devrait également y avoir des zones pour les enfants et les animaux de compagnie.

N°21 UN AIR DE FAMILLE



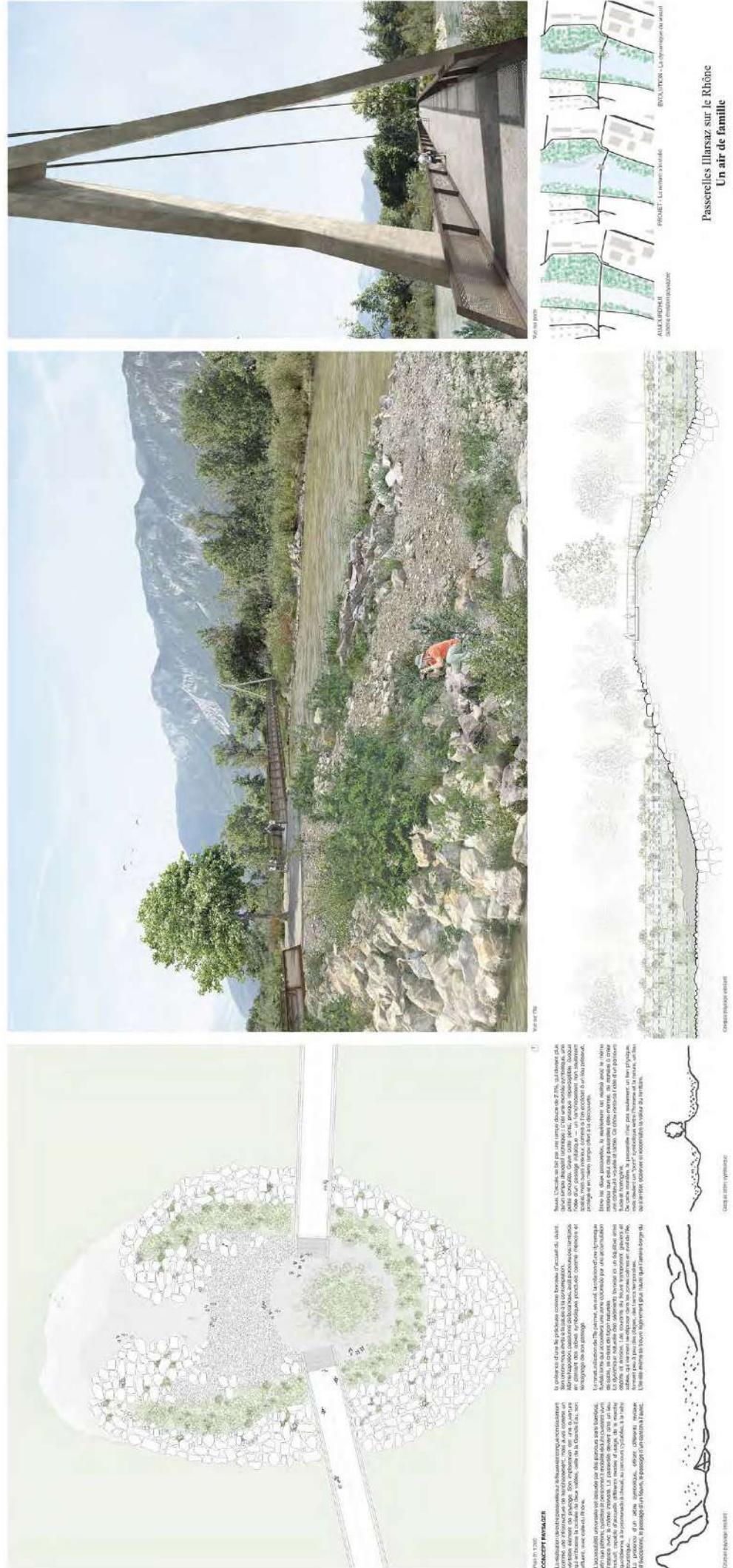
Passerelles Illarsaz sur le Rhône
Un air de famille

Cliquez sur l'image pour la voir en plein écran

Cliquez sur l'image pour la voir en plein écran

Cliquez sur l'image pour la voir en plein écran

N°21 UN AIR DE FAMILLE



N°8 ANCTURESIA

3^{ème} rang – 2^{ème} mention

INGPHI SA

Collaborateurs Menétrey Philippe, Okumura Mariko, Tran Ninh, Broquet Claude, Liu Dong, Moreillon Lionel, El Jisr Hammad, Crespo Hugo, Toullier Laure, Bajrami Kushtrim, Borhani Basir, Claro André

Le projet questionne la pertinence du maintien d'une île pérenne et accessible au public. Il propose au contraire de la concevoir comme un sanctuaire naturel, un espace de contemplation, parfois submergé, appelé à évoluer au gré des crues du Rhône.

La passerelle franchit le fleuve sans appuis intermédiaires, portée par une structure suspendue entre les deux culées imposées. Ce dispositif, combinant un système de suspension métallique et un tablier en CFUP, se révèle particulièrement efficace et maîtrisé.

Du point de vue des usagers, la proposition présente des visibilités très dégagées sur le Rhône. Le dénivelé global de l'ouvrage n'est pas spécifié et semble un peu élevé.

Le jury salue la liberté d'interprétation dont témoigne ce projet, tout en soulignant l'intérêt qu'il pourrait y avoir à maintenir un accès à l'île. Celle-ci constitue en effet un cas unique sur les 160 km du cours du Rhône avant le Léman, et pourrait offrir un lieu d'exception, en cohérence avec la répartition des zones naturelles et aménagées définie par le projet Rhône 3.

Les auteurs du projet prennent le pari que l'île ne doit pas offrir un appui. En conséquence, la passerelle est suspendue, en légèreté optimisée, d'une rive à l'autre, avec une grande portée de 162,5 m et une flèche de 17,6 m. La passerelle suspendue est composée d'un tablier mince mixte acier – CFUP qui est supporté par des suspentes en acier. Les deux câbles principaux en acier à haute résistance suivent logiquement la forme de chaînette entre les deux bras des pylônes légèrement inclinés en arrière qui sont disposés en retrait sur chaque rive, stabilisés par des câbles de retenue.

Les pylônes d'une hauteur de 21,8 m sont en forme de H avec les deux bras s'écartant légèrement. Ils sont construits comme caissons métalliques avec une section variable, carrée de 700 mm x 700 mm à mi-hauteur. Les pylônes sont protégés contre la corrosion par une couche de peinture de couleur anthracite.

Le tablier mixte est composé d'une grille de poutres en acier peint et des éléments de dalles préfabriqués en CFUP armé. La surface de marche est profilée directement dans la dalle en CFUP afin d'obtenir la surface anti-dérapante exigée.

La passerelle peut être réalisée sans intervention dans le lit du Rhône. Ceci permet également de l'exécuter préalablement à l'élargissement du Rhône en rive droite. Cependant, il n'est pas possible de réaliser en deux étapes le remplacement de la passerelle existante et la mise en place de la nouvelle passerelle.

Par la consommation limitée des matériaux, l'écobilan de ce projet est évalué comme « plutôt bon ».

Le jury salue cette passerelle unique qui séduit par la rigueur de son concept structurale simple et son élégance affinée qui lui confère son intégration discrète dans un paysage sensible.

卷之三



mainly about the same—about values inherent in CTIP—diagrammed over the years, however, have not made

Les deux parties du Sénat ont eu l'autorité pour autoriser le gouvernement à décliner les deux dernières propositions de la Chambre.

La fin de la guerre a été suivie d'un déclin dans les émissions de chansons sur la guerre. Cela a été la partie de la

THE JOURNAL OF CLIMATE VOL. 17, NO. 10, OCTOBER 2004

Les deux bras des porteurs étaient tendus vers le bas, écartant les jambes et les pieds. Les deux bras des porteurs étaient tendus vers le bas, écartant les jambes et les pieds.

2000) e le pressurre esistente sono nei valori scelti. Le pressioni sono controllate da un'aliquota dei venti.

Chaque étude de cas et chaque étude de l'efficacité d'un programme devrait être accompagnée d'une analyse de la situation dans laquelle il a été mis en œuvre.

Le programme de la CTCF offre une formation en sciences et techniques de l'ingénierie dans les domaines de l'énergie et de l'environnement.

un corps tout entier avec des traits marqués en traits de coups de hache dans l'air de la nature, vous le

JOURNAL OF ENVIRONMENT & DEVELOPMENT / SPRING 2000

En la parte sur de la provincia de La Rioja existe una zona de 5.000 km² que se considera como la «Reserva de la Biosfera». En esta sección se describen las principales características de la flora y fauna de la Reserva.

Les clichés de l'œuvre sont tirés dans les années 1970 par l'intermédiaire de deux éditions aux éditions Apavale et Les éditions de l'artiste (voir figure).

THE JOURNAL OF CLIMATE VOL. 18, NO. 10, OCTOBER 2005

Die Tabelle stellt die wichtigsten Ergebnisse des zweiten Modells dar.

THERMODYNAMICS OF POLY(1,3-PHENYLENE SULFONE) 101

Le résultat de l'application de la méthode d'analyse des séries temporelles à nos données nous a donné les résultats suivants.

THE INFLUENCE OF PREDATOR PREY ON REPRODUCTION

En utilisant un CPU et sans la réapparition des problèmes rencontrés précédemps.

Enfin, il est intéressant de voir de laquelle manière les contributions à la force totale sont efficaces.

S'AGARRO A LA CUA DE L'ABEILLE 19

que el voto la potencia más que un poema cocinar los asires, ella es un himenopago. Ocho de la capital humana y

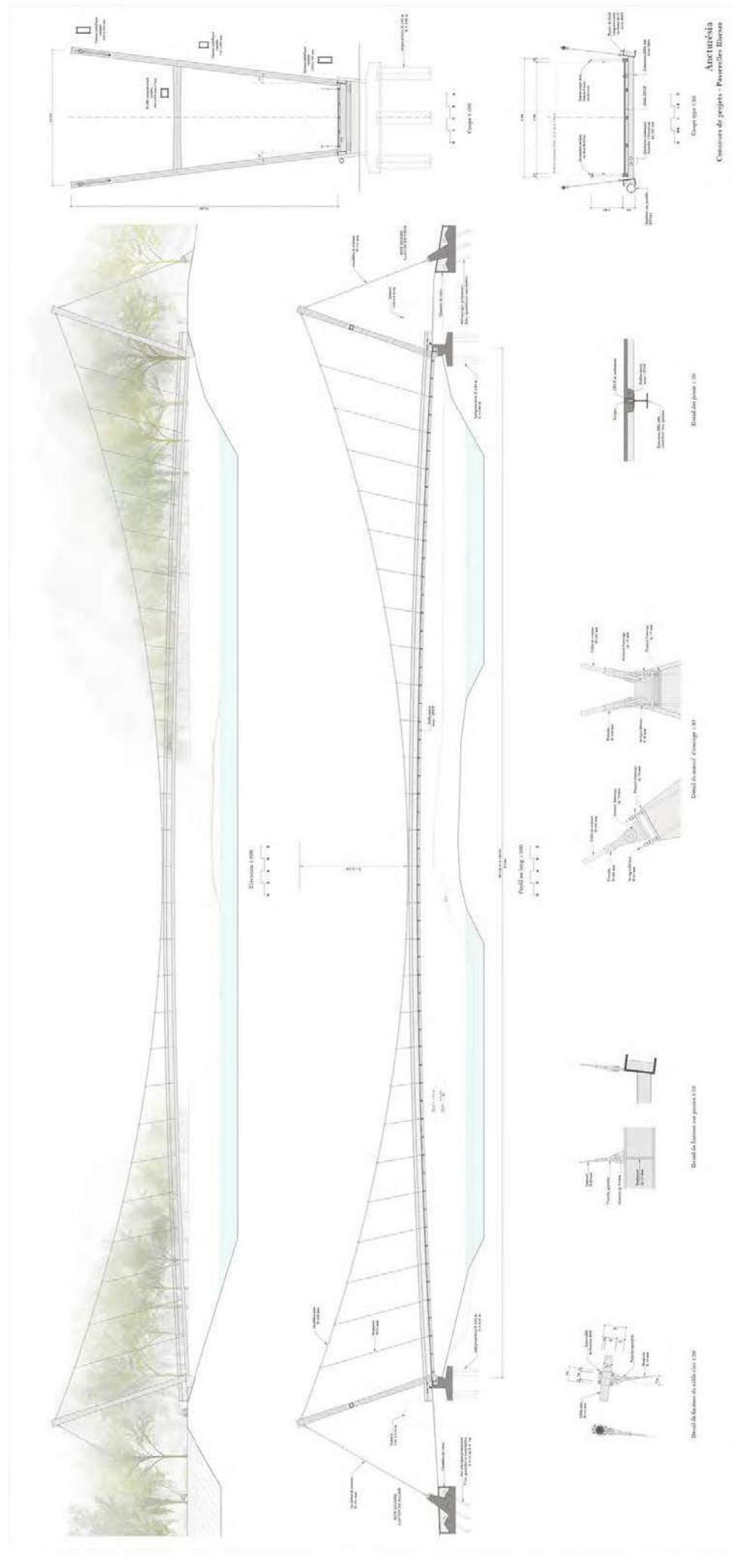
WILHELM FRIEDEMANN: A MUSICAL EDUCATION

Le rôle des espèces étrangères dans les écosystèmes terrestres et aquatiques



Concours de projets - Passerelles Illarion

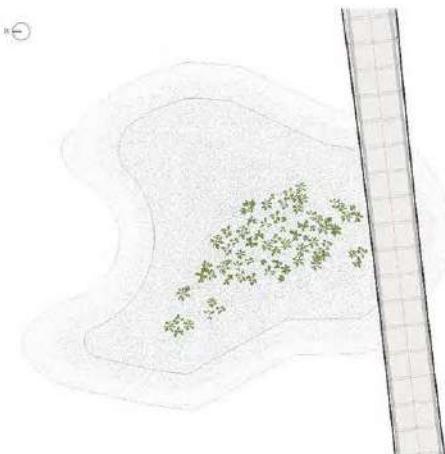
N°8 ANCTURESIA





La maison d'Axel Bo a milieu du fleuve, entre la berge droite, très boisée et escarpée, qui sépare le quartier de l'île aux Cygnes de l'île Sainte-Hélène, et la berge gauche, très étroite et bordée de pins. Axel Bo, architecte et designer, a fait construire une maison dans un style très contemporain, avec des matériaux naturels et recyclés. La maison est entourée d'un jardin où il cultive des légumes et des fleurs. Il aime faire de la pêche et de la randonnée dans les bois environnant la propriété. Axel Bo est également passionné par la photographie et la peinture.

Ainsi, Axel Bo a choisi de vivre dans une maison qui reflète ses intérêts et ses passions.



Section de la maison

N°5 FUNAMBULE

4^{ème} rang – 2^{ème} prix

SPAN SAS

Collaborateurs Maxence Henry, Antoine Bayard

JEAN-FRANÇOIS BLASSEL ARCHITECTE

Collaborateur Gaspard Leveque

MAGENTA EKO

Collaborateurs François Guisan, Alexis Ruiz-Coste

Funambule propose deux passerelles de constructions identiques et géométriquement affines, pour relier l'île au milieu du Rhône. La structure adoptée est celle d'un pont suspendu asymétrique, avec, côté berge, un pylône expressif et, de l'autre, un petit mât plus à l'échelle de l'île. La finesse du tablier est particulièrement appréciable. L'ensemble constitue une structure singulière et expressive, bien que son intégration au contexte puisse interroger. Du point de vue des futurs usagers, la proposition présente des visibilités dégagées sur le Rhône. Les pentes des ouvrages semblent plutôt faibles, avec deux dénivélés successifs limités. La continuité du revêtement en béton sur l'île est appréciée. Les intersections avec les chemins de digue sont simples et offrent une bonne visibilité à chacun des itinéraires, ce qui représente un gage de sécurité pour tous.

Pour relier les deux rives et l'île, deux structures suspendues dissymétriques et affines aux deux portées d'environ 80 m et 60 m, sont conçues. La conception vise une passerelle à la fois expressive, par la présence de pylônes en V en acier patinable, et discrète, par la transparence de la structure porteuse avec un tablier mince.

Les pylônes consistent de caissons monolithiques à inertie variable, réalisés par soudure de tôles d'acier patinable. Ils reposent sur les culées en béton armé. Les deux câbles de suspension sont en acier et les suspentes sont des barres fines en acier inoxydables.

Le tablier mince est formé de voussoirs nervurés en CFUP armé avec une surface de marche antidérapante profilée directement dans la dalle en CFUP.

La structure de la passerelle réunit donc l'acier et le CFUP afin d'allier la légèreté et la durabilité.

Les méthodes de construction sont éprouvées, et les séquences de construction sont plausibles.

La nouvelle passerelle en rive droite est réalisée dans une première phase avant l'élargissement du Rhône dans ce secteur permettant une exécution simple. Dans une seconde étape, le remplacement de la passerelle existante peut être réalisé sans intervention dans le lit du Rhône, ce qui permet de s'affranchir des conditions hydrologiques pour l'exécution.

L'écobilan de ce projet est évalué comme « bon », notamment grâce à l'utilisation limitée des matériaux et parce que les pylônes en béton de la passerelle existante sont réutilisés comme mobilier.

Le jury a apprécié la réunion de l'acier et du CFUP afin d'allier légèreté et durabilité ce qui lui confère dans son ensemble une structure singulière et expressive.

N°5 FUNAMBULE

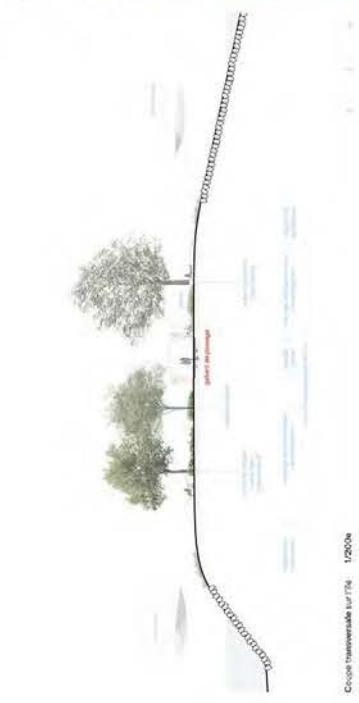


N°5 FUNAMBULE

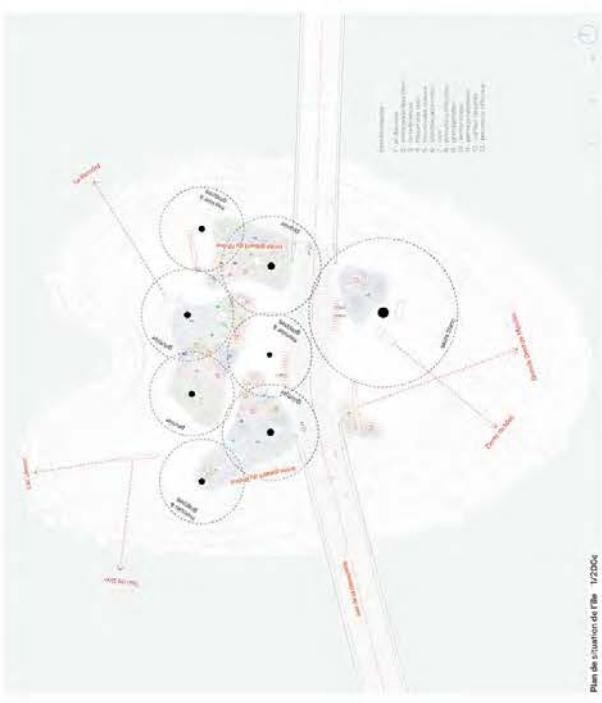
UNAMBULE



N°5 FUNAMBULE



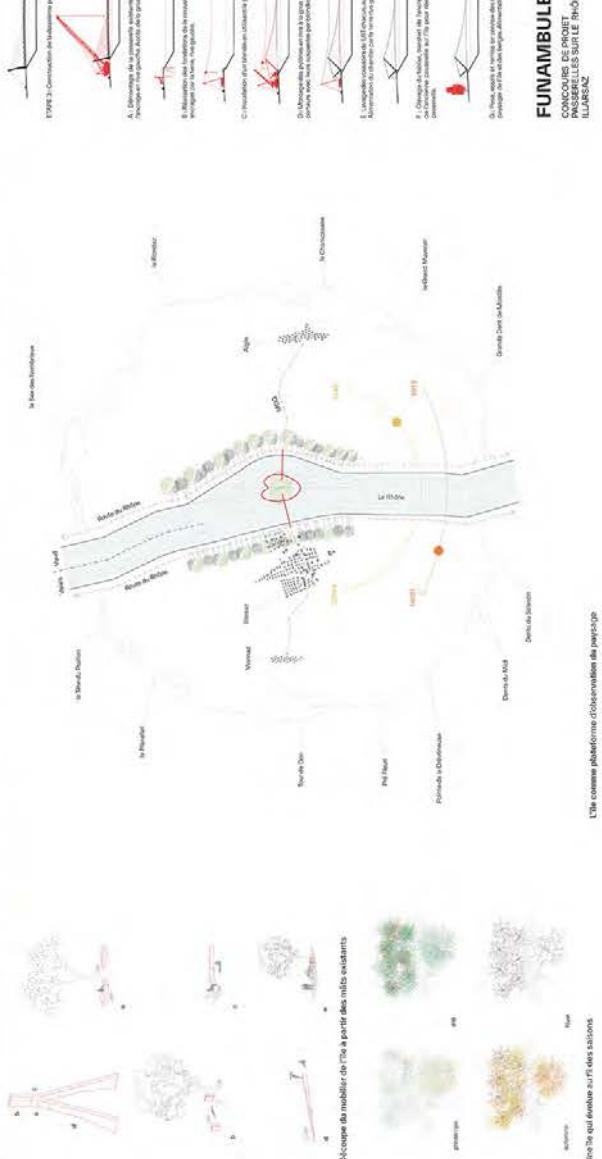
Cocaine Transversal sur l'U.S. 1/2000



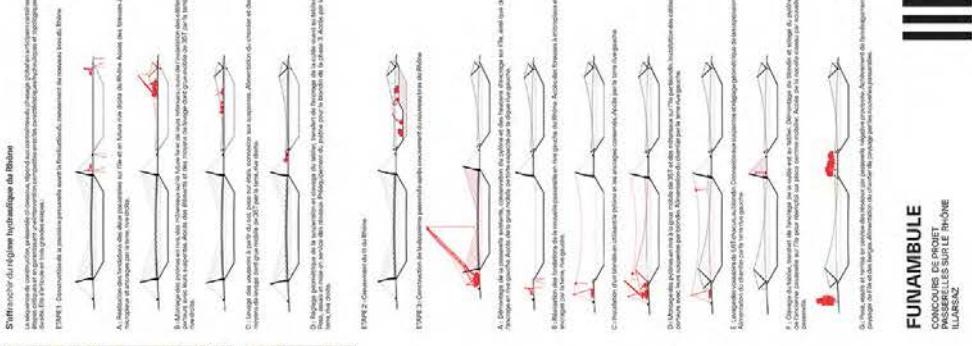
Plan de situation de l'Île 1/2DG



Couche transversale sur l'île 1/200e



Le Québec qui échoue au fil des saisons



177e colonne photoforme d'observation du paysage

N°1 dupont et duPONT



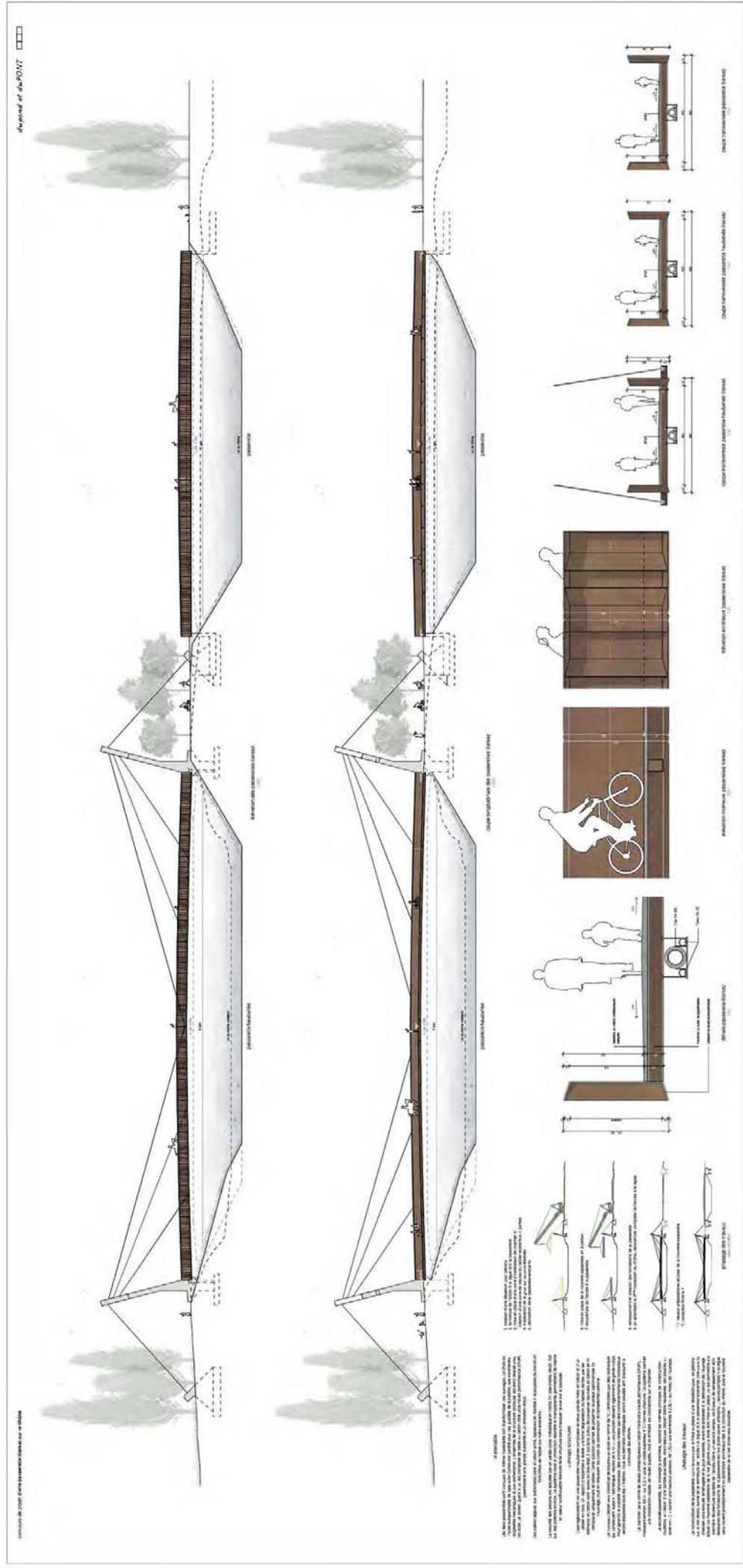
KURMANN CRETTON INGÉNIEUR SA

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

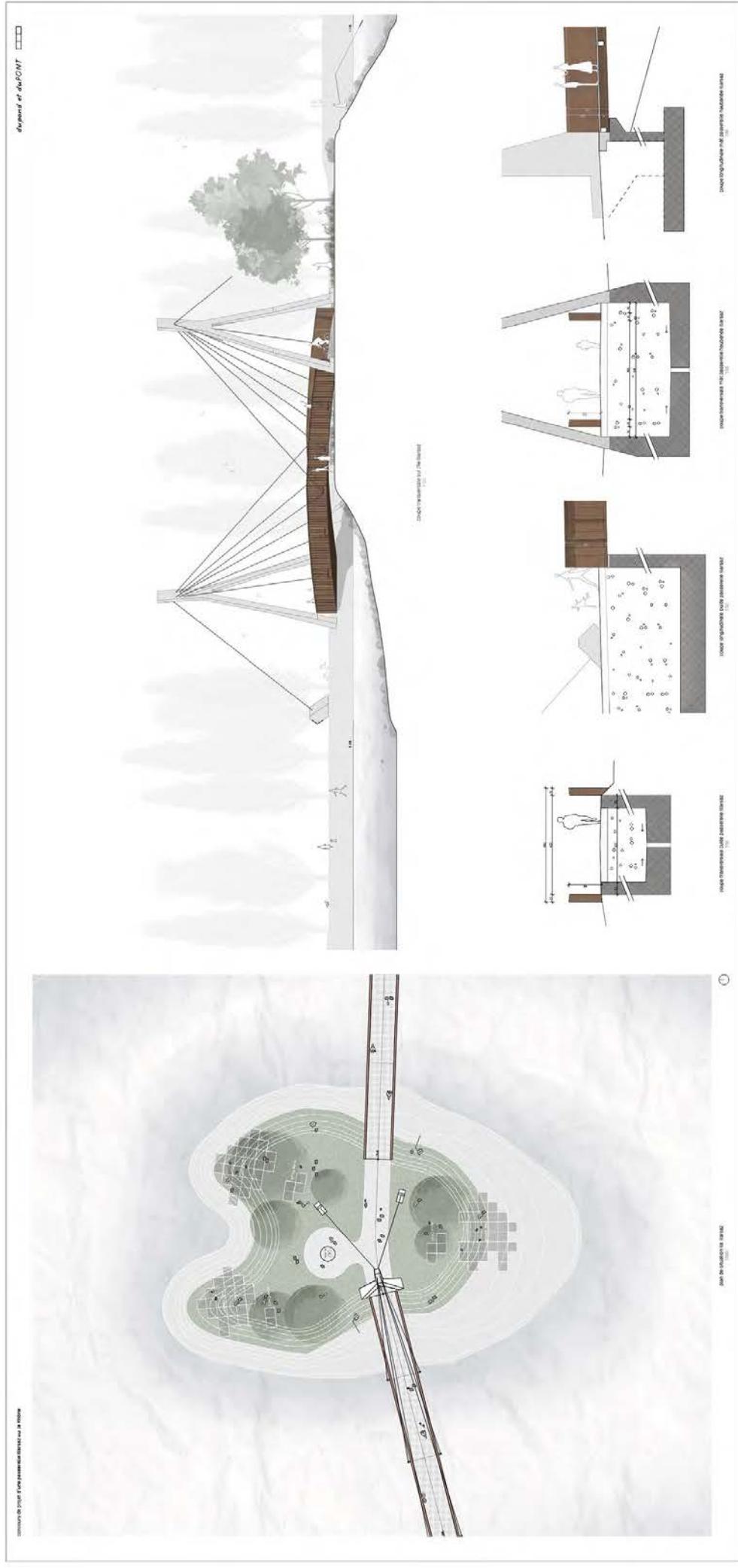
CW ARCHITECTES SA

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

N°2 dupont et duPONT



N°2 dupont et duPONT



N°2 TRADINOVATION

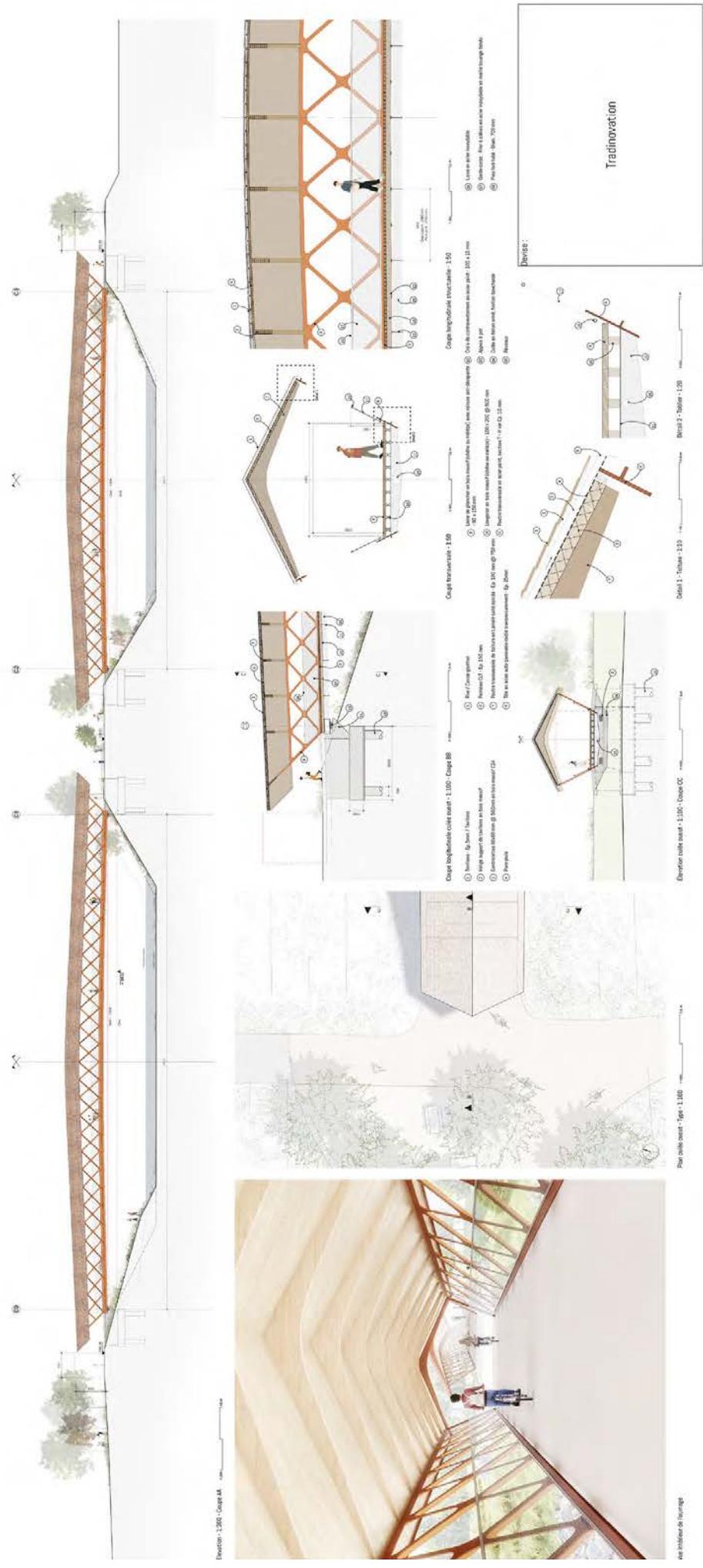
WSP INGÉNIEURS CONSEILS SA
Collaborateurs Amine El Arfaoui (Expert Ouvrages d'Art), Vanessa Buchin-Roulie

FORSTER PAYSAGES SA
Collaborateur Jan Forster, Simon Cerf-Carpentier

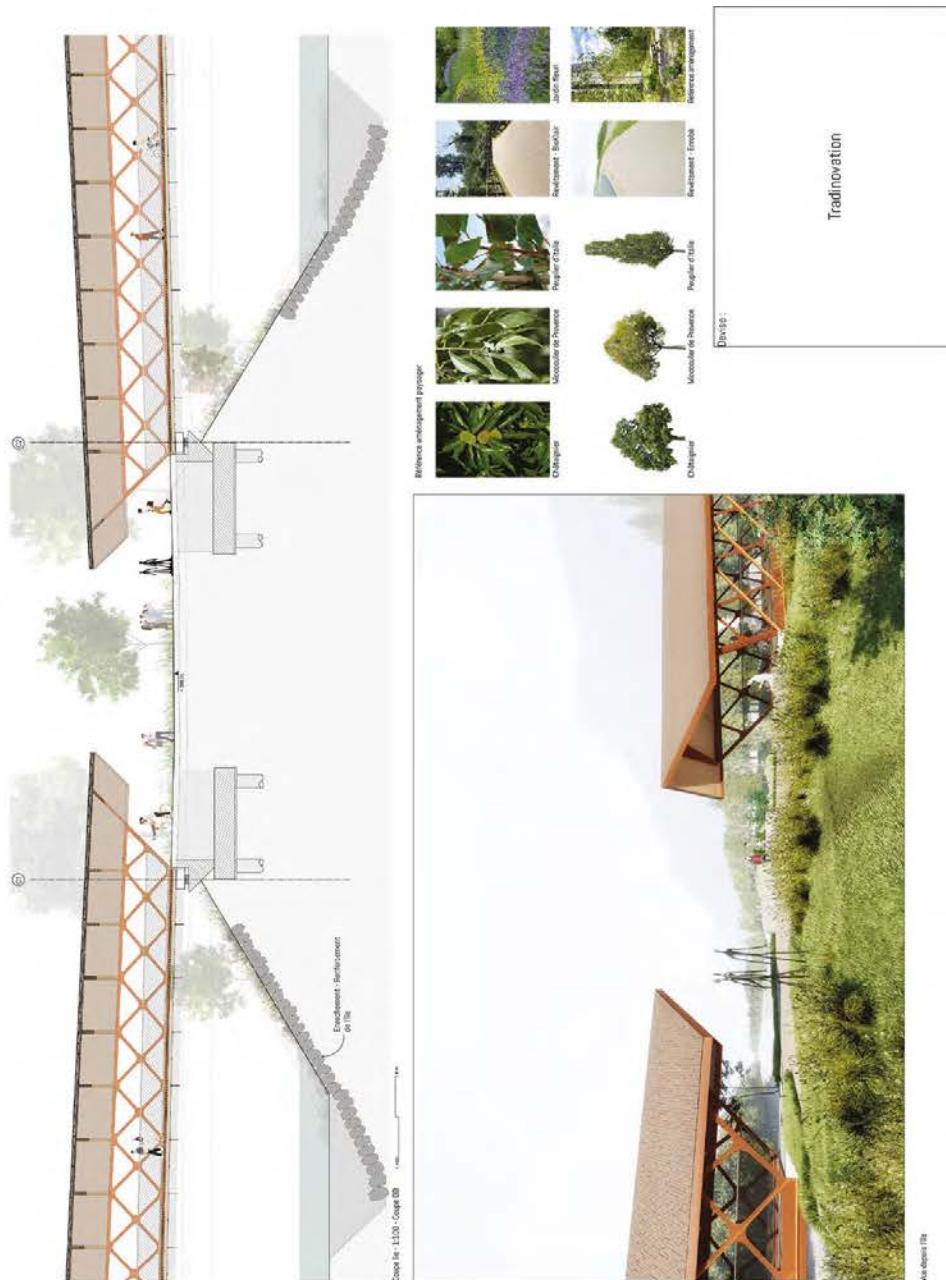
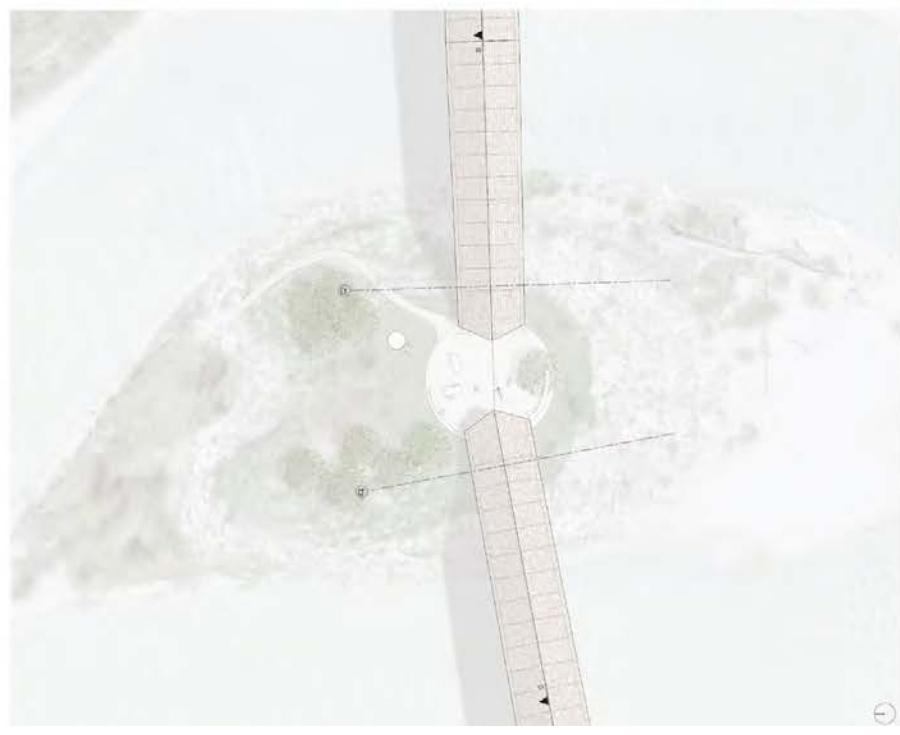
NEY+ PARTNERS BXL
Collaborateur Matthieu Mallie, Mathilde Linze, Thorsten Braun, Benoît Mallet



N°2 TRADINNOVATION



N°2 TRADINNOVATION

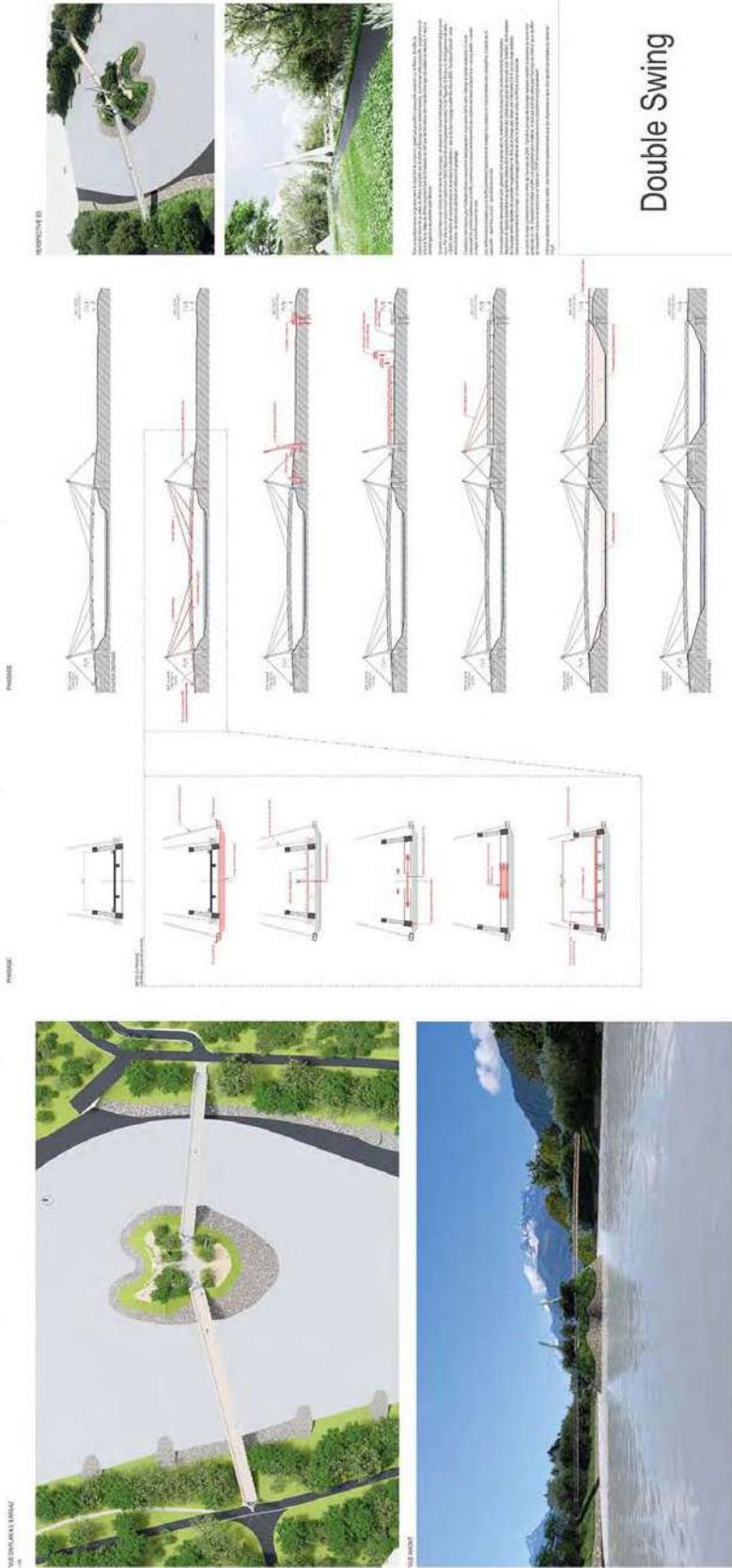


N°3 DOUBLE SWING

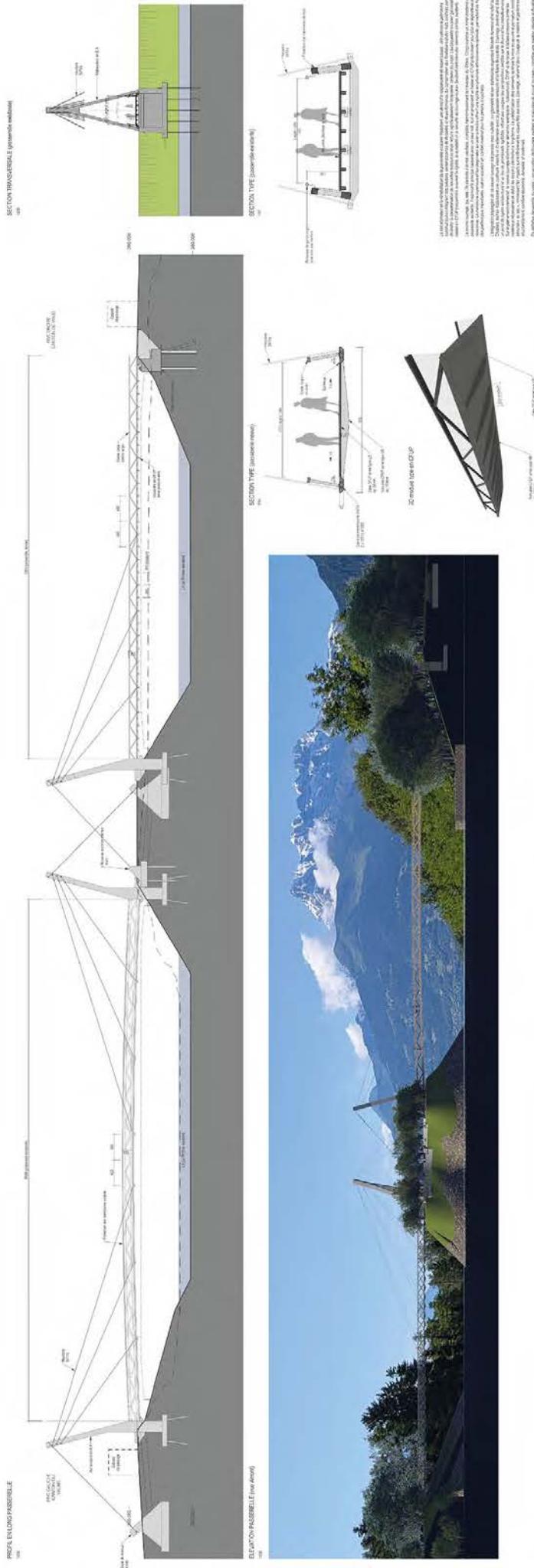
T INGÉNIERIE (GÈNEVE) SA
Collaborateurs Delémont Thierry, Thiriot Julien, Bellanger Emilie, Antonescu Vlad, Chappuis Luc

SEA + PARTNERS
Collaborateurs Peigneux Christophe, Baghy Clément, Brillot Sébastien, Borcy Florian

ATBA SA ARCHITECTURE + ÉNERGIE
Collaborateur Fuchs Stéphane



N°3 DOUBLE SWING

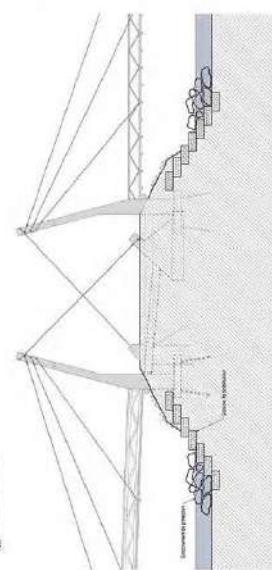
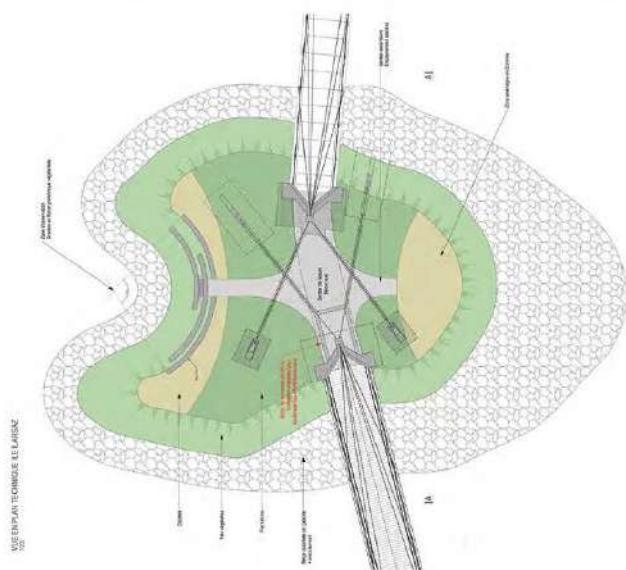
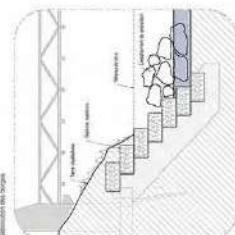


Double Swing

N°3 DOUBLE SWING

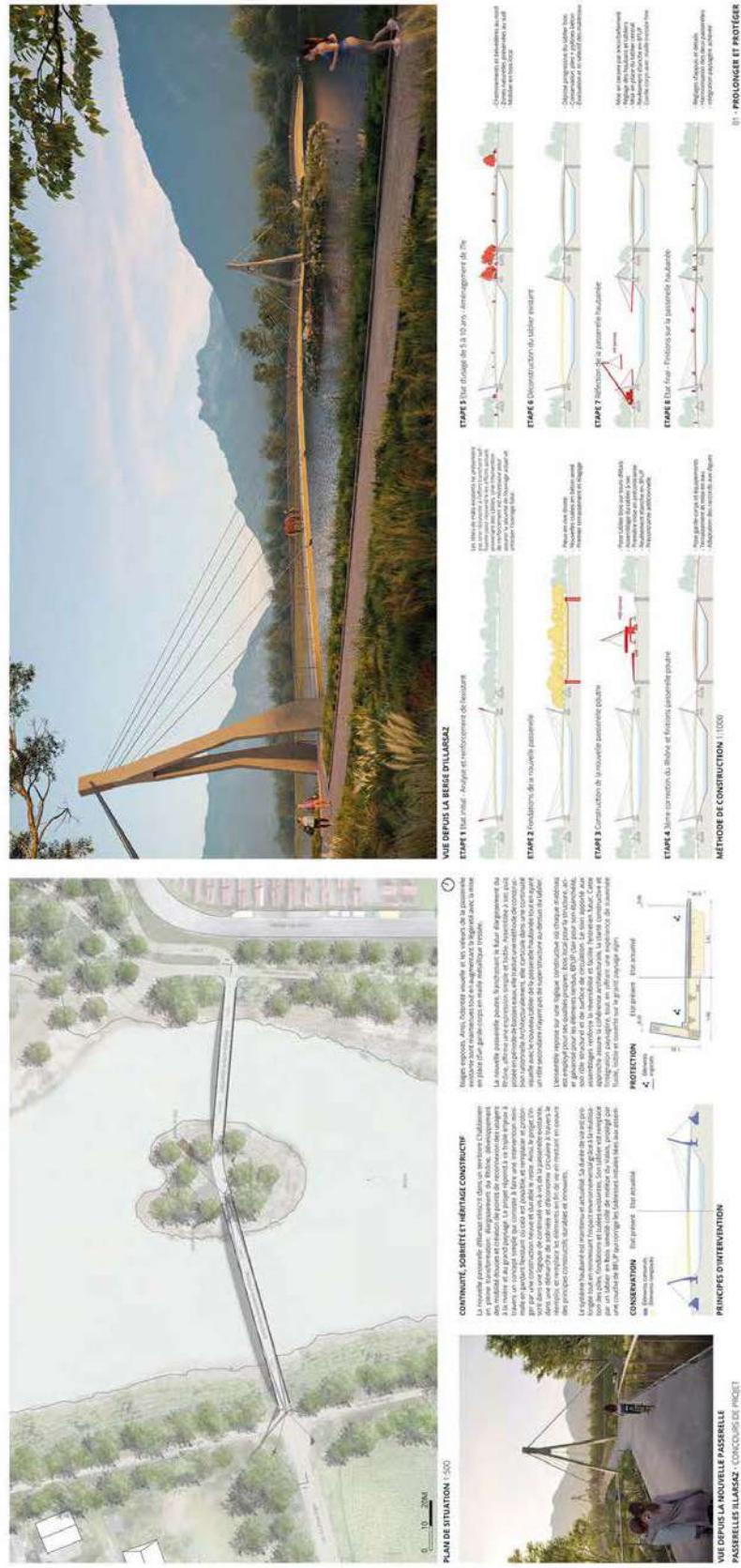


Double Swing



N°4 PROLONGER ET PROTÉGER

SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE 2401 (ingénieurs et architectes)
Collaborateurs Julien Pathé, Elodie Vautrin, Théo de la Quérière, Joseph Desruelle



N°6 L'APRON DU RHÔNE

HOLZPROJEKT AG
Collaborateurs Plus Renggli, Alina Ramseier, Dominik Rohrer

ARCHITEKTUM GMBH
Collaborateurs Patrick Meier, Yvan Meier

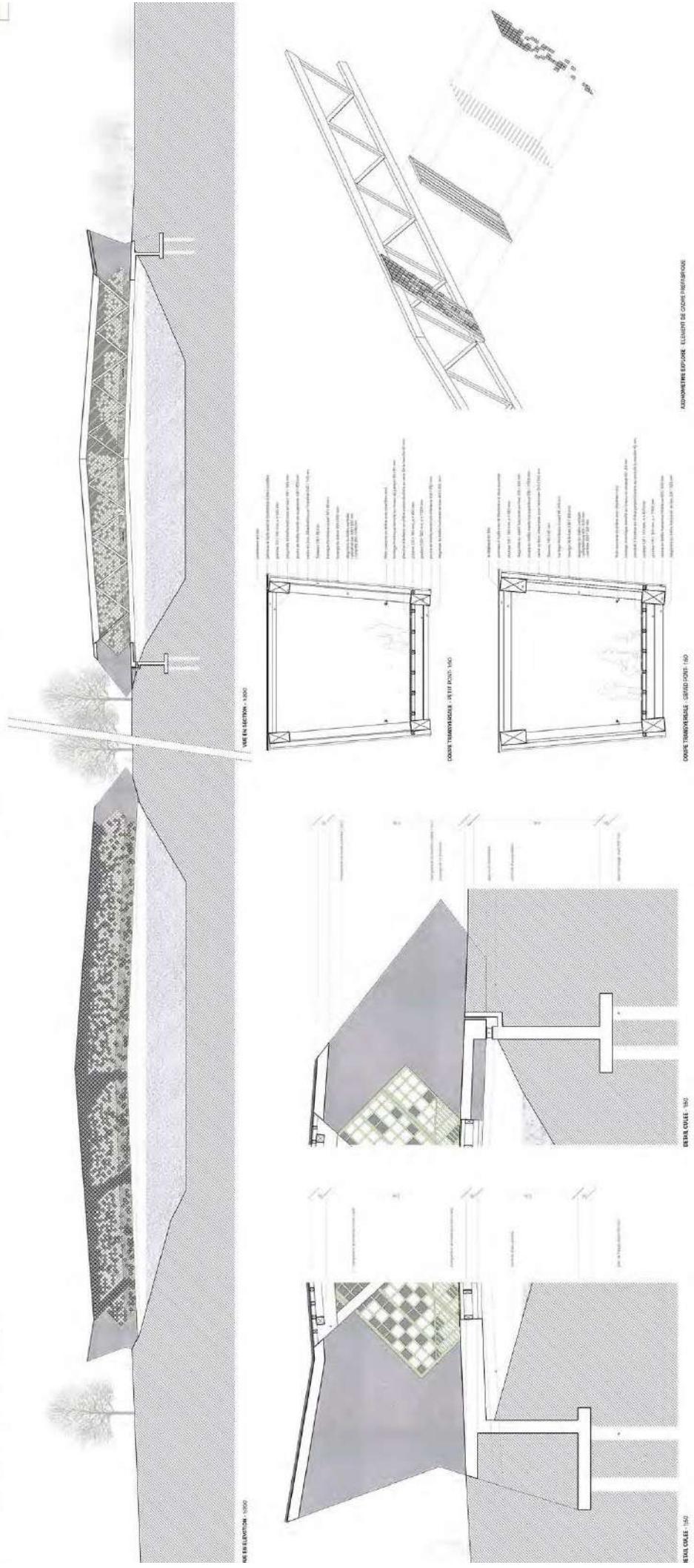
L'APRON DU RHÔNE

CONCOURS DE PROJET - PASSERELLE TILLARSAZ



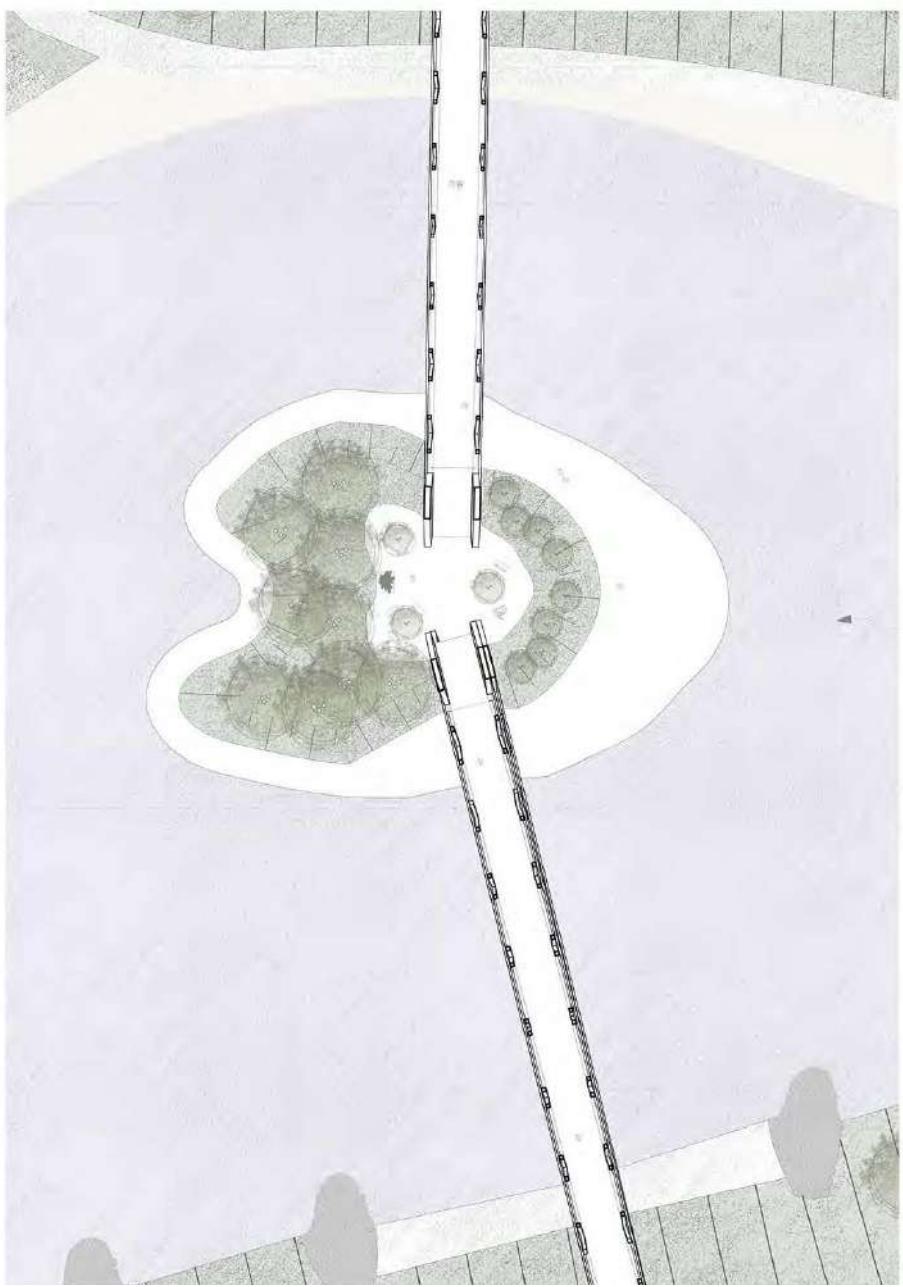
L'APRON DU RHÔNE

CONCOURS DE PROJET - PASSERELLE ILLARSAZ



N°6 L'APRON DU RHÔNE

CONCOURS DE PROJET - PASSERELLE TILLARSAZ



Les architectes ont cherché à réaliser un système de protection contre les vagues et les crues qui soit à la fois fonctionnel et esthétique. Leur proposition est basée sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental. Leur objectif est de créer un espace public accueillant et convivial, tout en protégeant les riverains et l'environnement.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental. Il combine plusieurs éléments : un mur de soutènement en béton armé, des plantations d'arbres fruitiers et de haies, et une passerelle piétonne. Le mur de soutènement est conçu pour être intégré dans le paysage et protéger les riverains contre les crues et les vagues. Les plantations d'arbres fruitiers et de haies contribuent à l'érosion et à la dégradation des sols, tout en apportant des bénéfices environnementaux et sociaux. La passerelle piétonne permet aux riverains de traverser le Rhône de manière sûre et confortable.

Le système de protection proposé par les architectes intègre également des éléments de mobilier urbain, tels que des bancs et des tables, et des espaces pour les activités sportives et culturelles. Les architectes ont également pris en compte les besoins des riverains en termes de sécurité et de confort, tout en respectant les règles de sécurité et de protection de l'environnement.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Les architectes ont cherché à réaliser un système de protection contre les vagues et les crues qui soit à la fois fonctionnel et esthétique. Leur objectif est de créer un espace public accueillant et convivial, tout en protégeant les riverains et l'environnement.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

Le système de protection proposé par les architectes est basé sur une approche intégrée et holistique de l'aménagement urbain et environnemental.

FIGURE 1 : Déroulement, chronologie et étapes de l'opération

FIGURE 2 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 3 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 4 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 5 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 6 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 7 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 8 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 9 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 10 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 11 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 12 : Étapes de construction des murs de soutènement

FIGURE 13 : Étapes de construction des murs de soutènement

N°7 1+1=1

SYSTEME STATIQUE

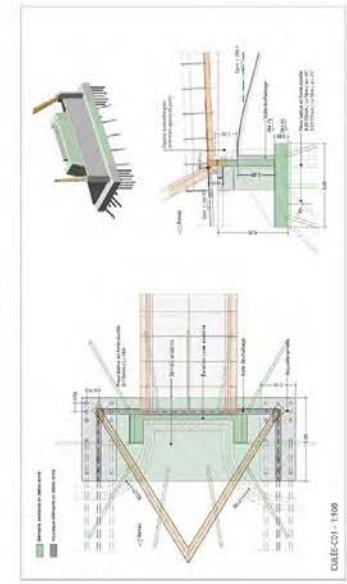
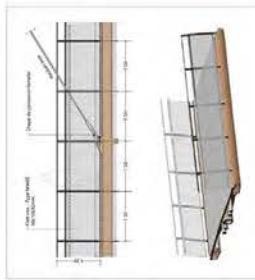
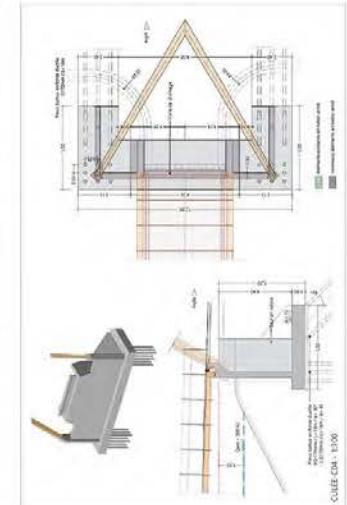
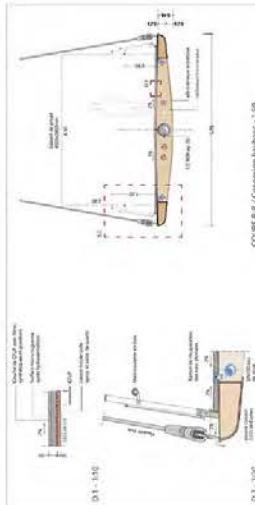
Le rapport annuel de la Banque mondiale et l'Indicateur mondial de l'environnement et du développement durable (la BM) ont mis en évidence que les pays en voie de développement sont ceux qui contribuent le moins à la pollution mondiale. Les publications de l'Institut pour l'environnement et le développement durable (la BM) ont montré que les pays en voie de développement sont ceux qui contribuent le moins à la pollution mondiale.

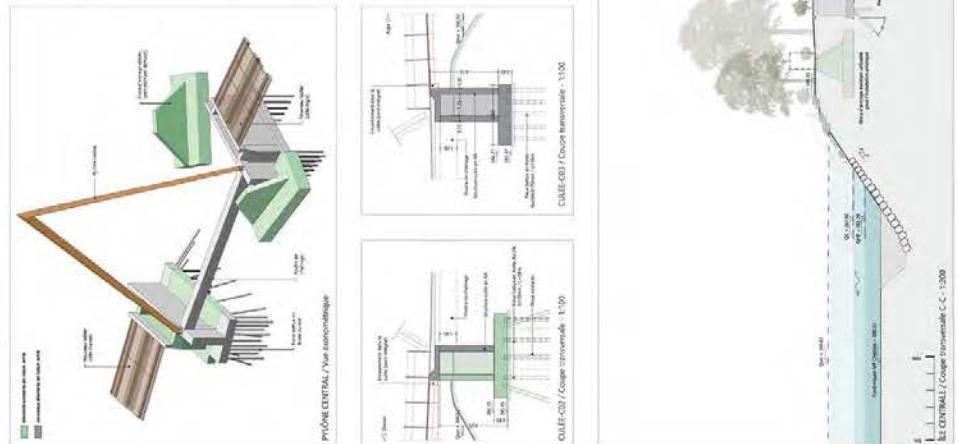


100



1 + 1 = 1
Concours de poésie
LAISSEZ-LE LAISSEZ SUR LE RHÔNE





Cadrer le paysage

La conception du pont respecte la bâtiante naturelle environnante grâce à une murettes en pierre. Le socle du pont est intégré dans la bâtiante et la structure du pont est intégrée dans la bâtiante. La conception du pont respecte la bâtiante naturelle environnante grâce à une murettes en pierre. Le socle du pont est intégré dans la bâtiante et la structure du pont est intégrée dans la bâtiante.

Le pylône central

L'alignement du pylône central est particulièrement pris en compte pour la conception des deux dernières travées de l'ouvrage. Le pylône central est intégré dans la bâtiante et la structure du pont est intégrée dans la bâtiante. La conception du pont respecte la bâtiante naturelle environnante grâce à une murettes en pierre. Le socle du pont est intégré dans la bâtiante et la structure du pont est intégrée dans la bâtiante.

Principes de dimensionnement préliminaire

Les calculs sont effectués par le logiciel suivant :

- Calculs statiques sur les structures existantes.
- Structure du pylône et des fondations de piles.
- Un modèle global 3D avec éléments finis (FE) avec éléments possède la modélisation des éléments de structure.
- L'ouvrage est dimensionné pour une charge maximale憧憬ée de 100 ans et une charge moyenne de 50 ans.
- Il convient de noter que la dalle prend 10%, un procès 10% à 10% plus grande que les conditions actuelles et une coordination générale (cette valeur dépend de l'ensemble).

Fondations du pont

La conception des fondations de l'ouvrage prévoit une utilisation de fondations préfabriquées et précontraintes. La conception prévoit une utilisation de fondations préfabriquées et précontraintes. La conception prévoit une utilisation de fondations préfabriquées et précontraintes.

1. Conception des fondations en utilisant une conception préfabriquée et précontrainte, à une hauteur de 100 cm.
2. Les caissons encastrés doivent être utilisés pour une utilisation préfabriquée et précontrainte.
3. Les fondations doivent être utilisées pour une utilisation préfabriquée et précontrainte.
4. Les fondations doivent être utilisées pour une utilisation préfabriquée et précontrainte.

1+1=1

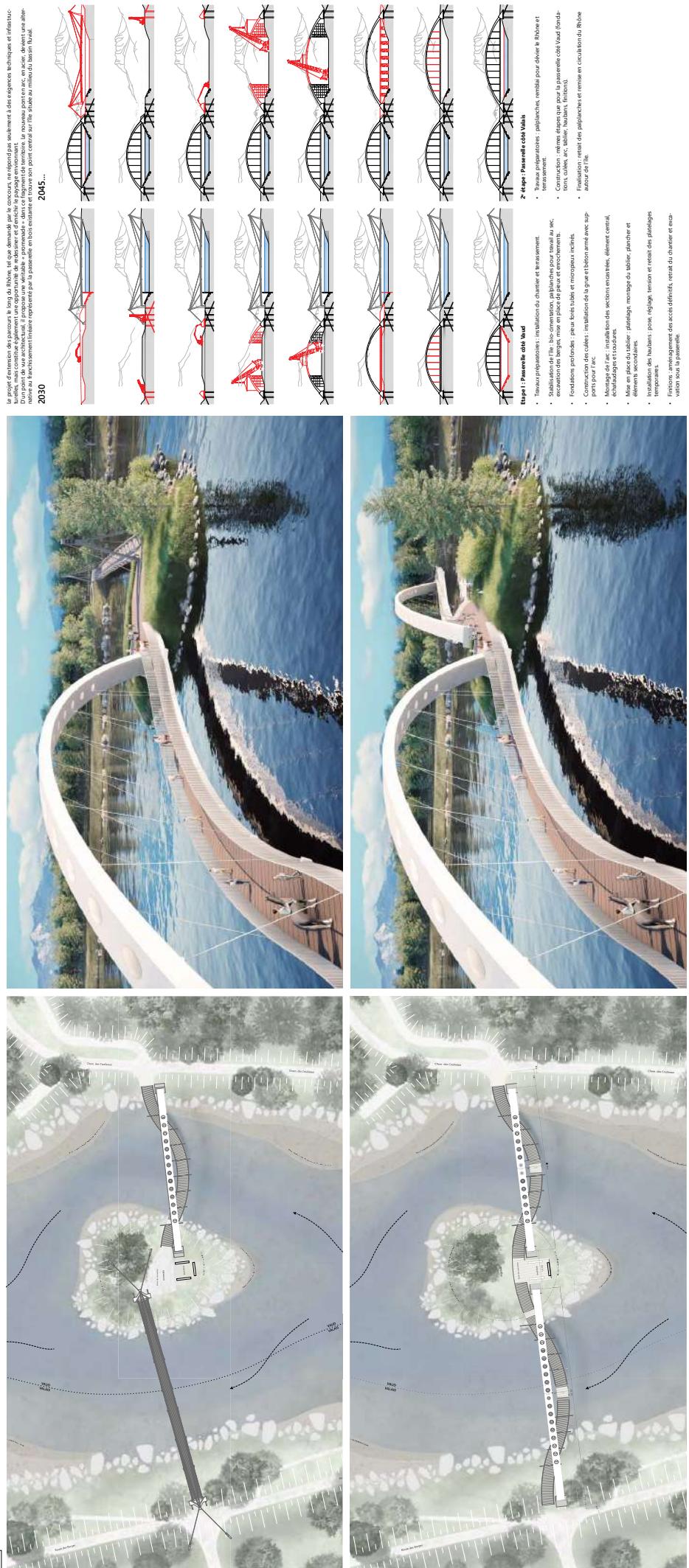
Concours de projet
PASSERELLE TILLAZAZ SUR LE RHÔNE

N°9 2045...

PETIGNAT & CORDOBA INGÉNIEURS CONSEILS SA
Collaborateurs Codoba Manuel, Briguett Grégoire, Voirol Léonard, Sowinski Krystian, Docquin Andréane,
Bandalise Sophie, Wey Samuel, Overney Albin, Hoarau Antoine, Freymond Julien, Devaud Benjamin,
Burkhard Mathieu

MARIO BOTTA ARCHITETTI
Collaborateurs Botta Mario, Botta Tobia, Mornata Marco, Bonacina Andrea





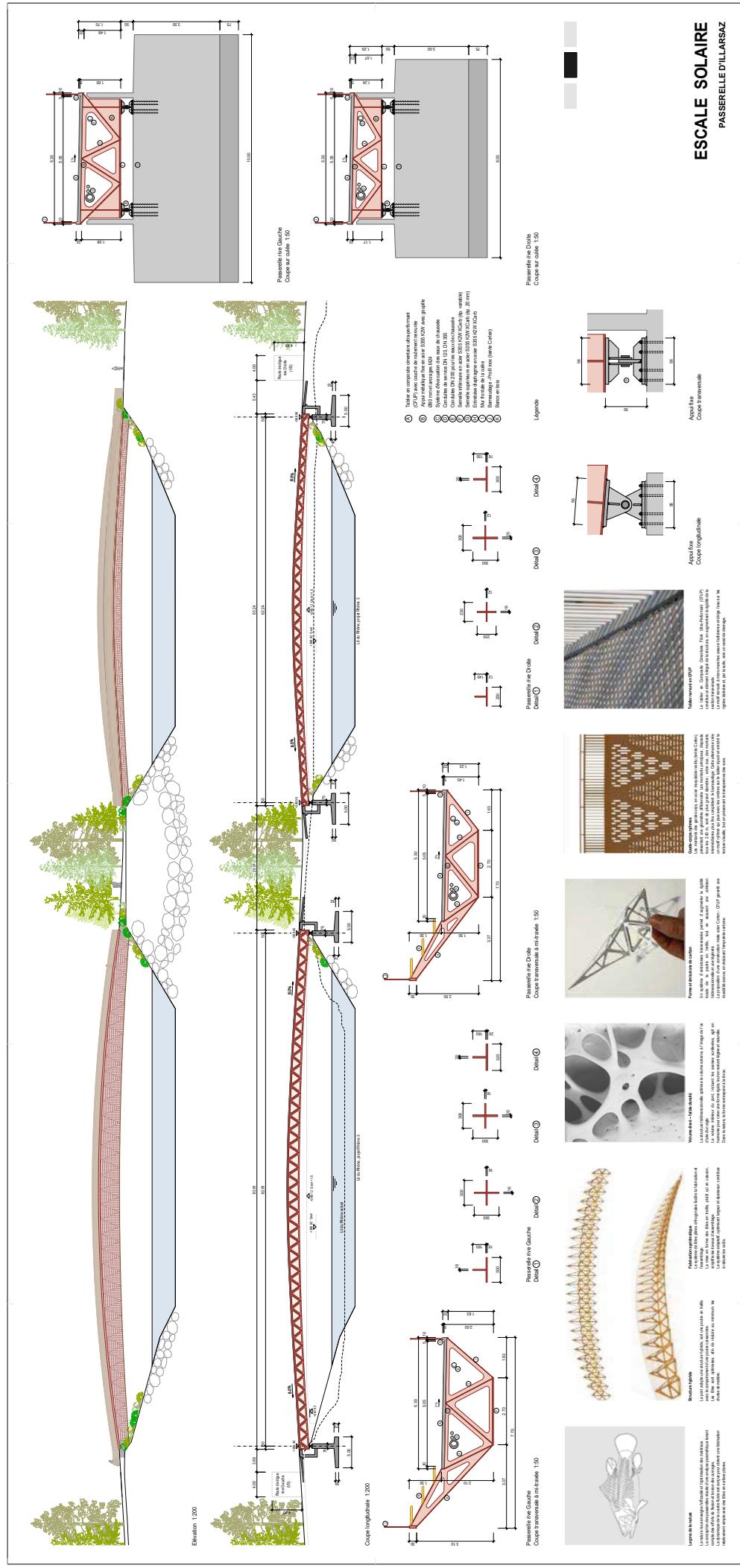
N°10 ESCALE SCOLAIRE

DIC SA INGÉNIEURS
Collaborateurs Cantone Raffaele, Del Drago Filippo, Imhof Tedros Martina, Saad Kannuna,
Gross Lionel, Cappellin Corinne

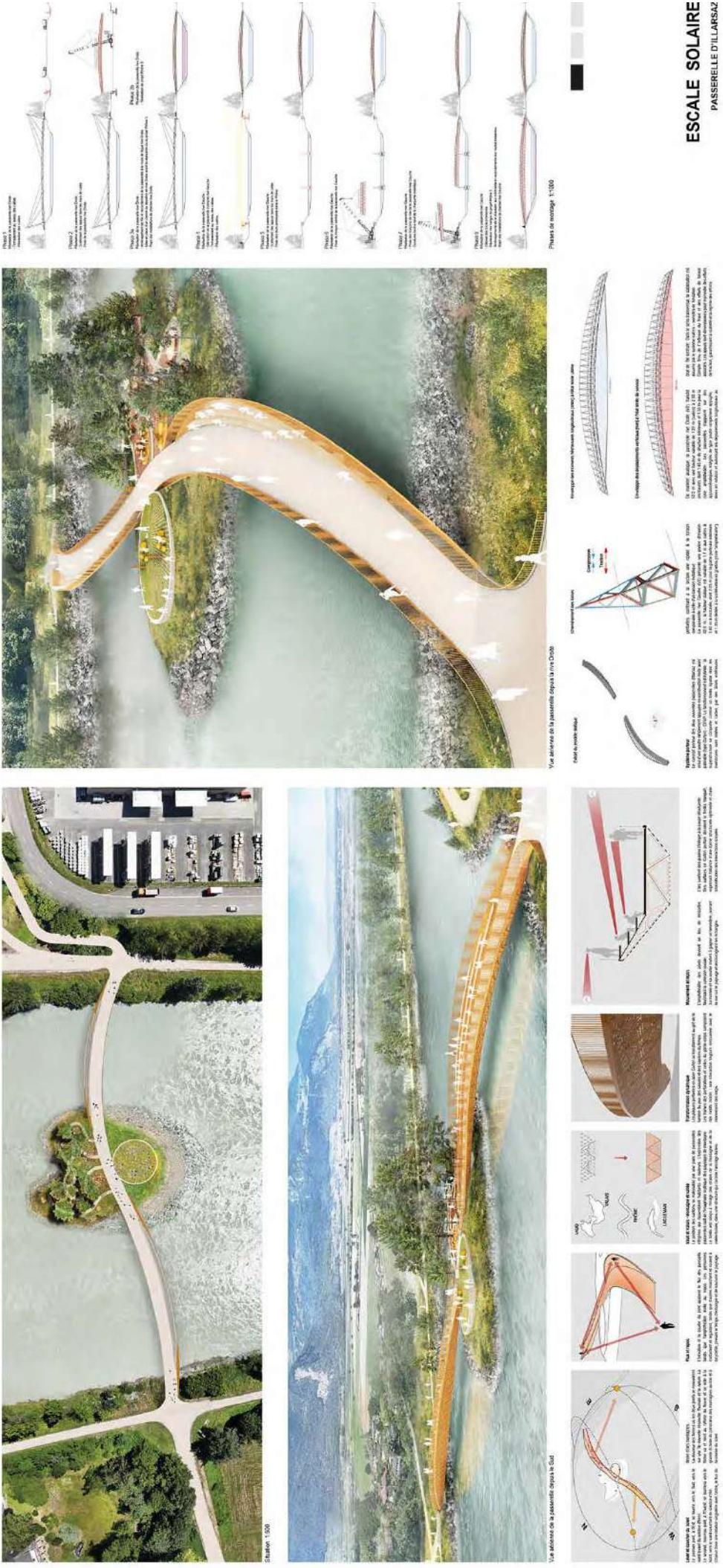
TONKIN LIU
Collaborateurs Milke Tonkin, Anna Liu



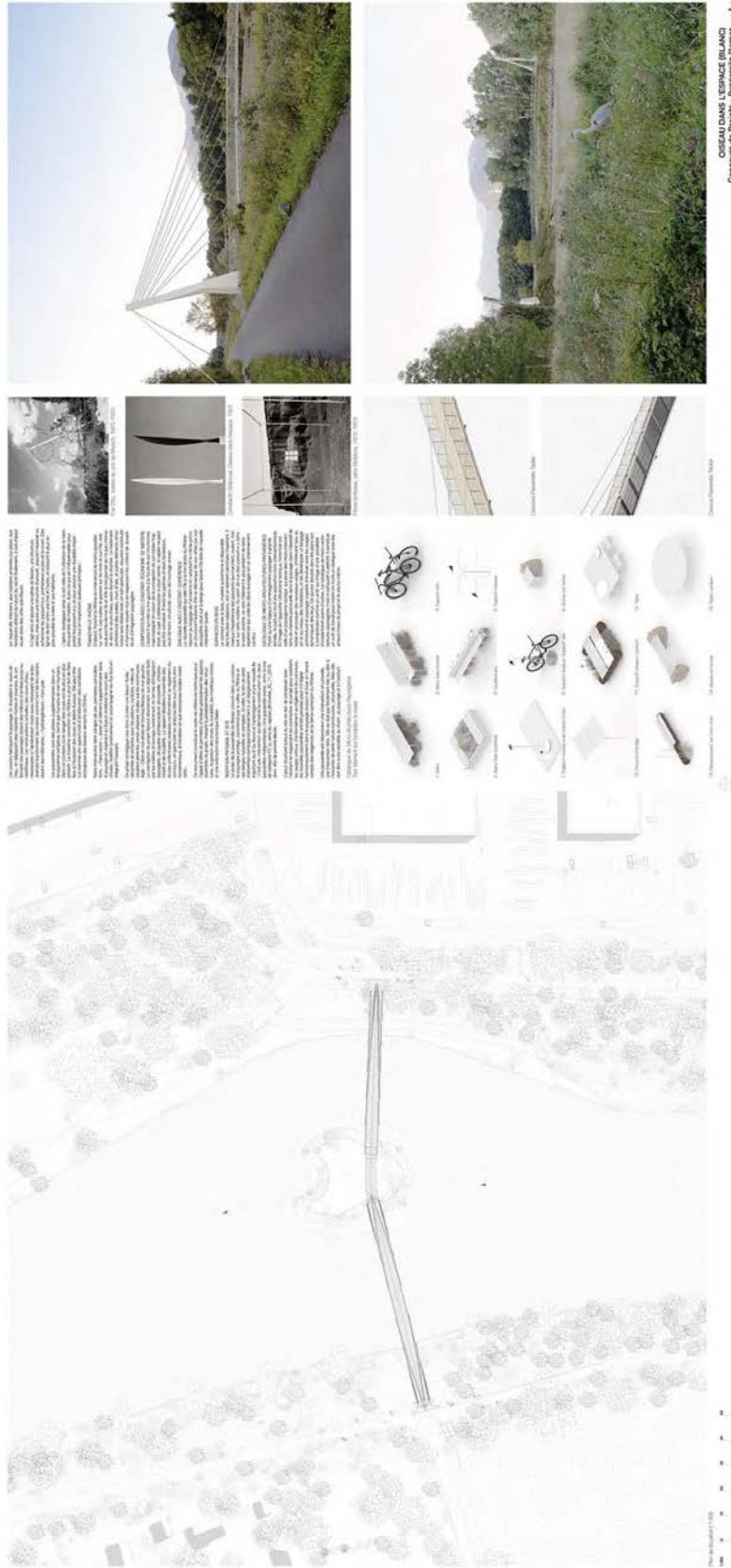
N°10 ESCALE SCOLAIRE



N°10 ESCALE SCOLAIRE



N°12 OISEAU DANS L'ESPACE

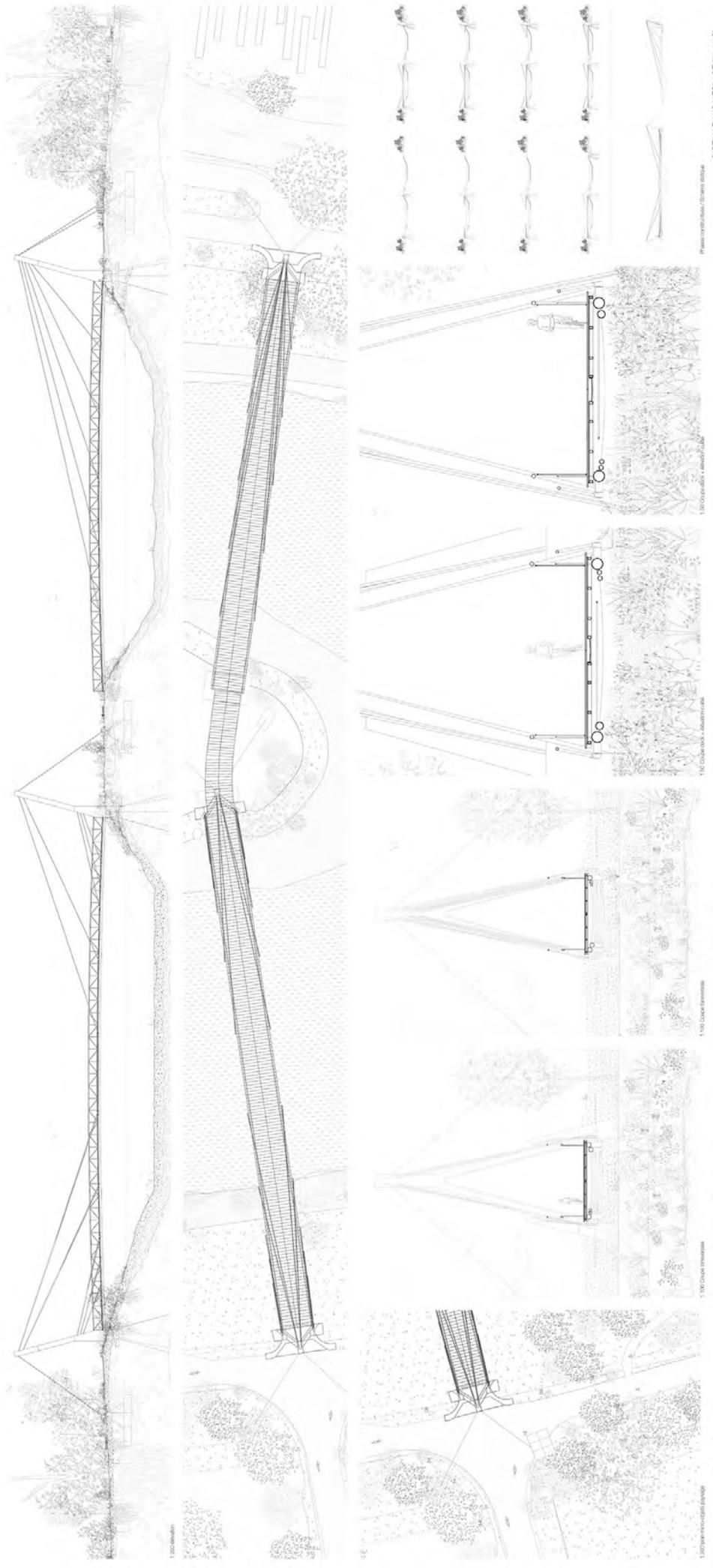


BOLLINGER + GROHMANN SARL
Collaborateurs Klaas De Rycke, Tim Daffner, Blaise Carron de la Morinais, Aurore Champagne

WMM INGENIEURE AG
Collaborateurs Santini Gilbert, Asensio Javier, Gisin Günter

BUREAU - DANIEL ZAMBIDE SARL
Collaborateurs David Villadomiu Ceballos, Valentin Calame, Amir Halabi, Carla Stein, Beatriz Duarte

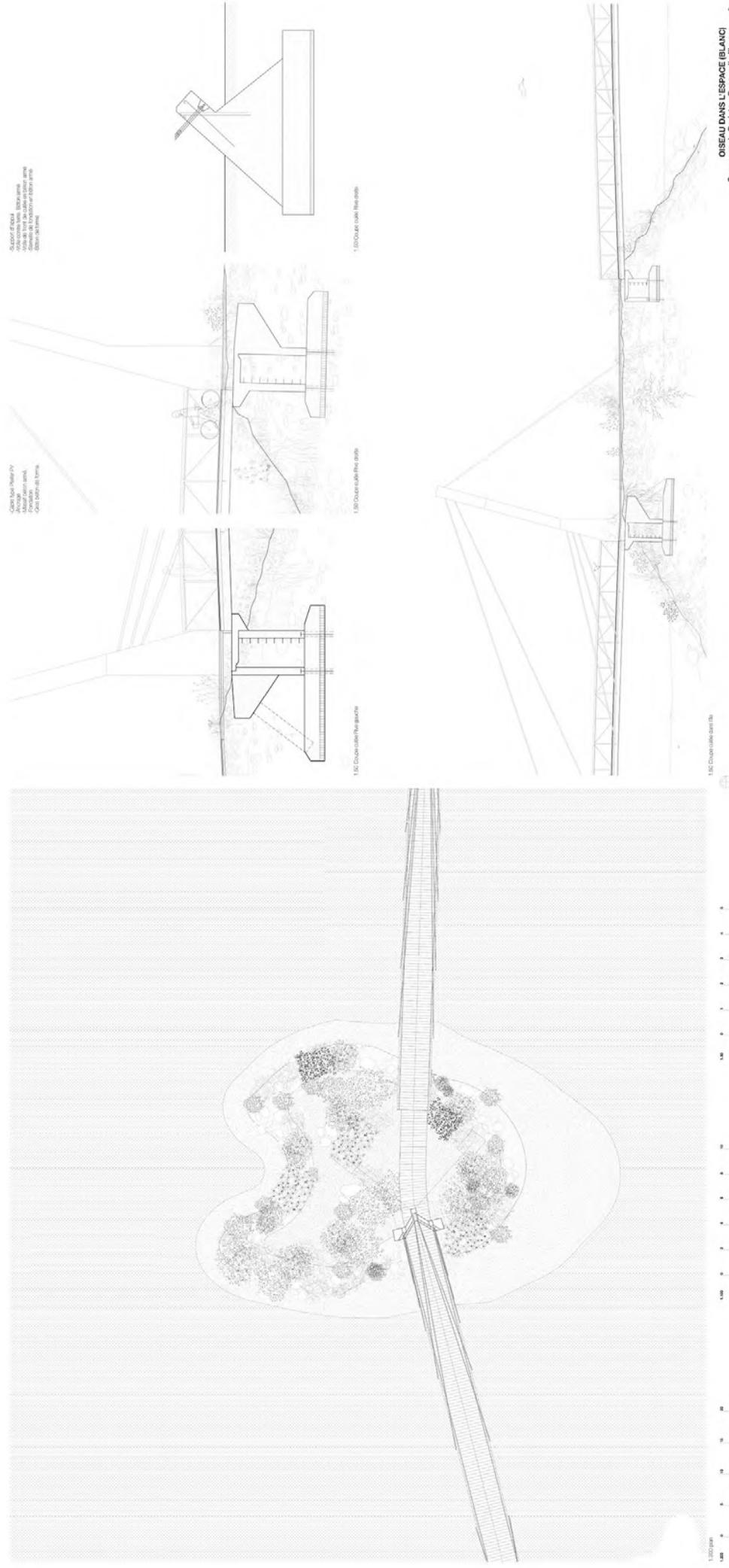
N°12 OISEAU DANS L'ESPACE



OISEAU DANS L'ESPACE (BLANC)
Concours de Projets - Passerelle Illarsaz - 2 -

Présentation à l'échelle 1/200e

N°12 OISEAU DANS L'ESPACE



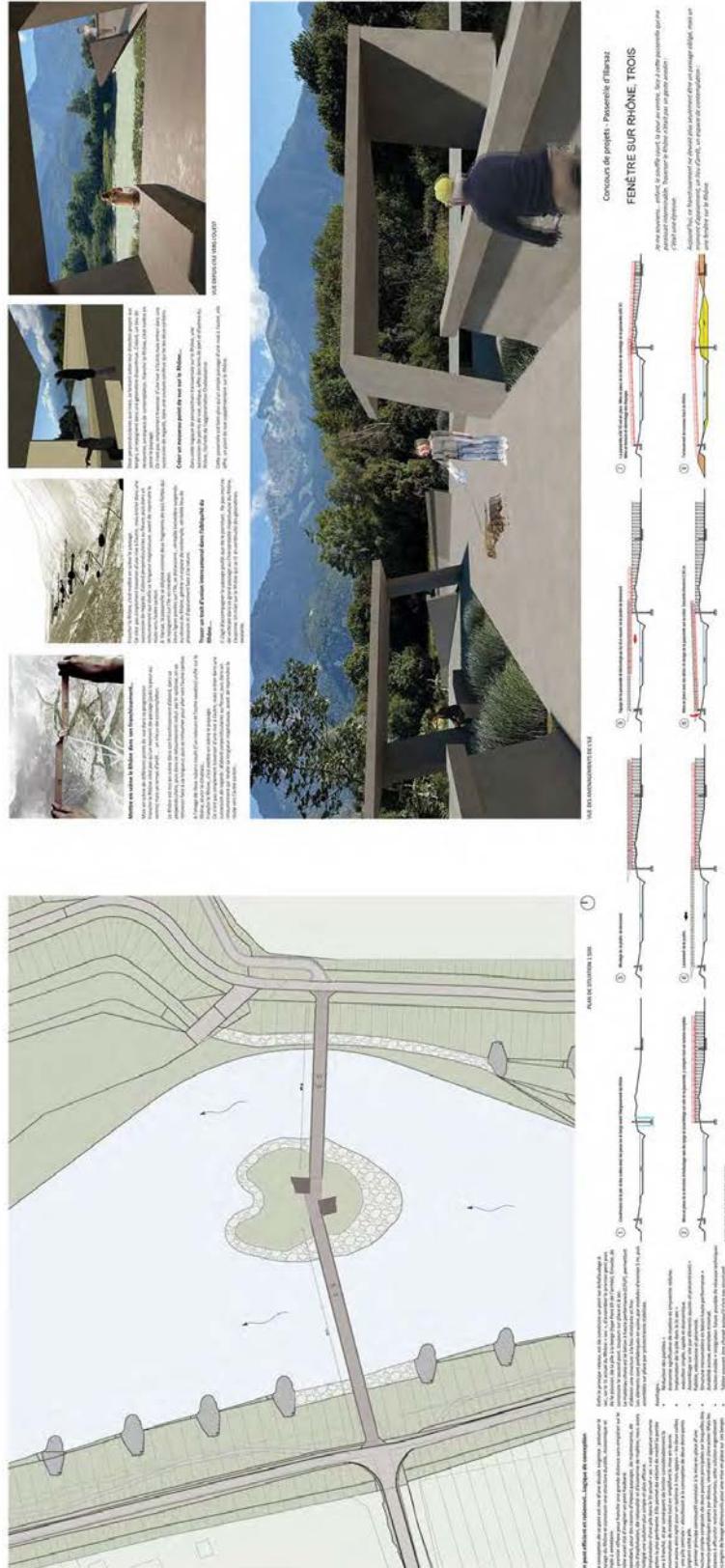
OISEAU DANS L'ESPACE (BLANC)

Concours de Projets - Passerelle Mirassé

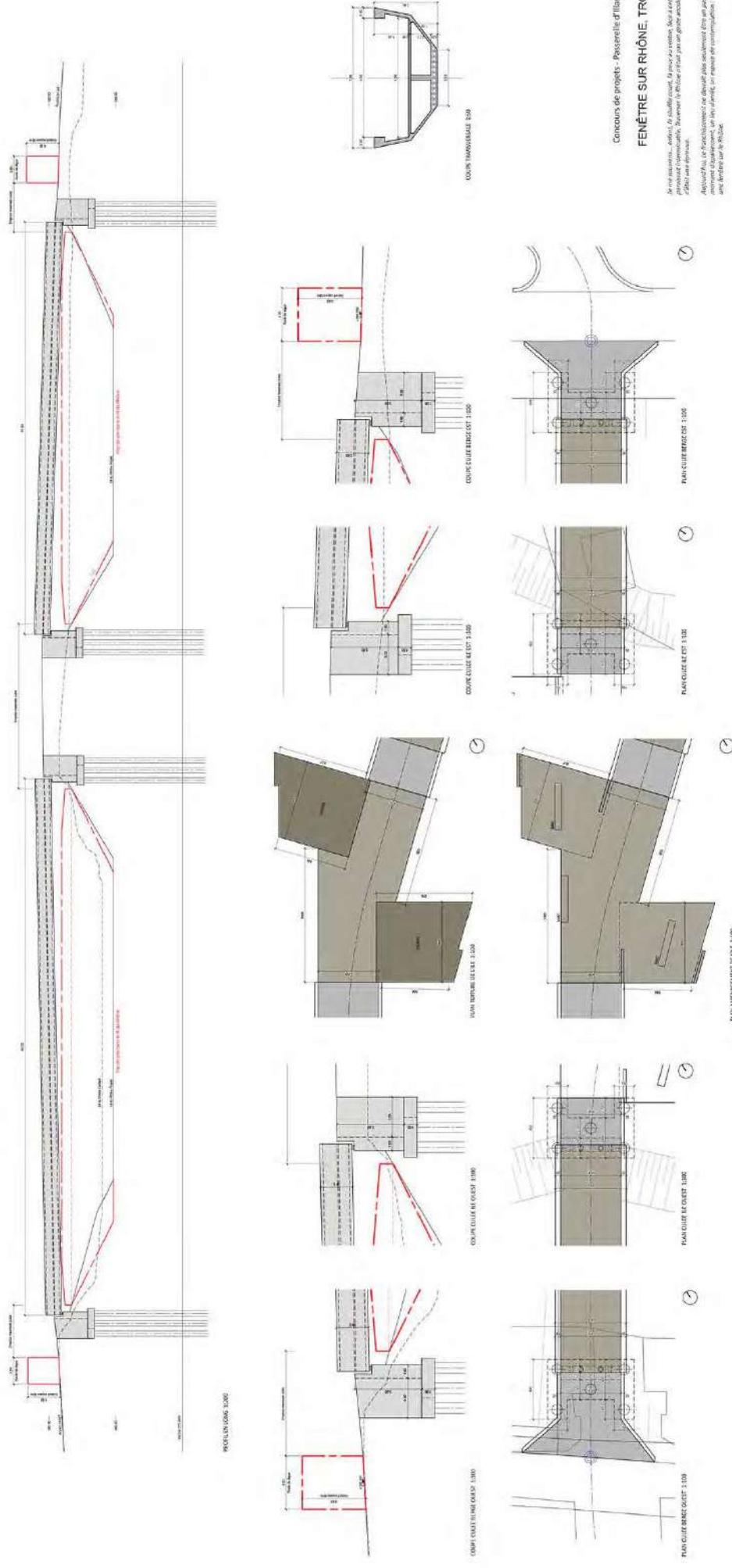
- 3 -

N°13 FENÊTRE SUR RHÔNE

BGI SA
Collaborateur Dominique Géhin, Nicolas Kohli, Jörg Meyer, Olivier Appenzeller
VOLTOLINI ARCHITECTURES SARL
Collaborateurs Voltolini Samuel, Sheila Ramos, Julien Maugat



N°13 FENÊTRE SUR RHÔNE



Contact

CANTON DU VALAIS

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

Service des dangers naturels

Rue des Creusets 5, 1950 Sion

027 606 35 20 – SDANA@admin.vs.ch

CANTON DE VAUD

Entreprise de correction fluviale Rhône 3

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

Avenue de Valmont 30b, 1014 Lausanne

021 316 32 36 – DGE-R3@vd.ch

Impressum

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

Conception / Gestion de projet : LR communication

Graphisme : invisu-design.com / LR communication

Impression : Design Copy



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