



**Rapport du jury**  
Novembre 2025

## Concours de projets

# Passerelle d'Illarsaz sur le Rhône



Service des dangers naturels  
Entreprise de correction fluviale Rhône 3



# Sommaire

## SITUATION ACTUELLE ET OBJECTIFS DU CONCOURS

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

## GENRE DE CONCOURS ET TYPE DE PROCEDURE

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

## EXAMEN ET DÉROULEMENT DU JUGEMENT

Examen préalable	8
Jugement	8
Analyse de détail des projets	8
1 <sup>er</sup> tour d'élimination	8
2 <sup>ème</sup> tour d'élimination	8
3 <sup>ème</sup> 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

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<sup>ème</sup> 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 (piédestre, 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<sup>ème</sup> 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 :

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



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

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

Les 7 projets suivants ont été éliminés à l'issue du 1<sup>er</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> tour :

N°04	PROLONGER ET PROTÉGER
------	-----------------------

### 3<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 <sup>er</sup> rang	1 <sup>er</sup> prix	11	AU COEUR DE L'ÎLE	50'000.- TTC
2 <sup>ème</sup> rang	1 <sup>ère</sup> mention	14	UN AIR DE FAMILLE	30'000.- TTC
3 <sup>ème</sup> rang	2 <sup>ème</sup> mention	8	ANCTURESIA	20'000.- TTC
4 <sup>ème</sup> rang	2 <sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> rang, 1<sup>er</sup> 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



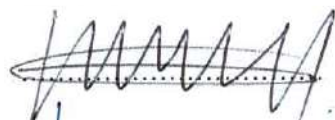
Mme Mylène Devaux



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

---

## MASOTTI & ASSOCIATI SA

Collaborateurs Guidotti Sebastiano, Masotti Giorgio, Giorgi Paolo

---

## HÄMMERLI & CACCIA SAGL

Collaborateurs Hämmerli 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 visibilitées 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 élanement élevé, en moyenne d'environ 1/60. L'encastrement 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'écobilan 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°14 UN AIR DE FAMILLE

2<sup>ème</sup> rang – 1<sup>ère</sup> 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 élanement respectivement d'environ 1/40 et 1/30.

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'écobilan 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.





#### CONTEXTE

Le projet de passerelle est situé dans le cadre d'un programme de réhabilitation de la zone d'habitat social de la commune de Illarsaz. Ce programme vise à améliorer les conditions de vie des habitants et à créer un espace public de qualité.

Le projet de passerelle est une œuvre d'art qui s'inscrit dans le cadre d'un programme de réhabilitation de la zone d'habitat social de la commune de Illarsaz. Ce programme vise à améliorer les conditions de vie des habitants et à créer un espace public de qualité.



PROJET DE PASSERELLE

#### CONCEPTION

La conception de la passerelle est le résultat d'un processus de collaboration entre les architectes, les ingénieurs et les habitants de la commune de Illarsaz. Ce processus a permis de créer un espace public de qualité qui répond aux besoins des habitants.

La conception de la passerelle est le résultat d'un processus de collaboration entre les architectes, les ingénieurs et les habitants de la commune de Illarsaz. Ce processus a permis de créer un espace public de qualité qui répond aux besoins des habitants.



PROJET DE PASSERELLE

#### CONCEPT STRUCTUREL

Le concept structurel de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.

Le concept structurel de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.



PROJET DE PASSERELLE

#### CONCEPT ESTHÉTIQUE

Le concept esthétique de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.

Le concept esthétique de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.



PROJET DE PASSERELLE

#### CONCEPT FONCTIONNEL

Le concept fonctionnel de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.

Le concept fonctionnel de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.



PROJET DE PASSERELLE

#### CONCEPT ÉCART

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.



PROJET DE PASSERELLE

#### CONCEPT ÉCART

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.



PROJET DE PASSERELLE

#### CONCEPT ÉCART

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.



PROJET DE PASSERELLE

#### CONCEPT ÉCART

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.



PROJET DE PASSERELLE

#### CONCEPT ÉCART

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.



PROJET DE PASSERELLE

#### CONCEPT ÉCART

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.

Le concept écart de la passerelle est basé sur une structure en acier qui permet de créer un espace public de qualité. La structure est conçue pour résister aux forces de traction et de compression, ainsi qu'aux forces de torsion.

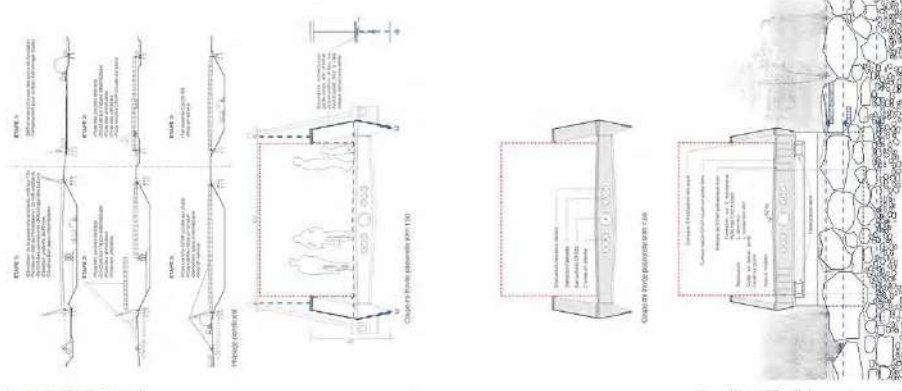
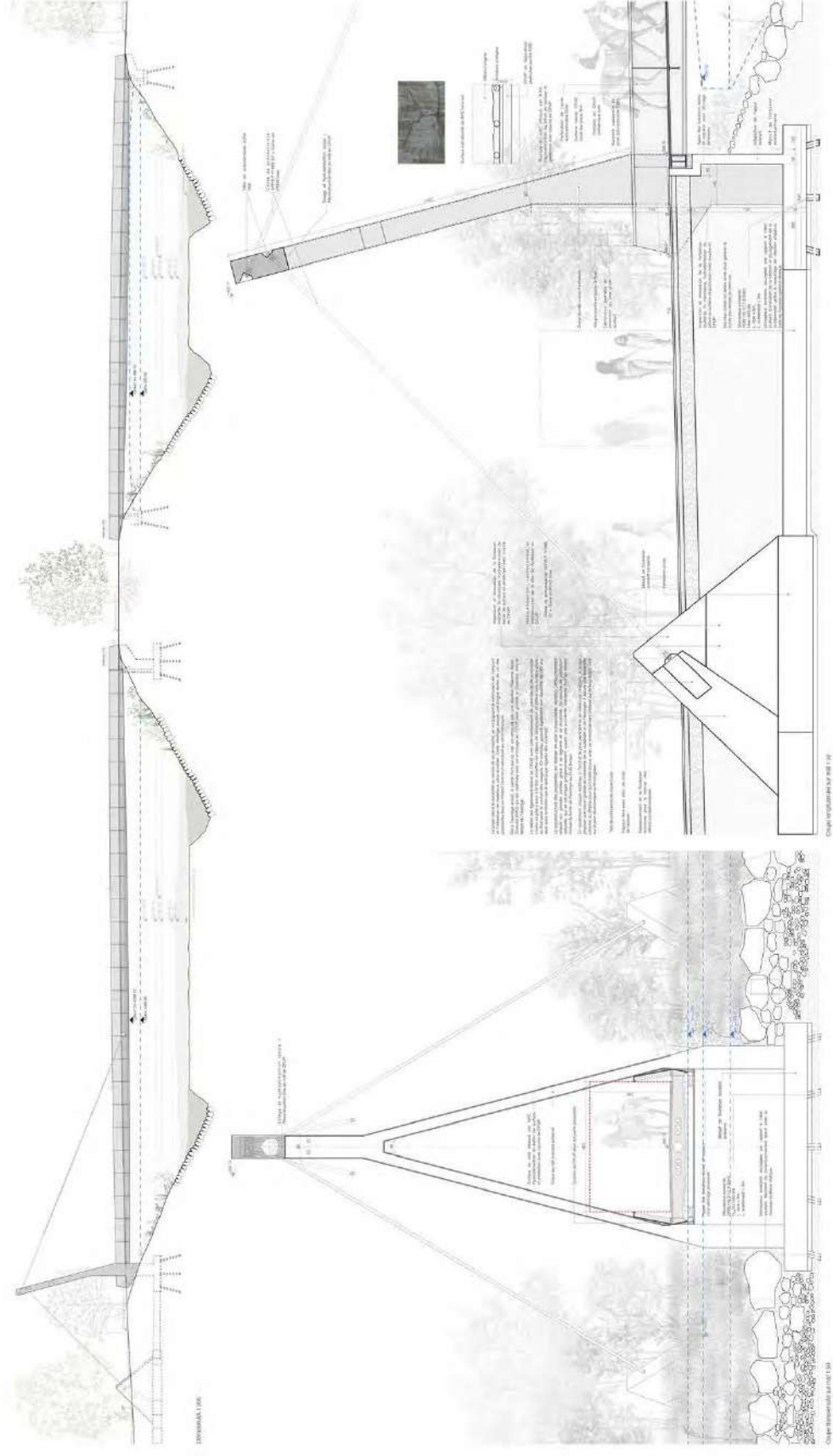


PROJET DE PASSERELLE

### Passerelles Illarsaz sur le Rhône Un air de famille

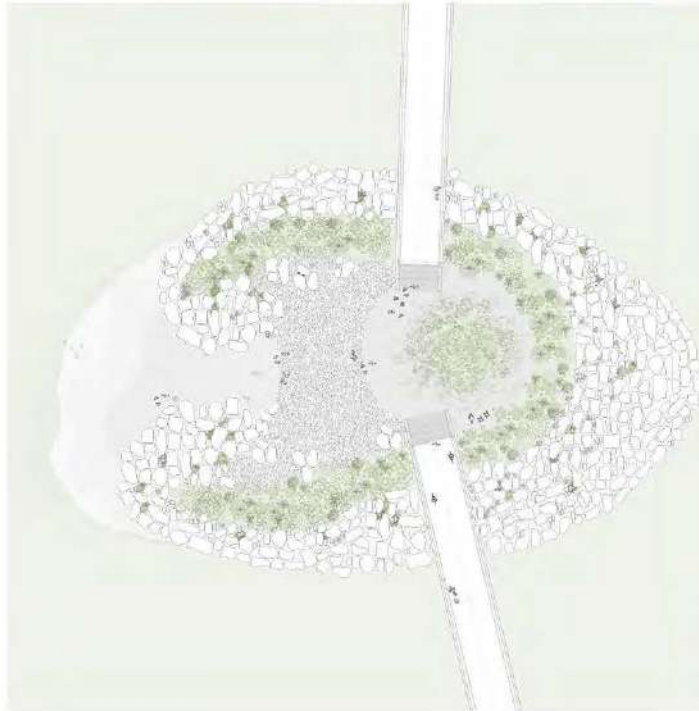


## N°21 UN AIR DE FAMILLE



Passerelles filaires sur le Rhône  
Un air de famille



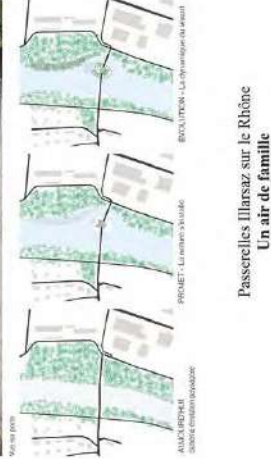
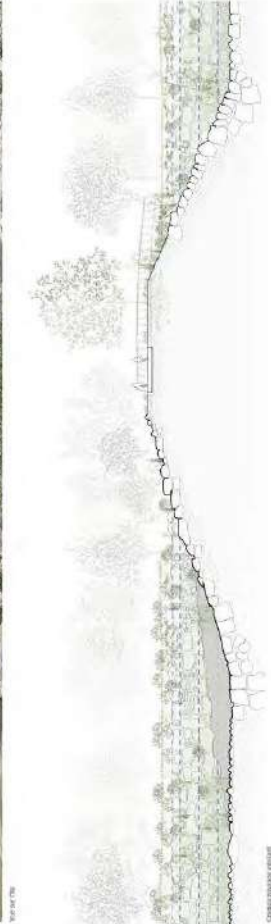


**CONCEPT FAMILIAR**

Le projet est conçu comme un espace de rencontre et de partage, où les habitants peuvent se retrouver et se rencontrer. L'objectif est de créer un lieu de vie commun, où les habitants peuvent se rencontrer et se rencontrer. L'objectif est de créer un lieu de vie commun, où les habitants peuvent se rencontrer et se rencontrer.

Le projet est conçu comme un espace de rencontre et de partage, où les habitants peuvent se retrouver et se rencontrer. L'objectif est de créer un lieu de vie commun, où les habitants peuvent se rencontrer et se rencontrer. L'objectif est de créer un lieu de vie commun, où les habitants peuvent se rencontrer et se rencontrer.

Le projet est conçu comme un espace de rencontre et de partage, où les habitants peuvent se retrouver et se rencontrer. L'objectif est de créer un lieu de vie commun, où les habitants peuvent se rencontrer et se rencontrer. L'objectif est de créer un lieu de vie commun, où les habitants peuvent se rencontrer et se rencontrer.



Passerelles Illansaz sur le Rhône  
Un air de famille



# N°8 ANCTURESIA

3<sup>ème</sup> rang – 2<sup>ème</sup> 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.



## Anesturésia

La conservation de l'équilibre des dépenses de l'Etat est la condition essentielle de la croissance économique et de la stabilité financière. Ce principe d'équilibre des dépenses est la base de la politique budgétaire. Elle est la condition essentielle de la stabilité financière et de la croissance économique. Elle est la condition essentielle de la stabilité financière et de la croissance économique.

Les mandataires élus ont — ceux, qui votent au CTUP — désigné par les votants, les mandats locaux, dans le cadre de la paroisse, les recteurs, et dans les autres, les représentants élus. Les votes ont été comptés par le recteur, et les mandats ont été remis à la paroisse. Les mandats ont été remis à la paroisse, et les mandats ont été remis à la paroisse.

Les polymères en forme de H sont formés de deux brins, chacune supportant un cation. Les deux brins des polymères s'étendent pour assurer la stabilité transverse de la paroi. Dans le cas des polymères, les polymères sont moléculaires avec l'extrémité de la paroi, pour maintenir l'intégrité dans le site, en assurant la ponte des brins et ainsi les flèches de la cellule. Ces unités en dim H fonctionnalisées avec des polymères solubles. Les polymères sont constitués de atomes métalliques de section principale, en fonction des efforts de ces atomes des cations et des ions solubles.

[illegible]

Les schémas géométriques et les schémas des nombres sont des schémas du langage mathématique qui servent non d'illustration de texte. Les schémas sont des schémas de composition de l'écrit qui servent à organiser les idées. Les schémas géométriques et les schémas des nombres sont des schémas du langage mathématique qui servent non d'illustration de texte. Les schémas sont des schémas de composition de l'écrit qui servent à organiser les idées.

[illegible]

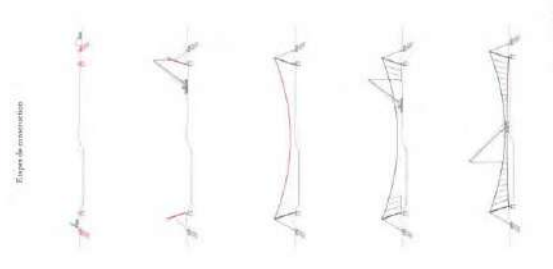
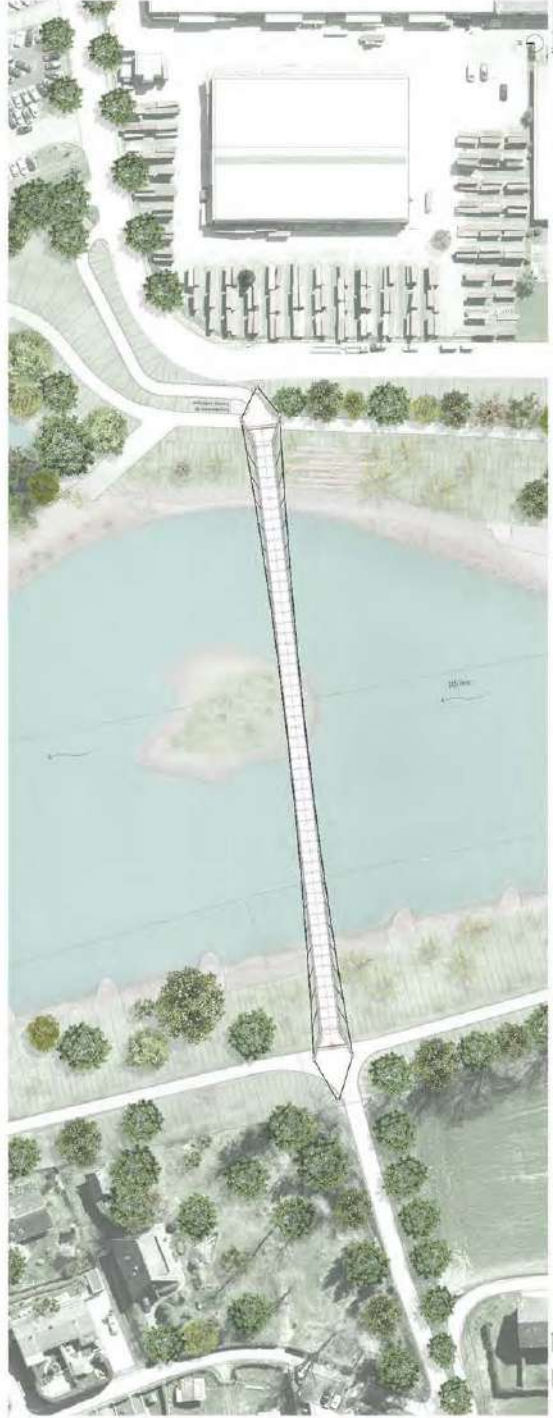
Les fondateurs ont fusionné avec un petit parti radical disposé sous les ordres. Le Syndicat du pignon des ponts existait dans cette ville. Les fondateurs ont fusionné avec un petit parti radical disposé sous les ordres. Le Syndicat du pignon des ponts existait dans cette ville.

La disponibilité de la puissance est assurée dans le temps par plusieurs mesures. L'allocation de câble n'est, en cabine en CPU, et toute la charge est déchargée de celle-ci et des problèmes sont traités en consultation avec le personnel de la cabine. Les problèmes de la puissance sont traités en consultation avec le personnel de la cabine.

L'Éco-Mon est intéressante au vu de la faible quantité de matériaux des équipements grâce à la façon unique mais efficace surmontant de maintenir la machine au plus vite. De plus, l'utilisation d'un rotatif avec une CTP permet de donner le poids de celui-ci sans de fausses les quantités de matière de l'ensemble de la structure, tout en conservant le design du Pense rectifié pour la réalisation technique.

En conclusion, la postérité n'est plus un passage comme les aînés, elle est un témoignage. Celui de la capacité humaine à créer une œuvre durable, à valider une pensée, à laisser une trace marquée de leur humanité, à transmettre, à perpétuer. Un héritage qui dépasse les frontières temporelles et spatiales, qui transcende les générations et les cultures, qui témoigne de la résilience humaine et de la capacité à surmonter les épreuves de la vie.

*Another factor, not to be overlooked, is the relative scarcity of research on the effects of the various forms of violence on the victim's health.*



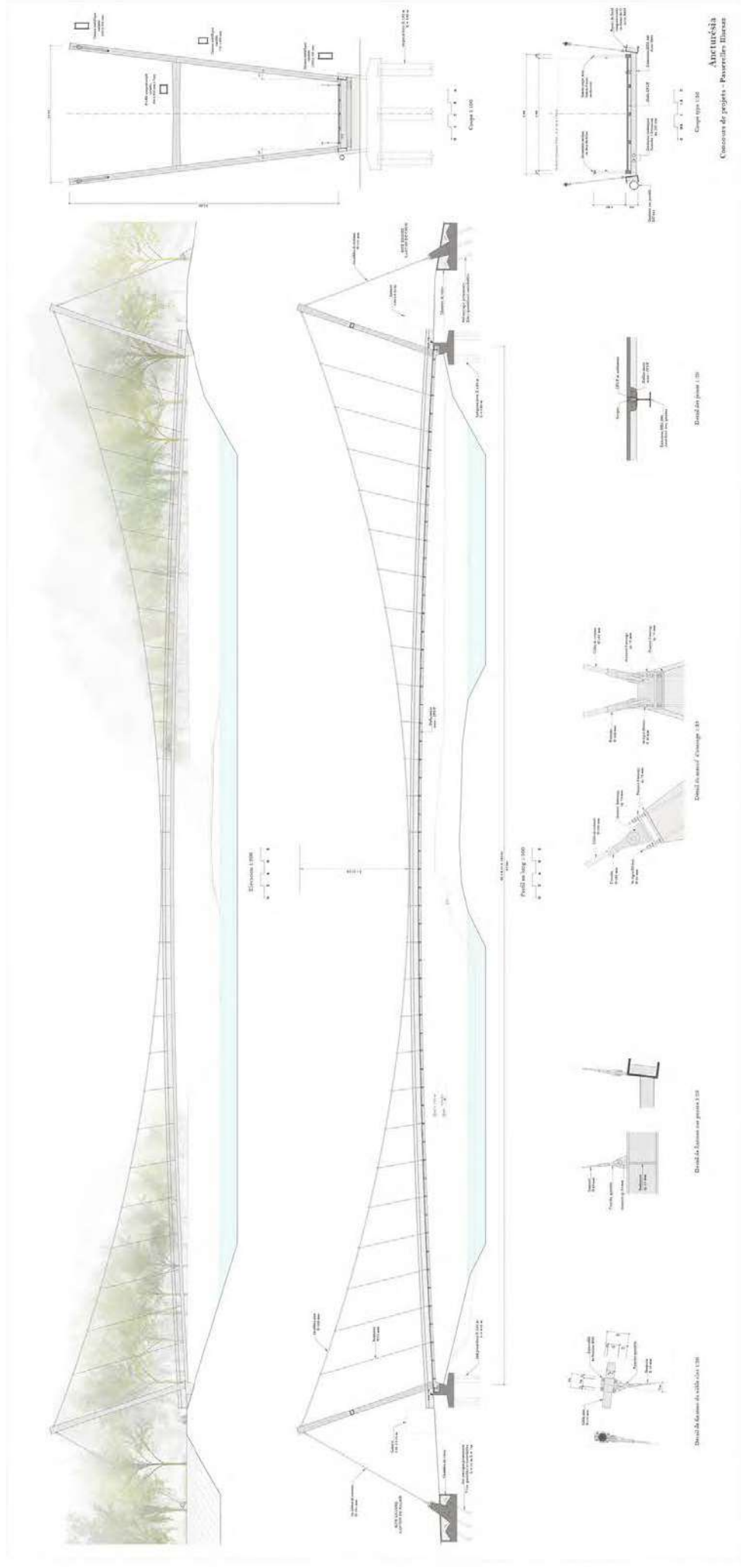
Etapas de conservación:

Case 1:  $\omega_1 = \omega_2$

Ancturésia  
Concours de projets - Paysannes Illarion



# N°8 ANCTURESIA





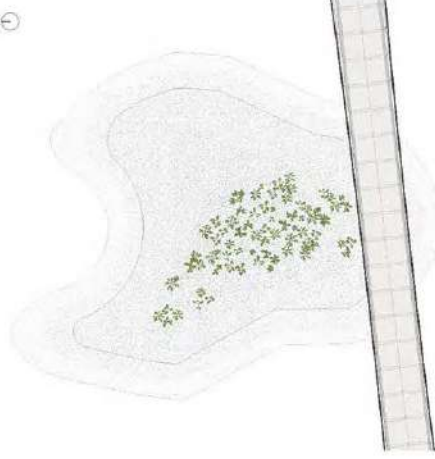
## N°8 ANCTURESIA

## ANCTURESIA

La réaction d'une filie au milieu du Séchoire implique de nombreuses attitudes, tant techniques qu'éthologiques, qui s'inscrivent à son tour dans le processus. Inscrivons dans ce milieu divers dynamiques, sources de défis, à des créats nouveaux. Les présentations conjuguées de rééducation et de la formation de pollens, amènent des réactions inattendues. La réalité hydrologique d'une telle filie - particulièrement visible lors de sa morphogénèse sécheresse - se pourrait être même d'être dérivée d'un tel filie - particulièrement visible lors de sa morphogénèse sécheresse, génèrent des impacts environnementaux de cette filie.

[illegible][illegible]

Cette proposition offre finalement, au cœur d'un message simple, une clé ouverte de méditation fragile. Néanmoins, un autre subterfuge se dresse de vous dans les facilités et le manège discret des hommes. Un troisième.



*Concours de projets - Passerelles Illusées*



# N°5 FUNAMBULE

4<sup>ème</sup> rang – 2<sup>ème</sup> 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 visibilité dégagées sur le Rhône. Les pentes des ouvrages semblent plutôt faibles, avec deux dénivelés 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 réalisée 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.

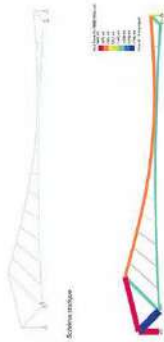


# N°5 FUNAMBULE

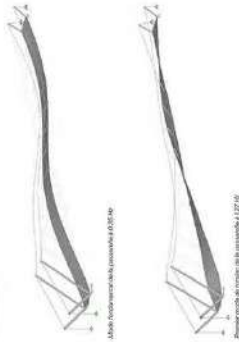


**Dialoguer avec le paysage**

Le pont est une œuvre d'art, il doit être en harmonie avec le paysage. C'est pourquoi, les architectes ont choisi un matériau noble, le bois, pour la structure du pont. Le bois est un matériau naturel, qui s'intègre parfaitement dans le paysage. De plus, le bois est un matériau durable, qui résiste aux intempéries. Les architectes ont également choisi une forme simple, une ligne droite, pour le pont. Cette forme est en harmonie avec le paysage, qui est composé de lignes droites, comme les montagnes et les rivières. Le pont est donc une œuvre d'art, qui s'intègre parfaitement dans le paysage.



Plan de la structure (m)

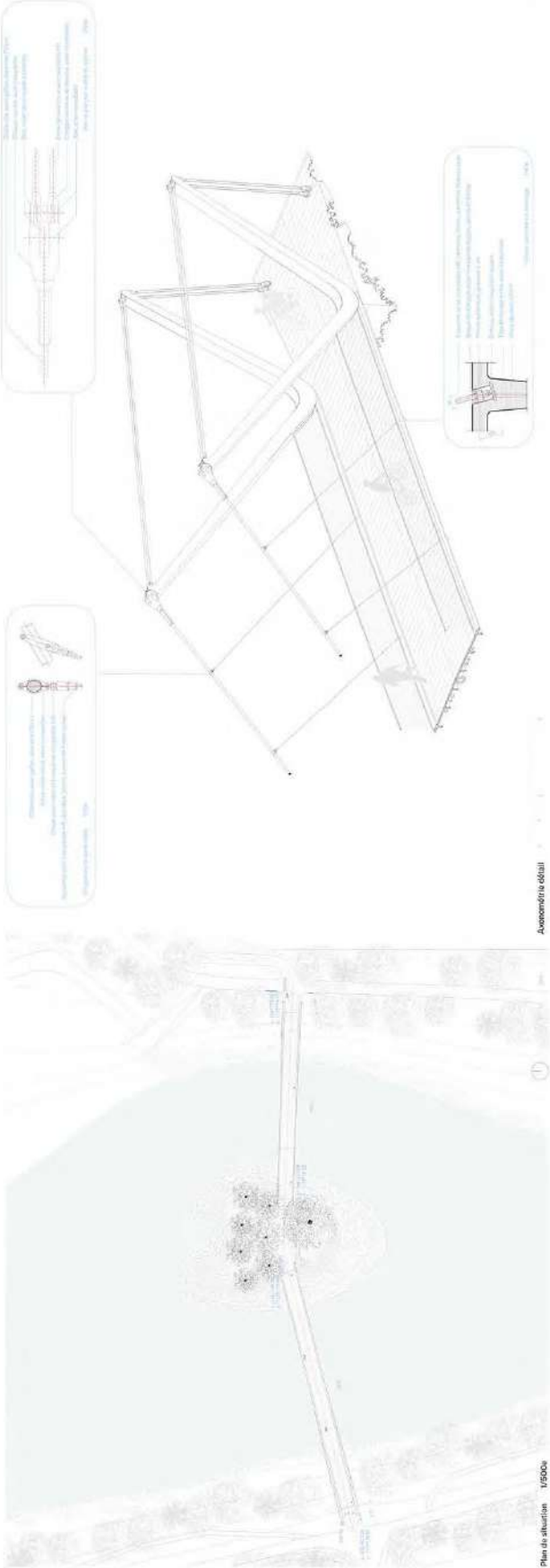


Vue de la structure du pont, vue de la structure à 0,50 m

Vue de la structure du pont, vue de la structure à 1,27 m

## Perfectionner la structure

La structure du pont est une œuvre d'art, elle doit être en harmonie avec le paysage. C'est pourquoi, les architectes ont choisi un matériau noble, le bois, pour la structure du pont. Le bois est un matériau naturel, qui s'intègre parfaitement dans le paysage. De plus, le bois est un matériau durable, qui résiste aux intempéries. Les architectes ont également choisi une forme simple, une ligne droite, pour le pont. Cette forme est en harmonie avec le paysage, qui est composé de lignes droites, comme les montagnes et les rivières. Le pont est donc une œuvre d'art, qui s'intègre parfaitement dans le paysage.



Plan de situation 1/5000e

Axonométrie détaillée

## FUNAMBULE CONCOURS DE PROJET PASSERELLES SUR LE RHÔNE L'ANISSE



## N°5 FUNAMBULE



Economics in nursing

La conception fait appel à des matériaux poreux, résistants et légers, à la conception, aux revêtements, façades et portes (en aluminium).

Avec une dalle alvéolaire en fonte par action combinée des moments de flexion.

<sup>a</sup> CDR-23 actual score (maximum value = 40) is calculated by giving each item its assigned weight as shown on the right of the CDR-23 (100% high).

<sup>b</sup> Factorial, summed score divided by 15, equals the value.

La conception des passerelles a été guidée par une volonté d'exploiter au mieux les atouts du matériau : la grande élasticité des rolsés aluodés. Cette propriété permet donc de réaliser des passerelles souples, légères et économiques, tout en assurant la rigidité et la stabilité du montage. Cette élasticité permet également d'absorber les vibrations et de réduire les risques de fatigue des matériaux.

## Analyse de cycle de vie

[illegible]

### Normaleclat

- |       |                           |
|-------|---------------------------|
| 1     | <b>Fondations</b>         |
| 1.1   | Muséologie                |
| 1.2   | Traité d'architecture     |
| 2     | <b>Musées et supports</b> |
| 2.1   | Cartes d'identité         |
| 2.2   | Muséologie                |
| 2.3   | Muséologie                |
| 2.4   | Muséologie                |
| 2.5   | Muséologie                |
| 2.6   | Muséologie                |
| 2.7   | Muséologie                |
| 2.8   | Muséologie                |
| 2.9   | Muséologie                |
| 2.10  | Muséologie                |
| 2.11  | Muséologie                |
| 2.12  | Muséologie                |
| 2.13  | Muséologie                |
| 2.14  | Muséologie                |
| 2.15  | Muséologie                |
| 2.16  | Muséologie                |
| 2.17  | Muséologie                |
| 2.18  | Muséologie                |
| 2.19  | Muséologie                |
| 2.20  | Muséologie                |
| 2.21  | Muséologie                |
| 2.22  | Muséologie                |
| 2.23  | Muséologie                |
| 2.24  | Muséologie                |
| 2.25  | Muséologie                |
| 2.26  | Muséologie                |
| 2.27  | Muséologie                |
| 2.28  | Muséologie                |
| 2.29  | Muséologie                |
| 2.30  | Muséologie                |
| 2.31  | Muséologie                |
| 2.32  | Muséologie                |
| 2.33  | Muséologie                |
| 2.34  | Muséologie                |
| 2.35  | Muséologie                |
| 2.36  | Muséologie                |
| 2.37  | Muséologie                |
| 2.38  | Muséologie                |
| 2.39  | Muséologie                |
| 2.40  | Muséologie                |
| 2.41  | Muséologie                |
| 2.42  | Muséologie                |
| 2.43  | Muséologie                |
| 2.44  | Muséologie                |
| 2.45  | Muséologie                |
| 2.46  | Muséologie                |
| 2.47  | Muséologie                |
| 2.48  | Muséologie                |
| 2.49  | Muséologie                |
| 2.50  | Muséologie                |
| 2.51  | Muséologie                |
| 2.52  | Muséologie                |
| 2.53  | Muséologie                |
| 2.54  | Muséologie                |
| 2.55  | Muséologie                |
| 2.56  | Muséologie                |
| 2.57  | Muséologie                |
| 2.58  | Muséologie                |
| 2.59  | Muséologie                |
| 2.60  | Muséologie                |
| 2.61  | Muséologie                |
| 2.62  | Muséologie                |
| 2.63  | Muséologie                |
| 2.64  | Muséologie                |
| 2.65  | Muséologie                |
| 2.66  | Muséologie                |
| 2.67  | Muséologie                |
| 2.68  | Muséologie                |
| 2.69  | Muséologie                |
| 2.70  | Muséologie                |
| 2.71  | Muséologie                |
| 2.72  | Muséologie                |
| 2.73  | Muséologie                |
| 2.74  | Muséologie                |
| 2.75  | Muséologie                |
| 2.76  | Muséologie                |
| 2.77  | Muséologie                |
| 2.78  | Muséologie                |
| 2.79  | Muséologie                |
| 2.80  | Muséologie                |
| 2.81  | Muséologie                |
| 2.82  | Muséologie                |
| 2.83  | Muséologie                |
| 2.84  | Muséologie                |
| 2.85  | Muséologie                |
| 2.86  | Muséologie                |
| 2.87  | Muséologie                |
| 2.88  | Muséologie                |
| 2.89  | Muséologie                |
| 2.90  | Muséologie                |
| 2.91  | Muséologie                |
| 2.92  | Muséologie                |
| 2.93  | Muséologie                |
| 2.94  | Muséologie                |
| 2.95  | Muséologie                |
| 2.96  | Muséologie                |
| 2.97  | Muséologie                |
| 2.98  | Muséologie                |
| 2.99  | Muséologie                |
| 2.100 | Muséologie                |

### 3 Structure de suspension

- |     |  |
|-----|--|
| 3.1 | Polymère PHS, acide noncomplexable                       |
| 3.2 | Mélangeau PHS, acide noncomplexable                      |
| 3.3 | Barre d'ionocyte, acide noncomplexable haute conductance |
| 3.4 | Cable coax, acide hautement ionisable, galvanisé         |
| 3.5 | Suspension, acide ionisable haute conductance            |

- |     |                                    |
|-----|------------------------------------|
| 4   | Tableau                            |
| 4.1 | Muscular polymyalgic CRJP          |
| 4.2 | Rapport CN 3/20                    |
| 4.3 | Résumé descriptif et données       |
| 4.4 | Fourniture et attente              |
| 4.5 | Résumé des données                 |
| 4.6 | Garde corps malle acier inoxydable |

**FUNAMBULE**

CONCOURS DE PROJET  
PASSERELLES SUR LE RHÔNE  
ILLARSAZ



Course beneficiaries are the 2-10-05 1/50s

Coupe transitional con riva cauche 1750a

Course transcript will be 1/504

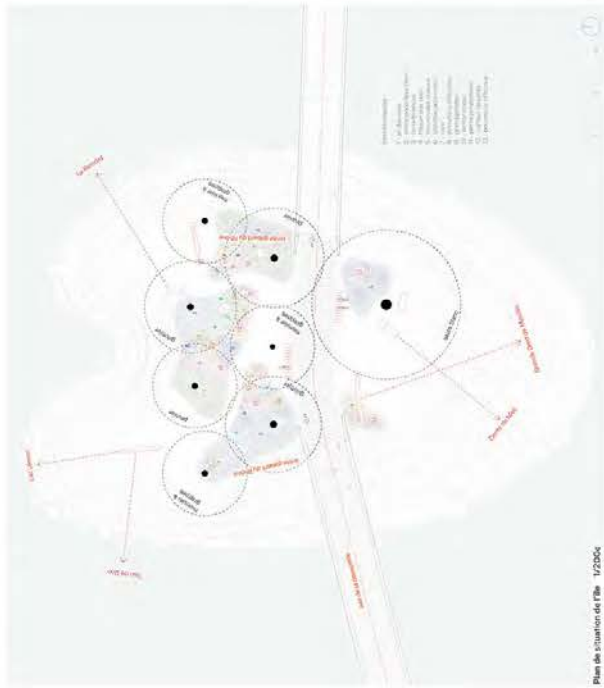
Economie internationale sur la scène de l'Asie 1753a



# N°5 FUNAMBULE



Croquis transversale sur l'île 1/2000e

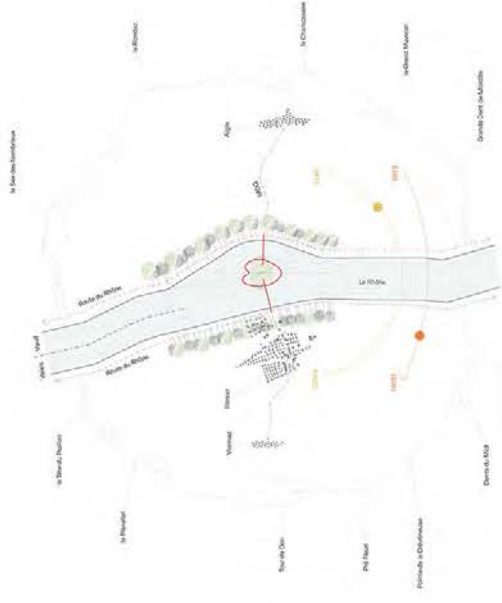


Plan de situation de l'île 1/2500e



Évolution du mobilier de l'île à partir des scénarios

Les îles qui évoluent au fil des saisons



L'île comme plateforme d'observation du paysage

## SYNTHÈSE DU RÉGIME HYDROLOGIQUE DU RHÔNE

Le régime hydrologique du Rhône est caractérisé par une forte variabilité spatiale et temporelle. Cette variabilité est due à la diversité des conditions climatiques et géographiques le long de son cours, ainsi qu'à la présence de nombreux barrages et aménagements hydrauliques.

FIGURE 1 : Caractéristiques du régime hydrologique du Rhône

1. Régime hydrologique du Rhône : Le Rhône est un fleuve à régime pluvio-neigeux, avec des débits élevés en hiver et en printemps, et des débits plus faibles en été et en automne.
2. Aménagements hydrauliques : Le Rhône est traversé par de nombreux barrages et aménagements hydrauliques, qui ont une influence majeure sur son régime hydrologique.
3. Climat : Le climat du bassin versant du Rhône est très varié, allant du climat méditerranéen en amont au climat océanique en aval.
4. Morphologie : La morphologie du lit du Rhône est très variée, avec des sections à fort débit et des sections à faible débit.
5. Qualité de l'eau : La qualité de l'eau du Rhône est en constante amélioration, grâce à de nombreux aménagements et à la mise en œuvre de mesures de protection de l'environnement.

FIGURE 2 : Caractéristiques du Rhône

1. Caractéristiques du Rhône : Le Rhône est un fleuve à régime pluvio-neigeux, avec des débits élevés en hiver et en printemps, et des débits plus faibles en été et en automne.
2. Aménagements hydrauliques : Le Rhône est traversé par de nombreux barrages et aménagements hydrauliques, qui ont une influence majeure sur son régime hydrologique.
3. Climat : Le climat du bassin versant du Rhône est très varié, allant du climat méditerranéen en amont au climat océanique en aval.
4. Morphologie : La morphologie du lit du Rhône est très variée, avec des sections à fort débit et des sections à faible débit.
5. Qualité de l'eau : La qualité de l'eau du Rhône est en constante amélioration, grâce à de nombreux aménagements et à la mise en œuvre de mesures de protection de l'environnement.
6. Gestion de l'eau : La gestion de l'eau du Rhône est très complexe, impliquant de nombreux acteurs et de nombreuses mesures.
7. Perspectives : Le Rhône est un fleuve très important pour la France, et sa gestion doit être améliorée pour garantir sa durabilité.
8. Conclusion : Le Rhône est un fleuve très complexe, avec de nombreuses caractéristiques et de nombreux enjeux.

## FUNAMBULE CONCEPTE DE PROJET PASSERELLES SUR LE RHÔNE ILLABESAZ





# 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

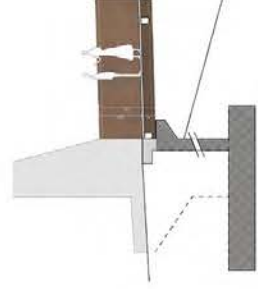
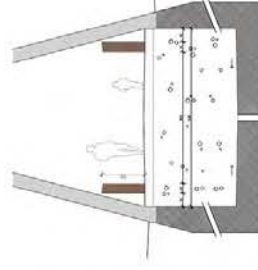
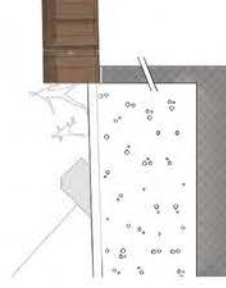
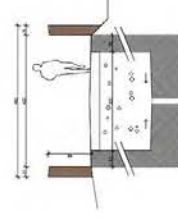
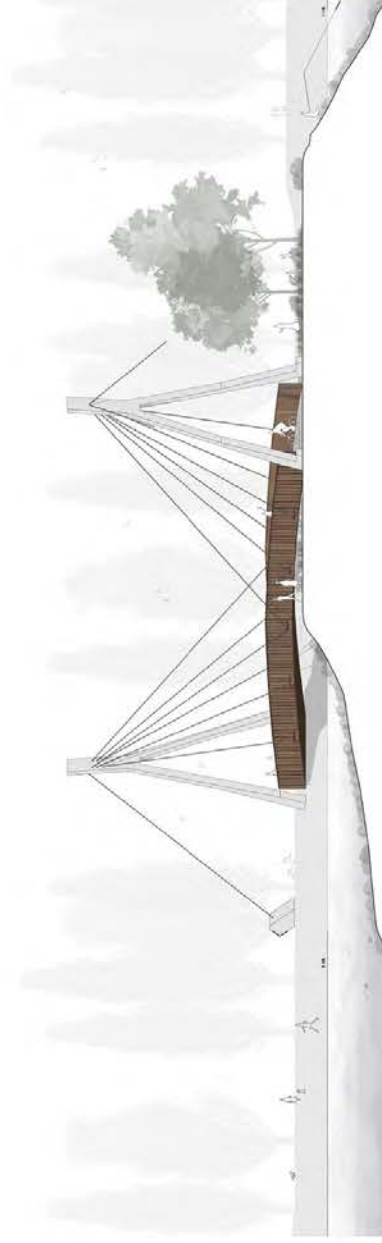
Collaborateurs Kilian Héritier, Julien Richard, Alix Revaz, Laura Magnin, Geoffrey Rossier













# N°2 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

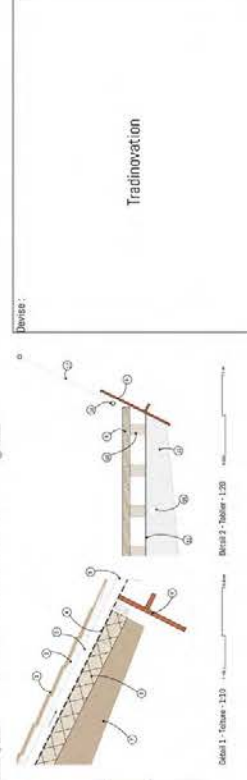
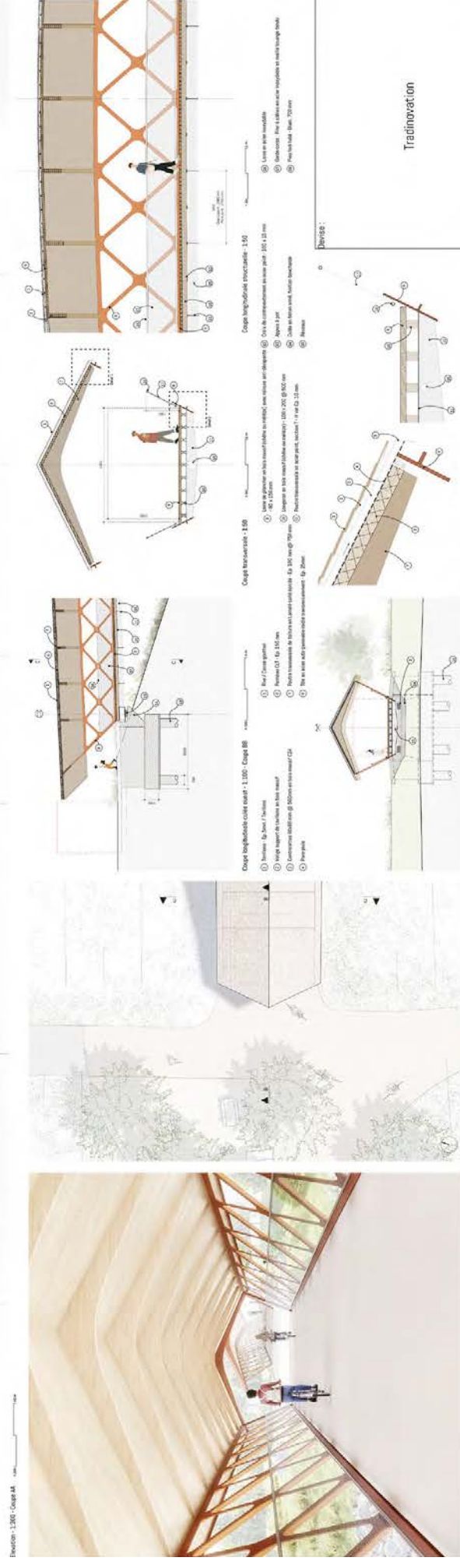
## NEY+ PARTNERS BXL

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

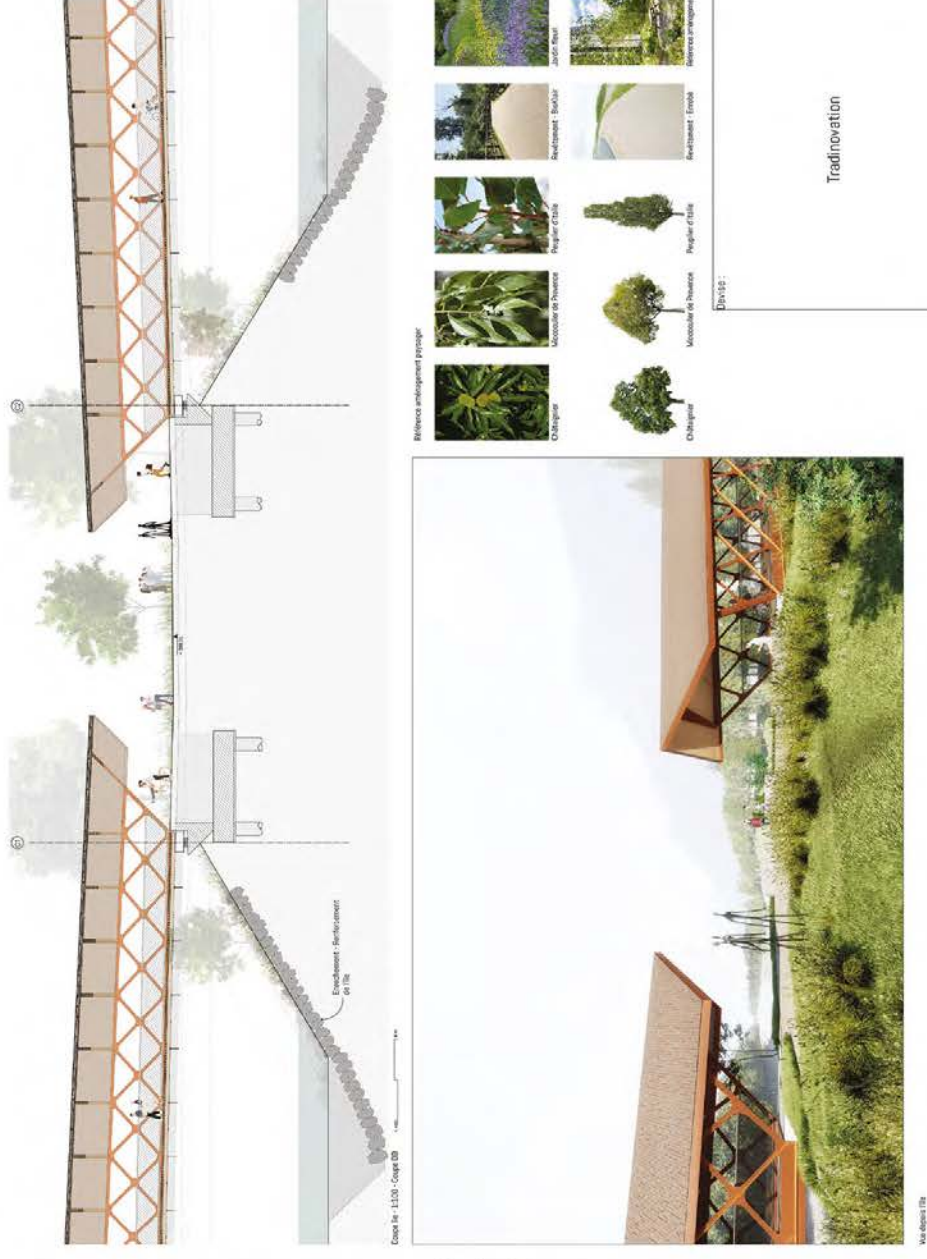




## N°2 TRADINOVATION









# N°3 DOUBLE SWING

## T INGÉNIERIE (GÈNEVE) SA

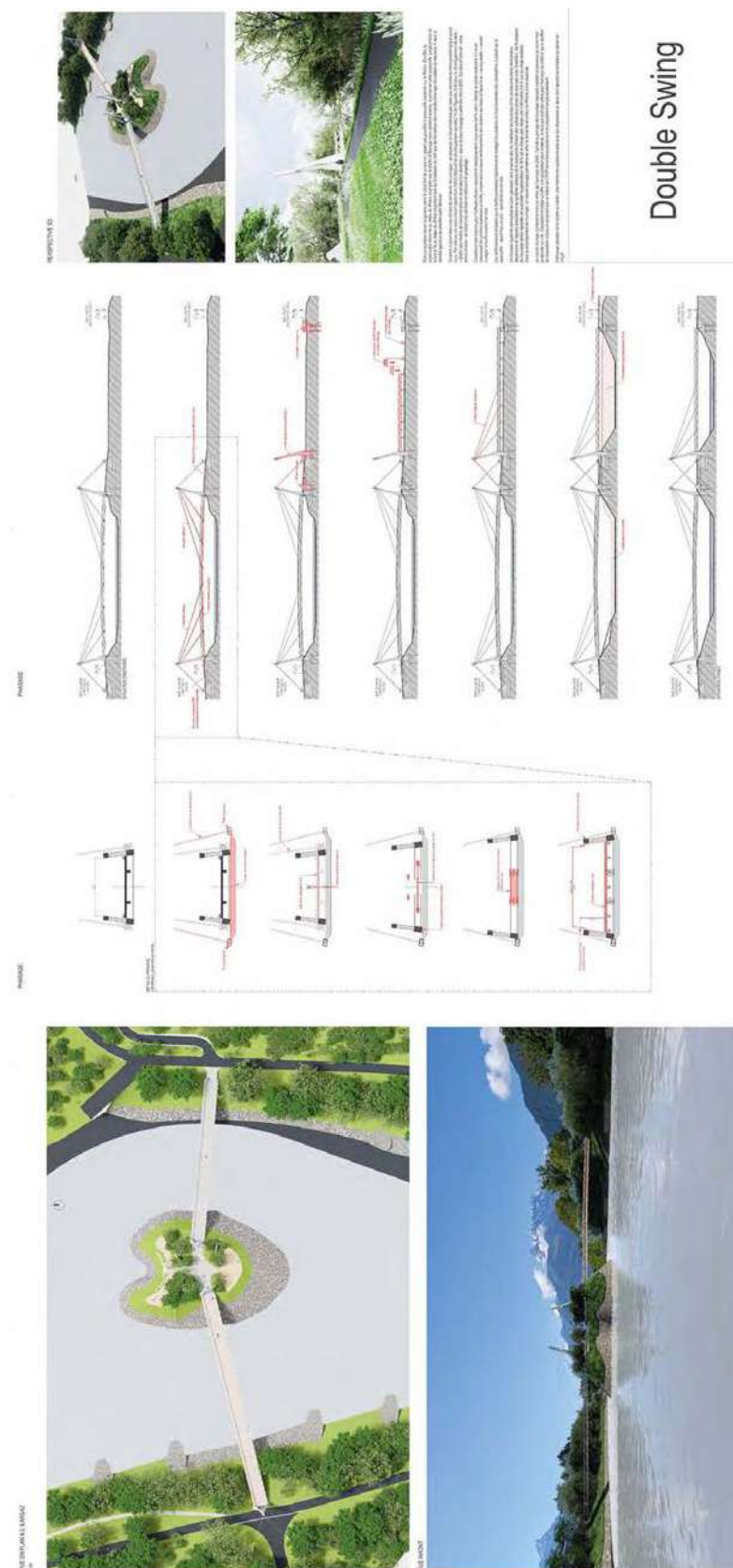
Collaborateurs Delémont Thierry, Thiriot Julien, Bellanger Emilie, Antonescu Vlad, Chappuis Luc

## SEA + PARTNERS

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

## ATBA SA ARCHITECTURE + ÉNERGIE

Collaborateur Fuchs Stéphane



Double Swing











# N°4 PROLONGER ET PROTÉGER

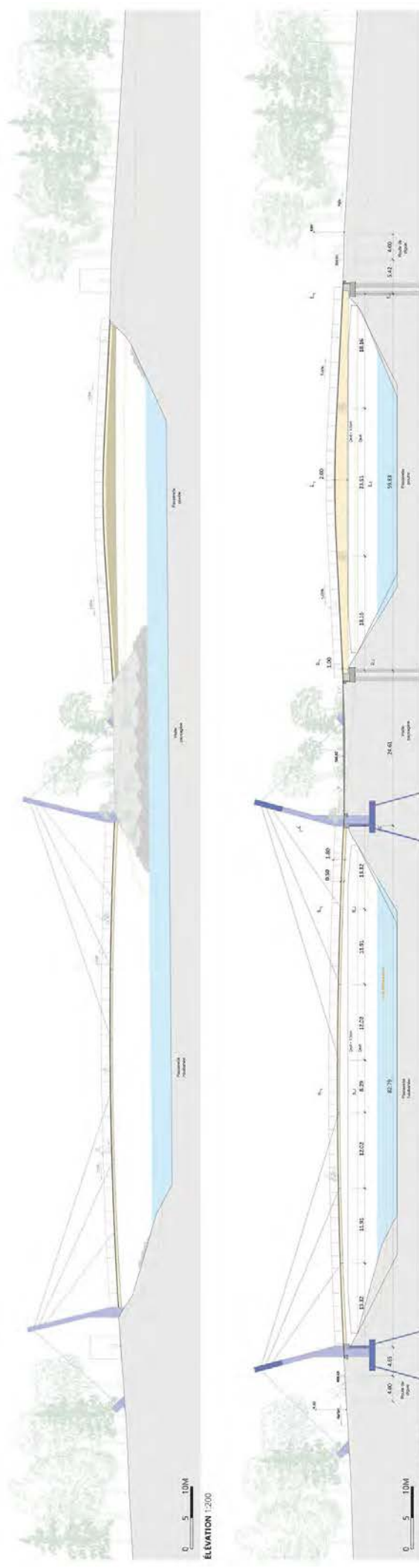
**SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE 2401** (ingénieurs et architectes)

Collaborateurs Julien Pathé, Elodie Vautrin, Théo de la Quêrière, Joseph Desruelle





## N°4 PROLONGER ET PROTÉGER



COUPE LONGITUDINALE 1:1 1:200

### REMPLACEMENT DU TALLIER

La passerelle à haubans est remplacée dans sa partie centrale par une passerelle à poutres. Le tablier est remplacé par un tablier en bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur, renforcé par une couche de BRP assurant simultanément l'isolation, la protection des assemblages et la garantie d'un état d'entretien optimal. Le tablier est renforcé par une couche de BRP assurant simultanément l'isolation, la protection des assemblages et la garantie d'un état d'entretien optimal.

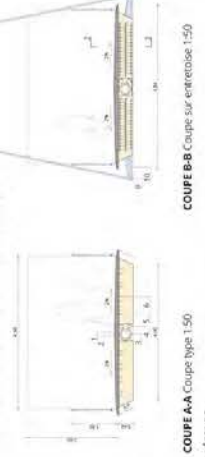
### ASSEMBLAGES ET HAUBAINS

Les connexions sont simplifiées et protégées : les assemblages boissiers sont réalisés par plaques et banches, les assemblages métalliques sont réalisés par boulonnage. Les haubans sont remplacés par des sections rondes en acier S460. Le raccord avec le tablier est réalisé par un ancrage soudé sur une étrésole réalisée en acier.

### METHODE DE MISE EN ŒUVRE

Les interventions sont réalisées en plusieurs étapes. Le tablier est remplacé par un tablier en bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur, renforcé par une couche de BRP assurant simultanément l'isolation, la protection des assemblages et la garantie d'un état d'entretien optimal. Le tablier est renforcé par une couche de BRP assurant simultanément l'isolation, la protection des assemblages et la garantie d'un état d'entretien optimal.

### COUPES TRANSVERSALES PASSERELLE HAUBANÉE

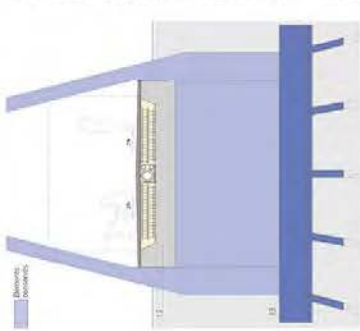


COUPE A-A Coupe type 1:50

### LEGENDE

1. Revêtement BRP UA 30
2. Poutres en bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
3. Couche de BRP
4. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
5. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
6. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
7. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
8. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
9. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
10. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
11. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
12. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
13. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur

DÉTAIL 2-2 Assemblage longitudinal 1:20



COUPE C-C Coupe sur culée enduite 1:50

### CONCEPT STRUCTURAL

La passerelle à haubans est remplacée dans sa partie centrale par une passerelle à poutres. Le tablier est remplacé par un tablier en bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur, renforcé par une couche de BRP assurant simultanément l'isolation, la protection des assemblages et la garantie d'un état d'entretien optimal. Le tablier est renforcé par une couche de BRP assurant simultanément l'isolation, la protection des assemblages et la garantie d'un état d'entretien optimal.

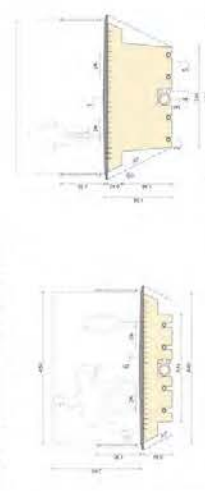
### FONDATEURS ET APPUIS

En river droite, la structure est fondée par des pieux forés de 14 m, reliés par une ancre en béton armé. En river gauche, la structure est fondée par des pieux forés de 14 m, reliés par une ancre en béton armé. Les fondations sont réalisées en béton armé.

### METHODE DE CONSTRUCTION

Les interventions sont réalisées en plusieurs étapes. Le tablier est remplacé par un tablier en bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur, renforcé par une couche de BRP assurant simultanément l'isolation, la protection des assemblages et la garantie d'un état d'entretien optimal. Le tablier est renforcé par une couche de BRP assurant simultanément l'isolation, la protection des assemblages et la garantie d'un état d'entretien optimal.

### COUPES TRANSVERSALES PASSERELLE POITRE



COUPE E-E Coupe à mi-traverse 1:50

### LEGENDE

1. Revêtement BRP UA 30
2. Poutres en bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
3. Couche de BRP
4. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
5. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
6. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
7. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
8. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
9. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
10. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
11. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
12. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur
13. Bois lamellé-collé de 120 mm d'épaisseur

## 02 - PROLONGER ET PROTÉGER



## PROLONGER ET PROTÉGER

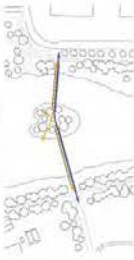


PLAN DE L'ÎLE - AMÉNAGEMENT PAYSAGER 1:200

PASSERELLES ILLARSZ - CONCOURS DE PROJET

DEUX PASSERELLES, DEUX RYTHMES DE TRAVERSÉES

Une aérone et suspendue, l'autre sobre et posée : les passerelles dialoguent. Leur alternance structurante et paysagère rythme le franchissement du Rhône, tout en respectant les contraintes d'implantation du programme.



## UNE ÎLE AUX USAGES DIFFÉRENTS

L'aire de deux villages : au nord, un espace accessible aux usagers et aménagé, proche d'habitation et aux parcelles au sud, jaccés est recouvert par une végétation spontanée plus dense. Cette coexistence équilibre l'accessibilité et préservation écologique.



## APPRENDRE ET OBSERVER...

... les processus naturels de renaturation des berges du Rhône.

Depuis le belvédère en porte-à-faux, les usagers peuvent observer la nature sans la déranger et découvrir la flore et la faune qui recolonisent le site. Une signalétique discrète permet de comprendre l'évolution des milieux et de s'informer sur les projets de restauration en cours.



## -55-

**TRAVERSER ET RELIER** ... par un revêtement continu pour une traversée rapide et confortable.

Le projet offre une expérience hybride : la succession de vases, franchissement du nouveau bras du Rhône, découverte du minérage créé par la correction. L'île devient un seul paysage, reliant mobilité douce et milieu aquatique vivant.

## MATIÈRES EN DIALOGUE AVEC LE PAYSAGE

Le projet s'appuie sur une palette de matériaux simples et cohérents, choisis pour leur justesse constructive et leur résonance avec le site.

**BOIS DE MÊLEZE DU VALAÏS**  
Matériau local, naturellement résineux. Il

BOIS DE MÉLÈZE DU VALAIS  
Matériau local, naturel et durable

**BEUP CLAIR**



ACIER GALVANISÉ ET MAILLE MÉTALLIQUE

Employés pour câbles et garde-corps, ils désignent des lignes fines et discrètes. Résistants à feu, ils garantissent sécurité et durabilité des assemblages.



PLATÉLAGE BOIS

compagne les usages de pause.

**GRANDS NATURELS**  
Rappel du contenu minimal

de désir.

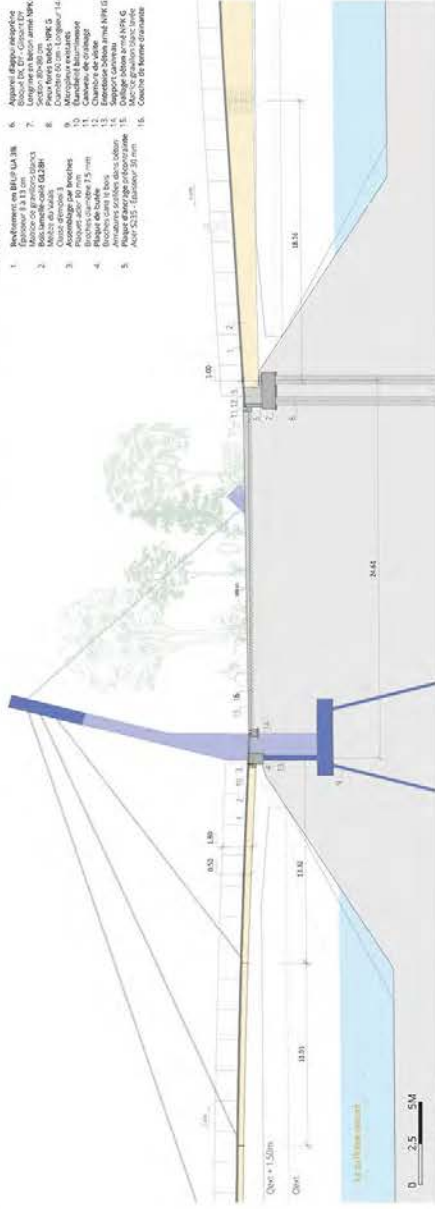


VEGETATION LUNDE

Basée ou fluviale selon les zones, elle garde à fil son caractère sauvage et renforce le contraste entre espaces aménagés et préservés.

### LÉGENDE

- |    |                  |    |                             |
|----|------------------|----|-----------------------------|
| 1  | Épaveur de 13 cm | 1  | Appareil d'appui selon type |
| 2  | Épaveur de 13 cm | 2  | Support béton armé NPG G    |
| 3  | Épaveur de 13 cm | 3  | Support béton armé NPG G    |
| 4  | Épaveur de 13 cm | 4  | Support béton armé NPG G    |
| 5  | Épaveur de 13 cm | 5  | Support béton armé NPG G    |
| 6  | Épaveur de 13 cm | 6  | Support béton armé NPG G    |
| 7  | Épaveur de 13 cm | 7  | Support béton armé NPG G    |
| 8  | Épaveur de 13 cm | 8  | Support béton armé NPG G    |
| 9  | Épaveur de 13 cm | 9  | Support béton armé NPG G    |
| 10 | Épaveur de 13 cm | 10 | Support béton armé NPG G    |
| 11 | Épaveur de 13 cm | 11 | Support béton armé NPG G    |
| 12 | Épaveur de 13 cm | 12 | Support béton armé NPG G    |
| 13 | Épaveur de 13 cm | 13 | Support béton armé NPG G    |
| 14 | Épaveur de 13 cm | 14 | Support béton armé NPG G    |
| 15 | Épaveur de 13 cm | 15 | Support béton armé NPG G    |
| 16 | Épaveur de 13 cm | 16 | Support béton armé NPG G    |



COUPE SUR L'ÎLE 3-3 1:100



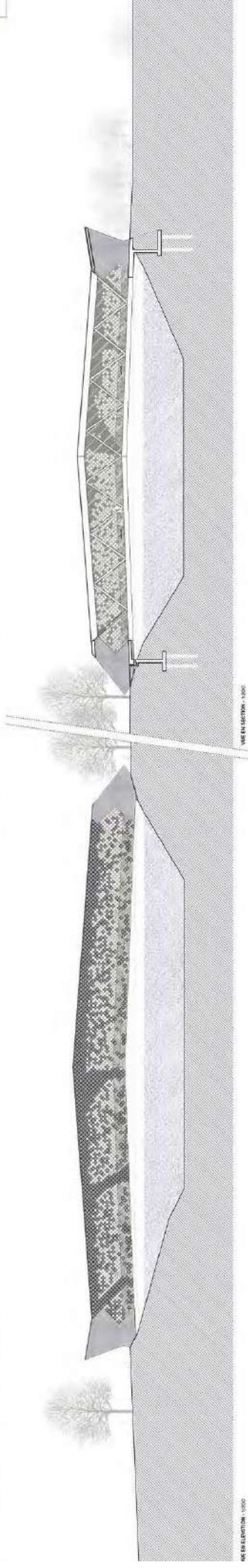




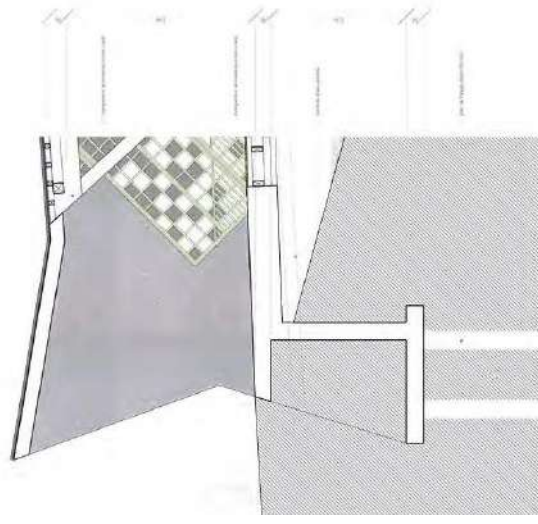
# N°6 L'APRON DU RHÔNE

## L'APRON DU RHONE

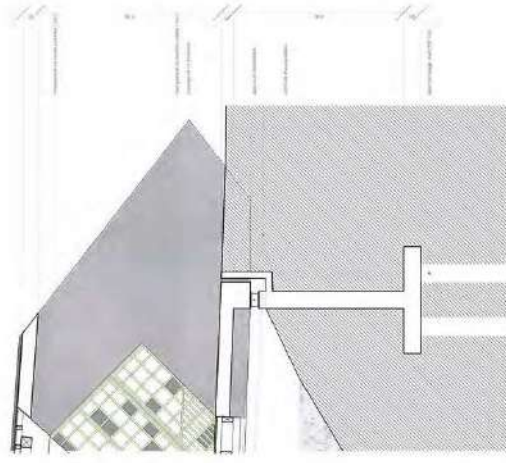
CONCOURS DE PROJET - PASSERELLE ILLARSAZ



NE 58 ELEVATION - 1/500



NE 58 COULE - 1/50



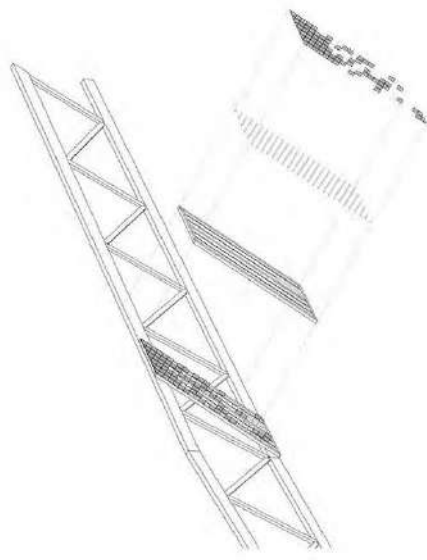
NE 58 COULE - 1/50



COULE TRANSVERSAL - 1/50



COULE TRANSVERSAL - 1/50



ADONNEMENT ESPACE - ELEVATION DE COULE TRANSVERSE







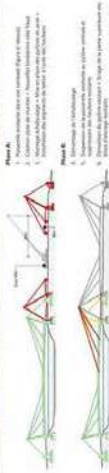

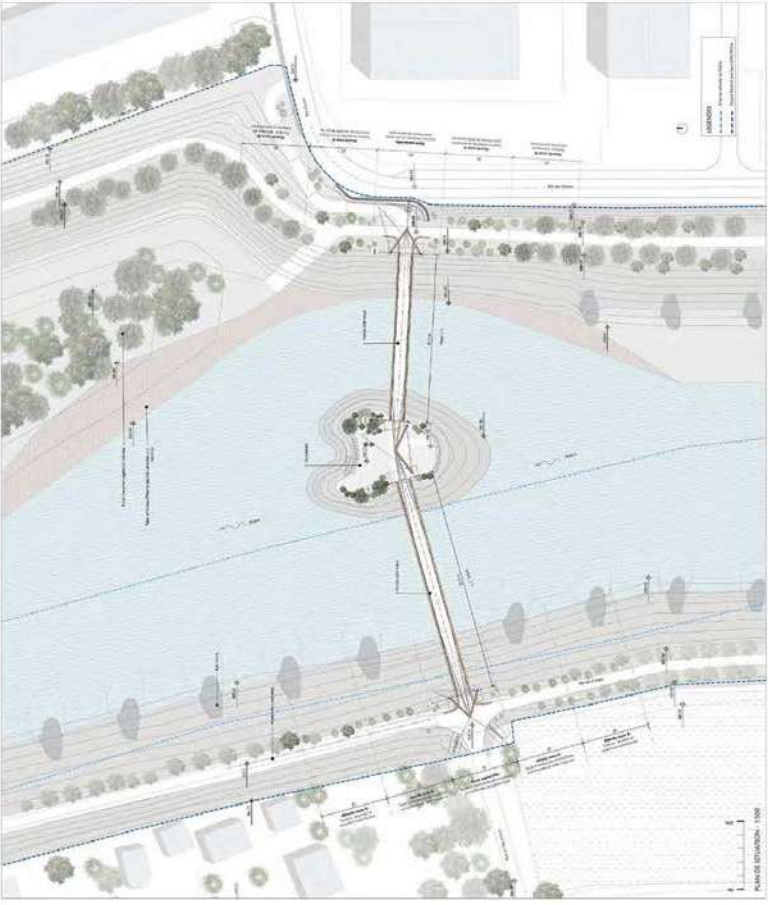




# N°7 1+1=1

**CO-STRUCT SA** (ingénieurs)  
Collaborateurs Meylan Fabrice, Lestang Vincent

**CO-STRUCT SA** (architectes)  
Collaborateurs Santini Gilbert, Gisin Günter, Asensio Javier



**Hier suspendu à demain**

Le projet de passerelle suspendue à l'illarsaz sur le Rhône est une réponse à la demande d'un pont de passage pour piétons et cyclistes, tout en préservant le caractère naturel du site. Le projet est conçu pour s'intégrer dans le paysage existant, tout en offrant une nouvelle manière de traverser le fleuve.

Le projet est conçu pour s'intégrer dans le paysage existant, tout en offrant une nouvelle manière de traverser le fleuve. Le projet est conçu pour s'intégrer dans le paysage existant, tout en offrant une nouvelle manière de traverser le fleuve.

**1 passerelle existante + 1 nouvelle passerelle = 1 expression symbolique.**

Le projet est conçu pour s'intégrer dans le paysage existant, tout en offrant une nouvelle manière de traverser le fleuve. Le projet est conçu pour s'intégrer dans le paysage existant, tout en offrant une nouvelle manière de traverser le fleuve.

**En route vers demain**

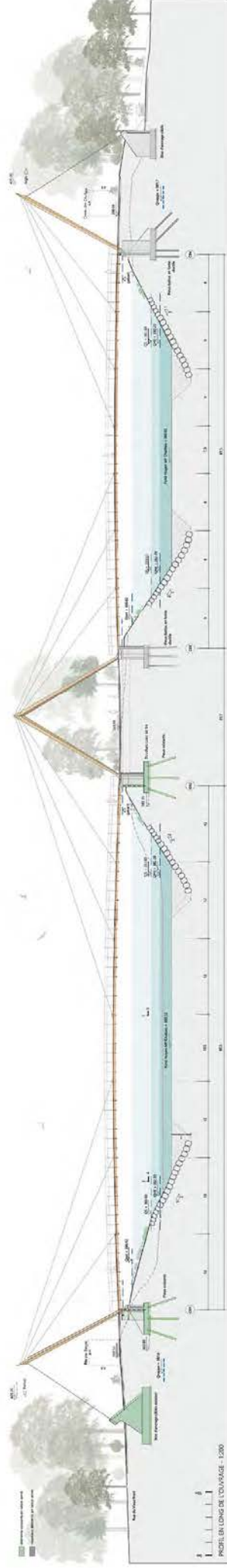
Le projet est conçu pour s'intégrer dans le paysage existant, tout en offrant une nouvelle manière de traverser le fleuve. Le projet est conçu pour s'intégrer dans le paysage existant, tout en offrant une nouvelle manière de traverser le fleuve.

**1+1=1**

Concours de projet  
PASSERELLE D'ILLARSAZ SUR LE RHÔNE

01





# SYSTEME STATIQUE

La rigueur architecturale du pont moderne associe au **hyperbolisme** au **monocoupe** pont. Ces formes ont permis de concevoir un pont moderne, simple, épuré, qui s'intègre parfaitement dans son environnement.

La structure du pont est constituée de **deux pylônes hyperboliques en acier**, supportant verticalement la travée du pont en continu. Les **deux pylônes hyperboliques en acier** sont supportés par une structure en acier, qui permet de répartir les charges sur les pylônes. Les pylônes sont supportés par une structure en acier, qui permet de répartir les charges sur les pylônes.

La **rigueur architecturale** du pont moderne associe au **hyperbolisme** au **monocoupe** pont. Ces formes ont permis de concevoir un pont moderne, simple, épuré, qui s'intègre parfaitement dans son environnement.

La structure du pont est constituée de **deux pylônes hyperboliques en acier**, supportant verticalement la travée du pont en continu. Les **deux pylônes hyperboliques en acier** sont supportés par une structure en acier, qui permet de répartir les charges sur les pylônes.

La **rigueur architecturale** du pont moderne associe au **hyperbolisme** au **monocoupe** pont. Ces formes ont permis de concevoir un pont moderne, simple, épuré, qui s'intègre parfaitement dans son environnement.

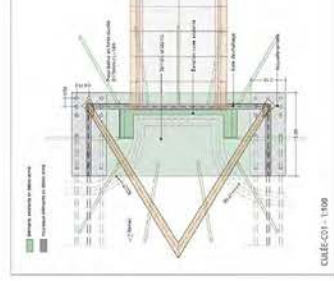
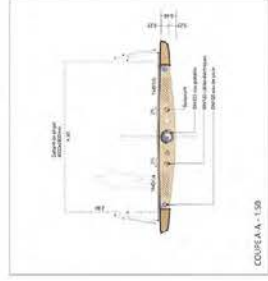
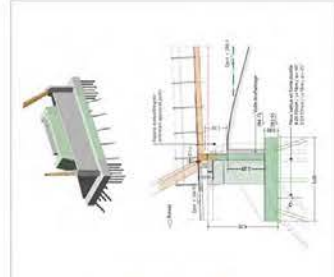
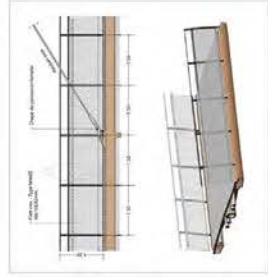
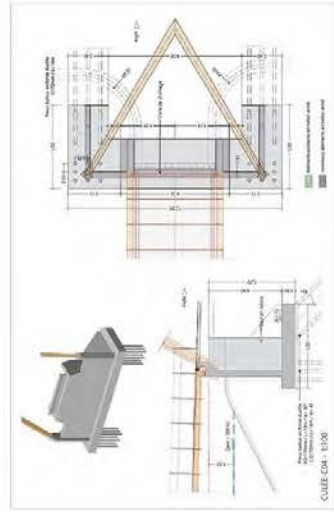
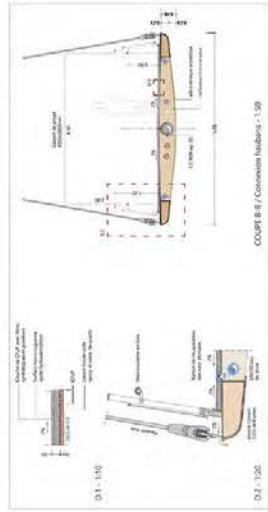
La structure du pont est constituée de **deux pylônes hyperboliques en acier**, supportant verticalement la travée du pont en continu. Les **deux pylônes hyperboliques en acier** sont supportés par une structure en acier, qui permet de répartir les charges sur les pylônes.

La **rigueur architecturale** du pont moderne associe au **hyperbolisme** au **monocoupe** pont. Ces formes ont permis de concevoir un pont moderne, simple, épuré, qui s'intègre parfaitement dans son environnement.

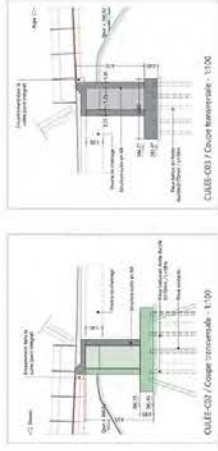
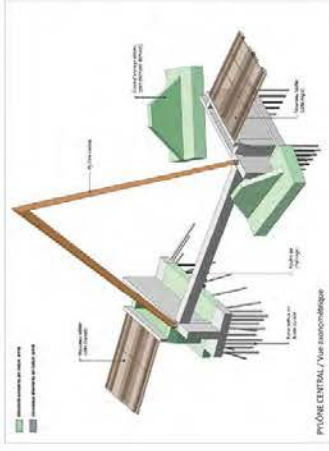
La structure du pont est constituée de **deux pylônes hyperboliques en acier**, supportant verticalement la travée du pont en continu. Les **deux pylônes hyperboliques en acier** sont supportés par une structure en acier, qui permet de répartir les charges sur les pylônes.

La **rigueur architecturale** du pont moderne associe au **hyperbolisme** au **monocoupe** pont. Ces formes ont permis de concevoir un pont moderne, simple, épuré, qui s'intègre parfaitement dans son environnement.

La structure du pont est constituée de **deux pylônes hyperboliques en acier**, supportant verticalement la travée du pont en continu. Les **deux pylônes hyperboliques en acier** sont supportés par une structure en acier, qui permet de répartir les charges sur les pylônes.







## Cadrer le paysage

La conception du pont respecte la beauté naturelle exceptionnelle de la vallée de la Saône. Le pont est conçu pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine. Le pont est conçu pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine. Le pont est conçu pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine.

## Le pylône central

Le pylône central est le cœur du pont. Il est conçu pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine. Le pylône central est le cœur du pont. Il est conçu pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine. Le pylône central est le cœur du pont. Il est conçu pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine.



Pour savoir plus sur le projet, consultez le site internet du projet.

## Principes de dimensionnement préliminaire

Les principes de dimensionnement préliminaire sont les suivants :
 

- Le pont doit être conçu pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine.
- Le pont doit être conçu pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine.
- Le pont doit être conçu pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine.

## Fondations du pont

Les fondations du pont sont conçues pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine. Les fondations du pont sont conçues pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine. Les fondations du pont sont conçues pour être un élément de la vallée, et non un élément qui la domine.



# N°9 2045...

**PETIGNAT & CORDOBA INGENIEROS CONSEJOS SA**

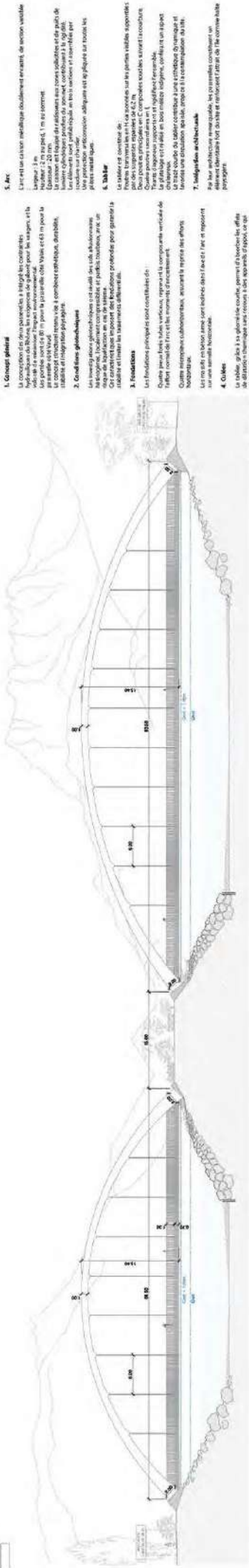
**Collaborateurs** Codoba Manuel, Briguet Grégoire, Voirol Léonard, Sowinski Krystian, Docquin Andréane, Bandalise Sophie, Wey Samuel, Overney Albin, Hoarau Antoine, Freymond Julien, Devaud Benjamin, Burkhard Mathieu

## MARIO BOTTA ARCHITETTI

**Collaborateurs** Botta Mario, Botta Tobia, Mornata Marco, Bonacina Andrea







# Conception structurelle des passerelles

## 1. Concept général

La conception des deux passerelles a intégré les contraintes de la structure et de la circulation pour des usages, vifs et variés. Les passerelles ont été conçues pour être une véritable plateforme de circulation, capable de supporter des charges importantes et de permettre une circulation fluide et sécurisée. Le concept structurel repose sur une combinaison d'éléments, articulés, rigides et élastiques, permettant une adaptation à différents usages.

## 2. Conditions géométriques

Les conditions géométriques ont été définies en fonction des contraintes de la structure et de la circulation. Les passerelles ont été conçues pour être une véritable plateforme de circulation, capable de supporter des charges importantes et de permettre une circulation fluide et sécurisée. Le concept structurel repose sur une combinaison d'éléments, articulés, rigides et élastiques, permettant une adaptation à différents usages.

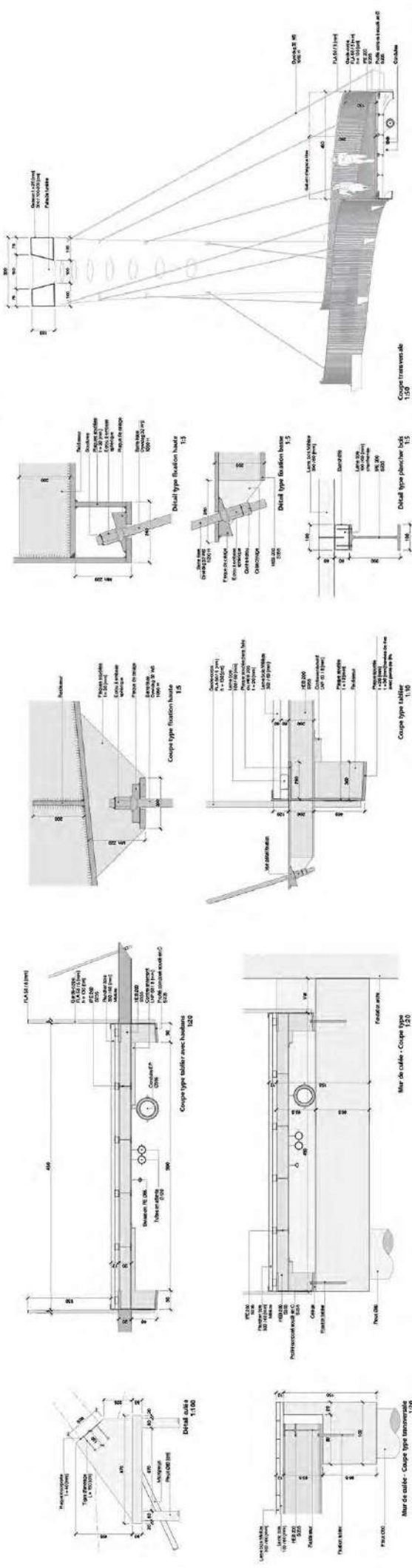
## 3. Ventilation

Les fondations principales sont constituées de quatre poutres principales, supportant la composante verticale de la charge. Les passerelles ont été conçues pour être une véritable plateforme de circulation, capable de supporter des charges importantes et de permettre une circulation fluide et sécurisée. Le concept structurel repose sur une combinaison d'éléments, articulés, rigides et élastiques, permettant une adaptation à différents usages.

## 4. Colles

Les passerelles ont été conçues pour être une véritable plateforme de circulation, capable de supporter des charges importantes et de permettre une circulation fluide et sécurisée. Le concept structurel repose sur une combinaison d'éléments, articulés, rigides et élastiques, permettant une adaptation à différents usages.

Profil en Long 1:200



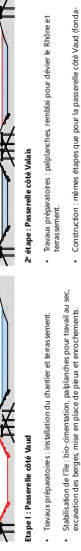




le projet d'extension des parcsours le long du Rhône, tel que demandé par le concours, ne répond pas seulement à des exigences techniques et infestuc-  
turelles, mais aussi à des enjeux architecturaux et paysagers. Dans ce cadre, le nouveau pont en arc, en acier, devient une allée  
nouveau au franchissement initial représenté par la passerelle en bois existante et nous son point central sur l'axe urbain du bassin du Rhône.

2030

2045...





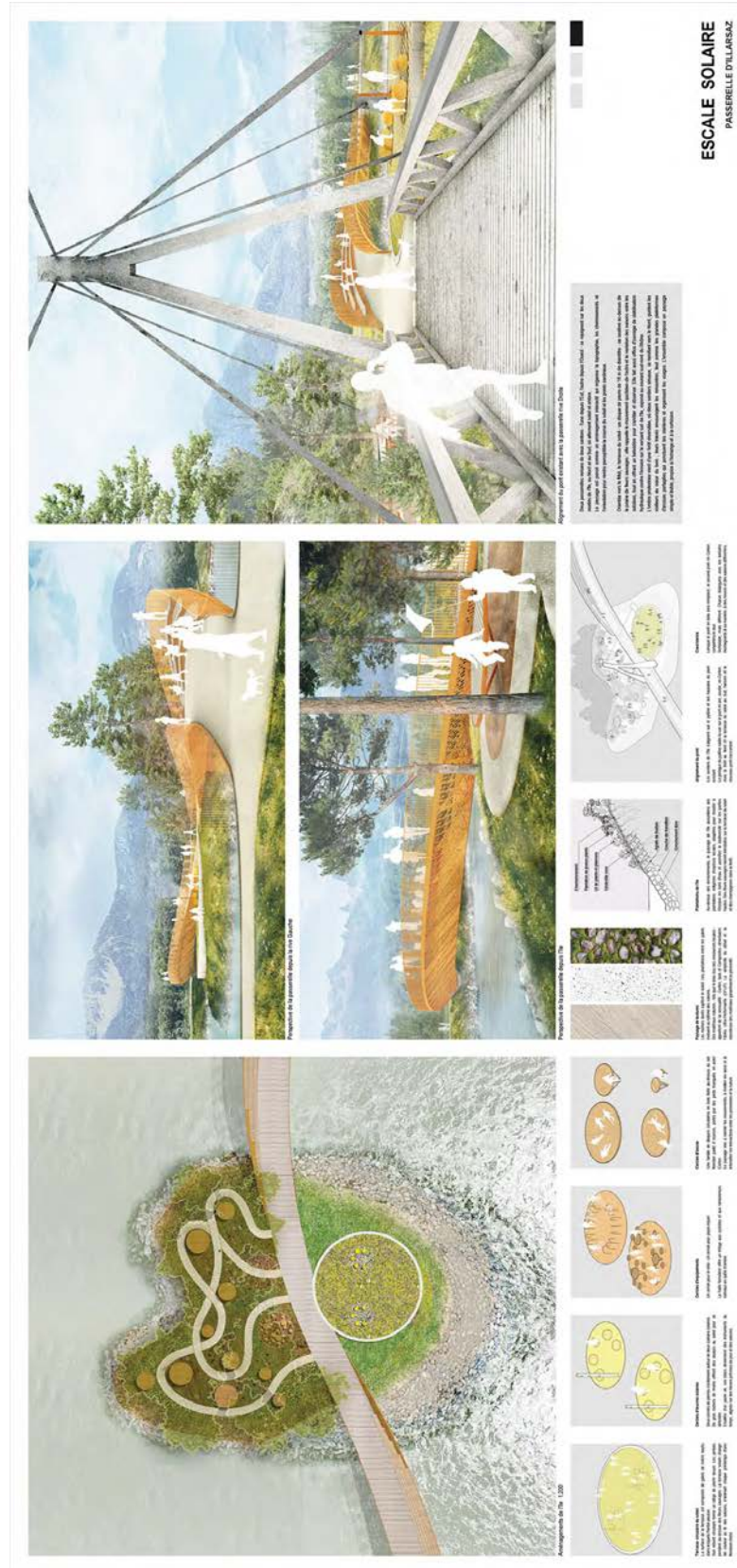
# N°10 ESCALE SCOLAIRE

## DIC SA INGÉNIEURS

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

**TONKIN LIU**

Collaborateurs Mike Tonkin, Anna Liu





[illegible]



## N°10 ESCALE SCOLAIRE



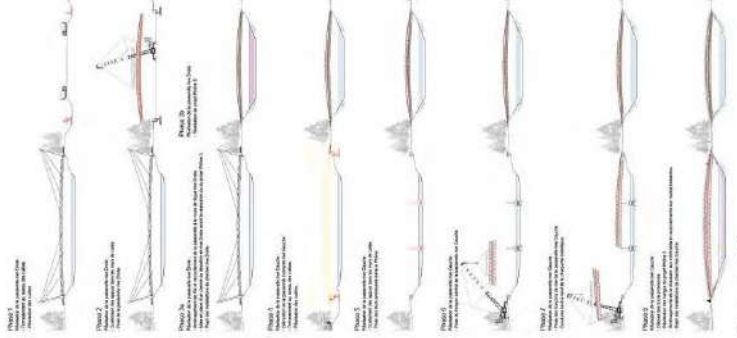
Échelle: 1/500



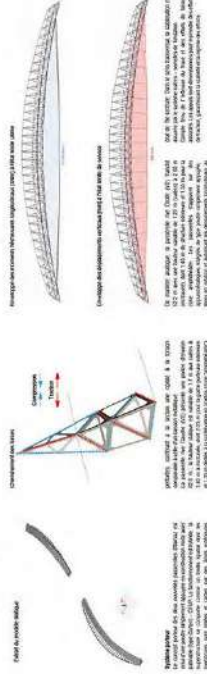
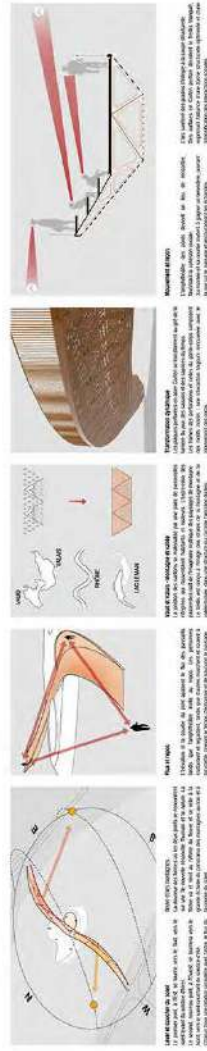
Vue aérienne de la passerelle depuis le Sud



Vue aérienne de la passerelle depuis la rue D200



Plans de coupe 1/100



## ESCALE SOLAIRE PASSERELLE D'ILLARSZ



# N°12 OISEAU DANS L'ESPACE

## BOLLINGER + GROHMANN SARL

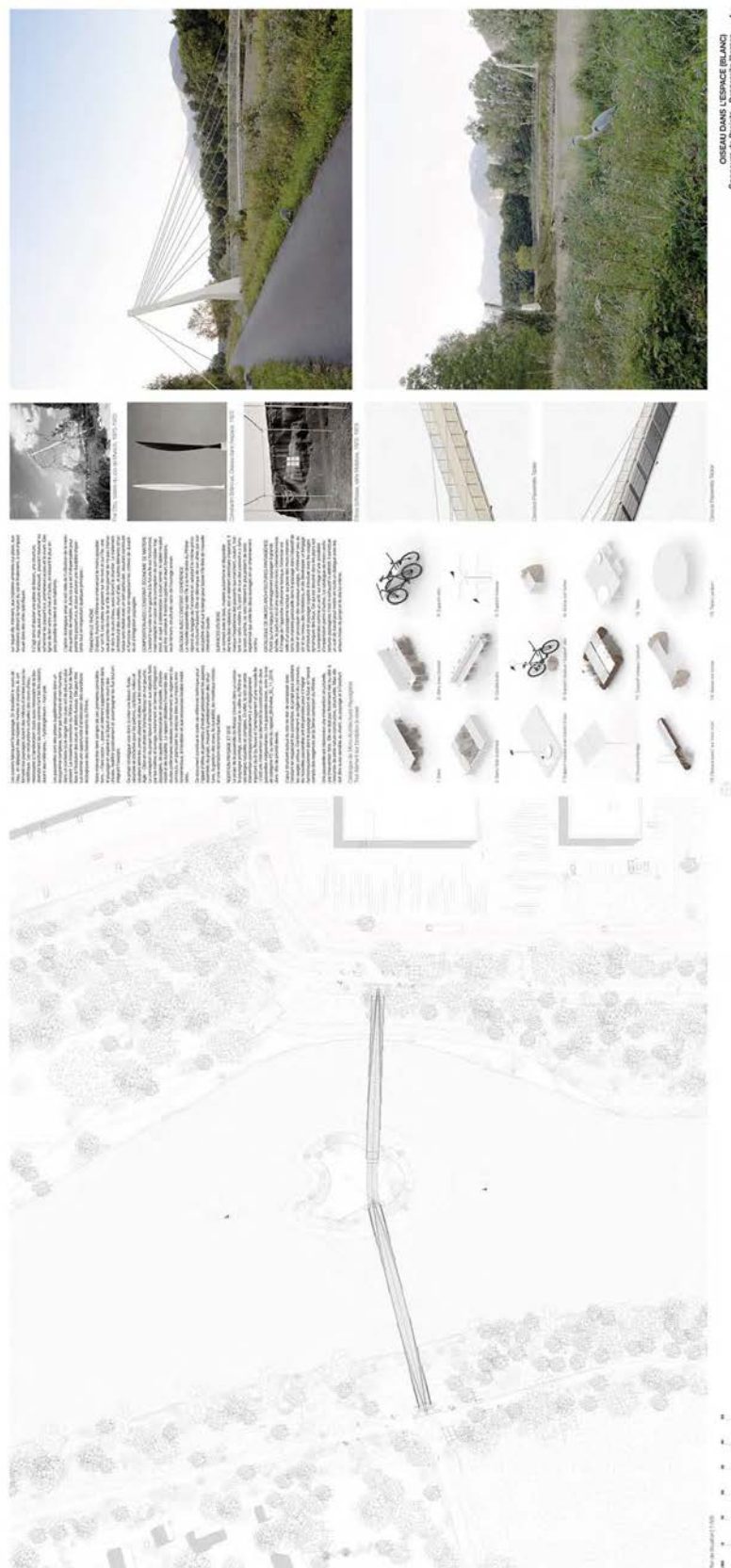
Collaborateurs Klaas De Rycke, Tim Daffner, Blaise Carron de la Morinais, Aurore Champagne

## WMM INGENIEURE AG

Collaborateurs Santini Gilbert, Asensio Javier, Gisin Günter

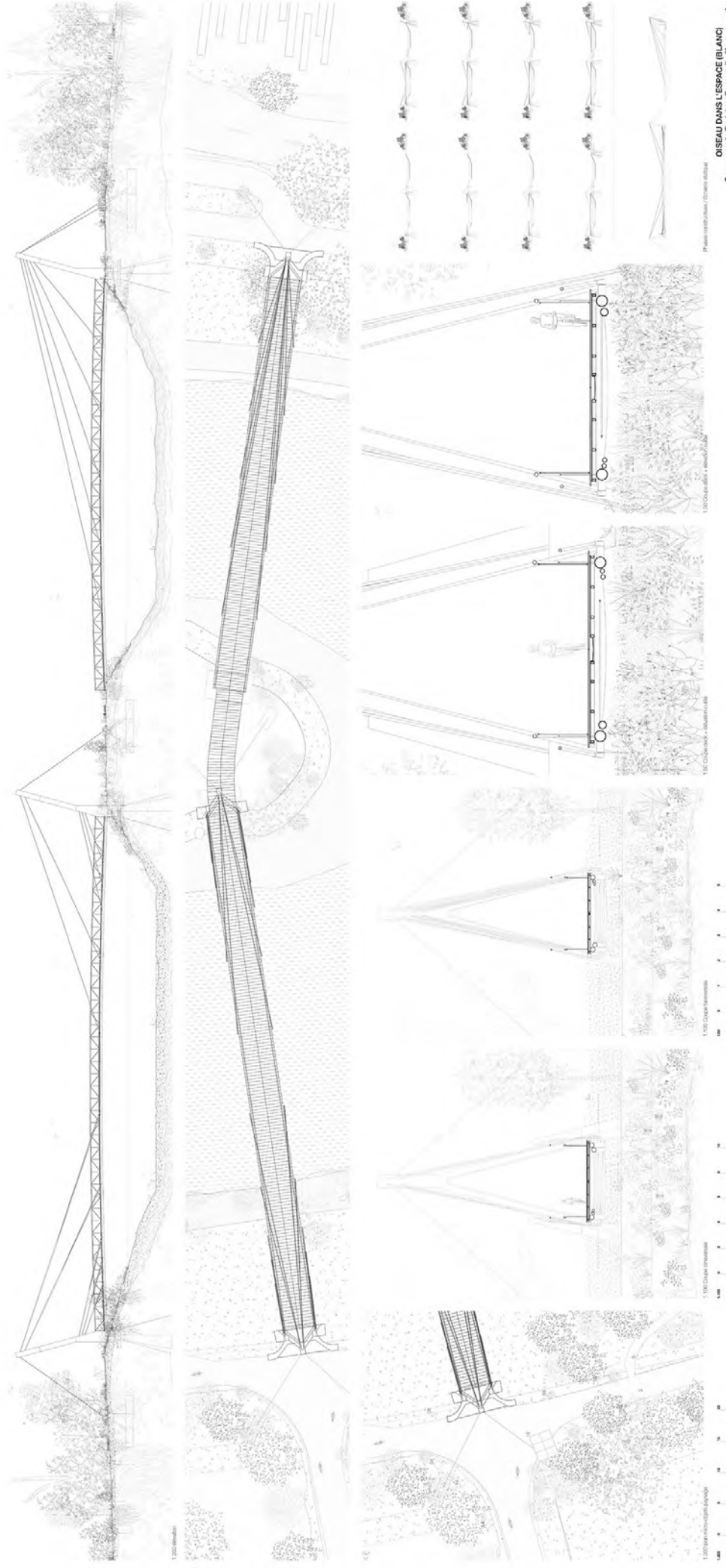
## BUREAU – DANIEL ZAMARBIDE SÀRL

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





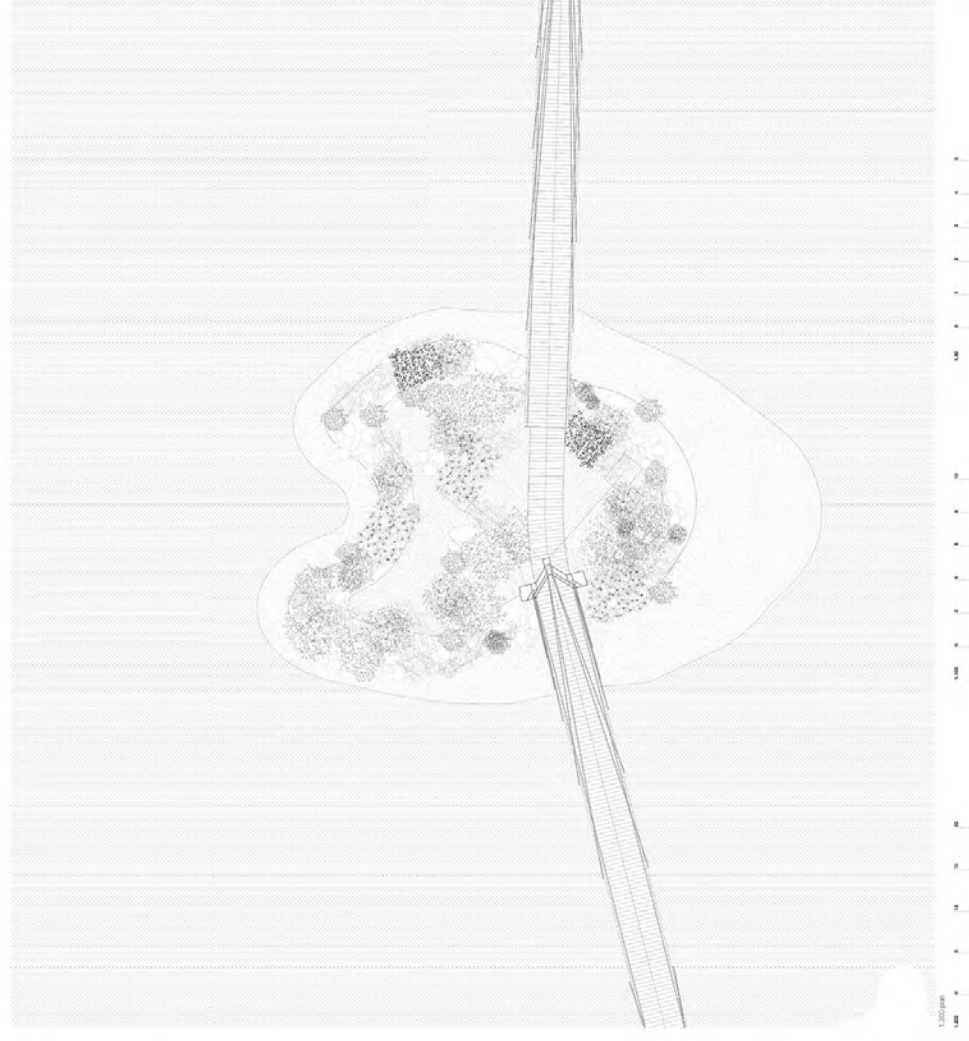
## N°12 OISEAU DANS L'ESPACE



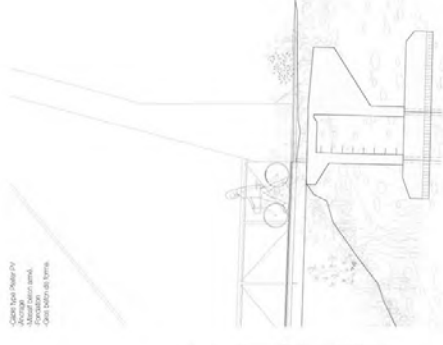
Passarello Bianzani - 2010



## N°12 OISEAU DANS L'ESPACE

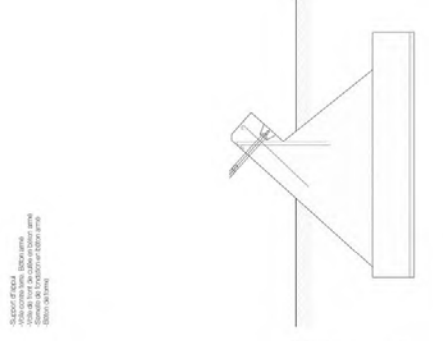


coupe sur l'axe principal  
 coupe sur l'axe principal  
 coupe sur l'axe principal  
 coupe sur l'axe principal

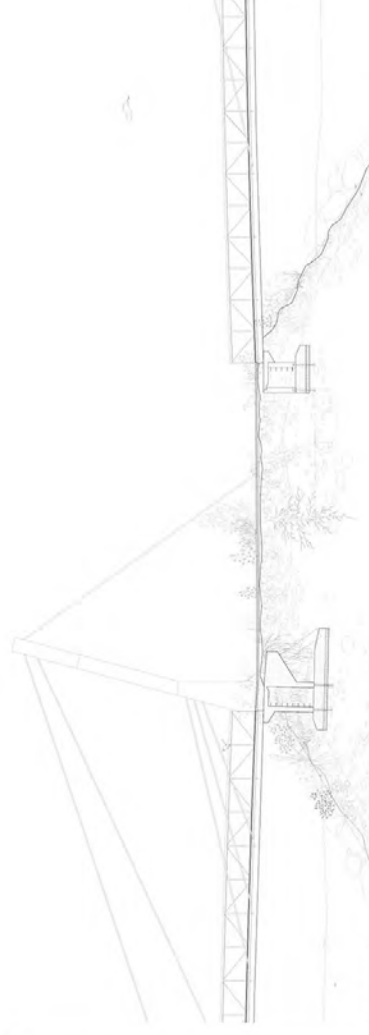


1:500 coupe sur l'axe principal

coupe sur l'axe principal  
 coupe sur l'axe principal  
 coupe sur l'axe principal  
 coupe sur l'axe principal



1:500 coupe sur l'axe principal



1:500 coupe sur l'axe principal



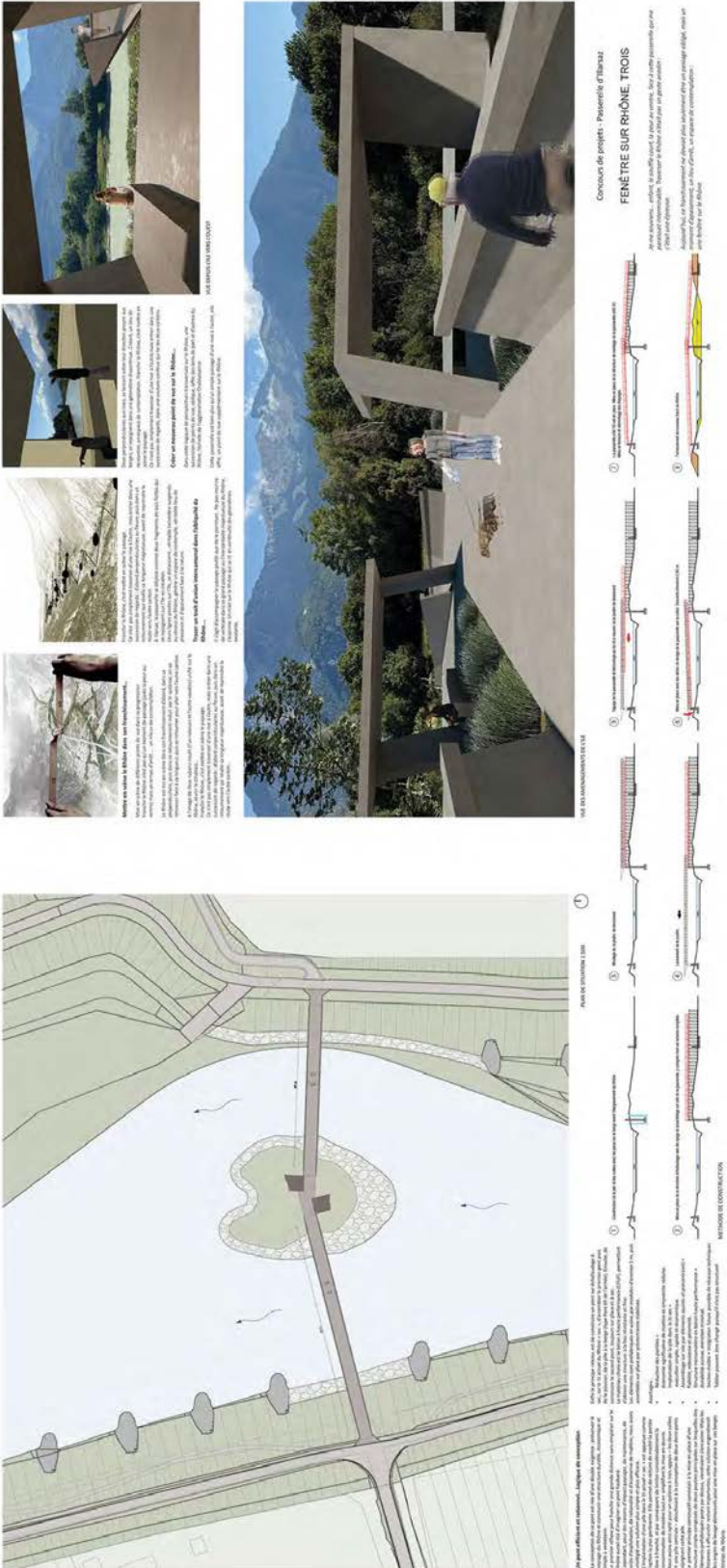
BGI SA

Collaborateur Dominique Géhin, Nicolas Kohli, Jörg Meyer, Olivier Appenzeller

VOLTOLINI ARCHITECTURES SARL

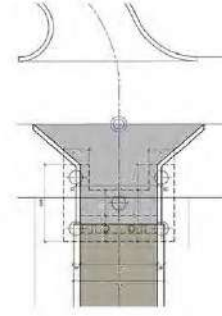
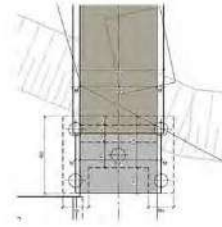
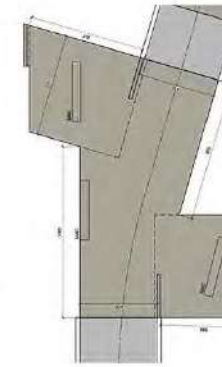
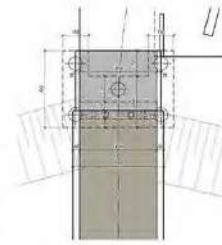
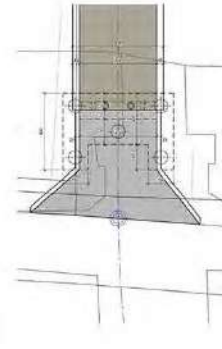
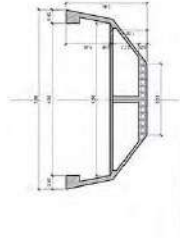
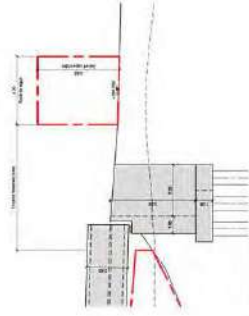
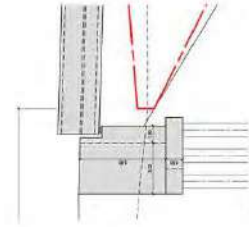
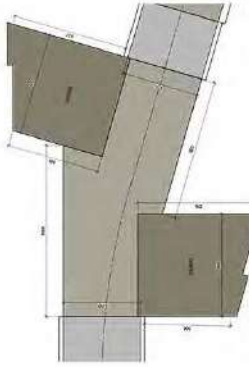
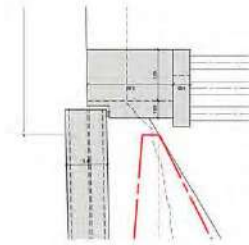
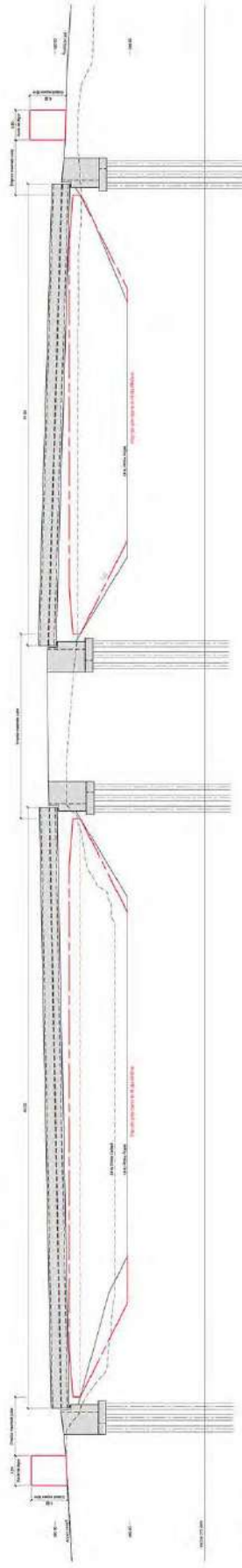
Collaborateurs Voltolini Samuel, Sheila Ramos, Julien Maugat

# N°13 FENÊTRE SUR RHÔNE





# N°13 FENÊTRE SUR RHÔNE



## Concours de projets - Pavillonnaire d'Ille-et-Vilaine FENÊTRE SUR RHÔNE, TROIS

Le projet de concours de projets de pavillonnaire d'Ille-et-Vilaine a été lancé en 2010. Il s'agit d'un concours de projets de pavillonnaire d'Ille-et-Vilaine. Le concours a été lancé en 2010. Il s'agit d'un concours de projets de pavillonnaire d'Ille-et-Vilaine. Le concours a été lancé en 2010. Il s'agit d'un concours de projets de pavillonnaire d'Ille-et-Vilaine.







## 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.*