Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 116 (1990)
Heft: 14

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Sion : de nouveaux aménagements pour les piétons et les deux-roues légers

Les résultats d'un concours

Sion : la marche à suivre

L'idée d'aménager un cheminement piétons et deux-roues légers reliant le quartier de Champsec-Vissigen au centre ville, en franchissant le Rhône par un ouvrage fin, une passerelle, représente un acte d'urbanisme marquant et pour ainsi dire unique dans l'histoire du haut Rhône. C'est aussi une occasion de revitaliser les promenades des berges, notamment en rendant accessible la rive droite.

La Municipalité de Sion veut en effet affirmer par là sa volonté, tout en reconnaissant pourtant bien l'identité de chacun des lieux de la ville, de mieux encore les souder entre eux et de renforcer ainsi leur appartenance à la communauté sédunoise.

Champsec-Vissigen est un de ces quartiers jeunes de la ville, porteurs des espoirs de demain. Il mérite toute notre attention et c'est la raison, après l'étude de structuration de 1986, de ce présent concours au thème original, dont le résultat ouvrira l'ère nouvelle de la convivialité retrouvée du parcours piéton.

Du futur parc urbain au centre de Champsec-Vissigen les Sédunois pourront en effet se rendre à pied, en un peu plus d'un quart d'heure, au centre ville et inversement, dans le confort et la sécurité, en redécouvrant une dimension que la voiture a fait perdre.

Sur la rive gauche, le premier acte de cette démarche a sans doute consisté à requalifier et à rebaptiser l'ancienne « route du Viaduc » en « rue du Parc », parce qu'elle constitue le branchement de ce cheminement au futur parc urbain sur la tranchée couverte de la N9.

De grands espoirs ont été mis dans ce concours et ils ont été largement comblés.

Je tiens donc à remercier les nombreux concurrents qui ont voulu faire cet effort et témoigner ainsi leur intérêt pour ce problème important de la ville. L'effort a été grand, les propositions généreuses, parfois peut-être trop enthousiastes dans leur élan technique. Je tiens aussi à remercier le jury de son travail et je suis heureux de son choix qui va pleinement dans le sens des préoccupations de la Municipalité de Sion, soucieuse d'améliorer le bien-être de ses habitants, de lui proposer des solutions nouvelles et originales par des actes d'urbanisme tout en douceur, comme celui-là.

Pour terminer et tout en félicitant les auteurs du projet classé au premier rang, je souhaite que nous puissions très rapidement aboutir avec eux à l'heureuse réalisation de cet ouvrage.

Gilbert Debons
Président de la Ville de Sion

But et organisation du concours

La Municipalité de Sion, en accord avec le Département des travaux publics de l'Etat du Valais et d'entente avec les CFF, a organisé un concours de projet pour « l'aménagement d'un cheminement piétons et deux-roues légers reliant le quartier de Champsec-Vissigen au centre ville et la création d'une passerelle piétonne et deux-roues légers sur le Rhône, dans le prolongement de la rue du Parc.

» Cette passerelle sera donc branchée à un passage sous les voies CFF et, vers le centre, à la rue des Aubépines. Elle ne constitue ainsi qu'une partie du problème posé et doit être inscrite dans l'aménagement des deux rives du Rhône.

» Par ce projet et par l'étude détaillée des parcours, la Ville de Sion réalisera la couture entre les deux rives du fleuve, à l'échelle de l'homme. Sion pourra enfin prendre possession des rives du fleuve. C'est pourquoi la passerelle sera plus un ouvrage de la convivialité que celui d'une performance technique. »

La participation était ouverte aux associations d'architectes et d'ingénieurs dont l'un des partenaires au moins était domicilié en Valais avant le 1er janvier 1989 et figurait sur la liste 1989 des bureaux d'ingénieurs, d'architectes et autres bureaux d'études inscrits au registre professionnel conformément à l'arrêté du Conseil d'Etat du 7 juillet 1982.

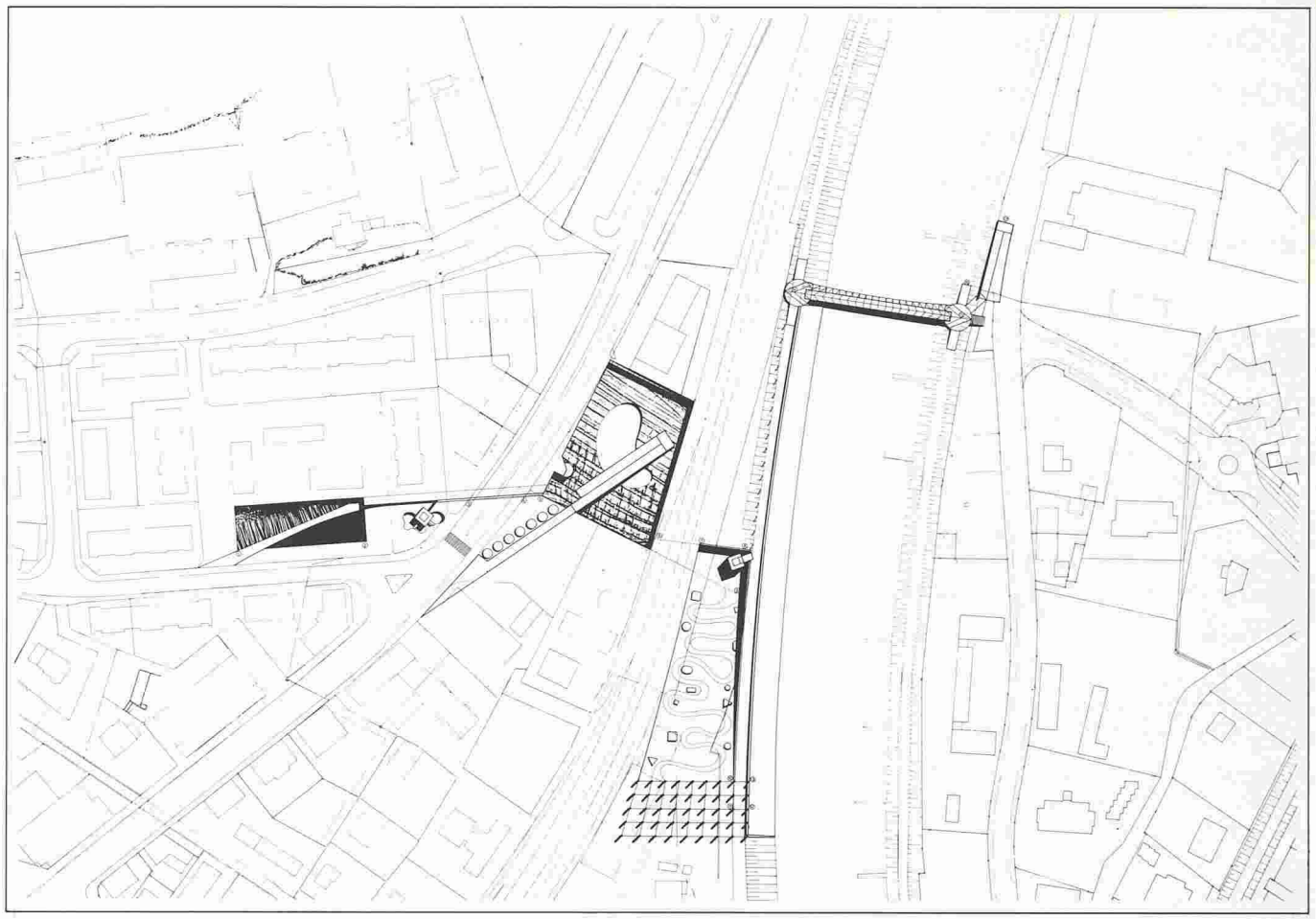
Jury

Président : M. Charles-André Meyer, architecte FAS-SIA, dipl. EPFZ, architecte de la Ville, Sion. Membres : MM. Roland Beylouné, ingénieur SIA, dipl. EPFL, Epalinges ; Philippe-Henri Bovy, ingénieur SIA, dipl. EPFL, professeur à l'EPFL, Lausanne ; Pierre Cagna, architecte SIA, dipl. EPFL, Sion ; Georges Descombes, architecte SIA, dipl. AAGS, professeur à l'EAUG, Genève ; Gabriel Magnin, ingénieur SIA, dipl. EPFL, ingénieur cantonal, Sion ; Hans Meier, architecte SIA, dipl. EPFZ, Sion ; Alphonse Sidler, ingénieur SIA, dipl. EPFL, ingénieur de la Ville, Sion. Suppléants : MM. Joseph Jacquemoud, ingénieur SIA, dipl. EPFL, ingénieur des ponts, Etat du Valais, Sion ; Beat Plattner, architecte SIA, dipl. EAUG, urbaniste FUS, Sion.

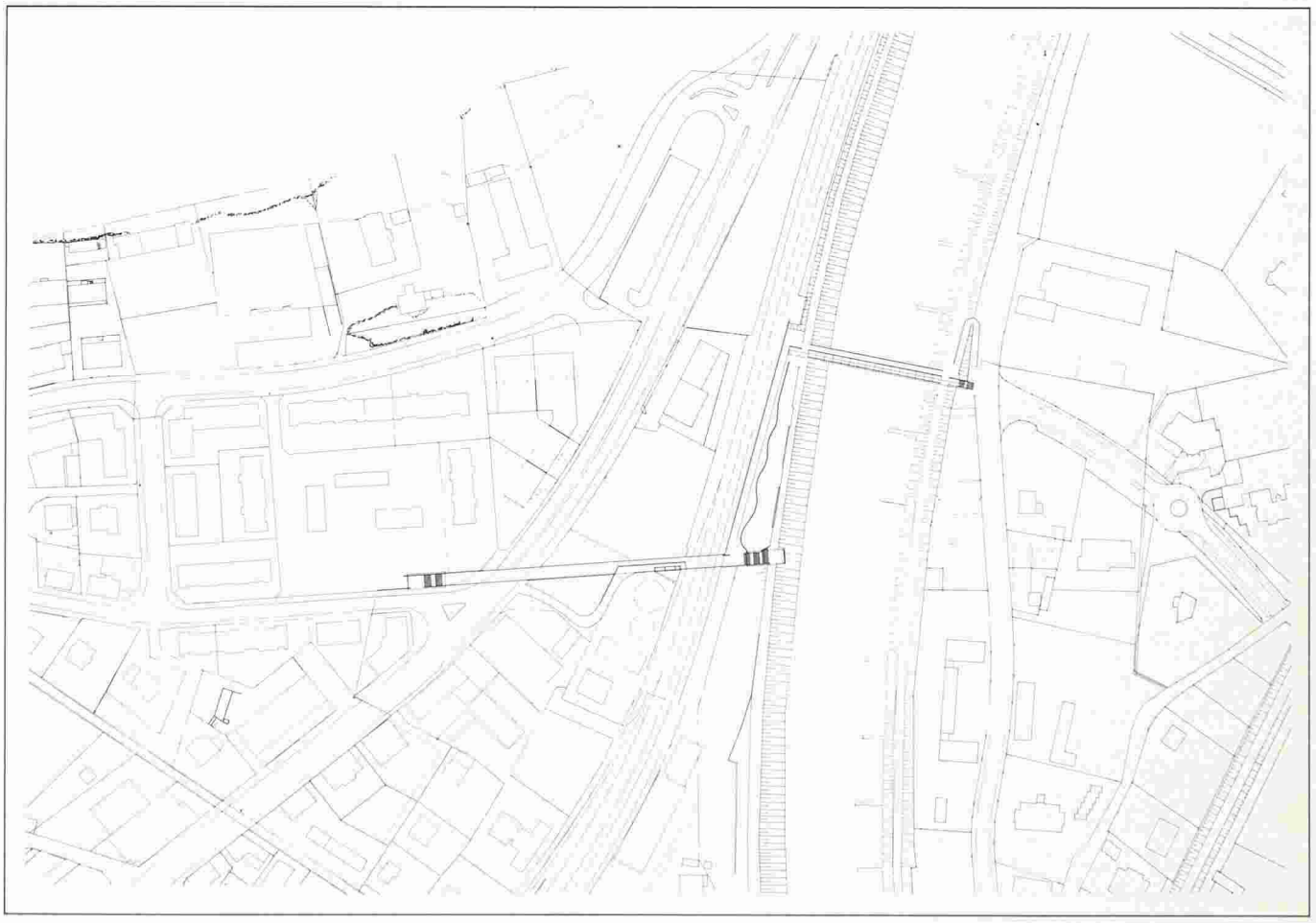
Examen préalable

L'organisateur a reçu 29 inscriptions et 24 projets ont été envoyés dans les délais fixés.

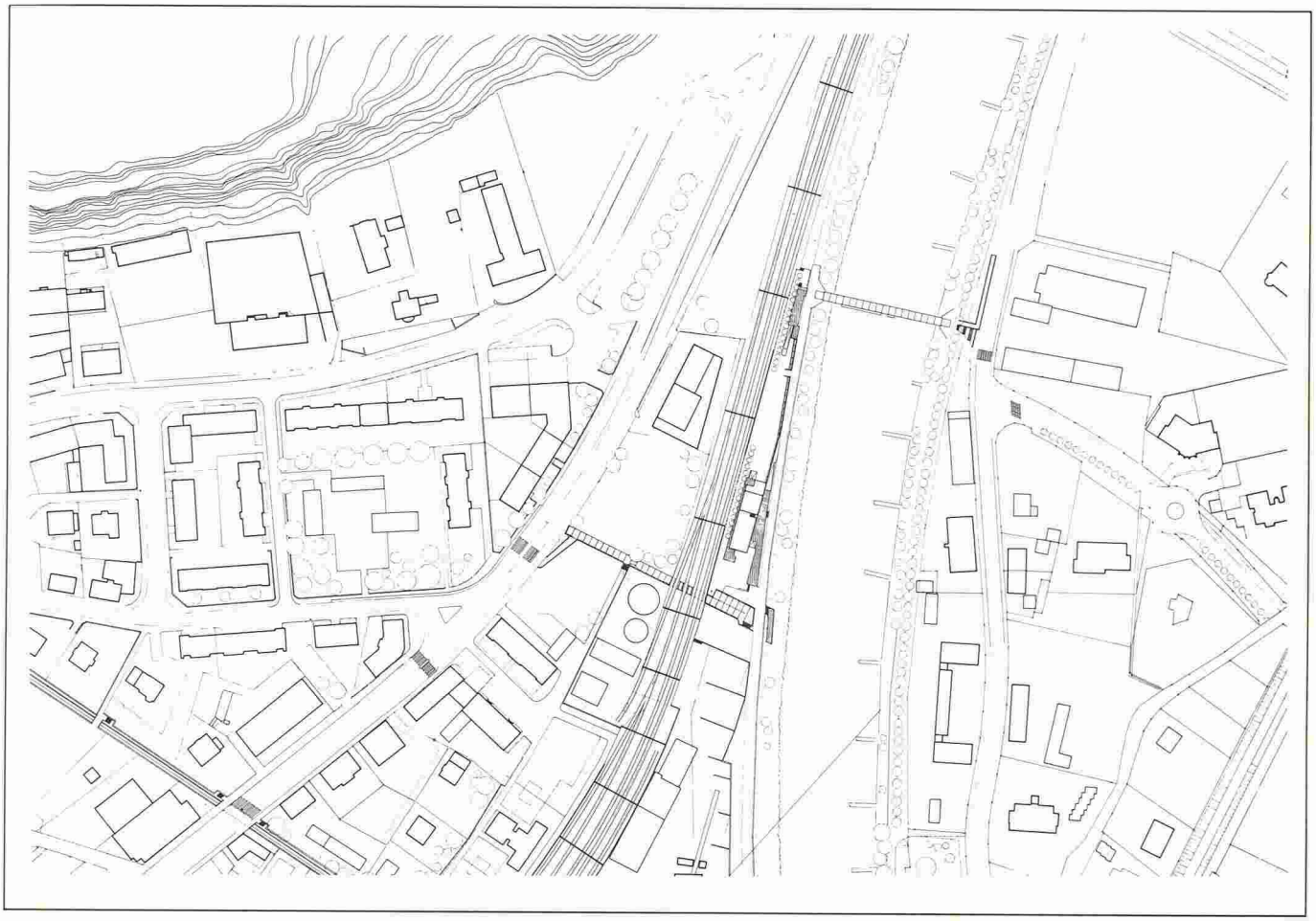
Le contrôle préliminaire a porté sur le respect des délais, les documents exi-



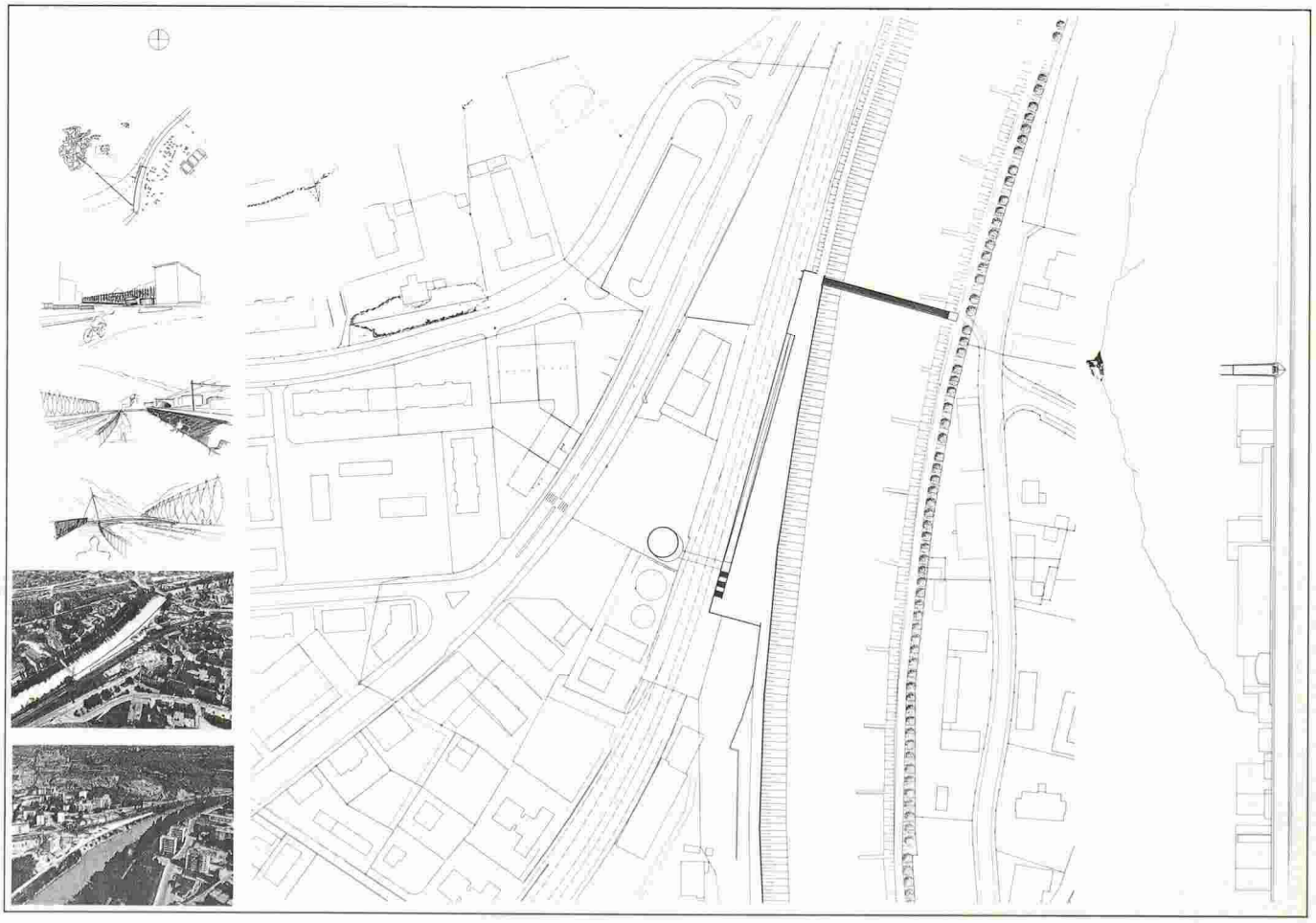
1er rang, 1er achat: Pierre Schweizer, architecte EPFZ-SIA, Sierre.



2e rang, 1er prix: Ami Delaloye, architecte FAS-SIA, Martigny.



3e rang, 2e achat: Pierre Roulet, ingénieur civil EPF-SIA, Sion.



4e rang, 2e prix: Pierre-Alain Métrailler, architecte EPFL-SIA, Sierre.

gés et l'examen sommaire du respect du programme. Il a révélé qu'un projet n'avait pas été rendu en la forme anonyme, d'une part, et que les plans étaient pliés au format A4, d'autre part. Un autre projet ne comportait aucune indication relative aux structures permettant l'analyse de celles-ci; un troisième présentait une planche avec variantes, alors que pas moins de 15 projets ne respectaient pas certaines contraintes du règlement ou restaient très sommaires dans une des parties relatives aux documents exigés.
Sur la base de cet examen préalable et conformément au règlement SIA 152, le jury écarte du jugement deux projets, l'un incomplet dans ses parties essentielles et l'autre non rendu en la forme anonyme.
Il écarte également la planche de variantes mentionnée, en tant qu'adjonction non demandée.
Après examen de l'ensemble, il décide d'admettre tous les autres projets au jugement, malgré certains écarts par rapport au programme ou certaines lacunes dans la présentation des documents.
En préambule au jugement proprement dit, le jury tient encore à préciser, dans ses réflexions générales, l'énoncé du problème et les critères qui en découlent.

Jugement

L'étude de structuration du quartier de Champsec-Vissigen, en 1986, avait démontré de nouveau la nécessité d'une liaison entre ce secteur de l'agglomération et le centre ville. Cette liaison n'était plus à concevoir au moyen d'un vaste ouvrage routier enjambant le Rhône, mais devait être ajustée à l'échelle du piéton, du fait que les distances à parcourir le permettent aisément.
L'ancien projet de viaduc «Sous-le-Scex» était donc définitivement abandonné.
Dans l'énoncé du problème posé dans ce concours, le jury a confirmé l'intention de la Municipalité de Sion d'aménager un cheminement piétons, un parcours urbain, plutôt que de réussir la seule prouesse technique d'un ouvrage d'art dont le mérite ne pourrait être que celui de sa conception structurelle. C'est d'ailleurs dans ce sens que, dans la définition du lieu de projet, le texte dit bien que «la passerelle sera plus un ouvrage de la convivialité que celui d'une performance technique».
La volonté d'ouvrir un concours de projet, donc en vue d'une réalisation, plutôt qu'un concours d'idées, c'est-à-dire de recherche de conceptions urbanistiques encore à préciser, confirme en effet ce choix.
De façon cohérente, ce programme de construction devait être établi en définissant les caractéristiques et les dimensions quantifiables.
Les six points constituant l'objet du concours sont:

1. La passerelle sur le Rhône
Liberté est laissée aux concurrents quant aux matériaux, à la conception structurelle, etc., pour autant que seront respectées les contraintes imposées.

2. Les raccords aux rives
Les raccords aux rives doivent se faire moyennant la prise en compte des cheminements de digue, d'une part, des prolongements du parcours lui-même vers Champsec-Vissigen et vers le centre ville, d'autre part.

3. Le cheminement de digue
Les chemins de digue représentent des promenades intéressantes qu'il convient d'autant plus de maintenir qu'ils sont nécessaires à l'entretien des berges.

4. Le passage inférieur sous les voies CFF
Ce passage doit être rendu aussi attrayant et sécurisant que possible.

5. Le cheminement vers l'avenue de Tourbillon
Ce cheminement doit prendre en compte le bâti et le parcellaire existants, afin de permettre l'aménagement d'un parcours agréable.

6. Le franchissement de l'avenue de Tourbillon et le raccordement à la rue des Aubépines
Le franchissement de la route cantonale doit s'effectuer en garantissant la fluidité du trafic et la sécurité des piétons; une proposition à niveau ne devrait pas empêcher une liaison ultérieure en dénivelé.

Caractéristiques techniques des parcours
- Largeur minimale des cheminements et de la passerelle: 4,00 m.
- Pente maximale des rampes et autres éléments du parcours: 6%.
- Hauteur minimale de passage: 2,50 m.
- Eclairage de qualité.

Après ces réflexions générales et après s'en être de nouveau référé au règlement-programme ainsi qu'aux réponses aux questions, le jury décide d'admettre au jugement mais d'écarter de la répartition des prix, en conservant cependant leur potentialité d'achat, 15 projets qui s'écartent des dispositions du programme sur un des points essentiels (franchissement supérieur des voies CFF, choix d'un autre axe de cheminement, approche trop sommaire des calculs statiques, échelle des plans, etc.).
Dans un deuxième tour, le jury élimine trois projets qui, malgré certaines qualités, n'apportent pas une réponse jugée satisfaisante selon les critères définis.
Au troisième tour, le jury procède à l'analyse détaillée des quatre projets restant en lice.

Palmarès

1er rang 1er achat Fr. 21000.-
Pierre Schweizer, arch. EPFZ-SIA, Sierre; B. Cina, R. Berclaz, H. Lumens, M. Schnyder.
Walder & Marchand, bureau d'ingénieurs, Brigue; G. Marchand, R. Schnyder, B. Leibundgut.

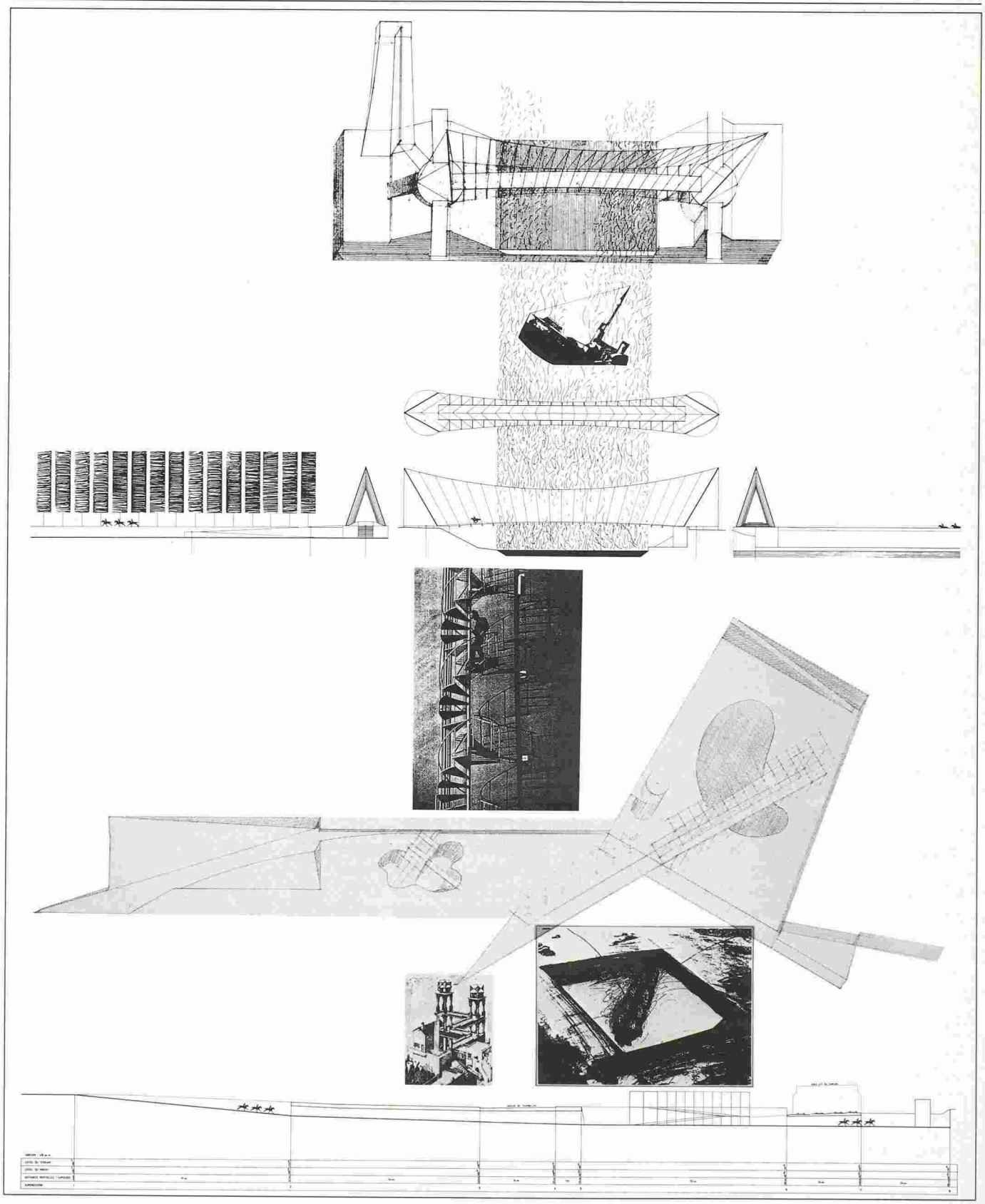
2e rang 1er prix Fr. 19000.-
Ami Delaloye, arch. FAS-SIA, Martigny; collaborateur: Luc Delaloye, arch. EPFL.
ATIB SA, bureau d'études techniques, Martigny; Paul Fellay, ing. SIA, Raymond Gluck, ing. SIA.

3e rang 2e achat Fr. 18000.-
Bureau de génie civil et béton armé Pierre Roulet, ing. EPF-SIA, Sion; Massimo Grassi, arch. EAUG, Patrick Marmet, arch. EAUG, Pascale Roulet, arch. EAUG, Danielle Vergères, arch. EAUG.

4e rang 2e prix Fr. 10000.-
Atelier d'architecture Paul-Alain Métrailler, arch. EPF-SIA, Sierre.
Bureau d'ingénieurs Nicolas Cordonier & Gilles Rey SA Ingénieurs EPF-SIA, Sierre; Pierre-Antoine Wanner, Laurent Tesselet, Michaël Voechting.

5e rang 3e prix Fr. 9000.-
Atelier d'architecture Atelier 4, Sierre; collaborateur: Raphaël Berclaz.
Bureau d'ingénieurs Butzberger & Warpelin, Sion; collaborateurs: Michel Prim, Zwahlen & Mayr SA, Aigle.

6e rang 4e prix Fr. 8000.-
Bureau d'architectes Rolf Furret + François Fasnacht, Arch. dipl. EPFZ-SIA, Bâle.
Bureau d'ingénieurs civils KBM Fridolin Burri + Paul Missbauer, ing. dipl. EPFZ-SIA, Sion; collaborateurs: D. Gaillard, R. Marclay.



1er rang.

7e rang 5e prix Fr. 5000.–
Atelier d'architecture
A. de Lavallaz et partenaires,
Architectes SA, Lausanne;
Grégoire Andenmatten, Soltani
Alavi, Nadine Andenmatten,
J.-V. Fricker.
Bureau d'ingénieurs M. & S.
Andenmatten, rue du Scex 16,
Sion; Stéphane Andenmatten.

A l'unanimité, le jury recommande au maître de l'ouvrage de confier la poursuite des études en vue de l'exécution à l'auteur du projet classé au premier rang.

Extraits du rapport du jury

1er rang – 1er achat

Les auteurs du projet proposent une qualification précise de plusieurs lieux spécifiques ayant pour dénominateur commun le cheminement liant la rive droite à la rive gauche de la ville.

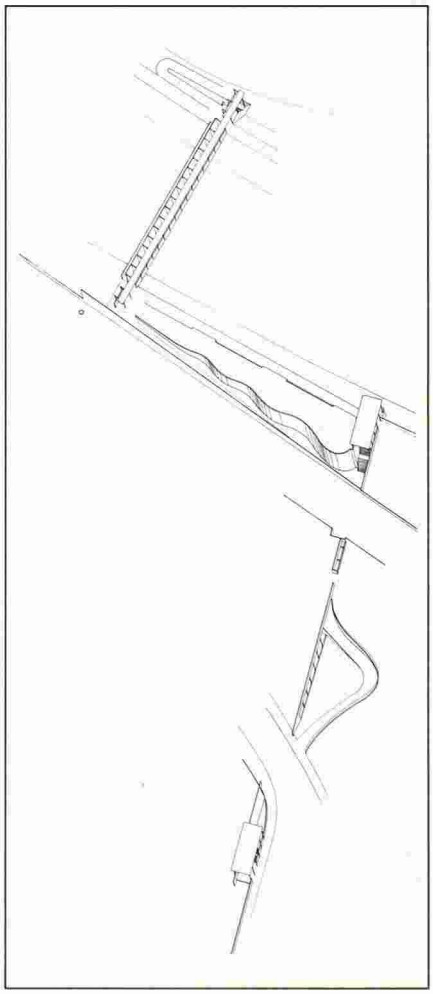
Le passage sur le Rhône, traité au moyen d'une structure légère et contemporaine, est accueilli sur chaque rive par une «assiette» intégrant favorablement les promenades de rive et articulant bien les différents parcours.
Au-delà de sa force plastique et émotionnelle, la qualité du projet réside dans la compréhension et la révélation de la richesse d'un parcours réalisant la couture historique des deux rives d'une même ville.
La digue est reconnue voire renforcée par un geste précis de solidification de la rive, souligné par une proposition d'éclairage public.
Les articulations de la rive vers le centre ville et vice versa sont résolues par une succession d'espaces, travaillés en plan incliné ou en creux, le long d'un parcours complexe. Ces thèmes du tunnel, du parc de ville, de la rampe, de l'escalier, de la digue et du plan d'eau sont traités à l'échelle de ce nouveau parcours urbain en réalisant la difficile cohabitation d'un parcours piétonnier avec celui d'un deux-roues.
De ce système de lieux caractérisés et cohérents découle un passage sous les voies CFF convaincant, dépassant en qualité une simple liaison fonctionnelle.
La liaison du «parc de ville» au préau de l'école, bien que contenant une réelle qualité de complémentarité, est problématique, en l'état, dans sa réalisation (emprise importante sur le domaine privé).
Le système d'espaces proposé par le projet évite l'effet de couloir et offre une valeur exploratoire dans la hiérarchisation des lieux. A ce titre, les références utilisées par l'auteur sont adéquates. Elles soulignent bien le caractère de chaque lieu égrenant le parcours.
La conception structurelle est bien étudiée.
La légèreté du dessin est contredite par le dimensionnement résultant des notes de calcul.
La mise en œuvre de l'ensemble est d'un coût au-dessus de la moyenne.
Le passage sous les voies n'est pas conforme aux normes CFF.

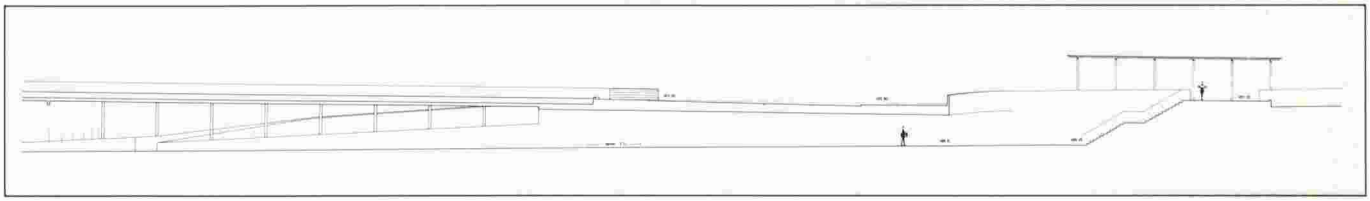
2e rang – 1er prix

Les auteurs du projet proposent un parcours très clairement dessiné dont un des thèmes est la séparation des parcours piétonnier et deux-roues.
Cette volonté, manifestée par la conception de la passerelle, confirmée par la rampe suffisamment large pour accueillir un trottoir, est contredite par le conflit découlant du traitement du débouché sur l'avenue de Tourbillon.
Le dessin de la rive droite a été apprécié dans sa proposition minéralisée et finement traitée: différenciation du chemin de digue et de l'esplanade.
Le traitement de la rampe, à la générosité reconnue, implique un investissement important et coûteux le long des voies CFF.
La liaison rue des Aubépines - rive droite du Rhône, signifiée par deux pavillons à chaque extrémité, est traitée de façon intéressante malgré le conflit des parcours relevé plus haut.
La dimension de la passerelle dans sa largeur est supérieure à celle demandée.
La conception structurelle proposée à la lecture des plans n'est pas vérifiée par la note de calcul
L'expression structurelle, composée de trois plans successifs partiellement transparents, procure une perception fort perturbée de l'élément construit.
La mise en œuvre de l'ensemble est d'un coût au-dessus de la moyenne.

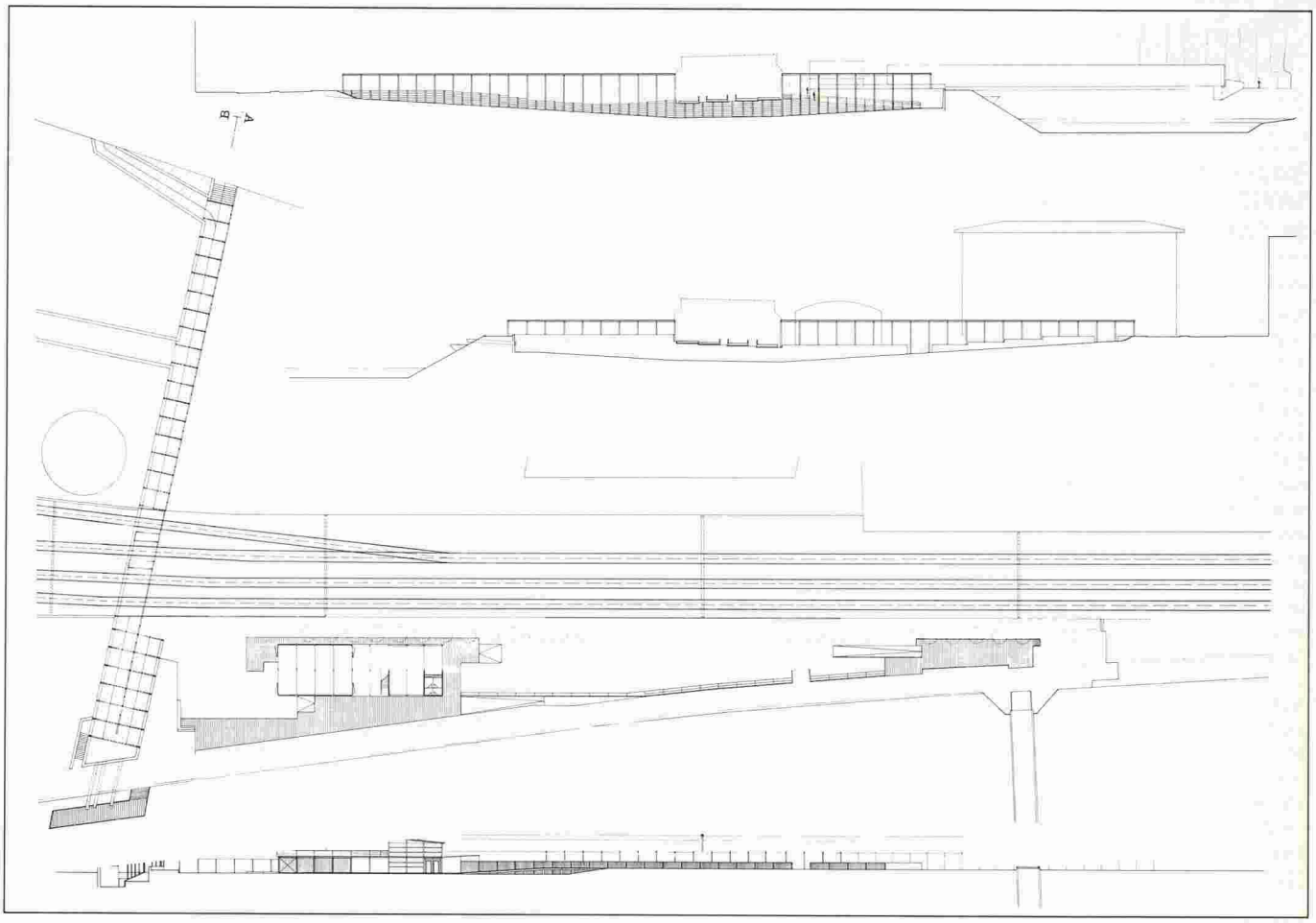
3e rang – 2e achat

Les auteurs du projet proposent l'aménagement d'un parcours reconnaissant les caractères de chaque lieu (digue-rives-passages-tranchée) en s'insérant de façon subtile dans les espaces résiduels.
Projet de situation, il est confirmé par une habilité certaine dans le choix des matériaux (le solide et le tendre: béton-métal et bois) découlant d'une reconnaissance de l'histoire et de la réalité du lieu (résidu d'une zone industrielle).
La convivialité désirée se matérialise ici par un traitement de la berge rive droite, très finement travaillée par une succession de terrasses offrant différentes possibilités de parcours et concrétisée par un abri public.
Le passage sous les voies CFF ainsi que la liaison avec l'avenue de Tourbillon sont aménagés en tranchée couverte faisant référence à la passerelle sur le Rhône et s'insérant à la limite de deux parcelles.
La rampe posée dans le prolongement du passage CFF vers la rive est convaincante.
Avec simplicité, cette proposition rend le parcours agréable et généreux.
Ce projet démontre avec efficacité qu'il est possible de s'insérer dans un contexte résiduel et d'apparence chaotique sans perdre la cohérence de l'ensemble.
Cette attitude est garante d'une grande faculté d'adaptation et de souplesse, qualités primordiales pour ce lieu en devenir.
La passerelle proposée ne trouve ni dans le principe statique ni dans la note de calcul une réalité constructible.
En ce sens, le projet ne répond pas à une des données essentielles du programme du concours. D'autre part, le passage sous les voies ne respecte pas les normes et contraintes des CFF.





2e rang.



3e rang.

4e rang – 2e prix

Les auteurs du projet abordent avec trois éléments – un cylindre avec rampe hélicoïdale, une digue-esplanade et une passerelle haubanée – le thème de la liaison de la ville à la périphérie.

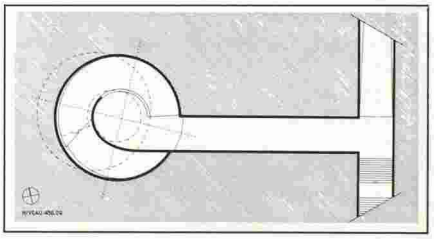
L'asymétrie du traitement des deux rives est confirmée par le côté allusif de l'accrochage de la rive gauche.

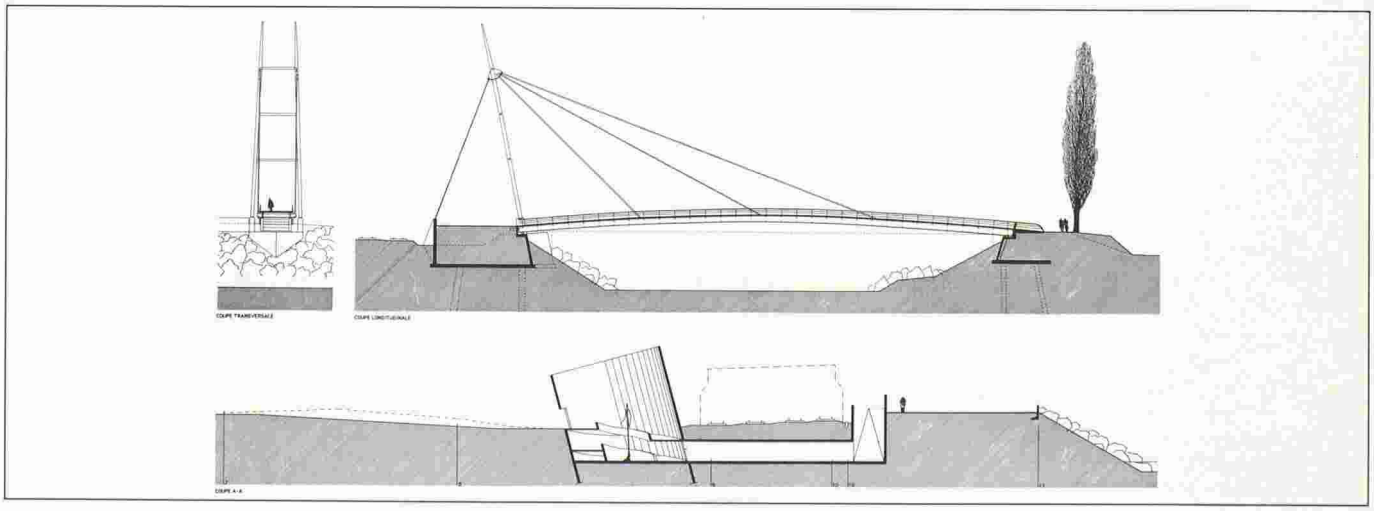
Cette proposition, de simple et claire à l'échelle urbaine, devient schématique dans la mise en place des parcours: longue rampe en tranchée, absence d'articulation au débouché du passage sous les voies CFF, conception d'une rampe hélicoïdale peu sécurisante voire très dangereuse.

La structure haubanée de la passerelle est bien étudiée.

Le système statique et son expression constructive sont cohérents et de conception économique.

Le mur de soutènement le long des voies CFF implique en revanche un très coûteux investissement.





4e rang.