

# CENTRE D'ENTRETIEN ROUTIER DE BOUDRY - CEB EXTENSION ET ASSAINISSEMENT

CONCOURS DE PROJETS D'ARCHITECTURE À UN DEGRÉ EN PROCÉDURE OUVERTE

RAPPORT DU JURY

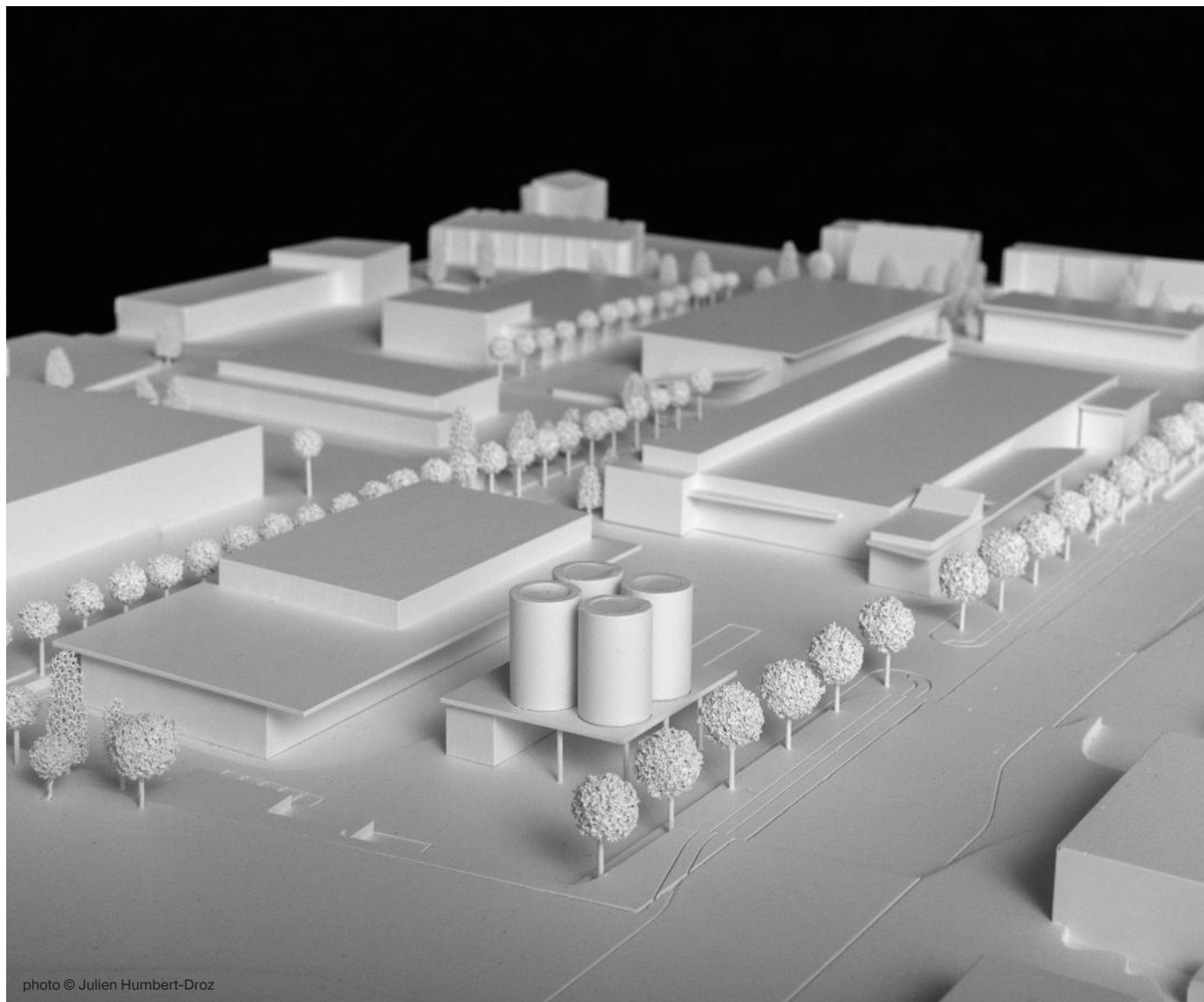


photo © Julien Humbert-Droz





<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>1. DÉROULEMENT DU CONCOURS</b>	<b>4</b>
	1.1 Introduction	4
	1.2 Maître d'ouvrage, organisateur, secrétariat du concours	4
	1.3 Genre de concours, type de procédure	4
	1.4 Langue de la procédure	4
	1.5 Prescriptions officielles	5
	1.6 Conditions de participation et d'inscription	6
	1.7 Incompatibilité - exclusion	7
	1.8 Groupe pluridisciplinaires	7
	1.9 Composition du jury	8
	1.10 Critères d'appréciation	8
	1.11 Situation et contexte général	9
	1.12 Périmètre de concours	9
	<b>2. EXAMEN PRÉALABLE</b>	<b>10</b>
	2.1 Inscriptions, délais, dossiers rendus	10
	2.2 Devises des projets rendus	10
	2.3 Examen des dossiers	10
	2.4 Délais d'envoi	10
	2.5 Respect de l'anonymat	10
	2.6 Conformité des documents	10
	2.7 Conformité aux dispositions légales	11
	2.8 Respect du programme	11
	2.9 Admission des projets	11
	<b>3. JUGEMENT</b>	<b>12</b>
	3.1 Prise de connaissance des projets, admission au jugement	12
	3.2 Méthode de travail	12
	3.3 1er tour d'examen des projets	12
	3.4 2ème tour d'examen	12
	3.5 3ème tour d'examen	12
	3.6 Tour de repêchage	12
	3.7 Projets présentés pour l'attribution des prix	13
	3.8 Classement	13
	3.9 Attribution des prix	13
	3.10 Recommandation du jury	13
	<b>4. APPROBATION DU RAPPORT DU JURY</b>	<b>14</b>
	<b>5. LEVÉE DE L'ANONYMAT</b>	<b>16</b>
	<b>6. PROJETS CLASSÉS</b>	<b>19</b>
	<b>7. PROJETS NON CLASSÉS</b>	<b>38</b>

---

## 1. DEROULEMENT DU CONCOURS

---

### 1.1 Introduction

Le Service des bâtiments du Canton de Neuchâtel (SBAT) organise un concours de projet d'architecture à un degré dans le cadre d'une procédure ouverte à des architectes, afin d'évaluer des propositions pour l'assainissement et l'extension du centre d'entretien routier de Boudry (CEB).

La Confédération, par l'intermédiaire de l'Office fédéral des routes (OFROU) propriétaire et responsable de l'entretien des routes nationales, est actuellement propriétaire et seule exploitante du centre d'entretien routier de Boudry (CEB). Elle doit réaliser un assainissement et un agrandissement de ce dernier.

Le Service des ponts et chaussées du Canton de Neuchâtel (SPCH), responsable de l'entretien des routes cantonales dont les sites d'exploitation sont actuellement situés en plusieurs lieux épars autour de Boudry, a sollicité l'accord de l'OFROU pour la création de nouvelles infrastructures mutualisées, centralisées et modernes, répondant aux normes actuelles de sécurité et d'accueil de ses collaborateurs.

La réalisation d'un projet mixte au CEB Boudry, Confédération-Canton, s'est rapidement avérée judicieuse, voire incontournable, au vu des besoins des deux entités, des futures synergies et des mutualisations que le projet apportera.

L'exploitation du site doit être garantie pendant les phases des travaux d'exécution.

---

### 1.2 Maître d'ouvrage, organisateur, secrétariat du concours

La Confédération, respectivement l'Office fédéral des routes (OFROU), et La République et Canton de Neuchâtel (Département du développement territorial et de l'environnement) sont les maîtres de l'ouvrage et les pouvoirs adjudicateurs. Dans le cadre de la procédure de concours, ils sont représentés par:

République et Canton de Neuchâtel  
Département des finances et de la santé Service des bâtiments  
Rue de Tivoli 5  
2002 Neuchâtel

Les maîtres d'ouvrage sont désignés, dans les documents de la présente procédure, par les terminologies «le maître d'ouvrage/de l'ouvrage» ou «l'autorité adjudicatrice».

Secrétariat et organisation technique du concours:

COMAMALA ISMAIL  
Rue de l'Eau 42  
2502 Biel/Bienne  
ceb@cois.ch

---

### 1.3 Genre de concours, type de procédure

Le présent concours est un concours de projets d'architecture à un degré en procédure ouverte. Le règlement SIA 142, édition 2009 fait foi (subsidièrement aux dispositions sur les marchés publics) dont le maître d'ouvrage, le jury et les concurrents reconnaissent le caractère obligatoire du seul fait qu'ils participent au concours.

En cas de nécessité, le jury peut prolonger le concours par un degré d'affinement anonyme en option, limité aux seuls projets qui restent en lice. Cette option fera l'objet d'une indemnisation à part de la somme globale. Le classement des projets n'aura lieu qu'à l'issue du degré en option.

---

### 1.4 Langue de la procédure

La langue officielle pour la procédure du concours est le français. Ce choix est notamment applicable aux questions posées par les concurrents et aux textes figurants sur les documents qu'ils remettront. Il en va de même pour la suite de l'exécution de l'opération.

La présente procédure de concours se déroule conformément aux dispositions suivantes, elle est soumise à la loi cantonale sur les marchés publics et à son règlement d'application:

Prescriptions internationales:

- AMP et ses annexes concernant la Suisse.
- Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur certains aspects relatifs aux marchés publics (RS 0.172.052.68).

Prescriptions nationales:

- LCart;
- LCD;
- LMI;
- Normes SIA;
- Klimapaket

Prescriptions intercantionales et cantonales:

- AIMP;
- LCMP;
- RELCMP;
- LCAT et ReICAT;
- LConstr et RELConstr.

Prescriptions communales:

- Règlement de construction (Boudry) du 12 juin 1996;
- Règlement d'aménagement (Boudry) du 25 juillet 2016.

En outre, sont applicables les lois et normes suivantes selon la nature de l'objet:

- Recommandations et directives sur le développement durable (voir 3.3).
- La norme SIA 500 portant sur les constructions sans obstacles, ainsi que le règlement cantonal concernant les mesures en faveur des personnes handicapées dans le domaine de la construction.
- Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS): les normes en vigueur et notamment la norme suisse VSS 40 291, édition 2021: Disposition et géométrie des installations de stationnement pour voitures de tourisme et motocycles.
- Les normes, règlements et recommandations de la SIA portant sur la construction, les installations et équipements;
- Les prescriptions découlant de la législation fédérale sur le travail et concernant les locaux pour le personnel;
- Les normes, directives, conditions et recommandations de l'association des établissements cantonaux d'assurance contre l'incendie (AEAI).

---

## 1.6 Conditions de participation et inscription

Le concours est ouvert à des architectes établis en Suisse ou dans un état signataire de l'accord OMC sur les marchés publics, pour autant qu'ils remplissent l'une des conditions suivantes:

- être porteur du diplôme d'une des Écoles Polytechniques Fédérales (EPF), de l'Institut d'architecture de l'Université de Genève (EAUG ou IAUG), de l'Accademia di Architettura di Mendrisio (AAM), de l'une des Hautes Écoles Spécialisées suisses (HES ou ETS) ou d'un diplôme étranger reconnu équivalent;
- être inscrit au Registre suisse des architectes, au niveau A ou B du REG, le niveau C étant exclu.

Lors de leur inscription, les architectes en possession d'un diplôme étranger ou inscrits sur un registre professionnel étranger devront fournir la preuve de l'équivalence de leurs qualifications par rapport aux exigences suisses. Cette dernière doit être demandée à la Fondation du Registre suisse (REG), Hirschengraben 10, 3011 Bern, tél. +41 31 382 00 32, courriel [info@reg.ch](mailto:info@reg.ch). Le SEFRI peut également délivrer une reconnaissance de diplôme (<https://www.sbf.admin.ch/sbfi/fr/home.html>).

Les conditions doivent être remplies à la date d'inscription et jusqu'à la fin du concours. Les équipes qui ne remplissent pas les exigences de participation seront exclues du concours.

Les bureaux portant la même raison sociale, même issus de cantons, régions ou pays différents, ne peuvent déposer qu'un seul dossier de candidature. Les bureaux ne portant pas la même raison sociale, mais faisant partie d'une même holding, peuvent participer séparément sous réserve que ces bureaux soient inscrits distinctement au registre du commerce et que la participation de la maison-mère dans ces bureaux ne dépasse pas 20%.

L'association de plusieurs bureaux d'architectes est admise, mais limitée à deux bureaux. Dans ce cas, tous les membres du groupe doivent remplir les conditions de participation.

Un architecte, employé, qui remplit les conditions de participation peut participer au concours pour autant que son employeur n'y participe pas lui-même au titre d'organisateur, de membre du jury, d'expert ou de concurrent. Il doit joindre une attestation signée de son employeur dans l'enveloppe contenant la fiche d'identification.

En outre, le concurrent doit pouvoir apporter la preuve, à la première réquisition, que son bureau est à jour avec le paiement des charges sociales de son personnel et qu'il respecte les usages professionnels en vigueur pour sa profession. Lors de l'inscription, le bureau s'engage sur l'honneur sur ces aspects.

---

## 1.7 Incompatibilité - exclusion

Les bureaux et leur personnel ne peuvent s'inscrire au concours que s'ils ne se trouvent pas en situation de conflit d'intérêts avec un membre du jury, un suppléant, un spécialiste conseil, l'adjudicateur ou l'organisateur de la procédure, annoncés dans le présent document. Les participants doivent vérifier qu'ils ne se trouvent pas dans une situation de conflit d'intérêts: ligne directrice SIA 142i-202f\_conflits d'intérêts.

Le jury proposera à l'autorité adjudicatrice l'exclusion de la procédure de toutes les personnes ou bureaux en situation de conflit d'intérêts ou de dérogation au présent programme de concours.

Le bureau organisateur n'est pas autorisé à participer à la procédure comme participant ou à donner des conseils à un participant. Toutefois, les bureaux qui ont respectivement élaboré l'étude de faisabilité et les investigations techniques sont expressément autorisés à participer à la présente procédure. En effet, ces derniers ne sont pas intervenus dans la préparation des documents de la présente procédure. Les prestations qu'ils ont réalisées sont terminées et ne leur confèrent aucun avantage sur les autres concurrents. Les documents élaborés par ces bureaux sont fournis dans le cadre de la présente procédure au sens de l'AIMP 1994, il s'agit de:

- SD ingénierie Neuchâtel SA, Rue du Chasselas 1 CP 145, CH 2034 Peseux
- HSE Conseils SA, Rue de la Gare 13, CH 2074 Marin-Epagnier
- Prona Romandie SA, Place Numa-Droz 2, CH 2000 Neuchâtel
- Planair Ingénieurs Conseils SA, Crêt 108a, CH 2314 La Sagne
- Fahmy Architectes SA, Rue de l'Hôpital 20, CH 2001 Neuchâtel
- DSI Ingénieurs civils Sarl, Rue du Crêt-Taconnet 12a, CH 2000 Neuchâtel

---

## 1.8 Groupes pluridisciplinaires

En plus des compétences mentionnées ci-dessus, les candidats sont libres de consulter ou de s'adjoindre des spécialistes d'autres disciplines pour autant qu'ils respectent les règles de confidentialité et soient soumis aux mêmes contraintes d'incompatibilité que les candidats architectes.

La formation d'une équipe pluridisciplinaire avec des spécialistes se fait sur une base volontaire et non contraignante pour le pouvoir adjudicateur. Le choix de ces autres mandataires spécialisés fera, en principe, l'objet d'appels d'offres séparés (procédures selon LCMP).

Toutefois, dans le cas où le jury remarque une contribution de qualité exceptionnelle, il la saluera dans son rapport. Ainsi, à la condition que les spécialistes concernés soient mentionnés dans la fiche d'identification du candidat et nommément cités dans le rapport du jury, ils pourraient également se voir intégrés dans l'équipe pluridisciplinaire que recommandera le jury au pouvoir adjudicateur pour la poursuite du mandat.

---

## 1.9 Composition du jury

Les membres du jury, désignés par le maître d'ouvrage, sont responsables envers le maître d'ouvrage et les participants d'un déroulement du concours conforme au présent programme. Le maître d'ouvrage et le jury approuvent le programme de concours. Le jury répond aux questions des participants et juge les propositions de concours, décide du classement, attribue les prix et les éventuelles mentions. Il rédige le rapport du jugement et les recommandations pour la suite de l'opération.

<b>Présidente du jury</b>	<b>Mme Christine Thibaud Zingg</b>	Arch. Urb. EPFL SIA FAS, Associée Thibaud Zingg, Yverdon-les-Bains
<b>Membres professionnels</b>	<b>M. Yves-Olivier Joseph</b>	Arch. EPFL SIA, Architecte cantonal, République et Canton de Neuchâtel
	<b>M. Ivo Frei</b>	Arch. EPFL SIA FAS, Associé Atelier niv-0, Lausanne
	<b>Mme Sandra Maccagnan</b>	Arch. HES SIA FAS, Associée Fournier Maccagnan, Bex
<b>Suppléants professionnels</b>	<b>Mme Mariela Siegrist</b>	Arch. SIA, Associée Siegrist Theubet, Bienne
	<b>M. Jean-Michel Deicher</b>	Arch. HES SIA, Arch. cantonal adjoint, République et Canton de Neuchâtel
	<b>M. Mario Mariniello</b>	Arch. HES UTS, Arch. adjoint domaine projets, République et Canton de Neuchâtel
<b>Membres non-professionnels</b>	<b>M. Stefano Coraducci</b>	Chef de filiale 1 d'Estavayer-le-Lac, Office fédéral des routes, OFROU
	<b>M. Nicolas Merlotti</b>	Ingénieur cantonal, République et Canton de Neuchâtel
	<b>M. Pierre Porret</b>	Chef de l'Établissement de Neuchâtel pour la viabilité des infrastructures autoroutières (NEVIA)
<b>Suppléants non-professionnels</b>	<b>Mme Pascale Wolff</b>	Responsable de projet, Office fédéral des routes, OFROU
	<b>M. Adrien Pizzera</b>	Directeur de l'unité territoriale IX (UTIX)
	<b>M. Dominique Flückiger</b>	Chef OENT, République et Canton de Neuchâtel
<b>Spécialistes-conseils</b>	<b>Enpleo Sàrl</b>	Spécialiste-conseil efficacité énergétique et écologie de la construction
	<b>Christe &amp; Gyax ingénieurs conseils SA</b>	Spécialiste-conseil mobilité, circulation, trafic et flux
	<b>Inea ingénierie civil &amp; architecture Sàrl</b>	Spécialiste-conseil économie de la construction et concept structurel

La Présidente du jury dispose d'une voix double en cas d'égalité.

Les suppléants participent à toutes les séances et, s'ils ne sont pas appelés à remplacer un membre du jury, ont une voix consultative. Les spécialistes-conseils apportent leurs compétences techniques au service du jury, ils-elles ne détiennent pas de droit de vote.

---

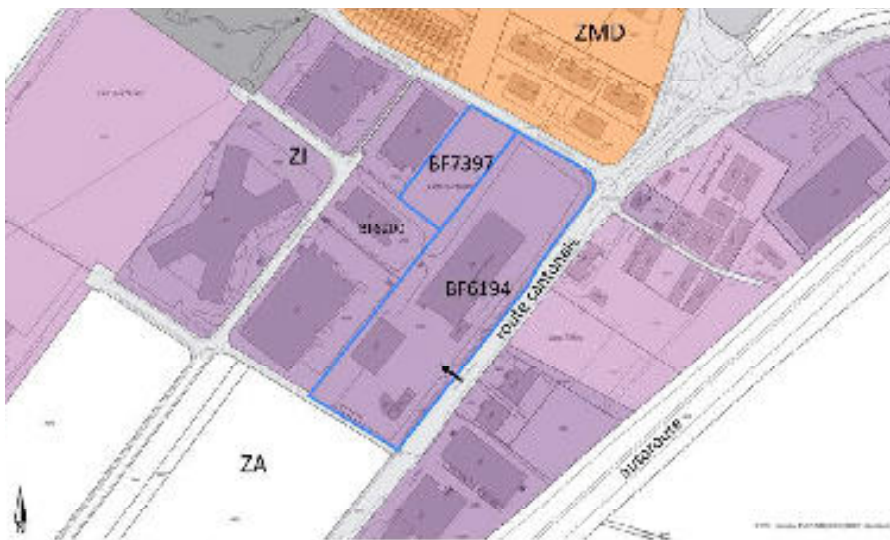
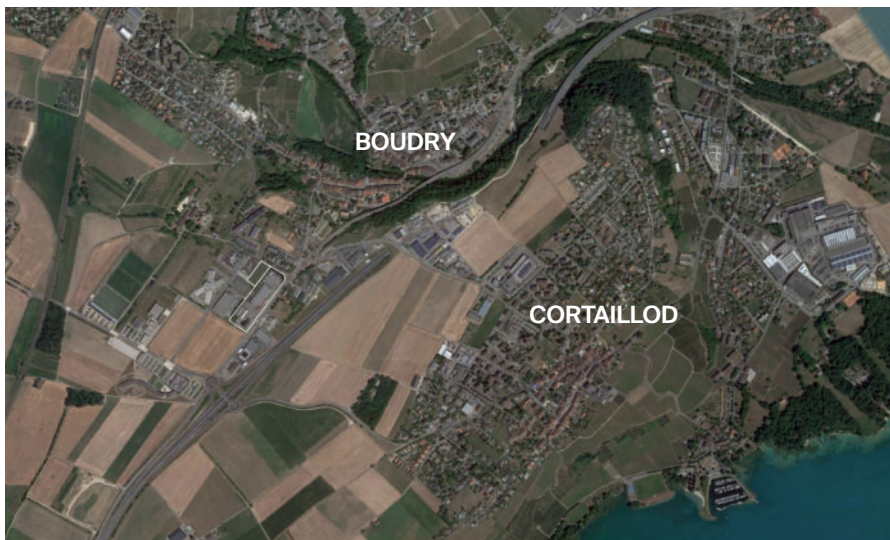
## 1.10 Critères d'appréciation

Le jury sélectionnera les projets selon les critères d'appréciation ci-dessous, sans ordre de priorité:

- Respect du cahier des charges, du programme des locaux et du règlement;
- Qualité urbanistique et architecturale du projet dans le site;
- Économie générale du projet;
- Qualité du concept énergétique et développement durable;
- Qualité spatiale et fonctionnalité des espaces intérieurs et de la distribution;
- Qualité des aménagements extérieurs;
- Qualité du concept d'assainissement et du phasage de la réalisation des constructions.

1.11 Situation et contexte général

Le secteur territorial des bien-fonds n°6194 et n°7397 (secteur en blanc) se situe à l'entrée Sud-Ouest de la Commune de Boudry. Ces deux parcelles se situent à proximité immédiate de l'autoroute N05 et à l'abord immédiat de la route cantonale RC5.



1.12 Périmètre de concours

Le périmètre du concours, d'intervention, comprend l'entièreté des biens-fonds n°6194 et n°7397. Le bien-fonds n°6194 abrite actuellement le centre d'entretien routier existant et le bien-fonds n°7397 est une parcelle vierge, libre de toute construction.



---

## 2. EXAMEN PRÉALABLE

---

2.1 Inscriptions, délais, dossiers rendus 19 inscriptions valables ont été enregistrées par le secrétariat du concours.  
14 projets ont été envoyés jusqu'au 10.11.2023, le timbre postal faisant foi, dans les conditions prescrites par le programme du concours.  
Les maquettes ont été réceptionnées par une personne neutre et indépendante du jury, le 24.11.2023.

---

2.2 Devises des projets rendus

N° 1	<b>CIRCUIT BOISÉ</b>
N° 2	<b>CONTINUUM</b>
N° 3	<b>EXPANSION</b>
N° 4	<b>LE CHAPÔ</b>
N° 5	<b>LiLi</b>
N° 6	<b>Little Marcel</b>
N° 7	<b>margie</b>
N° 8	<b>MARS RATRAC</b>
N° 9	<b>Orange Mécanique</b>
N° 10	<b>Pop-Up</b>
N° 11	<b>SCHRÖDINGER</b>
N° 12	<b>SIMONE</b>
N° 13	<b>STRATES</b>
N° 14	<b>Terra Terre</b>

---

2.3 Examen des dossiers Préalablement au jugement, les projets ont été examinés par le secrétariat du concours sous les angles suivants:

- conformité des délais et anonymat respecté
- conformité des documents reçus (rendu et présentation)
- respect des périmètres
- vérification de la prise en compte des contraintes énoncées dans le programme - conformité au programme des locaux et aménagements extérieurs

Un tableau récapitulatif du contrôle de tous les projets ainsi qu'un dossier intitulé «contrôle technique» ont été transmis à chacun des membres du jury.

Le strict respect de l'anonymat et de la confidentialité des projets ont été garantis. Les résultats des calculs demandés (surfaces et volumes) ont été rapportés et considérés en relation avec les valeurs moyennes des projets rendus.

---

2.4 Délais d'envoi Tous les dossiers (plans et maquettes) ont été postés dans les délais prescrits.  
Les maquettes sont toutes arrivées le 24.11.2023.

---

2.5 Respect de l'anonymat Tous les dossiers et toutes les maquettes ont été transmis à l'organisateur dans le strict respect de l'anonymat.

---

2.6 Conformité des documents Dans l'ensemble, tous les concurrents ont respecté les éléments demandés à quelques détails près.

---



2.7 Conformité aux dispositions légales	<p>Le respect des prescriptions réglementaires a été analysé de manière générale selon les points suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- périmètre</li> <li>- alignements</li> <li>- gabarits et hauteurs</li> <li>- longueur des bâtiments</li> <li>- taux d'occupation</li> <li>- indice espaces verts</li> </ul> <p>Les projets N° 7 et N° 8 dérogent aux gabarits.  Le projet N° 7 déroge à la hauteur admissible.  Les projets N° 4 et N° 7 dérogent à la longueur admissible.</p>
2.8 Respect du programme	<p>Diverses interprétations du programme ont été relevées et consignées dans des fiches détaillées à disposition du jury pendant le jugement.</p>
2.9 Admission des projets	<p>Bien que certains des 14 projets aient pris des libertés dans l'interprétation du programme ainsi que le rendu de la maquette, ces écarts sont considérés comme admissibles dans la mesure où ils ne présentent pas d'avantages particuliers et n'entravent pas la lecture des projets. Par ailleurs, quelques manquements graphiques mineurs dans le rendu de certains projets ont été constatés.</p> <p>Le jury prend acte et les membres s'accordent à l'unanimité pour accepter les 14 projets à l'examen et au jugement mais d'exclure de la répartition des prix les projets N° 4, N° 7 et N° 8, qui pourront cependant recevoir une mention.</p>

---

### 3. JUGEMENT

---

3.1 Prise de connaissance des projets, admission au jugement Le jury s'est réuni au complet, le 29.11.2023 à 8h00 / 1ère session et le 13.12.2023 à 8h00 / 2ème session à la Salle de spectacles de Boudry.

---

3.2 Méthode de travail Afin d'aboutir à un classement des projets, le jury, suite à un examen minutieux de chacun d'eux, procède par élimination successive des propositions. Cette élimination s'effectue en trois tours qui sont décrits ci-après. A la fin de la prise de connaissance des projets, le jury a fait une visite commune du site. Il a été particulièrement sensible aux qualités de fonctionnement actuel du site, la fluidité des circulations et le pragmatisme avec lequel l'infrastructure est utilisée au quotidien. Il a apprécié la luminosité dans la halle principale et le contact visuel entre utilisateurs.

---

3.3 1er tour d'examen des projets Au premier tour, le jury passe en revue l'ensemble des projets en les examinant à l'aide des critères retenus. Il s'attache, plus spécialement, à mettre l'accent de son analyse sur l'insertion dans le site, les rapports avec les constructions existantes et les accès, l'emplacement des principaux éléments du programme. Une attention particulière est portée à la volumétrie des nouveaux bâtiments projetés, à la proportion des espaces extérieurs ainsi créés, à leur fonctionnement général par rapport au programme demandé.

A travers cet examen, le jury relève que malgré d'autres qualités d'organisation ou de formulation architecturale, certaines propositions n'apportent pas de réponses suffisantes en regard des critères de jugement et s'écartent ainsi trop des objectifs visés.

Le jury décide à l'unanimité d'éliminer les projets suivants:

N° 1 **CIRCUIT BOISÉ**

N° 2 **CONTINUUM**

N° 7 **margie**

---

3.4 2ème tour d'examen Au deuxième tour d'élimination, le jury reprend de manière plus approfondie les critères du premier tour en s'attachant, à travers eux, à souligner les valeurs intrinsèques des propositions. Il examine celles-ci également à l'aide du critère relatif aux qualités architecturales, d'expression formelle en lien avec leur contenu. Il approfondit ses réflexions sur la qualité des espaces tant intérieurs qu'extérieurs et leurs utilisations possibles.

Il a examiné en particulier le rapport du projet à l'ensemble du quartier et aux différents éléments qui structurent le site, la qualité de la circulation entre les bâtiments ainsi que le fonctionnement général du projet.

Le jury décide à l'unanimité d'éliminer les projets suivants:

N° 3 **EXPANSION**

N° 4 **LE CHAPÔ**

N° 5 **LiLi**

N° 11 **SCHRÖDINGER**

N° 14 **Terra Terre**

---

3.5 3ème tour d'examen Au troisième tour d'élimination, les membres du jury ont examiné de manière collégiale, plus en détail, chacun des 6 projets résiduels. D'un commun accord, ils ont éliminé celui qu'ils considéraient comme inadéquat du point de vue de la fonction et de l'expression des bâtiments.

N° 8 **MARS RATRAC**

---

3.6 Tour de repêchage Conformément aux dispositions du règlement SIA 142, art. 21.1, le jury procède à un tour de repêchage, passe en revue à nouveau tous les projets et décide de ne repêcher aucun projet.

---

### 3.7 Projets pressentis pour l'attribution des prix

Les projets pressentis au classement sont alors confirmés pour l'établissement du classement final et pour l'attribution des prix.

La vérification des surfaces et du volume ainsi que l'estimation du coût et des points de vue statiques sont établies par M. Porscha du bureau Ivéo Conseils.

Des analyses des points de la physique du bâtiment sont établis par Monsieur Jakubowski du bureau Enpleo. Des analyses des flux et circulations sont établis par Monsieur Christe du bureau Christe & Gygax Ingénieurs Conseils.

Sur la base de ces informations ainsi que d'après les critères de jugements énoncés et développés, le jury examine à nouveau en détail les projets retenus suivants:

N° 6	<b>Little Marcel</b>
N° 9	<b>Orange Mécanique</b>
N° 10	<b>Pop-Up</b>
N° 12	<b>SIMONE</b>
N° 13	<b>STRATES</b>

### 3.8 Classement

A l'issue du jugement, le jury décide à l'unanimité du classement et de la répartition des prix. Ainsi le classement du concours se présente comme suit:

1 <sup>er</sup> rang / 1 <sup>er</sup> prix	N° 6	<b>Little Marcel</b>
2 <sup>ème</sup> rang / 2 <sup>ème</sup> prix	N° 13	<b>STRATES</b>
3 <sup>ème</sup> rang / 3 <sup>ème</sup> prix	N° 12	<b>SIMONE</b>
4 <sup>ème</sup> rang / 4 <sup>ème</sup> prix	N° 10	<b>Pop-Up</b>
5 <sup>ème</sup> rang / 5 <sup>ème</sup> prix	N° 9	<b>Orange Mécanique</b>

### 3.9 Attribution des prix

Le jury décide, à l'unanimité, de répartir l'entier de la somme globale de CHF 154'000.- hors taxe (HT) à sa disposition, en décernant les 5 prix suivants:

1 <sup>er</sup> prix	N° 6	<b>Little Marcel</b>	CHF 50'000.- HT
2 <sup>ème</sup> prix	N° 13	<b>STRATES</b>	CHF 40'000.- HT
3 <sup>ème</sup> prix	N° 12	<b>SIMONE</b>	CHF 30'000.- HT
4 <sup>ème</sup> prix	N° 10	<b>Pop-Up</b>	CHF 22'000.- HT
5 <sup>ème</sup> prix	N° 9	<b>Orange Mécanique</b>	CHF 12'000.- HT

### 3.10 Recommandation du jury

Les membres du jury recommandent unanimement au maître de l'ouvrage de confier la poursuite de l'étude, en vue de sa réalisation, à l'auteur du projet « LITTLE MARCEL », classé au premier rang, dans une perspective de dialogue entre son auteur et les différents acteurs du projet.

Le jury relève le bon équilibre entre pleins et vides sur le site et la création d'une nouvelle place qui permet d'intégrer deux nouveaux bâtiments sur la parcelle; la sobriété de l'intervention sur le bâtiment principal existant permettant d'accueillir le personnel dans un seul bâtiment et l'organisation efficace, compacte et fonctionnelle de la proposition.

Pour la poursuite des études, le jury recommande la prise en compte de la critique du projet, ainsi que des observations suivantes:

\_ La nouvelle place, vers le nord-est de la parcelle, devra garder ces proportions et ce cadrage. L'identité de « lieu commun » devra être mise en valeur par le déplacement du stationnement.


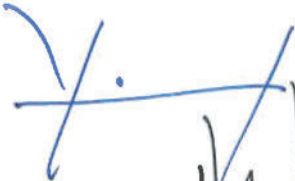











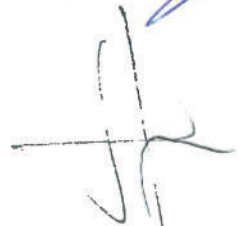
\_ L'expression architecturale (enveloppe, principes d'ouvertures, attique) doit être revue et adaptée aux exigences de la labélisation Minergie-P-eco. Une évolution particulière sera à apporter au traitement et à la matérialisation des façades.

\_ Le parking souterrain devra être optimisé avec une attention spécifique à son accès et sa relation avec la nouvelle place.

\_ La spatialité intérieure de la zone d'administration, notamment sa circulation, nécessite d'être enrichie.

#### 4. APPROBATION DU RAPPORT DU JURY

Après lecture et contrôle du présent rapport, les membres du jury l'adoptent à l'unanimité et y apposent leurs signatures.

<b>Présidente du jury</b>	Mme Christine Thibaud Zingg	
<b>Membres professionnels</b>	M. Yves-Olivier Joseph	
	M. Ivo Frei	
	Mme Sandra Maccagnan	
<b>Suppléants professionnels</b>	Mme Mariela Siegrist	
	M. Jean-Michel Deicher	
	M. Mario Mariniello	
<b>Membres non-professionnels</b>	M. Stefano Coraducci	
	M. Nicolas Merlotti	
	M. Pierre Porret	
<b>Suppléants non-professionnels</b>	Mme Pascale Wolf	
	M. Adrien Pizzera	
	M. Dominique Flückiger	
<b>Organisation technique du concours</b>	COMAMALA ISMAIL	
	M. Diego Comamala	



---

## 5. LEVÉE DE L'ANONYMAT

Les enveloppes cachetées sont ouvertes pour connaître les auteurs des projets classés. Ainsi le classement du concours se présente comme suit:

---

Projets primés

**1<sup>er</sup> rang - 1<sup>er</sup> prix**  
N° 6 Little Marcel

**Julien Dubois Architectes SA**  
La Chaux-de-Fonds

---

**2<sup>ème</sup> rang - 2<sup>ème</sup> prix**  
N° 13 STRATES

**OS-Architectes Sàrl**  
Marin-Epagnier

---

**3<sup>ème</sup> rang - 3<sup>ème</sup> prix**  
N° 12 SIMONE

**Pont12 architectes SA**  
Chavannes-près-Renens

---

**4<sup>ème</sup> rang - 4<sup>ème</sup> prix**  
N° 10 Pop-Up

**Background Architecture sàrl**  
Lausanne

---

**5<sup>ème</sup> rang - 5<sup>ème</sup> prix**  
N° 9 Orange Mécanique

**Patrick Minder Architectes Sàrl**  
Yverdon-les-Bains

---

Projets non primés, par ordre  
alphabétique

---

N° 1    **CIRCUIT BOISÉ**    **MSBR Nouvelle Génération SA**  
La Chaux-de-Fonds

---

N° 2    **CONTINUUM**    **Graber Petter Architectes Sarl**  
Aigle

---

N° 3    **EXPANSION**    **LARCO Architectures sarl**  
Genève

---

N° 4    **LE CHAPÔ**    **metri architectes sarl**  
Neuchâtel

---

N° 5    **LiLi**    **ALZA Architecture et Conseils sarl**  
La Chaux-de-Fonds

---

N° 7    **margie**    **TAU Architectes**  
Sion

---

N° 8    **MARS RATRAC**    **Page architectes SA**  
Fribourg

---

N° 11    **SCHRÖDINGER**    **PAR Architecture**  
Genève

---

N° 14    **Terra Terre**    **Angela Adam Architecture sarl**  
Cressier





## N° 6 Little Marcel

**Julien Dubois Architectes SA**

La Chaux-de-Fonds

**Collaborateurs**

Julien Dubois

Magali Béchir Dubois

Ludovic Rebetez

Viktoria Brettschneiderova

Sara Lombardi

Maxime Jacot

Enzo Raneri

Partant d'une bonne compréhension du fonctionnement du centre d'entretien routier, le projet parvient à valoriser l'existant et à renforcer les qualités du site par l'implantation précise des nouveaux volumes de l'extension demandée.

La transformation des espaces chauffés adossés à la grande halle, avec une légère extension vers le nord et la création d'un attique en structure métallique, permet de maintenir la position centrale de l'administration et des locaux du personnel.

L'insertion judicieuse de deux nouveaux bâtiments en structure bois complète le site et génère une place bien dimensionnée. Celle-ci est délimitée au nord par le dépôt froid et fermée vers l'est par un nouveau garage qui fait office d'écran de protection visuelle et phonique face au quartier d'habitation.

Enfin, l'agrandissement vers l'ouest du bâtiment des ateliers accueille les laboratoires.

Avec une grande sobriété, le projet propose une organisation générale efficace et se présente compacte et économe. Il parvient à maintenir l'essence des lieux et la proximité existante entre le personnel technique et les cantonniers dans le bâtiment principal. Le jury regrette cependant que la spatialité intérieure de la zone administrative, notamment du premier étage, n'ait pas été traitée avec la même attention et soin.

Les exigences de gabarits, longueur et hauteur sont respectées avec un léger dépassement pour la longueur du dépôt et un taux d'occupation à la limite inférieure.

La ré-interprétation de la matérialité des tôles ondulées, leur ré-emploi, de même que la reconnaissance du jeu existants des petits volumes colorés, sorte de «folies», est cohérente avec la volonté d'extension de l'existant. Alors que la nouvelle configuration des silos est optimale.

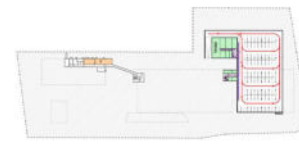
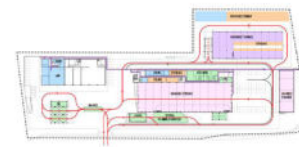
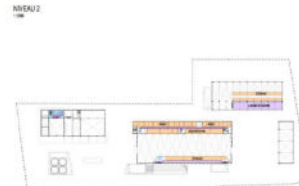
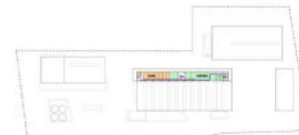
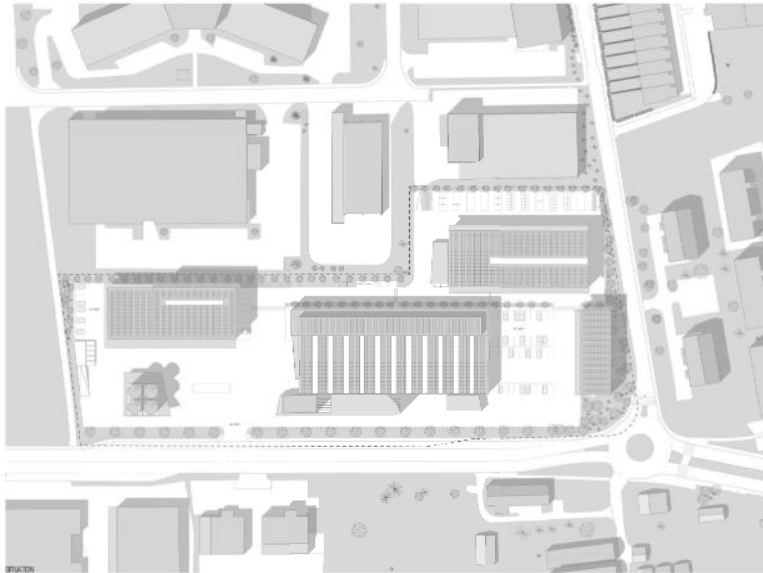
L'enveloppe thermique s'avère efficace, notamment grâce à la compacité du projet et la surface chauffée SRE réduite. Le bilan carbone du projet est favorable, bien que l'impact des dalles et radiers du garage souterrain, en grande partie hors bâtiment, ne servant pas de fondation, offre encore un potentiel d'optimisation.

Les fenêtres verticales des nouveaux bureaux, justifiées par l'orientation de tôles, ne sont pas en adéquation avec le confort visuel et l'expression architecturale générée n'est pas convaincante. Le vitrage intégral de l'attique péjore le confort estival et n'est en l'état pas compatible avec les exigences de Minergie-P-eco.

Trois allées d'arbres est-ouest sont proposés comme éléments unificateurs et structurant du site sur la périphérie de la parcelle. Le dédoublement de l'allée centrale longeant l'aile administratif du bâtiment principal est redondant et conflictuel.

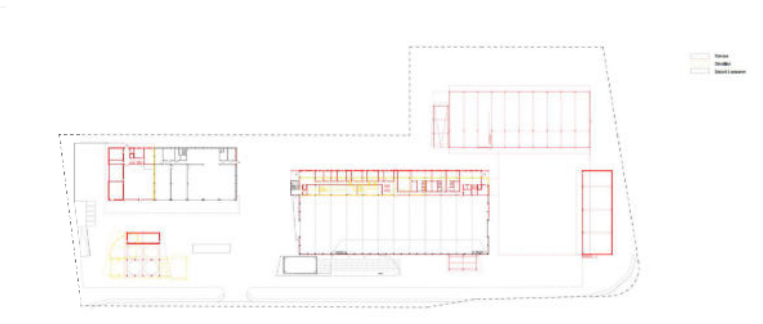
La nouvelle place qui sépare les deux garages offre un grand potentiel pour l'exploitation futur du centre. Par contre le choix d'y intégrer le stationnement des véhicules légers du personnel, au milieu du flux des engins d'exploitation, n'est pas judicieuse.

L'optimisation du parking souterrain permettra de résoudre les principaux défauts de la proposition que sont la circulation étriquée pour accéder autour du dépôt et la difficulté d'exploitation durant sa réalisation au droit de l'entrée du grand garage.



- 1. NIVEAU 2 (Niveau 2)**  
Ce niveau est dédié à la gestion des véhicules, à la réparation et à la maintenance des véhicules. Il comprend une zone de stockage des véhicules, une zone de réparation et une zone de maintenance.
- 2. NIVEAU 1 (Niveau 1)**  
Ce niveau est dédié à la gestion des véhicules, à la réparation et à la maintenance des véhicules. Il comprend une zone de stockage des véhicules, une zone de réparation et une zone de maintenance.
- 3. NIVEAU 0 (Niveau 0)**  
Ce niveau est dédié à la gestion des véhicules, à la réparation et à la maintenance des véhicules. Il comprend une zone de stockage des véhicules, une zone de réparation et une zone de maintenance.
- 4. NIVEAU -1 (Niveau -1)**  
Ce niveau est dédié à la gestion des véhicules, à la réparation et à la maintenance des véhicules. Il comprend une zone de stockage des véhicules, une zone de réparation et une zone de maintenance.

LITTLE MARCEL - CEB BOUDRY - CONCOURS D'ARCHITECTURE



**CONCEPT ARCHITECTURAL**  
Le projet vise à moderniser et à élargir les capacités de maintenance des véhicules de la commune de Boudry. L'extension comprendra une zone de stockage des véhicules, une zone de réparation et une zone de maintenance. Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement.

**CONCEPT STRUCTUREL**  
Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement. La structure est conçue pour être robuste et résistante aux intempéries. Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement.

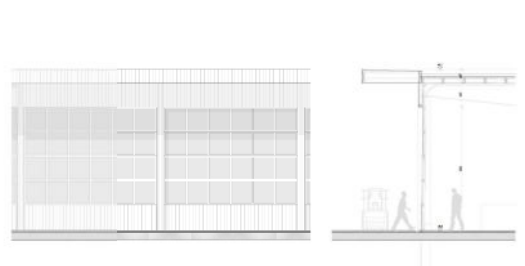
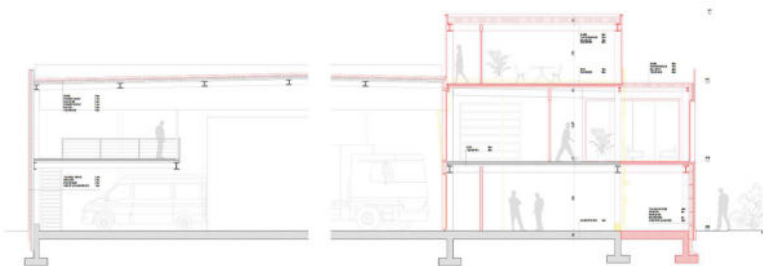
**CONCEPT ENVIRONNEMENTAL**  
Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement. Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement. Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement.



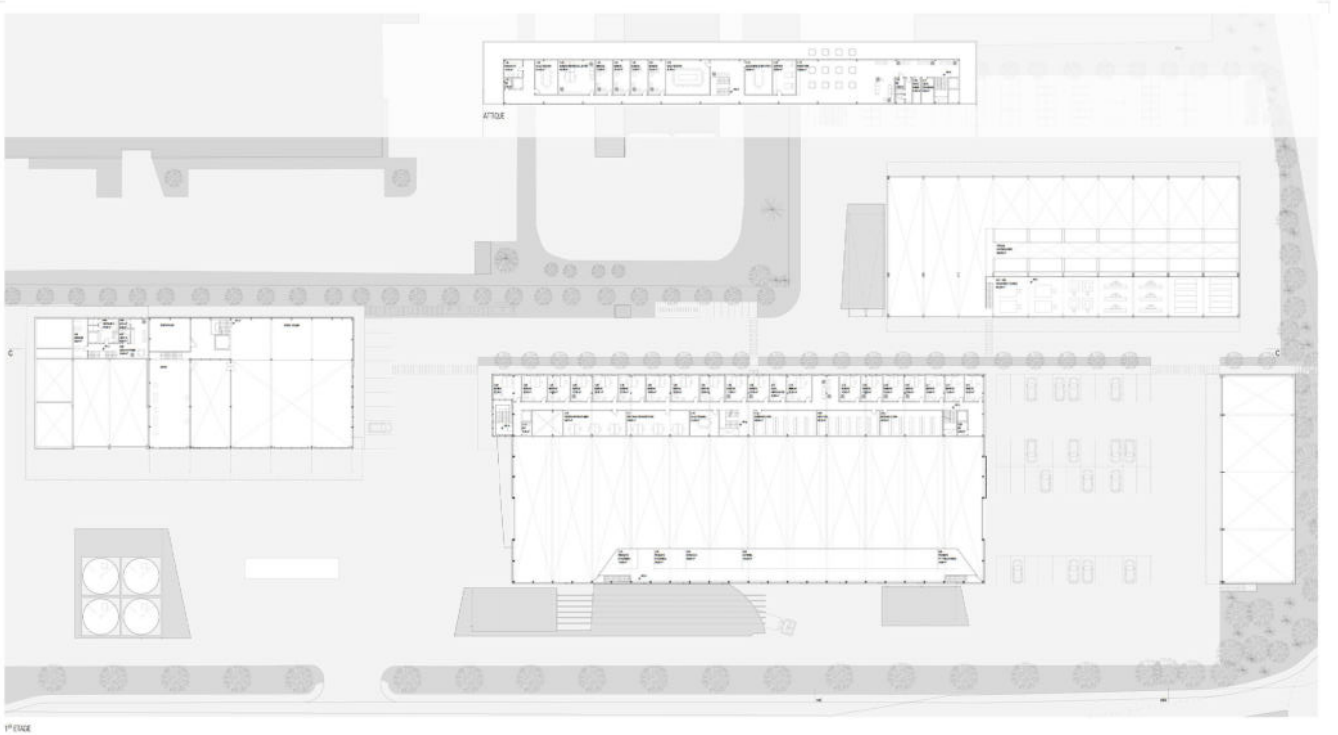
**CONCEPT ARCHITECTURAL**  
Le projet vise à moderniser et à élargir les capacités de maintenance des véhicules de la commune de Boudry. L'extension comprendra une zone de stockage des véhicules, une zone de réparation et une zone de maintenance. Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement.

**CONCEPT STRUCTUREL**  
Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement. La structure est conçue pour être robuste et résistante aux intempéries. Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement.

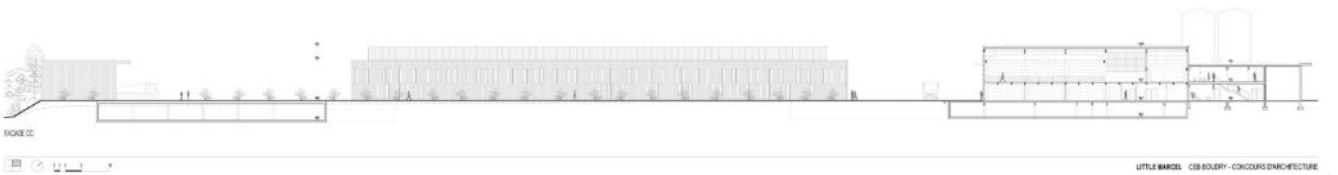
**CONCEPT ENVIRONNEMENTAL**  
Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement. Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement. Le projet est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement.



LITTLE MARCEL - CEB BOUDRY - CONCOURS D'ARCHITECTURE

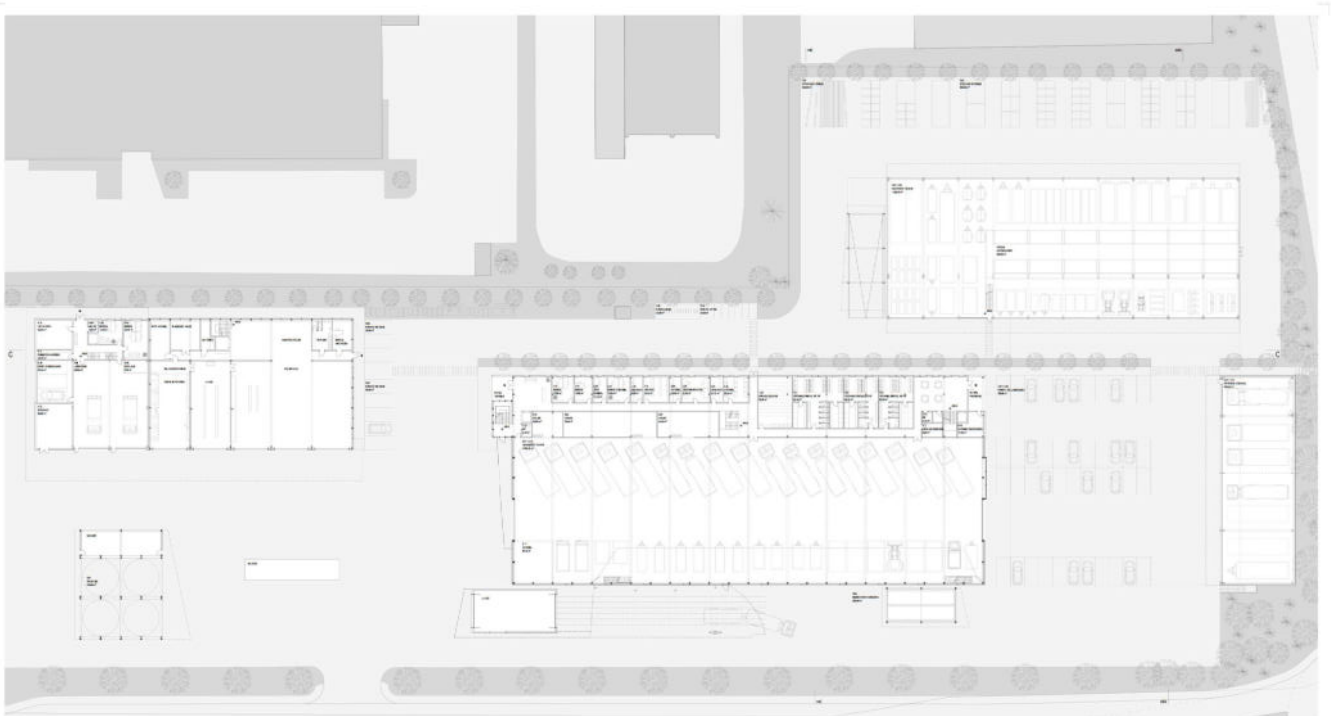


1<sup>er</sup> ÉTAGE



ÉLEVÉ

LITTLE MARCEL - C&B BOLDY - CO&COURS EN ARCHITECTURE



2<sup>ème</sup> ÉTAGE



ÉLEVÉ

ÉLEVÉ

LITTLE MARCEL - C&B BOLDY - CO&COURS EN ARCHITECTURE





## N° 13 STRATES

**OS-Architectes Sàrl**  
Marin-Epagnier

**Collaborateurs**  
Marco Dos Santos  
Patrick Oliva  
Joeffrey Lup

Pour satisfaire au programme, le projet inscrit deux nouveaux volumes distincts en parties Nord et Est du site venant compléter les 4 existants.

Mis à part les silos, d'ailleurs favorablement restructurés deux par deux, les volumes existants restent pratiquement inchangés. Seule la partie chauffée de la grande halle actuelle est l'objet d'une restructuration intérieure.

Profitant habilement de l'effet de coupe de la portion Est du site, deux plateformes différenciées d'environ 3 m entre elles sont définies. Un nouveau bâtiment regroupant les fonctions administratives et de laboratoire se place à l'articulation des deux plateformes. Une halle camions supplémentaire s'installe en limite Est de la plateforme supérieure.

Les qualités spatiale et fonctionnelle sont globalement maîtrisées. En revanche, bien que le bâtiment administratif s'identifie en tant que nouvelle référence de regroupement sur le site, le jury estime regrettable que certaines fonctions administratives subsistent à l'intérieur de la grande halle, clivant de fait certains groupes de personnel et complexifiant les layout d'usage (vestiaires, ...).

Les deux nouveaux bâtiments admettent un bouclage de circulations sur l'entier de leur pourtour, s'inscrivant dans la logique cohérente et simple existante en y ajoutant celle d'une flexibilité d'usage.

Afin de permettre la séparation claire des flux poids lourds / véhicules légers, chaque plateforme est alimentée par son propre accès, existant depuis la Route cantonale pour la plateforme supérieure qui reste affectée aux poids lourds, créé depuis la Route des Buchilles pour la plateforme inférieure destinée aux véhicules légers et privés des parkings souterrain et de surface. Les mouvements des véhicules légers et privés, ainsi que les manoeuvres diurnes et nocturnes des camions autour de la nouvelle halle sont pointées du doigt.

Bien qu'équilibré, le rapport de masses sur le site donne une perception d'étroitesse, corroborée par certains points critiques de passages et de manoeuvres.

Saluée par le jury, l'intervention d'assainissement de la partie existante met en avant une attitude de ré-emploi maximum des matériaux existants auxquels s'adjoignent des couches constructives supplémentaires adaptées aux divers niveaux de confort intérieur visés.

Afin de proposer une lecture identitaire nouvelle sur l'entier des bâtiments du site alliant homogénéisation expressive et maximisation énergétique, l'ultime couche visible de leurs enveloppes est constituée quasi intégralement de capteurs photovoltaïques (façades et toiture). Quoique habile dénominateur commun entre unité architecturale et performance énergétique, le jury s'interroge sur l'adéquation, pour ce type de programme, de l'expression de façades en verre teinté véhiculant une image de sophistication avant celle d'une productivité poussée.

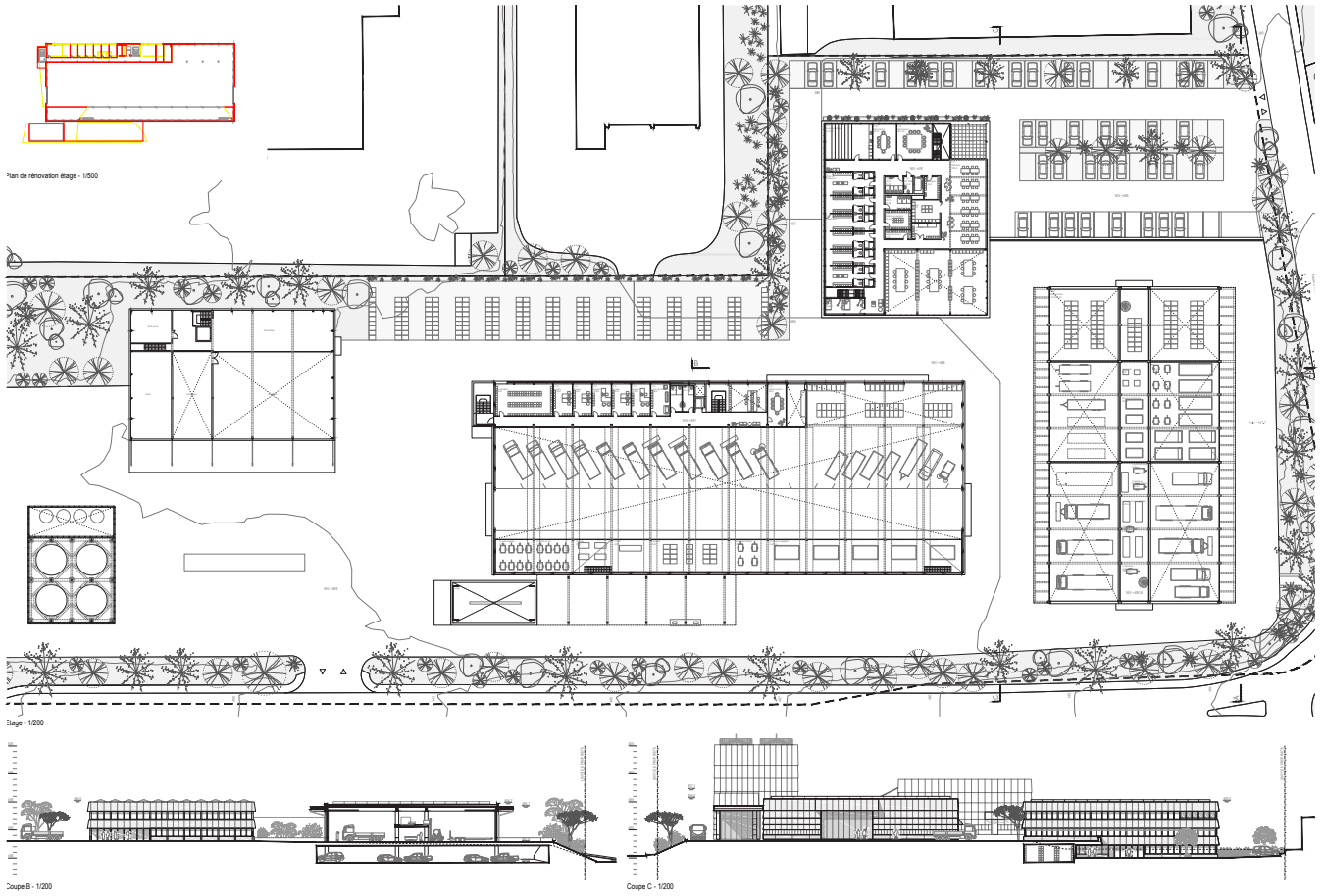
Initialement développés en structure métallique de type «cadre» dans les édifices existants dont la grande halle, les nouveaux édifices reprennent avantageusement le même système décliné en bois.

Le jury est sensible à la prise en compte de la valeur paysagère en périphérie et sur le parking de surface.

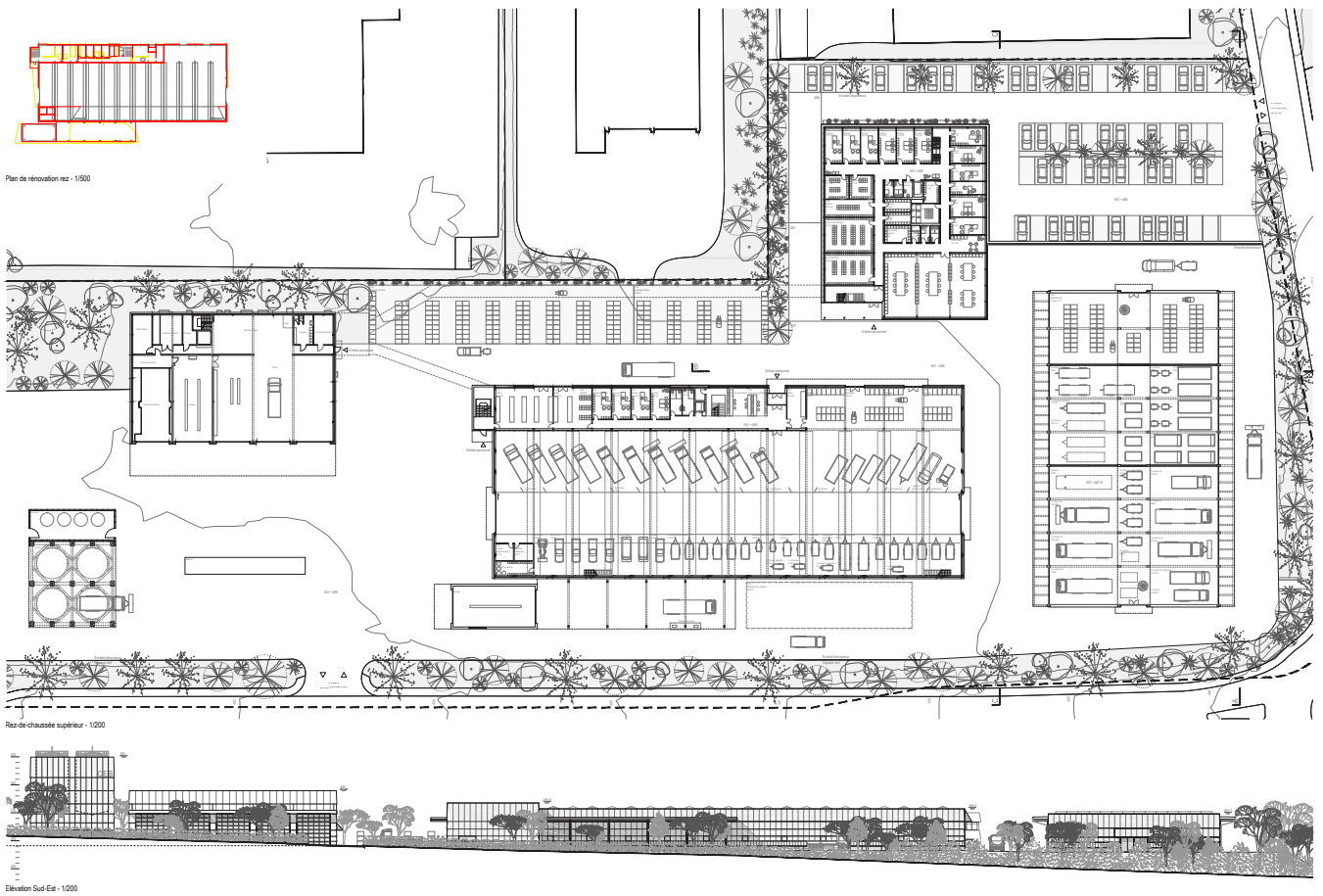
Bien que le projet soit optimisé en surface et volume, le choix de type de façades, certes plus complexes mais productives, situe le projet dans la frange économique supérieure. En l'absence de contexte comparatif, le jury a relativisé cette indication. Le projet, de par les apports conséquents du photovoltaïque, parvient à un bilan carbone négatif.







CEB Boudry - Concours d'architecture : "STRATES"



CEB Boudry - Concours d'architecture : "STRATES"







N° 12 SIMONE

**Pont12 architectes SA**  
Chavannes-près-Renens

**Collaborateurs**

Antoine Hahne  
Guy Nicollier  
François Jolliet  
David Loréal  
Darius Michoud  
Fabio Da Costa  
Mathieu Brajou  
Lara Baumgartner

L'auteur du projet propose une intervention claire et respectueuse du fonctionnement existant en implantant de plain-pied, sur une plateforme surélevée, deux nouveaux volumes compacts; le parking, prenant place dans la combe existante.

Le bâtiment d'accueil, en prolongement de la halle existante, contient l'ensemble du programme chauffé et commun au personnel, vestiaires, bureaux ainsi que le laboratoire. La cafétéria au 3<sup>ème</sup> étage bénéficie d'une généreuse terrasse au sud.

Le couvert, halle tempérée, avec sa structure rationnelle est fonctionnelle permettant des accès périphériques et une souplesse d'usage.

La structure principale de la halle existante est maintenue et prolongée à l'Est afin de répondre aux nouveaux besoins. La structure secondaire ainsi que les bureaux existants sont agrandis et revus en ateliers, zones de stockage et bureaux de coordination. Une liaison au parking et au bâtiment administratif à couvert est aménagée.

L'auteur du projet démontre une grande sensibilité à la notion de durabilité; énergétique, climatique, d'inertie et de réemploi par une lecture architecturale existante en proposant la réutilisation des tôles de façades, des parois intérieures en brique de terre et une structure efficiente en béton-bois pour les nouveaux volumes. L'ensemble des toitures accueille des panneaux solaires photovoltaïques. Avec ses toitures en pente, le projet tente de faire le lien entre la zone industrielle et la zone d'habitation à l'Est. Les avant-toits proposés confèrent une ambiance et qualité humaine, avec des déplacements extérieurs abrités.


Une ceinture végétale délimite clairement le site du centre d'entretien.

Les schémas de circulation laissent présager une bonne séparation des flux et une souplesse d'usage, à l'exception du parking souterrain qui aurait dû permettre une meilleure liaison à la plateforme supérieure. La circulation extérieure côté habitation pourrait poser problème à certaines heures de la nuit. La distance entre la halle existante agrandie et le bâtiment administratif paraît trop restreinte en plan pour manœuvrer aisément.

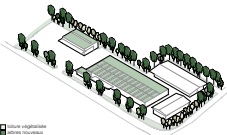
Le principe de phasage permet une exploitation continue sur site, évidente et réaliste incluant les constructions souterraines.

Si le jury reconnaît les qualités urbanistiques formant un vrai ensemble tout en assumant les différentes époques et évolutions, il regrette d'une part l'extension au nord-ouest de la halle existante ainsi que les espaces restreints de manœuvres entre les différents volumes. Il se questionne également de la justesse de l'expression architecturale à pans dans le contexte qui se justifie difficilement et évoque davantage des hangars agricoles.

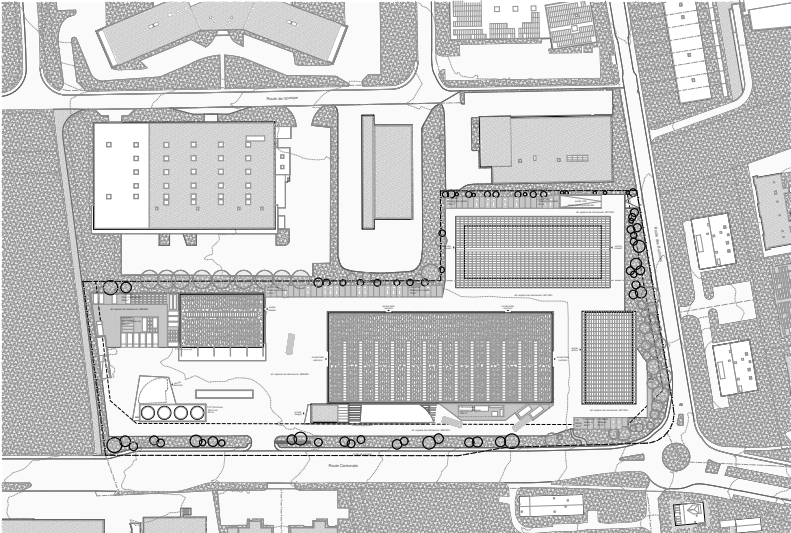
**SIMONE**  
CEB Boutry - Concours d'architecture



**Concept architectural**  
Un outil de travail efficace  
L'outil de travail est un genre platibande fonctionnelle et moderne, qui s'inscrit dans la continuité de l'existant. Le bâtiment est conçu pour répondre aux besoins de la logistique et de la maintenance des véhicules. L'architecture est simple et efficace, avec une attention particulière portée sur la qualité des matériaux et la durabilité des solutions.

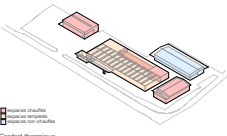


**Ceinture végétale**  
L'architecture répond à la volonté de la ville d'être un lieu de vie moderne. Elle est conçue pour accueillir les visiteurs et les clients, avec une attention particulière portée sur la qualité des matériaux et la durabilité des solutions.

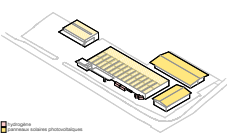


Plan de situation 1:500

**Concept de durabilité**  
Plus de lumière, moins d'énergie  
Pour rendre plus agréable le travail des collaborateurs, les locaux sont équipés en toiture de panneaux photovoltaïques et de panneaux solaires thermiques. Les panneaux solaires thermiques sont destinés à chauffer les locaux et à produire de l'eau chaude sanitaire. Les panneaux photovoltaïques sont destinés à produire de l'électricité.




**Concept énergétique**  
Plus de lumière, moins d'énergie  
Pour rendre plus agréable le travail des collaborateurs, les locaux sont équipés en toiture de panneaux photovoltaïques et de panneaux solaires thermiques. Les panneaux solaires thermiques sont destinés à chauffer les locaux et à produire de l'eau chaude sanitaire. Les panneaux photovoltaïques sont destinés à produire de l'électricité.

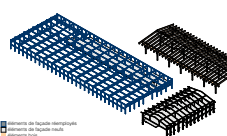


**Plan rénovation/extension 1:500**

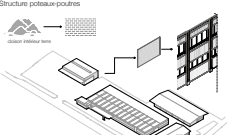
**SIMONE**  
CEB Boutry - Concours d'architecture



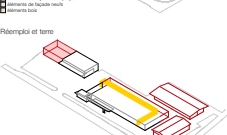
**Concept structurel**  
Des structures préfabriquées, les locaux sont en béton armé.  
Les locaux sont conçus pour répondre aux besoins de la logistique et de la maintenance des véhicules. L'architecture est simple et efficace, avec une attention particulière portée sur la qualité des matériaux et la durabilité des solutions.




**Concept d'assainissement**  
Les locaux sont plus agréables à travailler.  
Pour rendre plus agréable le travail des collaborateurs, les locaux sont équipés en toiture de panneaux photovoltaïques et de panneaux solaires thermiques. Les panneaux solaires thermiques sont destinés à chauffer les locaux et à produire de l'eau chaude sanitaire. Les panneaux photovoltaïques sont destinés à produire de l'électricité.



**Concept de phasage**  
Une réalisation de qualité permet de travailler.  
Le projet est divisé en plusieurs phases de construction. La première phase consiste à construire le bâtiment principal. La deuxième phase consiste à construire l'extension. La troisième phase consiste à aménager les locaux.

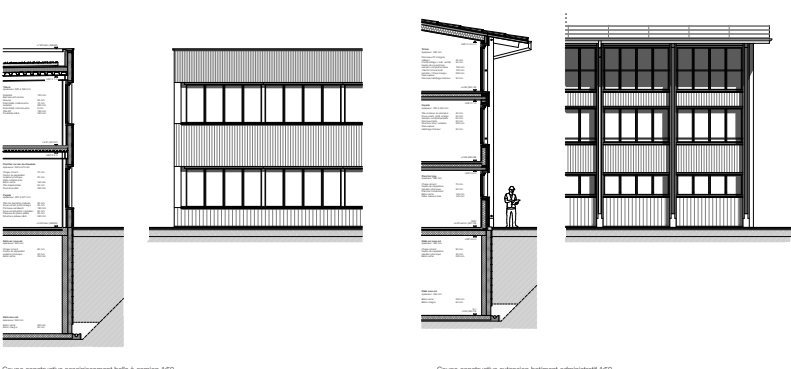


**Concept paysager**  
Un espace de travail agréable.  
Le projet est conçu pour répondre aux besoins de la logistique et de la maintenance des véhicules. L'architecture est simple et efficace, avec une attention particulière portée sur la qualité des matériaux et la durabilité des solutions.



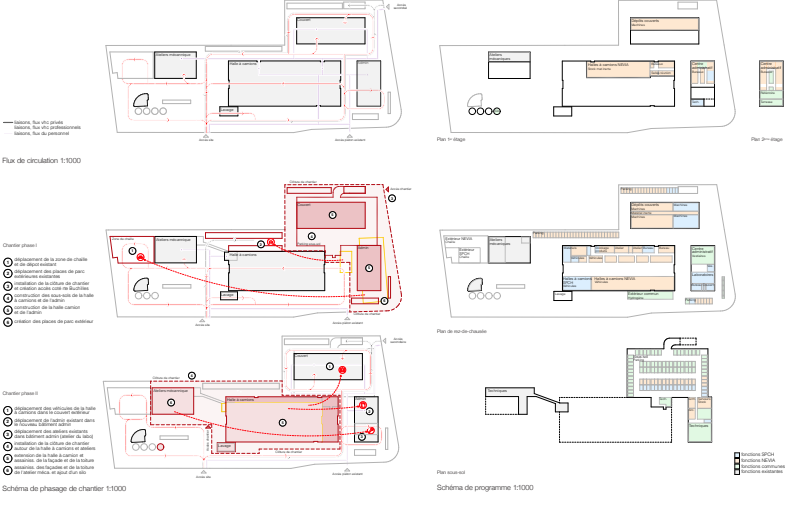
**Coupe constructive assainissement halle à camion 1:50**

**Coupe constructive extension bâtiment administratif 1:50**



Plan de situation

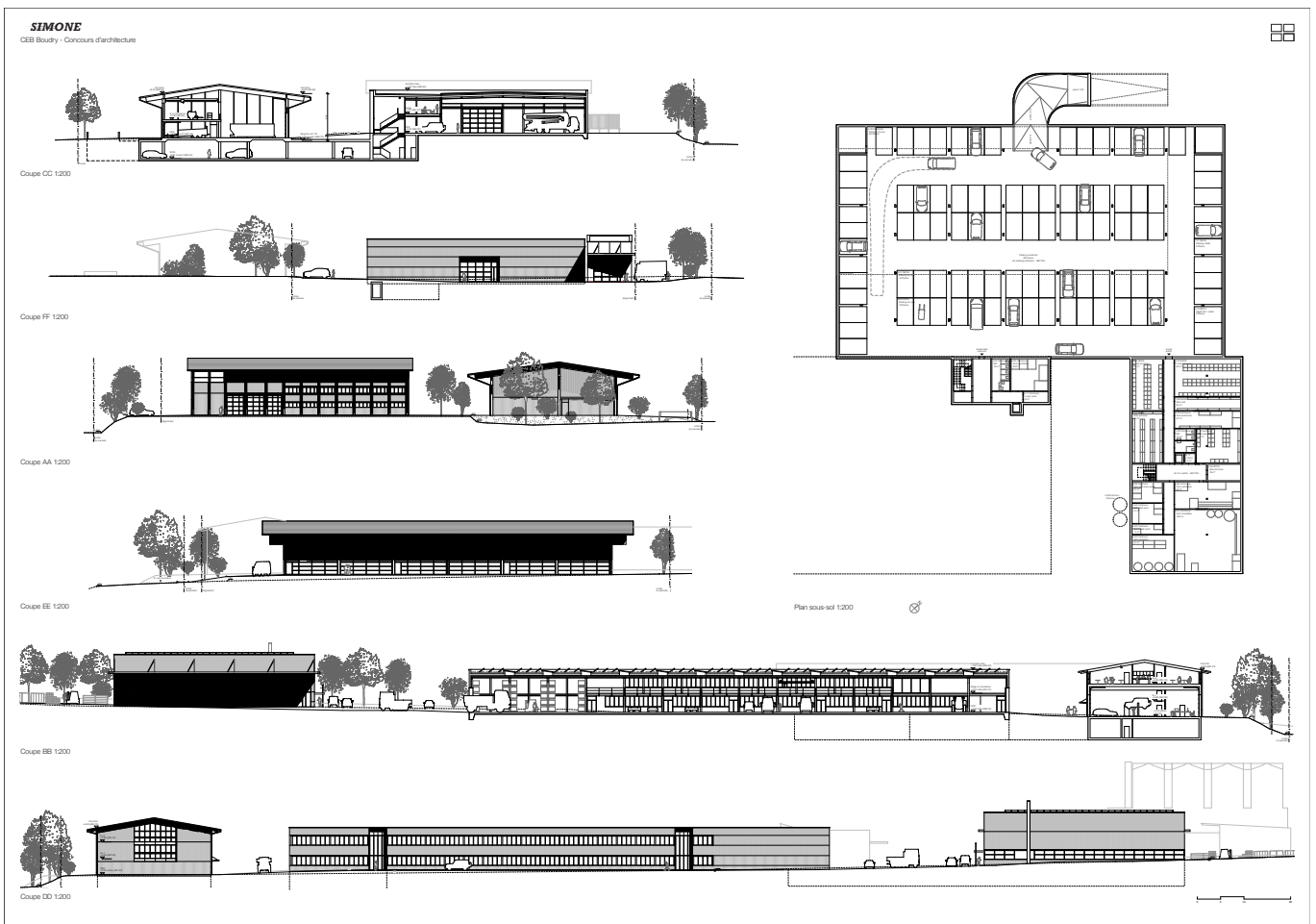
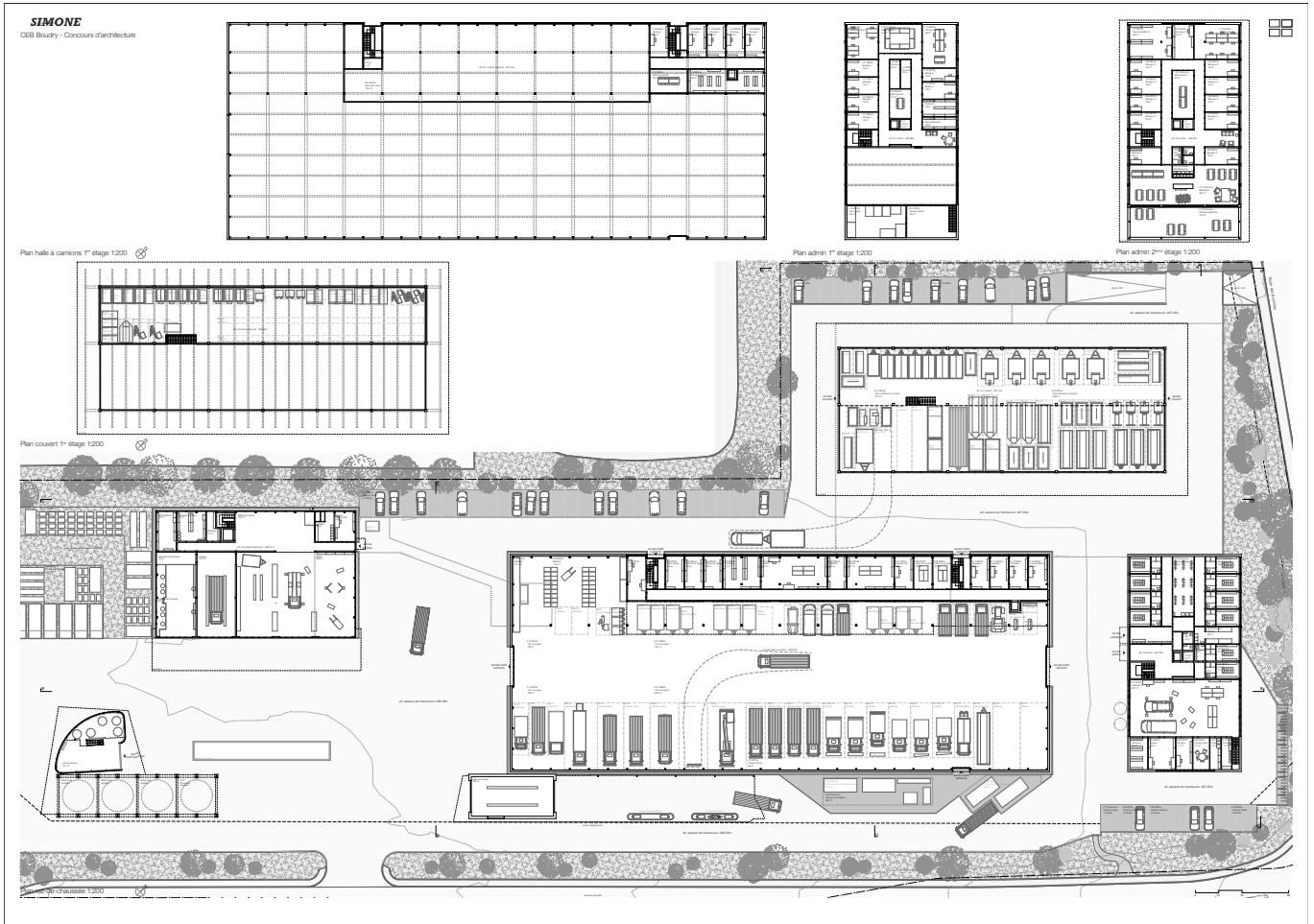
**Flux de circulation 1:1000**



Plan de situation

**Schéma de phasage du chantier 1:1000**

Plan de situation







## N° 10 Pop-Up

**Background Architecture sàrl**  
Lausanne

**Collaborateurs**  
Jael Villat  
Nathan Hoh  
Tania Depallens  
James Lee

Les auteurs du projet partent de l'observation d'un site existant de qualité fonctionnant extrêmement bien pour formuler une proposition cherchant à maintenir et prolonger ces avantages.

L'idée-force est de prévoir un bâtiment majeur, régissant l'ensemble du site et regroupant sous son toit les véhicules d'exploitation et les espaces de vie. Le dispositif spatial du site est complété par un bâtiment de dépôt longiligne en limite nord-est. L'ensemble est plutôt cohérent et équilibré. Les espaces extérieurs sont clairement définis et bien dimensionnés.

L'accès principal au site et les principes de circulation à l'intérieur de la parcelle sont maintenus sans changements. Les flux sont généreux et bien dimensionnés, à l'exception du positionnement de la rampe d'accès au parking souterrain et l'espace de circulation au nord de la halle, jugé un peu étroit.

Pour arriver à loger tout le programme dans la grande halle, le projet restructure entièrement le bâtiment en ajoutant une trame supplémentaire à chacune des extrémités et en élargissant le volume au nord-ouest pour y disposer le programme des bureaux, vestiaires et cafétéria. Un volume d'attique complète le tout en toiture. En façade sud-est, un large couvert filant sur toute la longueur redéfinit la volumétrie du bâtiment instaurant une certaine monumentalité.

Le bâtiment des ateliers est prolongé au sud par un nouveau volume légèrement plus bas accueillant le laboratoire. Un quatrième silo est discrètement ajouté aux autres. Le petit volume dédié à la préparation de la saumure est quant à lui remplacé par une nouvelle structure.

Le nouveau volume des dépôts ferme le site en limite nord-est de manière claire et affirmée. Sa structure en bois reprend en hauteur le gabarit des bâtiments existants sur le site, tout en préservant l'écran végétal formant la limite vers la zone d'habitation. Ce faisant, le nouveau bâti offre une excellente protection contre les bruits d'exploitation. Toutefois, sa longueur de plus de 100m constitue une dérogation au règlement en vigueur.

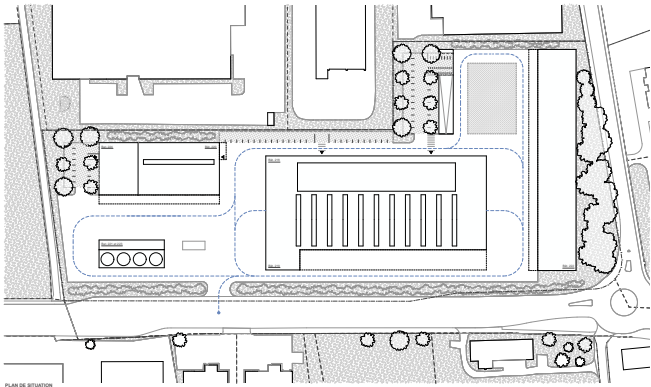
Le stationnement et le dépôt extérieur des matériaux prennent place au nord-ouest de la halle principale au-dessus du parking souterrain formant ainsi une sorte de place en cœur d'îlot. S'il est fonctionnellement efficace pour l'exploitation du site, cet espace n'entretient pas de relation particulière avec les bâtiments industriels voisins.

L'expression architecturale de l'ensemble des bâtiments cherche à s'inscrire dans la continuité de l'existant. Les tôles d'aluminium anodisé ondulé existantes sont réemployées pratiquement à l'identique et de nouvelles tôles planes, dans le même matériau, viennent habiller tous les ajouts volumétriques. Les petits éléments architecturaux d'origine, sortes de «folies architecturales» rouge flamboyant très expressives sont effacées au profit d'une nouvelle identité, malheureusement plus incertaine, perdant de son élégance originelle.

Si le jury salue la clarté du parti proposé par les auteurs et la grande efficacité de la répartition programmatique et fonctionnelle dénotant une compréhension fine du site et des d'activités devant s'y dérouler, il questionne toutefois sa traduction dans le projet architectural. Particulièrement en ce qui concerne les moyens consacrés à l'agrandissement et la transformation totale de la halle principale dont seuls les cadres porteurs sont conservés. De forts doutes sont d'ailleurs exprimés quant à l'exploitabilité du site en cours de chantier.

Économiquement, Pop-Up se situe dans la portion supérieure en lien direct avec des volumes, des surfaces et des interventions plus importantes que la moyenne des autres projets.

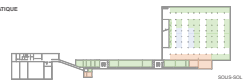
CEB Boudry - Concours d'architecture - Pop-Up



PARTI & IMPLANTATION

Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.

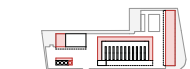
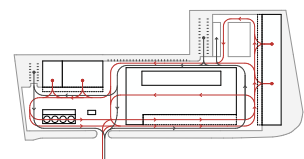
REPARTITION PROGRAMMATIQUE



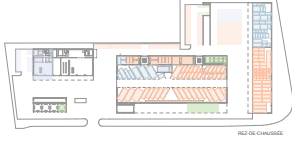
FLUX

Le flux de circulation est conçu pour être fluide et efficace, permettant un accès facile aux différents espaces fonctionnels.

Le flux de circulation est conçu pour être fluide et efficace, permettant un accès facile aux différents espaces fonctionnels.



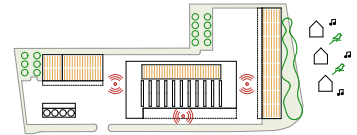
Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.



DEVELOPPEMENT DURABLE

Le projet de la CEB Boudry est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement, grâce à l'utilisation de matériaux écologiques et à l'optimisation de l'énergie.

Le projet de la CEB Boudry est conçu pour être durable et respectueux de l'environnement, grâce à l'utilisation de matériaux écologiques et à l'optimisation de l'énergie.



Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.

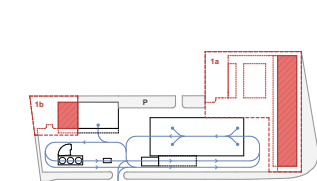


Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.

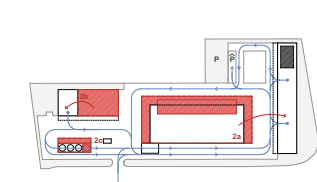
Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.



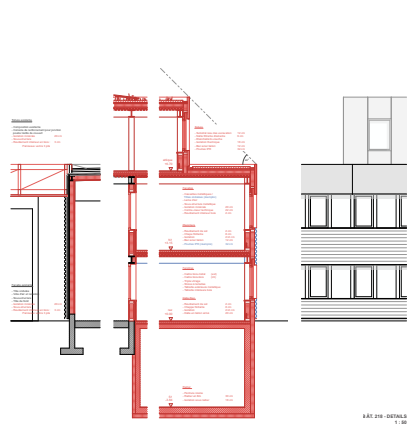
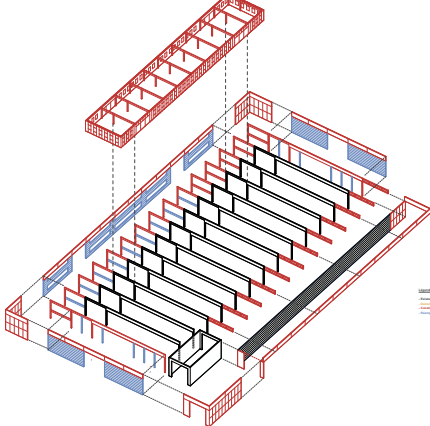
CEB Boudry - Concours d'architecture - Pop-Up



PHASAGE ETAPES 1



PHASAGE ETAPES 2



Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.

Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.

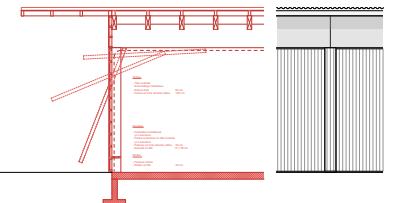
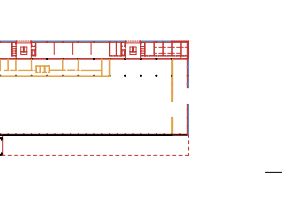
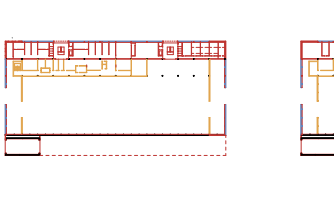
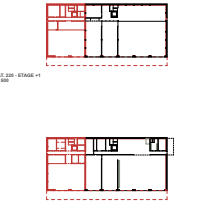
Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.

Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.

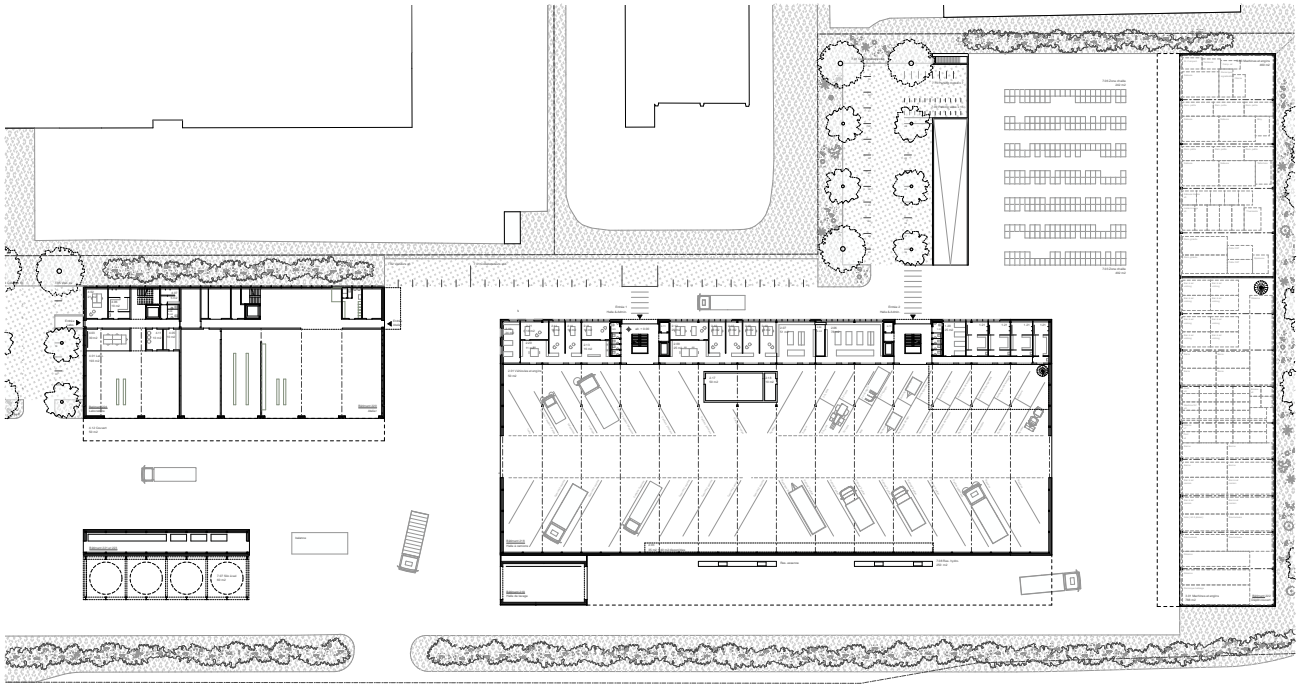
Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.

Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.

Le projet de la CEB Boudry est un projet de construction d'un bâtiment de bureaux et de stockage de véhicules, situé dans le quartier de Boudry, en Suisse romande.



DEB Boudry - Concours d'architecture - Pop-Up

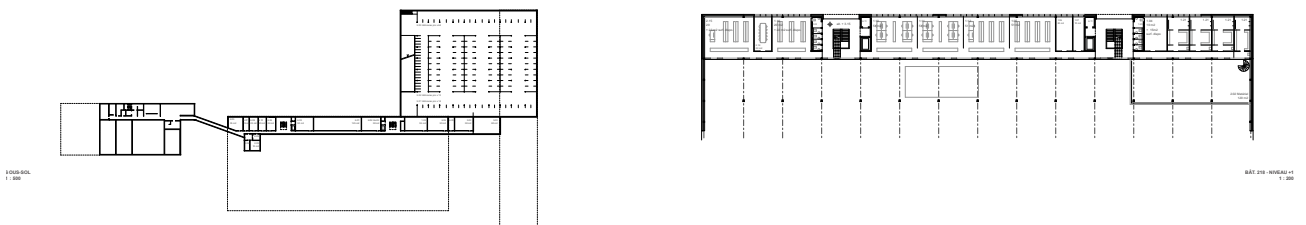


102-02 CHANGÉE  
1/200

COUPE LONGITUDINALE  
1/200



DEB Boudry - Concours d'architecture - Pop-Up



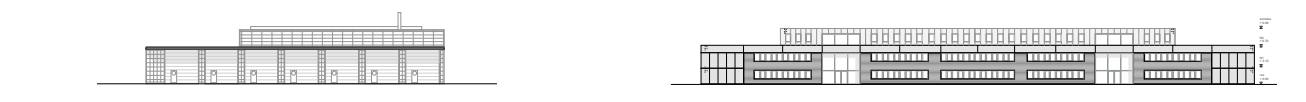
103-01A  
1/200

BAT 216 - NORD-OUEST  
1/200



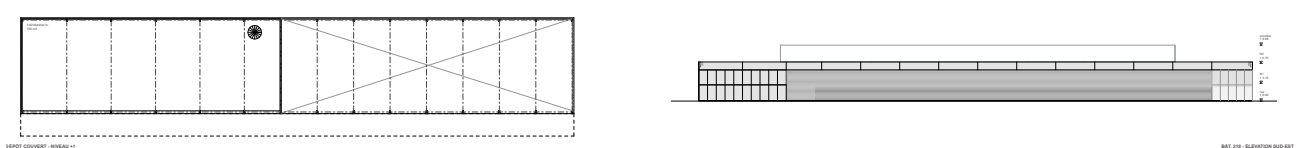
BAT 216 - NORD-OUEST  
1/200

BAT 216 - ATTITUDE  
1/200



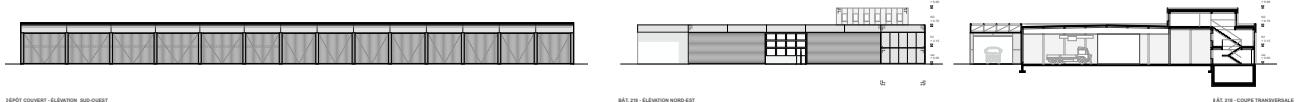
BAT 216 - ELEVATION SUD-EST  
1/200

BAT 216 - ELEVATION NORD-OUEST  
1/200



104-01 COUVERT - NORD-OUEST  
1/200

BAT 216 - ELEVATION SUD-EST  
1/200



104-01 COUVERT - ELEVATION SUD-OUEST  
1/200

BAT 216 - ELEVATION NORD-EST  
1/200







## N° 9 Orange Mécanique

**Patrick Minder Architectes Sàrl**  
Yverdon-les-Bains

Collaborateurs  
Mélanie Jerot

À première vue, le projet se présente de manière simple et compacte. Il propose deux extensions, l'une au sud-ouest de la halle principale, l'autre est un laboratoire au sud-ouest de l'atelier, ainsi que deux nouveaux bâtiments, l'un est un centre administratif, l'autre est un couvert fermé non-chauffé.

Pour les véhicules de service et du personnel, l'accès au site se trouve du côté de la route principale. Le flux de circulation existant à travers la halle des camions est maintenu. Un autre accès permet d'atteindre le parking souterrain, simplifiant la circulation.

Au niveau volumétrique, l'ensemble maintient le caractère existant: la halle conserve son importance en tant que centre névralgique. En périphérie, les volumes sont ajoutés tout en respectant les voies de circulation. L'extension de la halle consiste en l'addition de deux trames structurelles au sud-ouest, une forme simple qui en revanche réduit la distance auparavant gênée entre l'atelier et la halle pour la circulation des camions et du personnel. L'aire de manœuvre devient un passage plutôt étroit.

Le projet permet de maintenir les bureaux, vestiaires et salles de réunion existants en contact visuel avec la halle, mais propose un volume séparé pour une grande partie de l'administration, sans aucune liaison chauffée ou couverte avec celle-ci. La proposition dissocie le fonctionnement de la halle avec celui de l'administration, une perte d'efficacité pour l'organisation du travail quotidien.

Le nouveau bâtiment administratif situé au nord-est est nettement visible et facilement identifiable depuis l'entrée du site. Il est globalement bien organisé avec une configuration de salles alignée sur deux niveaux. Un noyau central les relie avec le parking souterrain. Le laboratoire reprend la structure et le système de circulation interne de l'atelier. Cette extension pragmatique présente une façade qui manque d'unité.

Le couvert fermé et non-chauffé occupe le centre du bien-fonds 7'397. Son emplacement permet une circulation périphérique et un accès par toutes les façades, en plus d'une circulation interne. Les accès sont multipliés, ce qui n'apporte aucune plus-value au fonctionnement.

Le parking souterrain, situé sous le couvert non chauffé, est relié au sous-sol du bâtiment administratif, mais pas à la halle principale. La différenciation de l'entrée et de la sortie est appréciée.

L'assainissement de la façade propose de conserver l'isolation existante et de la compléter d'une nouvelle couche en bois. La matérialisation des façades pour les nouveaux bâtiments est également proposée en bois. En revanche, la structure porteuse du couvert et de l'atelier proposée en béton diffère de la structure des bureaux entièrement en bois, avec des noyaux de service en Terrabloc.

Le jury reconnaît la possibilité d'une réalisation par étapes qui garantit le maintien opérationnel du centre. Les utilisateurs questionnent la pertinence de séparer les activités administratives de la halle principale et des potentielles complications fonctionnelles.

Le Centre d'entretien routier de Boudry

De façon à compléter l'opération de rénovation... On a pu ainsi bénéficier de la présence de la commune de Boudry...

Les travaux effectués

Les travaux effectués ont permis de résoudre les problèmes de stabilité... On a pu ainsi bénéficier de la présence de la commune de Boudry...

La salle de lecture

La salle de lecture a été aménagée dans le bâtiment existant... On a pu ainsi bénéficier de la présence de la commune de Boudry...

Le bâtiment

Le bâtiment existant a été rénové et complété... On a pu ainsi bénéficier de la présence de la commune de Boudry...

L'extension finale et les travaux

La construction de la salle de lecture a été réalisée... On a pu ainsi bénéficier de la présence de la commune de Boudry...

Le parking souterrain

Le parking souterrain a été construit dans le bâtiment existant... On a pu ainsi bénéficier de la présence de la commune de Boudry...

Concours professionnels

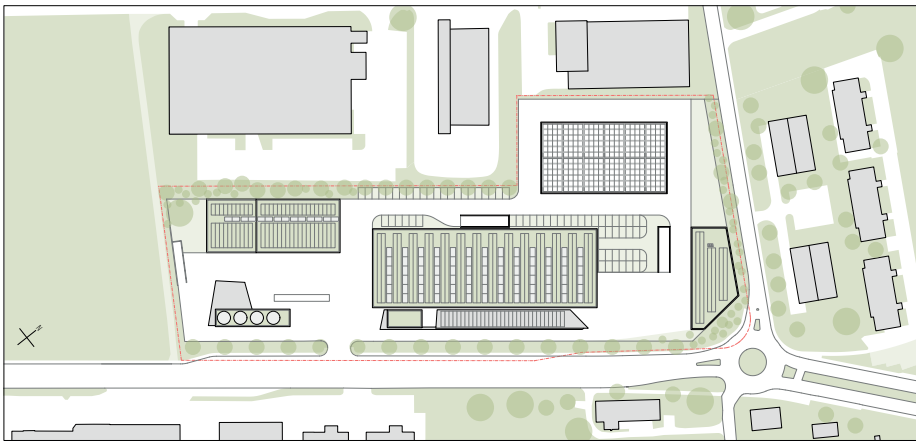
Le projet a été soumis à un concours professionnel... On a pu ainsi bénéficier de la présence de la commune de Boudry...

Le stage de construction

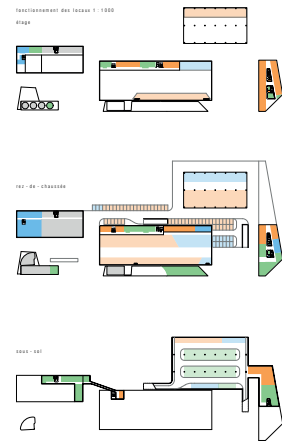
Le stage de construction a été organisé par Orange Mécanique... On a pu ainsi bénéficier de la présence de la commune de Boudry...

Le projet souterrain

Le projet souterrain a été étudié par Orange Mécanique... On a pu ainsi bénéficier de la présence de la commune de Boudry...

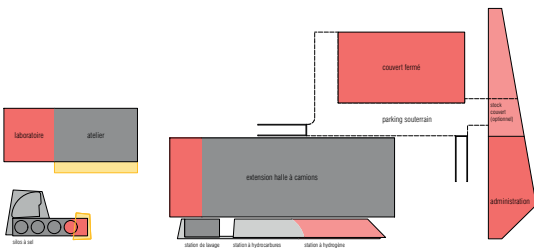


situation 1 : 500

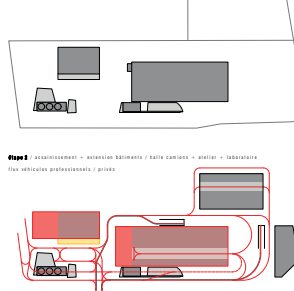


CEB Boudry - Concours d'architecture Orange Mécanique

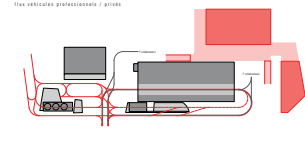
plan de rénovation / extension 1 : 500 / étapes 1 + 2 + 3



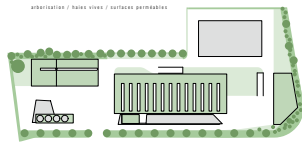
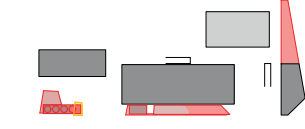
situation actuelle 1 : 1000



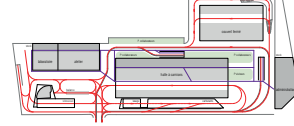
étape 1 / centre professionnel - technique - parking souterrain - essai terrain



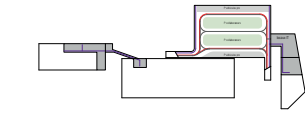
étape 2 / installations pélagiques / pilot - lavage - carburant - stock essai



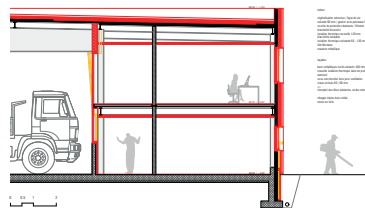
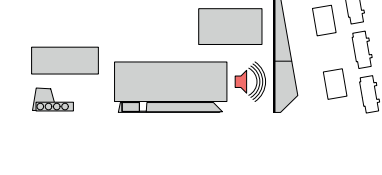
flux de circulation / 100-DE-CHASSIS 1 : 1000



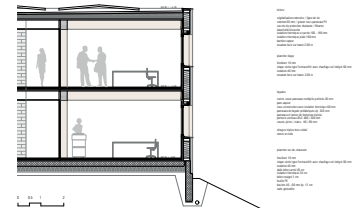
flux de circulation / 000-001 1 : 1000



centre administratif - stock essai - protection phonique de la rue bâchée

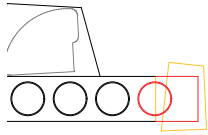
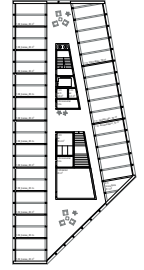
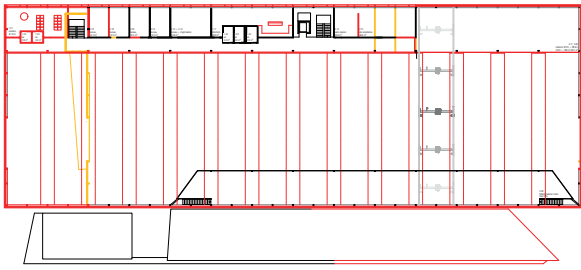
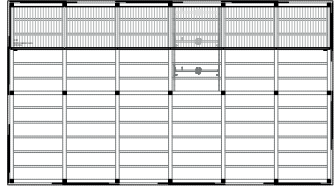
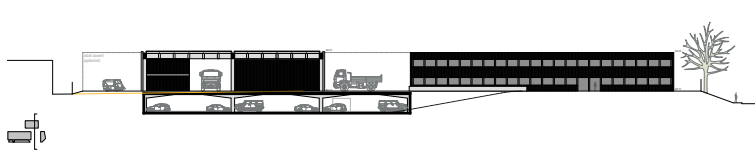
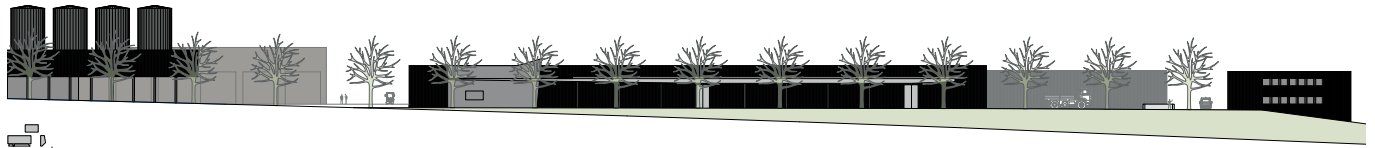
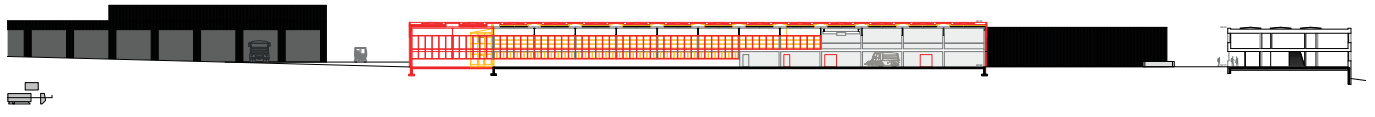


coupe par la rue à carter 1 : 50



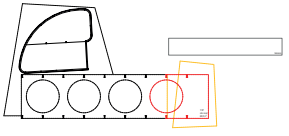
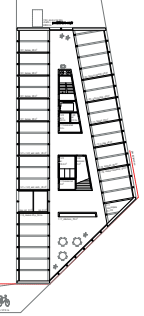
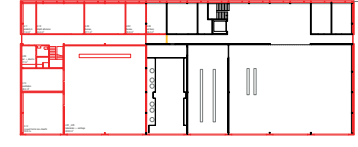
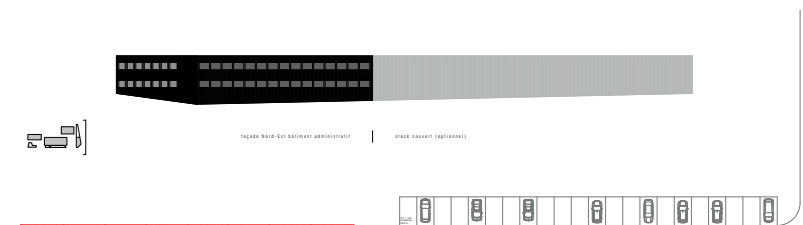
coupe sur bâtiment administratif 1 : 50

CEB Boudry - Concours d'architecture Orange Mécanique

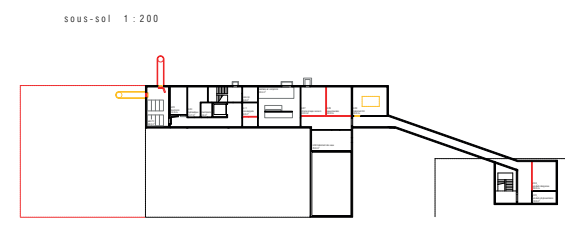


étage 1 : 200

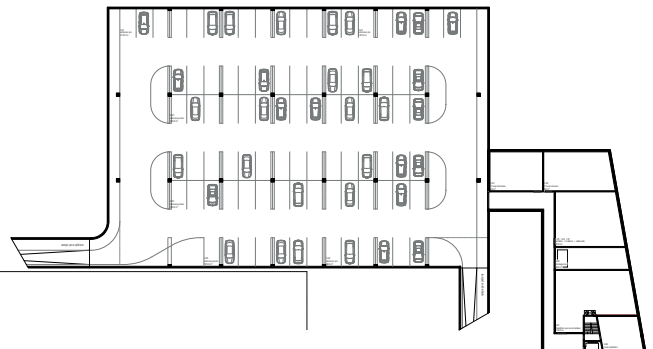
CEB Buxaty - Concours d'architecture Orange Mécanique



rez-de-chaussée 1 : 200



sous-sol 1 : 200



CEB Buxaty - Concours d'architecture Orange Mécanique





N° 1 CIRCUIT BOISÉ

**MSBR Nouvelle Génération SA**  
La Chaux-de-Fonds

**Collaborateurs**  
Baptiste Langel, Julien Py, Yannick Surmely,  
Sylvain Moser, Geneviève Perret



N° 2 CONTINUUM

**Graber Petter Architectes Sàrl**  
Aigle

**Collaborateurs**  
Raphaël Graber, Yann Petter, Florence  
Reynard, Céline Seingre



N° 3 EXPANSION

**LARCO Architectures sarl**  
Genève

**Collaborateurs**  
Aldo L'Arco, Edith Commandeur



N° 4 LE CHAPÔ

**metri architectes sàrl**  
Neuchâtel

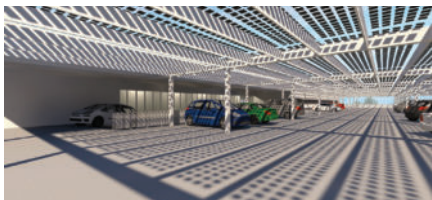
**Collaborateurs**  
Giulia Melis, Ken Triponez, Fabio Scano,  
Elisa Torres, Afrim Berisaj



N° 5 LiLi

**ALZA Architecture et Conseils sàrl**  
La Chaux-de-Fonds

**Collaborateurs**  
Zhao Gang, Aliénor Zaffalon, Radu Buxai,  
Kamila Jasiukiewicz, Léa Birbaum



N° 7 margie

**TAU Architectes**  
Sion

**Collaborateurs**  
Gilbert Favre, Michèle Jemini, Terry Luyet



N° 8 MARS RATRAC

**Page architectes SA**  
Fribourg

**Collaborateurs**  
Frédéric Page, Florian Egger, Marco Arzu,  
Claudio Walliser, Coline Maradan



N° 11 SCHRÖDINGER

**PAR Architecture**  
Genève

**Collaborateurs**  
Mario Rodrigues, Liliana Pinto, Tiago Reis,  
Milène Masson, Leonardo Grogg



N° 14 Terra Terre

**Angela Adam Architecture sàrl**  
Cressier



# 7. PROJETS NON CLASSÉS

CEB Boudry - Concours d'architecture - Circuit boisé

## Texte présentation

### Situation - principe d'implantation - caractéristique de site :

Le projet se trouve dans une zone industrielle stratégique, le long de la route nationale de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry.

Le projet s'inscrit dans la logique régionale de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry.

Le projet s'inscrit dans la logique régionale de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry.

Le projet s'inscrit dans la logique régionale de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry.

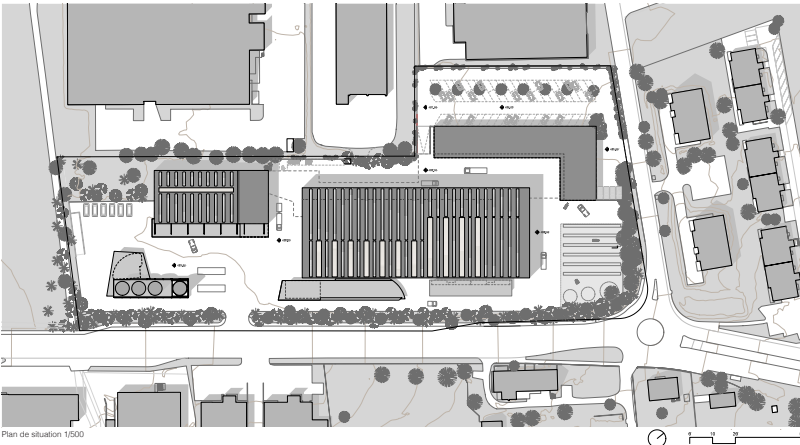
Le projet s'inscrit dans la logique régionale de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry.

Le projet s'inscrit dans la logique régionale de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry.

Le projet s'inscrit dans la logique régionale de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry.

Le projet s'inscrit dans la logique régionale de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry.

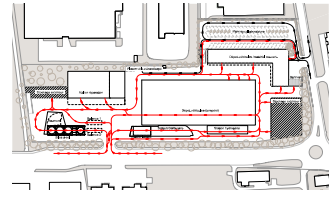
Le projet s'inscrit dans la logique régionale de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry. Le site est caractérisé par sa situation en bordure de la Vallée de la Saône, à l'ouest de Boudry.



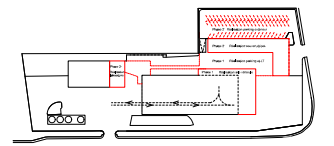
Plan de situation 1/500



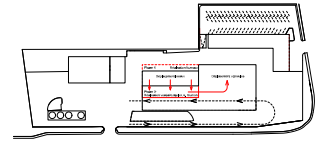
Image de synthèse vue extérieur



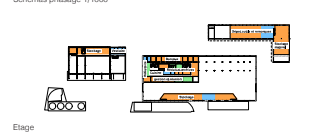
Schemas circulation 1/1000



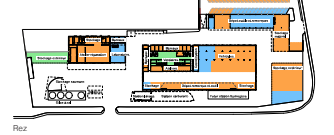
Plans 1 et 2



Plans 3 et 4



Etage

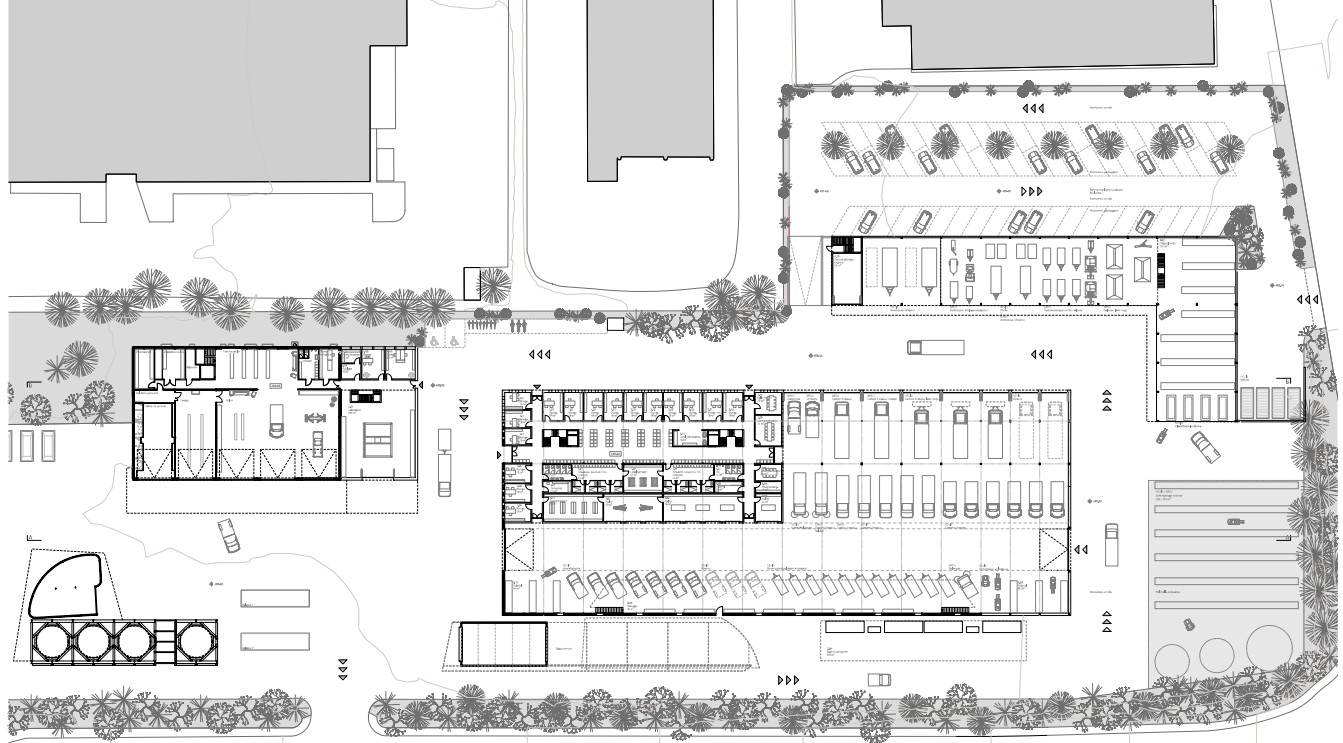


Rez

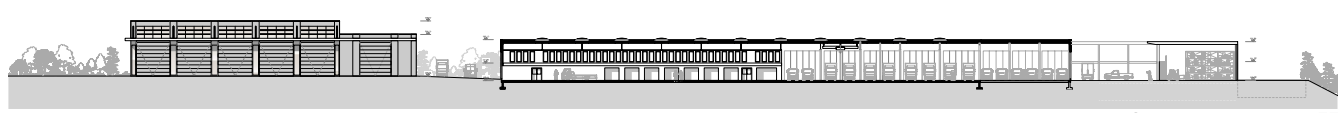


Schemas programme 1 / 1000

CEB Boudry - Concours d'architecture - Circuit boisé



Plan rez-de-chaussée 1/200



Coupe A-A 1/200

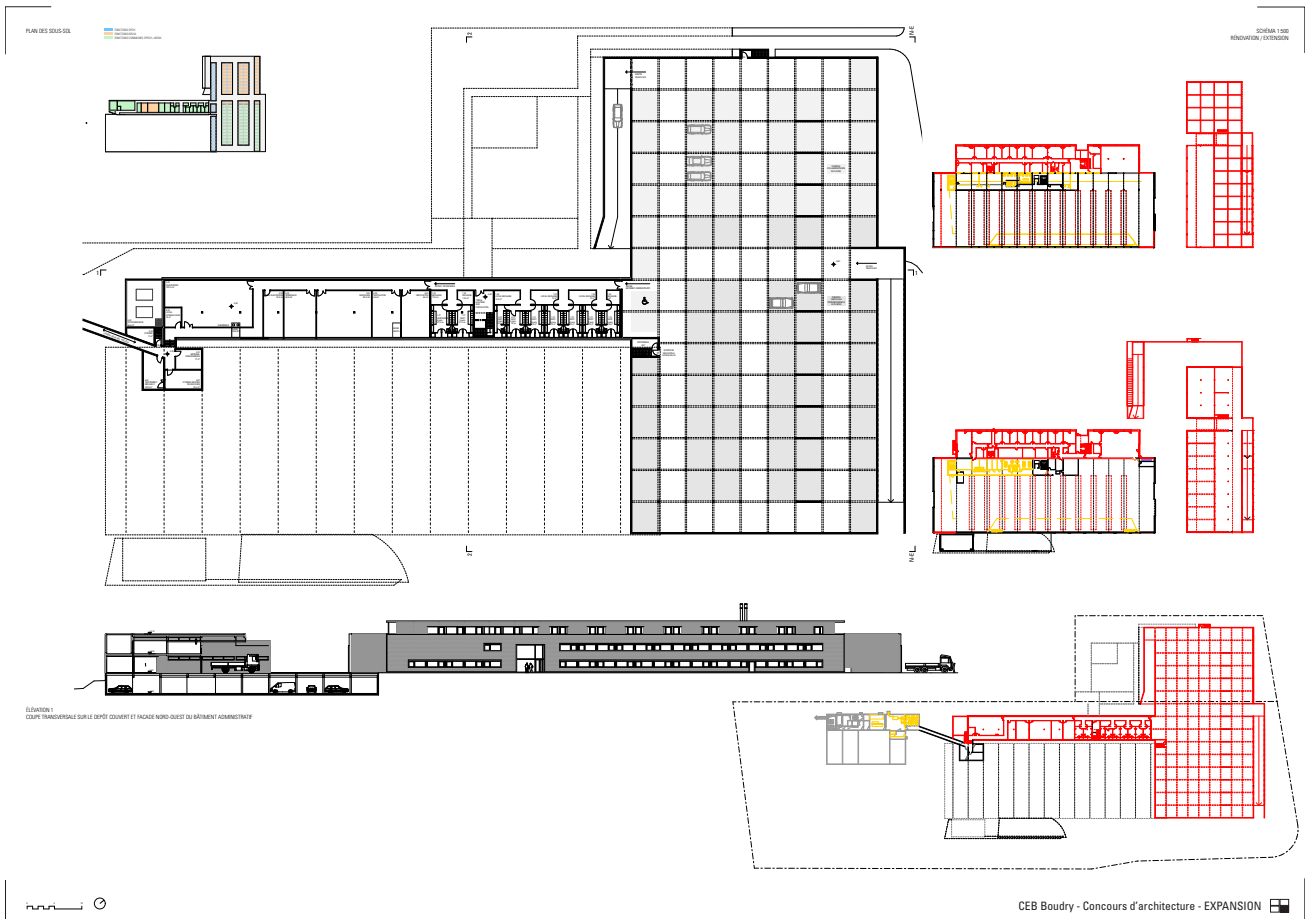
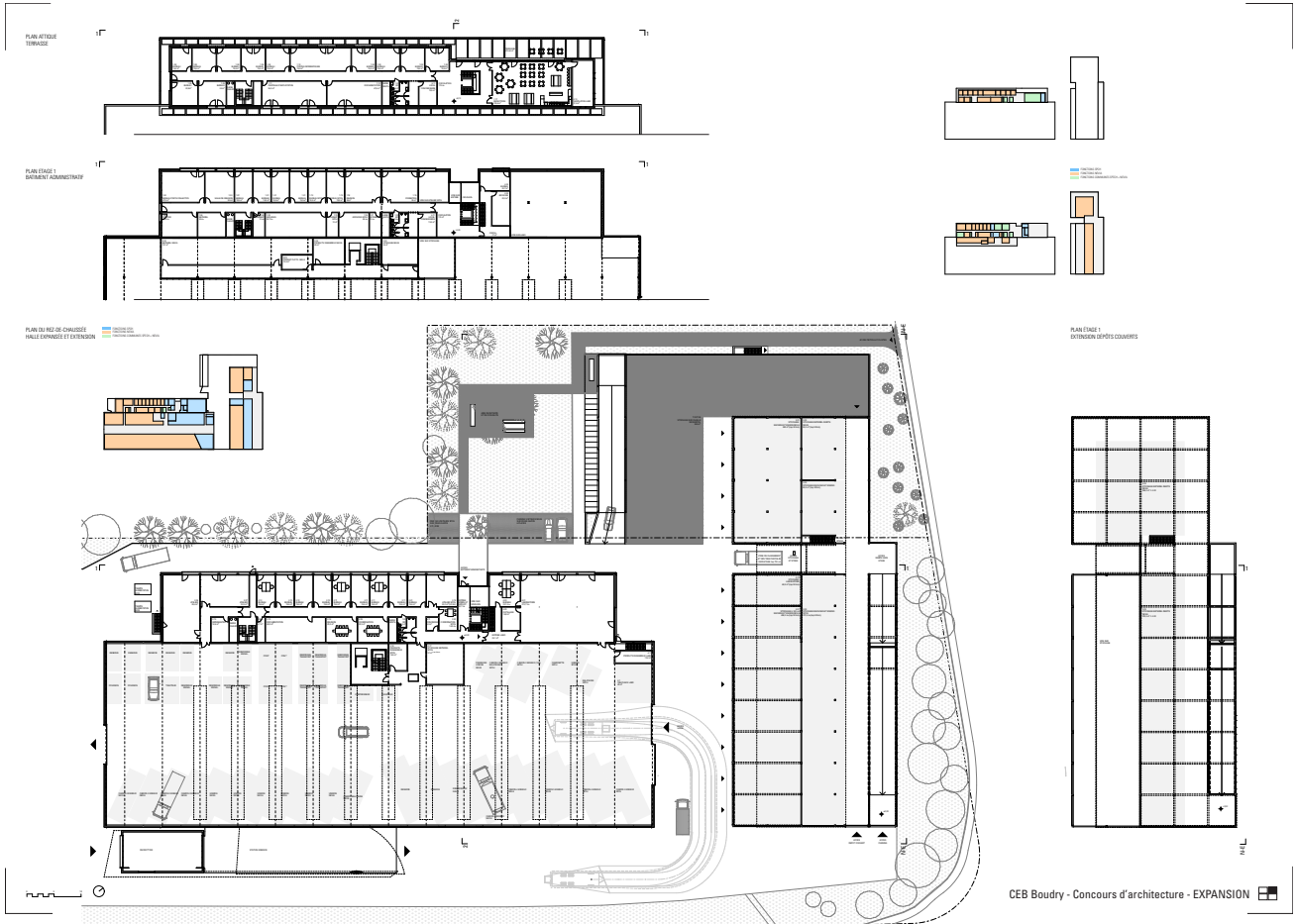














# 7. PROJETS NON CLASSÉS

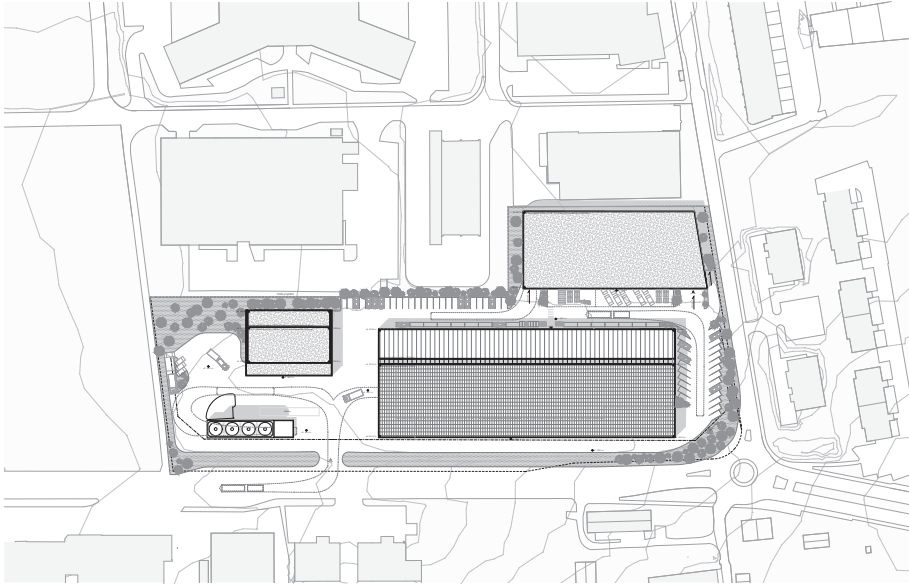


Vue Avenue de Boudry

**Statut et contexte**  
 Le Centre d'Entretien Routier de Boudry est un établissement public à caractère administratif. Le projet de rénovation et d'extension de ce bâtiment est inscrit dans le cadre d'un plan d'investissement de la commune de Boudry. Le projet est financé par la commune et le département de la Savoie. Le projet est soumis à l'avis de la Commission d'Aménagement et d'Urbanisme de la Savoie et à l'avis de la Commission d'Aménagement et d'Urbanisme de la Savoie.

**Objectifs, enjeux et portée de la phase de projet**  
 Le projet a pour objectif de rénover et d'agrandir le Centre d'Entretien Routier de Boudry afin de répondre aux besoins de la commune et du département de la Savoie. Le projet est porté par la commune de Boudry et le département de la Savoie. Le projet est financé par la commune et le département de la Savoie. Le projet est soumis à l'avis de la Commission d'Aménagement et d'Urbanisme de la Savoie et à l'avis de la Commission d'Aménagement et d'Urbanisme de la Savoie.

**Statut de réalisation**  
 Le projet est inscrit dans le cadre d'un plan d'investissement de la commune de Boudry. Le projet est financé par la commune et le département de la Savoie. Le projet est soumis à l'avis de la Commission d'Aménagement et d'Urbanisme de la Savoie et à l'avis de la Commission d'Aménagement et d'Urbanisme de la Savoie.



Plan de situation 1:500

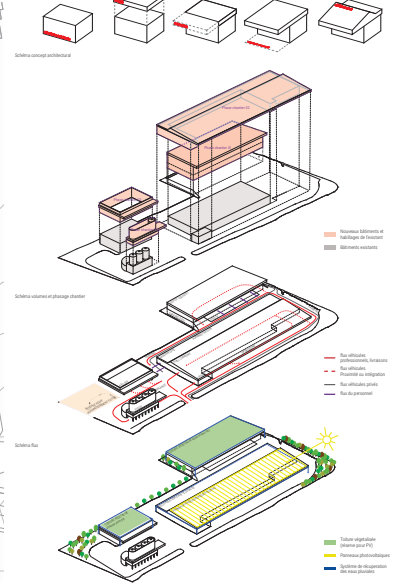
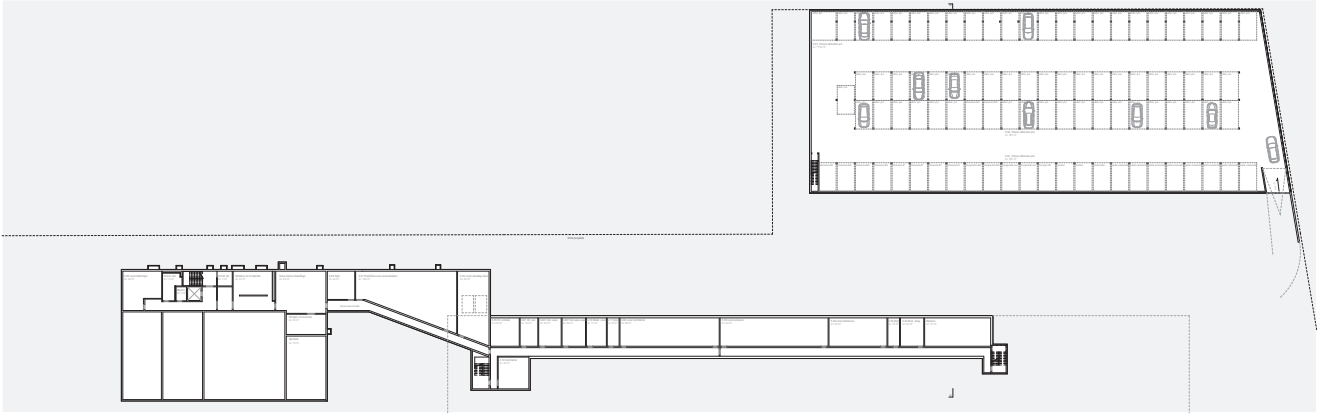
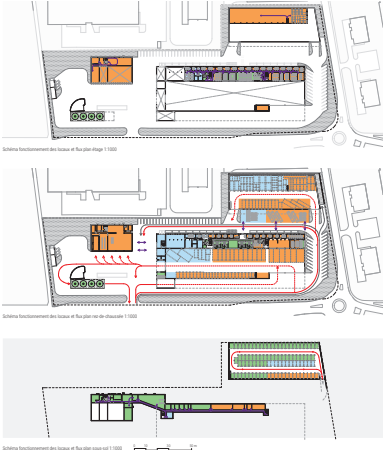


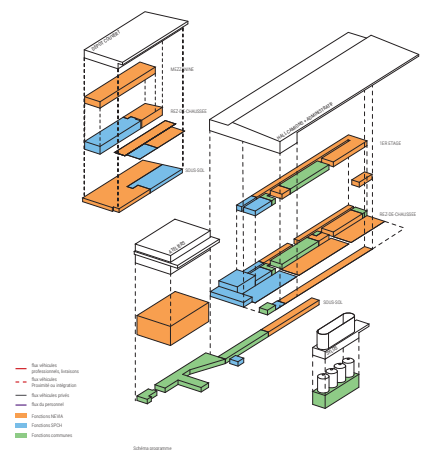
Schéma d'aménagement global



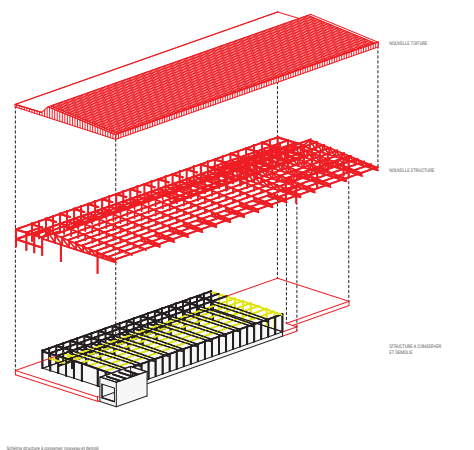
Plan de situation 1:500



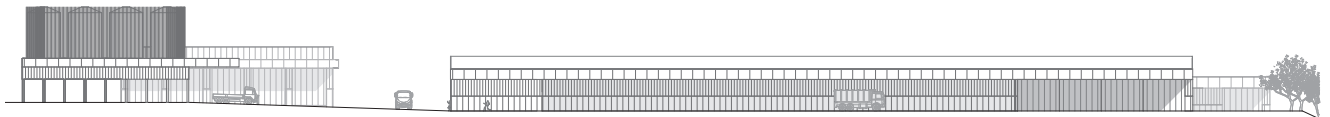
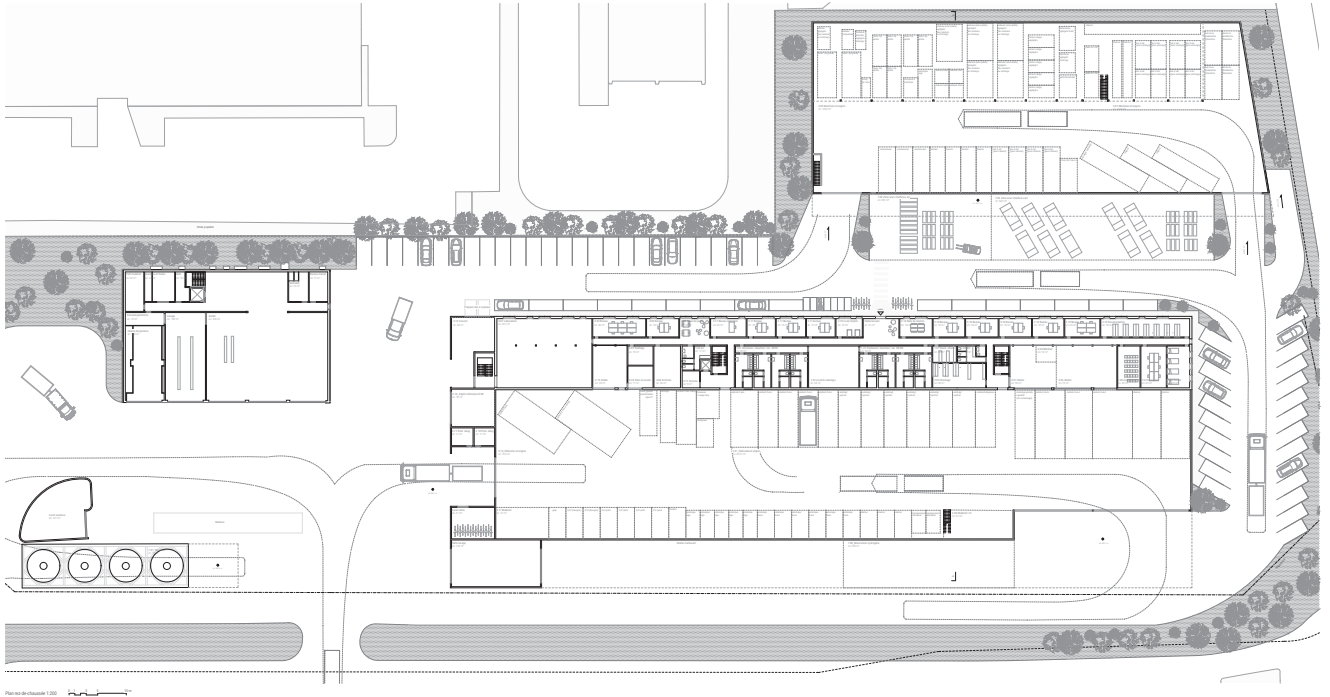
Plan de situation 1:500



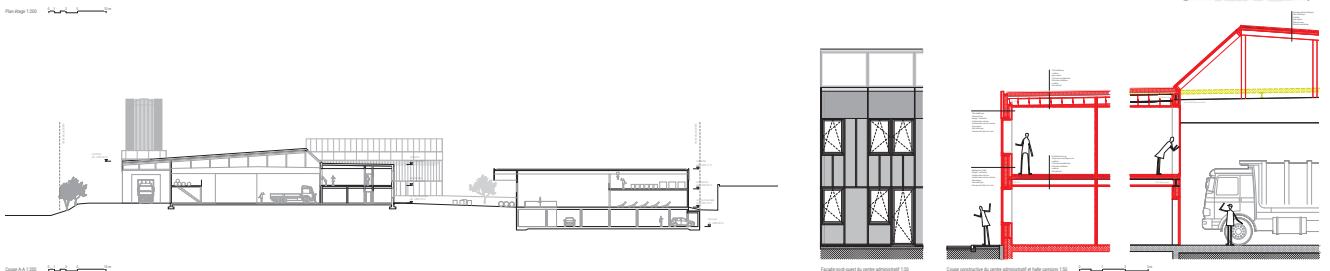
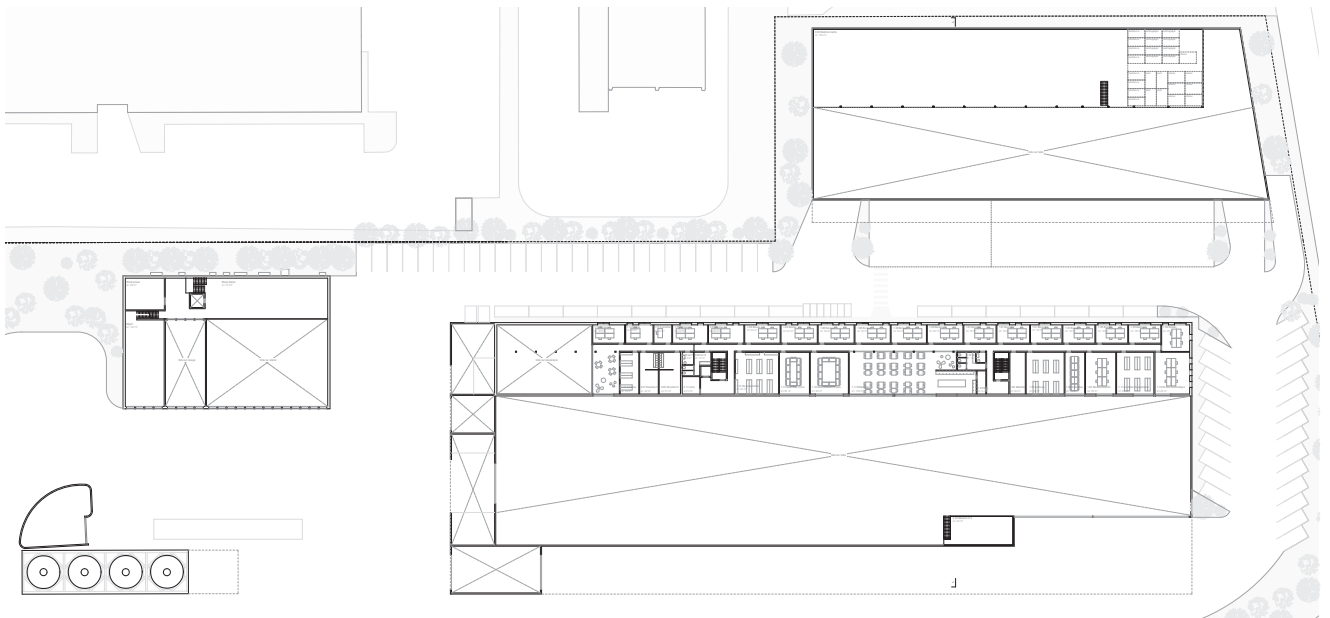
Section générale



Section structure et fondation



LE CHAPÔ



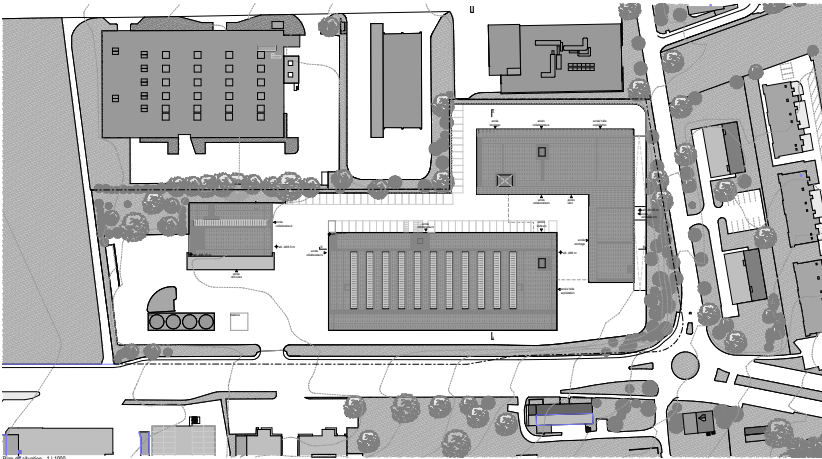
LE CHAPÔ

# 7. PROJETS NON CLASSÉS

## CEB Boudry - Concours d'architecture LiLi



Vue depuis le ruisseau cartonné



Plan de situation - 1/1000

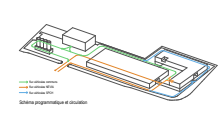
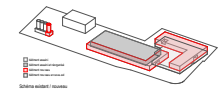
### IMPLANTATION ET ACCÈS

Afin de permettre le regroupement des véhicules de l'Office National des routes (ONR) - NCRV et de faciliter l'accès et l'évacuation des véhicules (EV), l'implantation et l'organisation générale du bâtiment ont été étudiés de manière globale.

Le bâtiment est implanté sur une parcelle de 10000 m<sup>2</sup> qui est divisée en deux zones par un mur de clôture. Le bâtiment est implanté dans la zone dite 'zone d'habitat individuel' (ZHI) et est donc soumis à des règles d'urbanisme strictes. Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal.

Pour faciliter l'accès au bâtiment, une nouvelle construction a été créée. Celle-ci est destinée à accueillir les véhicules des entreprises et des particuliers. Elle est implantée dans la zone dite 'zone d'habitat individuel' (ZHI) et est donc soumise à des règles d'urbanisme strictes.

Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal. Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal.



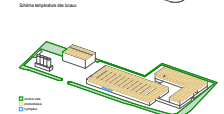
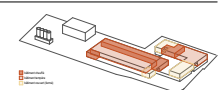
### ÉNERGIE ET ASSAINISSEMENT

Le bâtiment est implanté dans une zone dite 'zone d'habitat individuel' (ZHI) et est donc soumis à des règles d'urbanisme strictes. Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal.

Le bâtiment est implanté dans une zone dite 'zone d'habitat individuel' (ZHI) et est donc soumis à des règles d'urbanisme strictes. Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal.

Le bâtiment est implanté dans une zone dite 'zone d'habitat individuel' (ZHI) et est donc soumis à des règles d'urbanisme strictes. Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal.

Le bâtiment est implanté dans une zone dite 'zone d'habitat individuel' (ZHI) et est donc soumis à des règles d'urbanisme strictes. Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal.



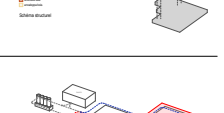
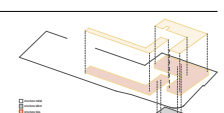
### STRUCTURE

Le bâtiment est implanté dans une zone dite 'zone d'habitat individuel' (ZHI) et est donc soumis à des règles d'urbanisme strictes. Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal.

Le bâtiment est implanté dans une zone dite 'zone d'habitat individuel' (ZHI) et est donc soumis à des règles d'urbanisme strictes. Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal.

Le bâtiment est implanté dans une zone dite 'zone d'habitat individuel' (ZHI) et est donc soumis à des règles d'urbanisme strictes. Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal.

Le bâtiment est implanté dans une zone dite 'zone d'habitat individuel' (ZHI) et est donc soumis à des règles d'urbanisme strictes. Le projet a été soumis à un permis d'urbanisme (POU) et a été approuvé par le conseil communal.



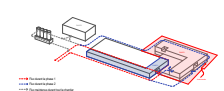
### PHASAGE DES TRAVAUX

Afin de faciliter l'implantation du bâtiment, les travaux ont été réalisés en plusieurs phases.

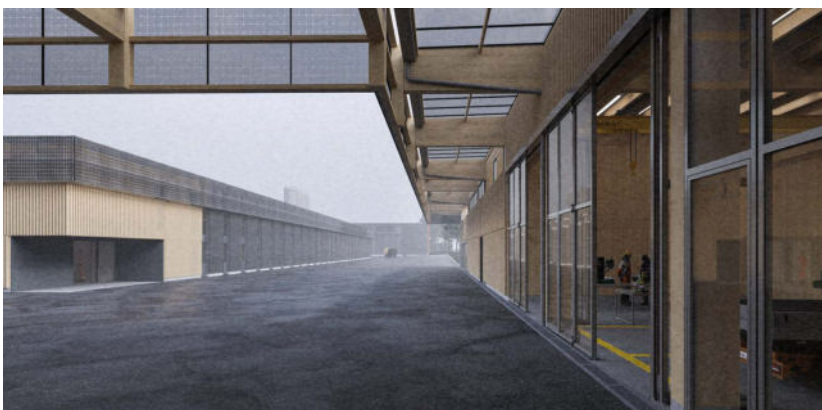
1<sup>ère</sup> phase : Réalisation du bâtiment principal existant au Nord-Est.

2<sup>ème</sup> phase : Réalisation du bâtiment principal existant au Sud-Ouest.

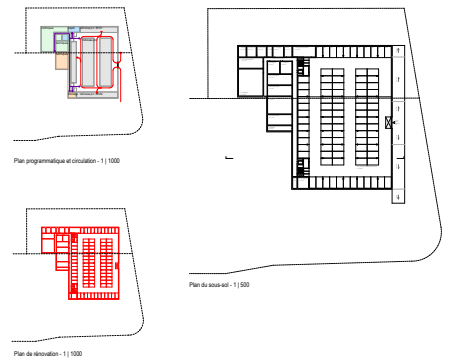
3<sup>ème</sup> phase : Réalisation du bâtiment principal existant au Nord-Ouest.



## CEB Boudry - Concours d'architecture LiLi



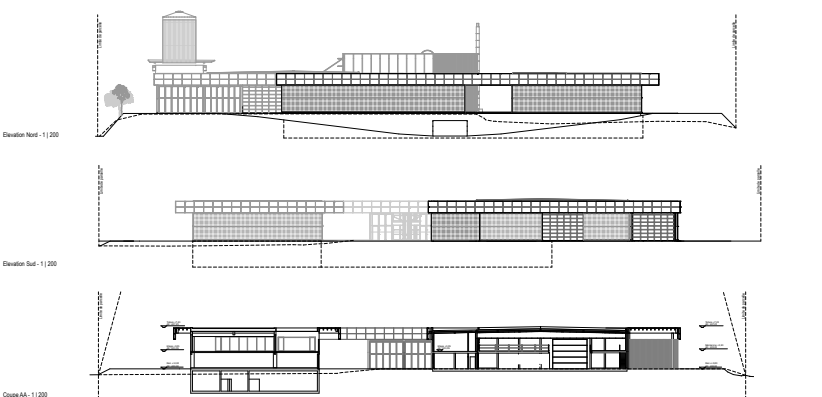
Perspective de l'ancienne Halle 218 après rénovation et de son extension



Plan programmatique et circulation - 1/1000

Plan de coupes - 1/500

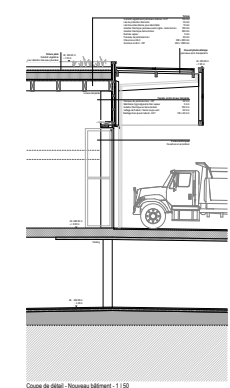
Plan de rénovation - 1/1000



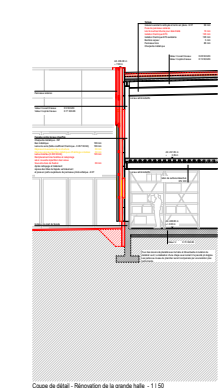
Elevation Nord - 1/200

Elevation Sud - 1/200

Coupe AA - 1/200



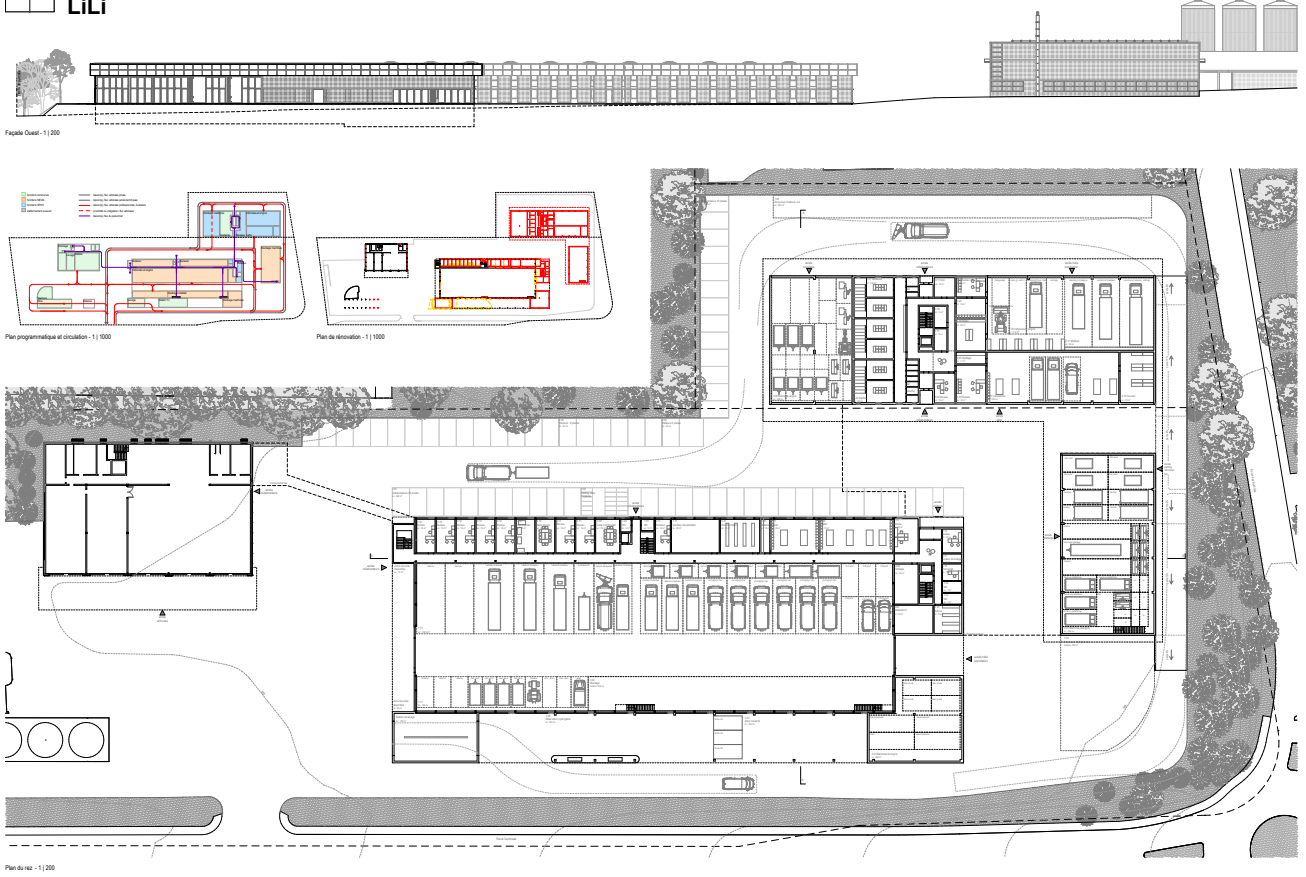
Coupe de détail - Niveau bâtiment - 1/50



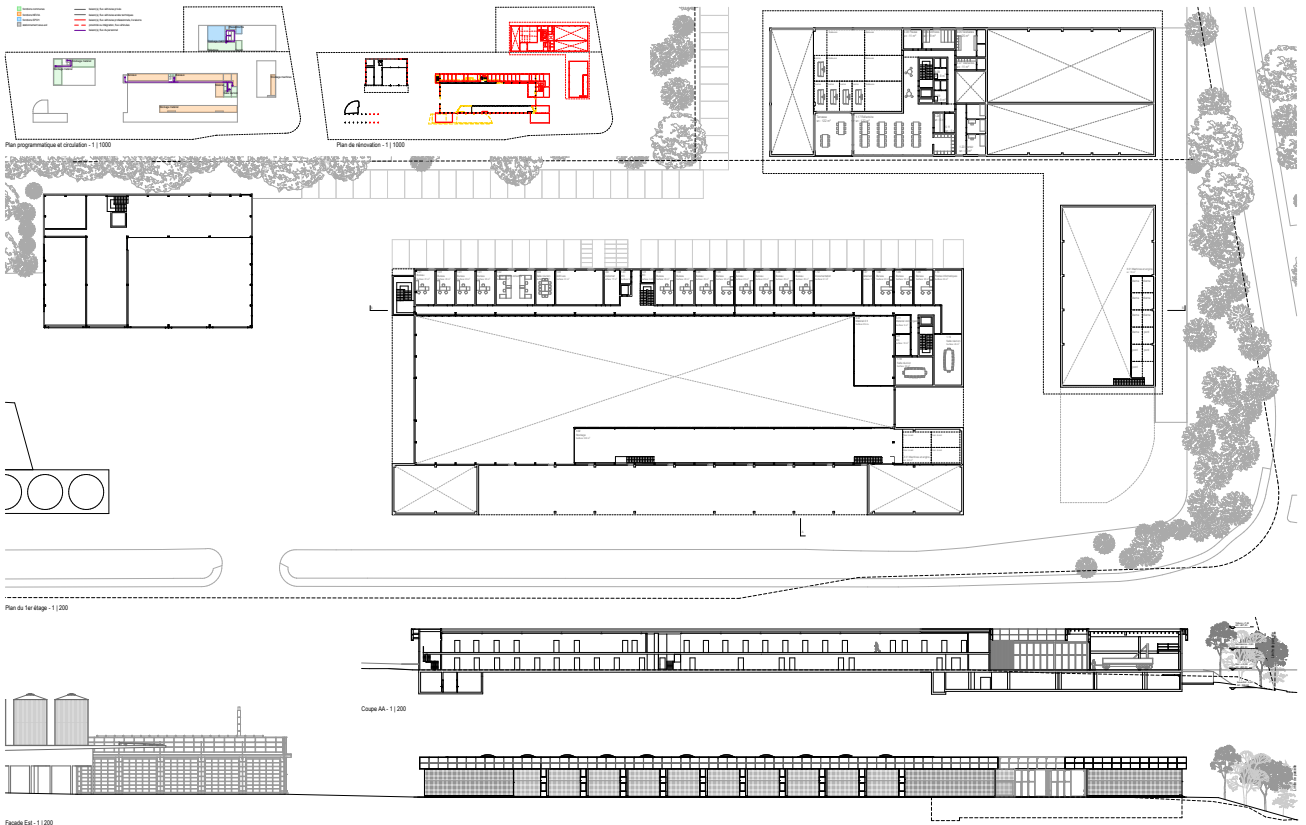
Coupe de détail - Rénovation de la grande Halle - 1/50



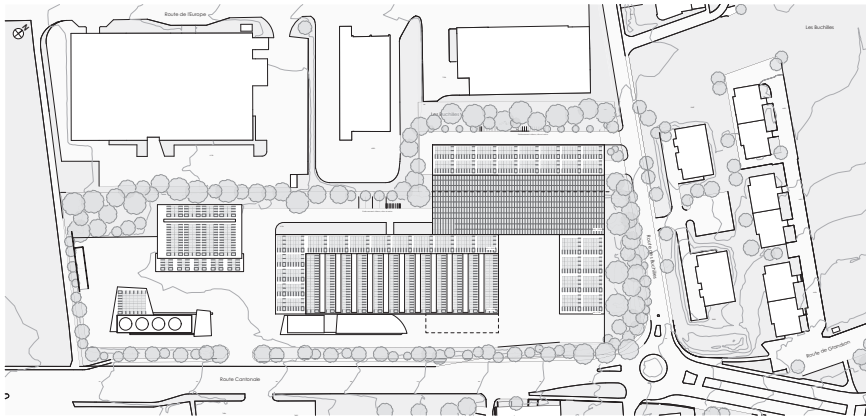
CEB Boudry - Concours d'architecture  
LiLi



CEB Boudry - Concours d'architecture  
LiLi

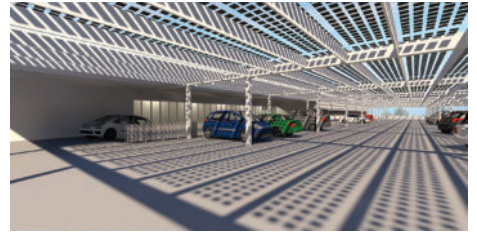


# 7. PROJETS NON CLASSÉS

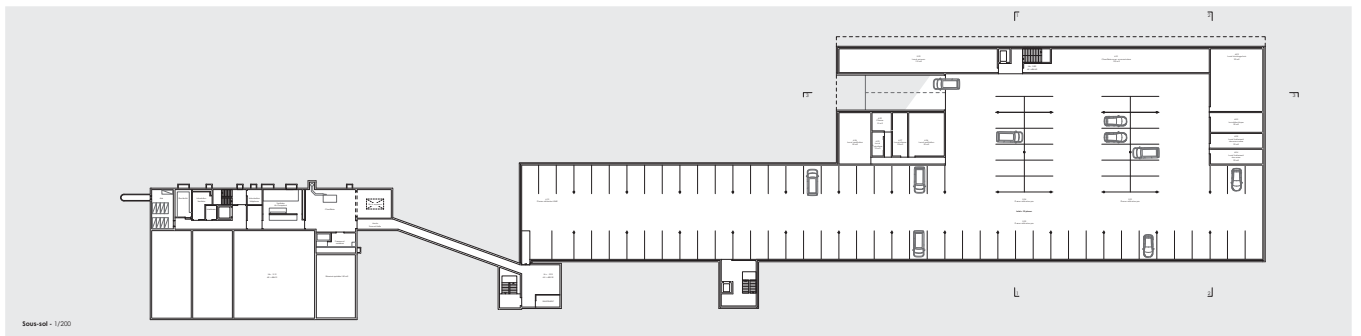


Situation - 1/1000

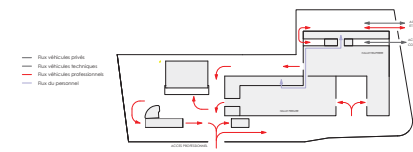
**Préambule**  
 Le Centre d'Entretien Routier de Boudry (CEB) est un établissement public à caractère administratif qui a pour mission de garantir la sécurité et la fluidité du trafic routier en effectuant des travaux d'entretien et de réparation des infrastructures routières. Le CEB est actuellement hébergé dans des locaux anciens et vétustes, qui ne permettent pas de répondre aux besoins croissants de l'établissement. L'objectif de ce projet est de construire un nouveau Centre d'Entretien Routier, qui sera plus moderne, plus fonctionnel et plus durable. Le nouveau CEB sera construit sur un terrain situé à proximité de l'ancienne gare de Boudry, à l'ouest de la ville. Le terrain est plat et bien desservi par les transports en commun. Le projet comprend la construction d'un bâtiment principal de 15 000 m<sup>2</sup>, d'un parking de 100 places et d'un parking couvert de 50 places. Le bâtiment principal sera divisé en plusieurs zones fonctionnelles : bureaux, ateliers, magasin, stockage, etc. Le parking couvert sera utilisé pour stocker les véhicules de service du CEB. Le projet est financé par le Département de la Savoie et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Le budget total du projet est de 10 millions d'euros. Le projet est soumis à un concours d'architecture. Le jury du concours a sélectionné l'agence d'architecture **marginie - CEB BOUDRY** pour réaliser l'architecture du projet.



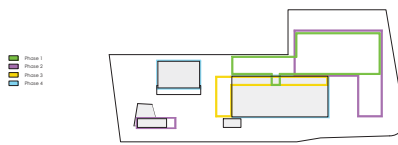
Stationnement des collaborateurs, en toiture



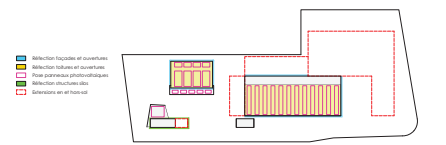
Sous-sol - 1/200



Flux des circulations - 1/1000

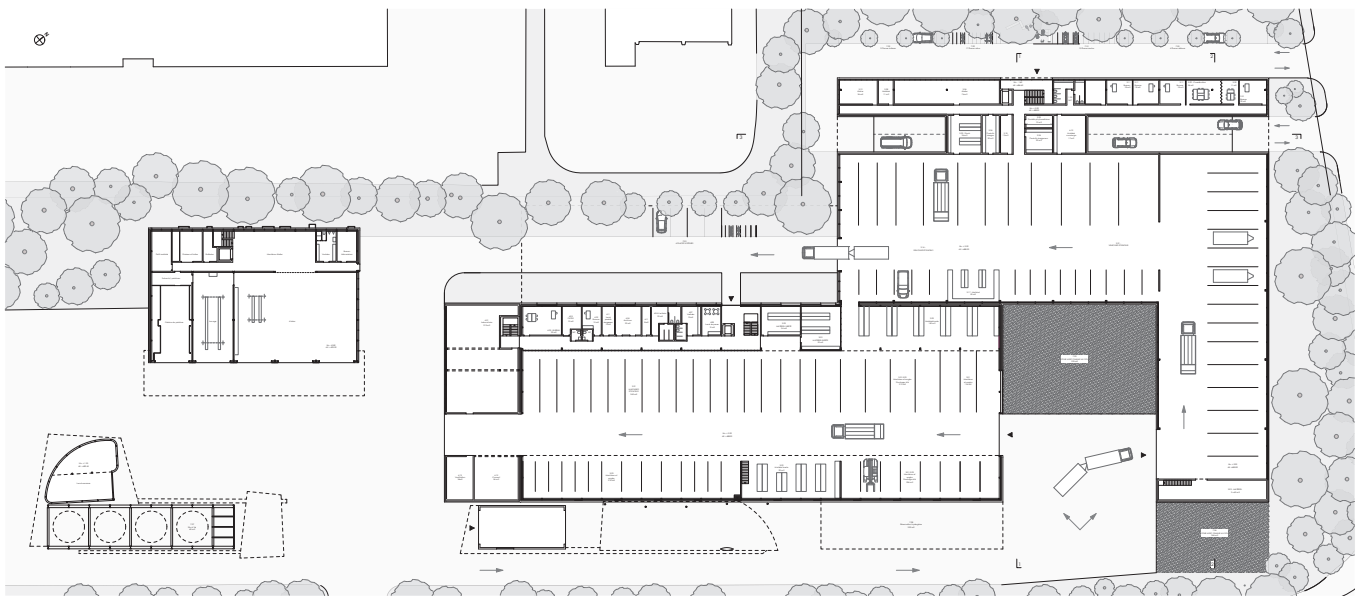


Phasage de construction - 1/1000

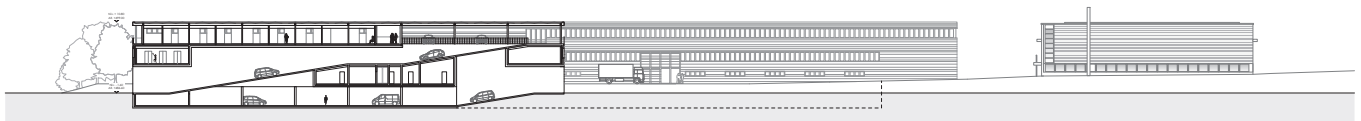


Assainissement - 1/1000

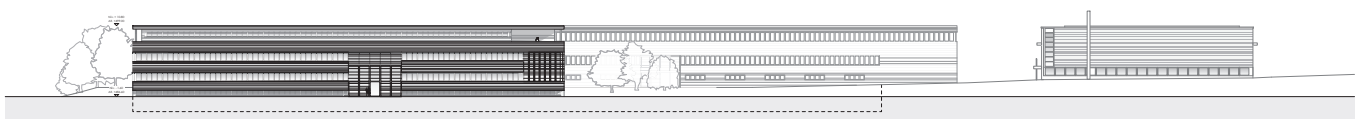
marginie - CEB BOUDRY - CONCOURS D'ARCHITECTURE



Rue de chassée - 1/200



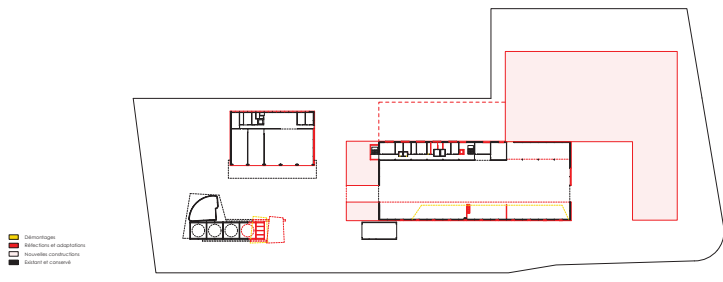
Coupe 3 - 1/200



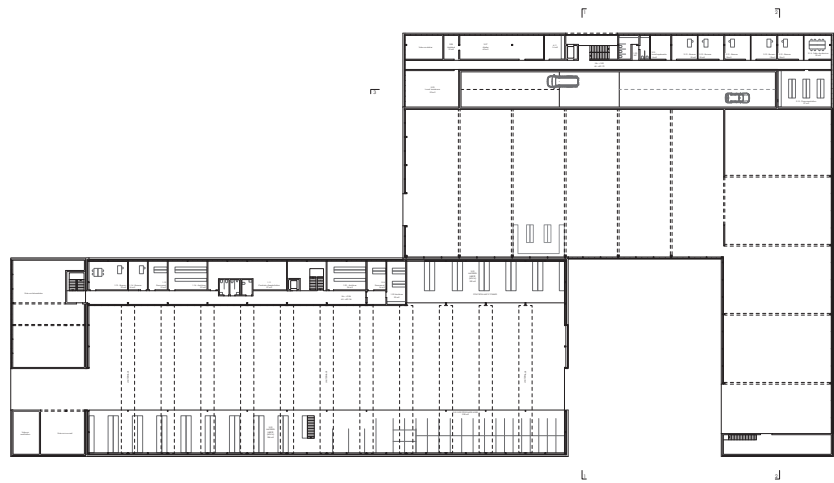
Façade Ouest - 1/200

marginie - CEB BOUDRY - CONCOURS D'ARCHITECTURE

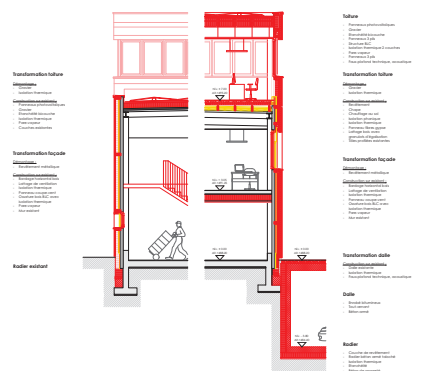




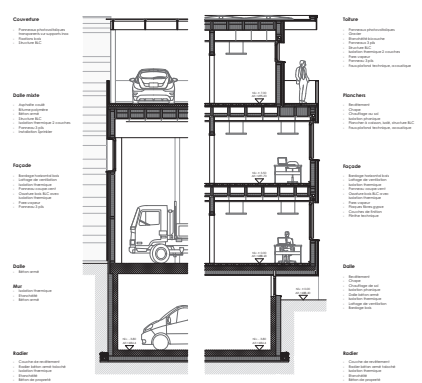
Rénovation / Extension - Rax-de-chaussée - 1/500



1<sup>er</sup> étage - 1/200

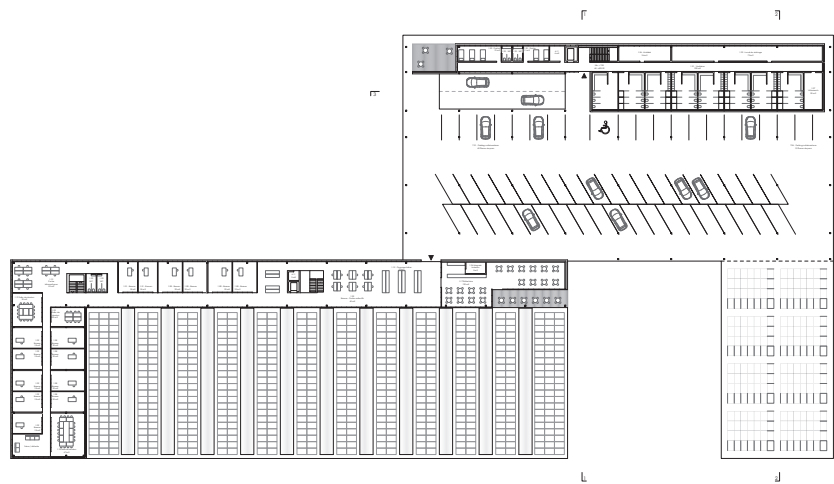


Détails constructifs de l'assise - 1/50

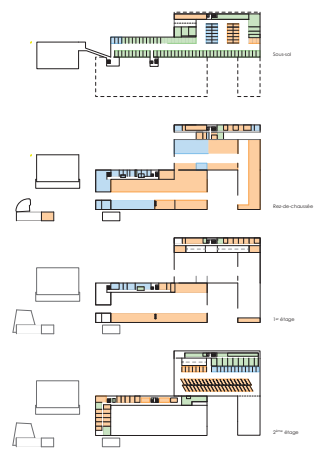


Détails constructifs de l'extension - 1/50

margie - CEB BOUDRY - CONCOURS D'ARCHITECTURE



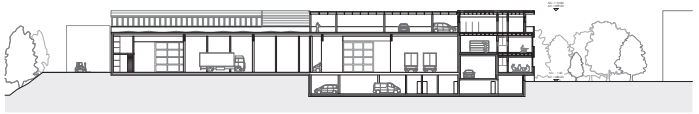
Plan 2<sup>ème</sup> étage et toiture - 1/200



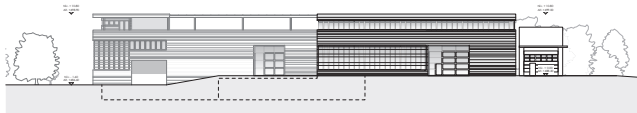
Voies des locaux et surfaces - 1/1000



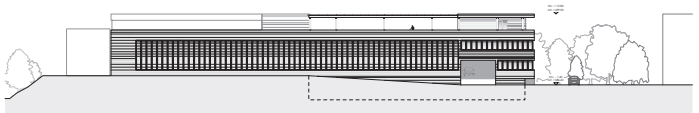
Coupe 1 - 1/200



Coupe 2 - 1/200



Façade Sud - 1/200



Façade Nord - 1/200

margie - CEB BOUDRY - CONCOURS D'ARCHITECTURE

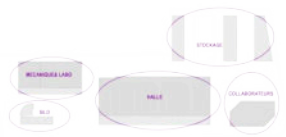
# 7. PROJETS NON CLASSÉS

## CENTRE D'ENTRETIEN DE BOUDRY

Le projet consiste en la construction d'un bâtiment administratif de 1200 places de travail, destiné à accueillir les services de maintenance routière de la région de Boudry. Le bâtiment sera construit sur un terrain de 1,2 hectare, à proximité d'un quartier résidentiel existant.

Le bâtiment sera construit en deux phases. La première phase comprendra la construction du bâtiment principal, et la seconde phase comprendra la construction des locaux annexes.

Le bâtiment sera construit en deux phases. La première phase comprendra la construction du bâtiment principal, et la seconde phase comprendra la construction des locaux annexes.



### ORGANISATION DU SITE

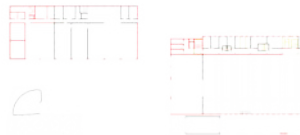
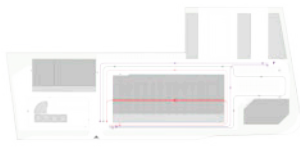
Le bâtiment sera construit en deux phases. La première phase comprendra la construction du bâtiment principal, et la seconde phase comprendra la construction des locaux annexes.

### FLUX DE CIRCULATION

Le bâtiment sera construit en deux phases. La première phase comprendra la construction du bâtiment principal, et la seconde phase comprendra la construction des locaux annexes.

### PENETRATION ET ASSAINISSEMENT

Le bâtiment sera construit en deux phases. La première phase comprendra la construction du bâtiment principal, et la seconde phase comprendra la construction des locaux annexes.



FACADES NORD-EST 1:200



SITUATION 1:500



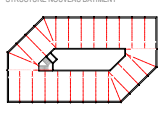
COUPE E-E HALL 1:200



COUPE O-O LABORATOIRES 1:200

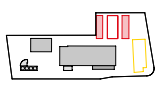
## FACADES NORD-OUEST 1:200

### STRUCTURE NOUVEAU BÂTIMENT

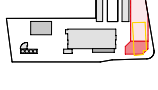


Le nouveau bâtiment administratif est construit progressivement en deux phases. La première phase comprendra la construction du bâtiment principal, et la seconde phase comprendra la construction des locaux annexes.

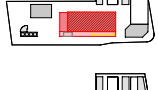
### ETAPES DE CHANTIER



1. Construction de deux couvoles et déplacement des équipements extérieurs.



2. Parking souterrain et bâtiment administratif. A cette étape, les locaux annexes sont construits.

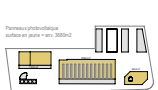


3. Assainissement de la dalle à vide. Pour garantir la stabilité du bâtiment, la dalle à vide est assainie.



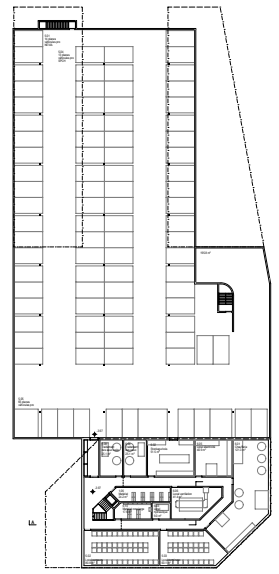
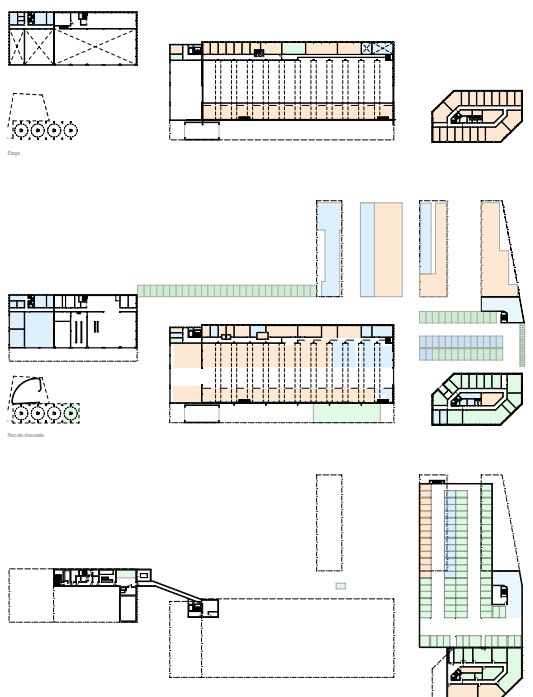
4. Construction des laboratoires et assainissement de la dalle à vide. Les laboratoires sont construits et la dalle à vide est assainie.

### CONCEPT ÉNERGÉTIQUE



Le bâtiment est conçu pour être économe en énergie. Il dispose d'un système de chauffage à eau chaude et d'un système de refroidissement à eau froide.

### SCHEMAS DE FONCTIONNEMENT DES LOCAUX



PLAN SOUS-SOL 1:200

TRAVÉE ET FAÇADE RENOVATION BÂTIMENT EXISTANT

TRAVÉE ET FAÇADE NOUVEAU BÂTIMENT

COUPE C-C LABORATOIRES 1:200

COUPE B-B HALLE 1:200

COUPE A-A ADMINISTRATION 1:200

PLAN ETAGE 1:200

FAÇADES SUD-EST 1:200

PLAN REZ-DE-CHAUSSEE 1:200

CEB Boudry - Concours d'architecture

MARS RATRAC

FAÇADES SUD-EST 1:200

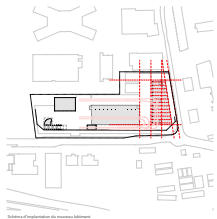
PLAN REZ-DE-CHAUSSEE 1:200

CEB Boudry - Concours d'architecture

MARS RATRAC

# 7. PROJETS NON CLASSÉS

CEB Boudry - Concours d'architecture



### IMPLANTATION ET FIGURE URBAINE

L'extension du centre d'entretien de Boudry prend forme par un seul nouveau bâtiment implanté au nord du site, respectant les axes de circulation existants.

Son positionnement, ouvert face à la grande halle, permet à la fois d'établir une relation fonctionnelle efficace pour le site, et de créer un nouveau front urbain au long du boulevard.

En sa position de fronton entre le boulevard et la zone résidentielle, le nouveau bâtiment agit comme médiateur et se distingue par son caractère résidentiel et son environnement immédiat qui lui confère une fonction sociale en plus de la protection de la zone résidentielle.

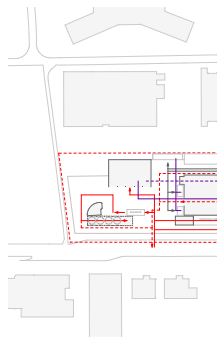
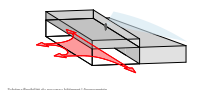
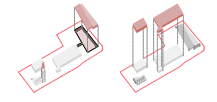
Cette solution guide les structures végétales existantes en marge des parcelles, propose un reboisement et garantit une subtilité d'édification au sein d'un grand parc urbain.

### PENETRABILITE ET FLUX DE CIRCULATION

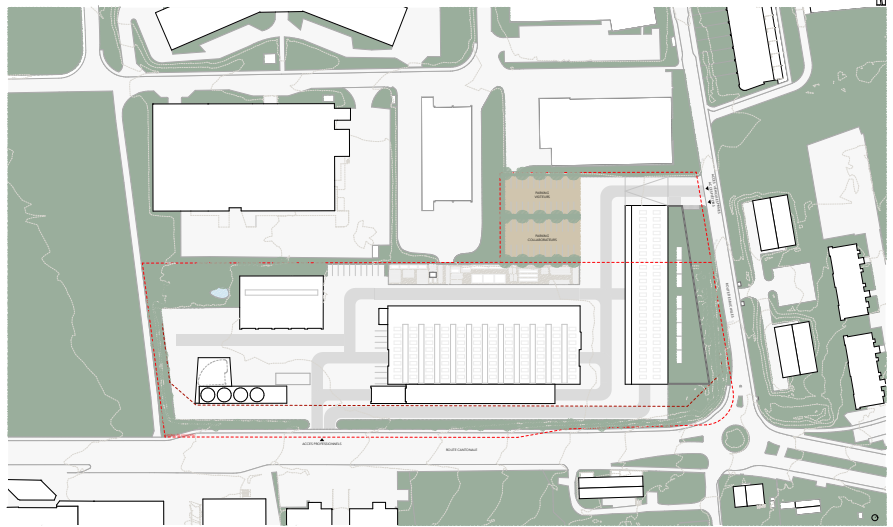
Grâce à son positionnement, le nouveau bâtiment établit une relation équilibrée avec la grande halle. La possibilité d'insertion complète de la façade sud au sein du Centre, ainsi que l'équilibre des volumes et l'alignement, permettent un grand écart des flux de circulation et garantissent la possibilité de réaliser un front urbain.

Le flux de circulation est respecté entre 2 axes urbains. L'insertion existante dans le tissu urbain est maintenue par une façade professionnelle, ouverte, à l'ouest, ainsi qu'à l'est, à partir de la rue de Boudry, grâce à une façade privée, verticale, professionnelle de petit gabarit, ainsi qu'à l'est.

Avec l'implantation du nouveau bâtiment les circulation des flux se simplifient, permettant une logique plus régulière et structurée. Afin de ne pas perturber le bon fonctionnement des bâtiments existants à proximité des travaux, le choix pour les bâtiments existants, est proposé. Le bâtiment proposé devant être visible par des habitations existantes au nouveau flux de circulation simplifié.

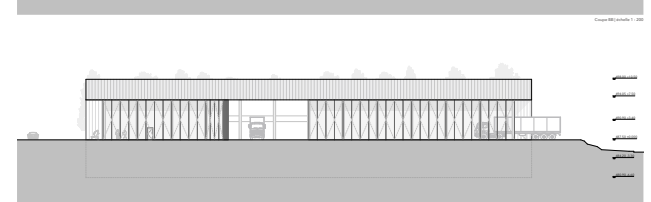
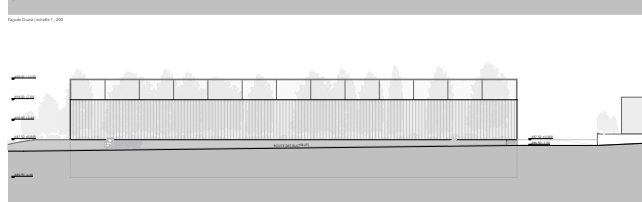
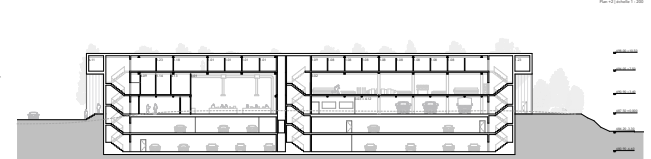
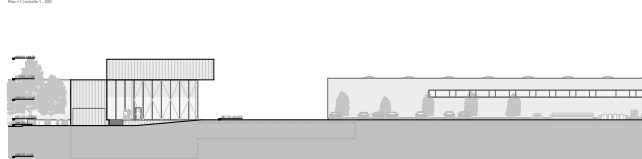
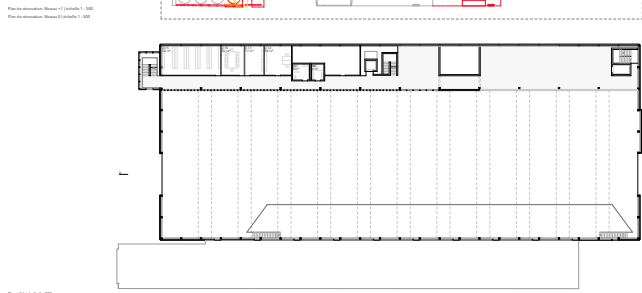
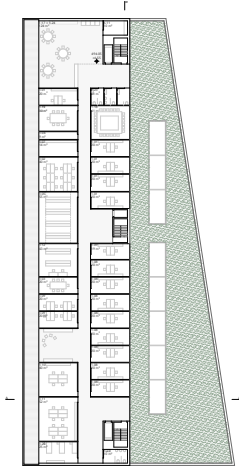
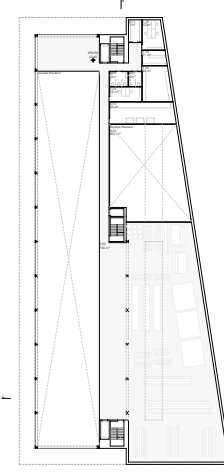
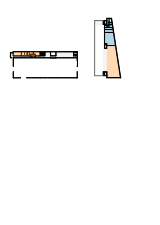


Site plan showing the proposed building extension in red, with various circulation paths and urban boundaries marked.



SCHRÖDINGER

CEB Boudry - Concours d'architecture



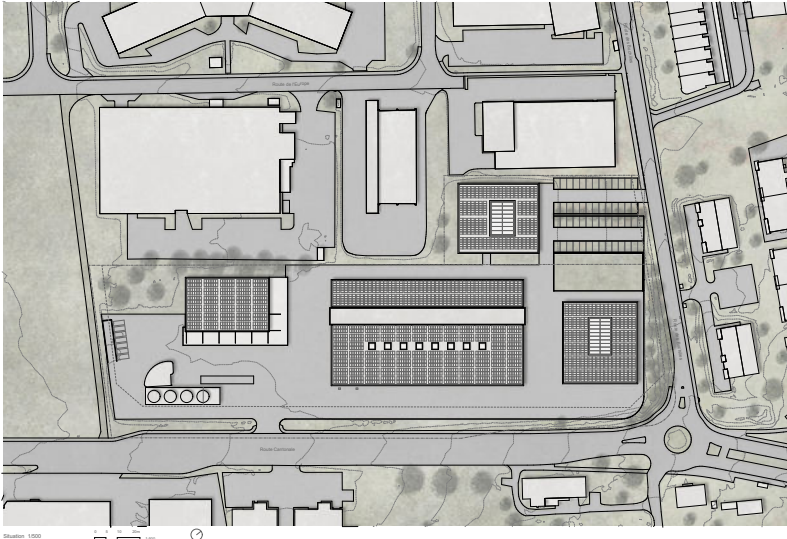
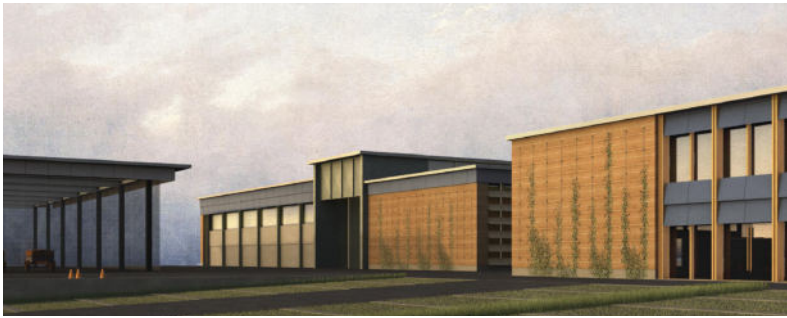
SCHRÖDINGER





# 7. PROJETS NON CLASSÉS

CEB BOUDRY | CONCOURS D'ARCHITECTURE



**Le projet** L'extension du Centre d'Entretien Routier de Boudry, ainsi que la construction d'un bâtiment administratif et d'un bâtiment d'assainissement, sont les deux principaux éléments du projet. Le projet est situé dans le quartier de Boudry, à l'ouest de la ville de Yverdon-les-Bains.

**Une architecture ouverte vers l'extérieur** L'architecture du projet est caractérisée par une ouverture vers l'extérieur. Les façades sont conçues pour être perméables, permettant une interaction constante entre l'intérieur et l'extérieur. Les volumes sont articulés de manière à créer des espaces de transition et des zones de rencontre.

**Le bâtiment administratif** Le bâtiment administratif est conçu pour accueillir les services administratifs du Centre d'Entretien Routier. Il est caractérisé par une façade en bois et une structure ouverte. Les espaces intérieurs sont conçus pour favoriser le travail collaboratif et la communication.

**Le bâtiment d'assainissement** Le bâtiment d'assainissement est conçu pour accueillir les services d'assainissement. Il est caractérisé par une façade en béton et une structure plus traditionnelle. Les espaces intérieurs sont conçus pour être fonctionnels et pratiques.

**Le concept design** Le concept design du projet est basé sur l'idée d'une architecture ouverte et transparente. Les façades sont conçues pour être perméables, permettant une interaction constante entre l'intérieur et l'extérieur. Les volumes sont articulés de manière à créer des espaces de transition et des zones de rencontre.

**Le plan de circulation** Le plan de circulation du projet est conçu pour faciliter l'accès aux différents bâtiments. Les entrées sont conçues pour être claires et intuitives. Les chemins de circulation sont conçus pour être confortables et sécuritaires.

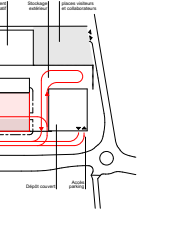
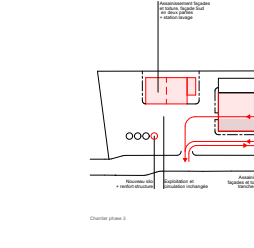
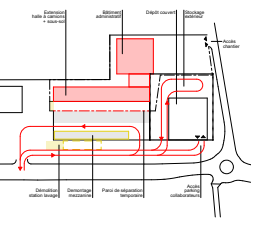
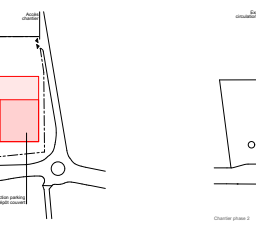
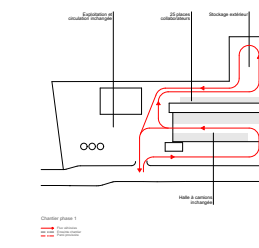
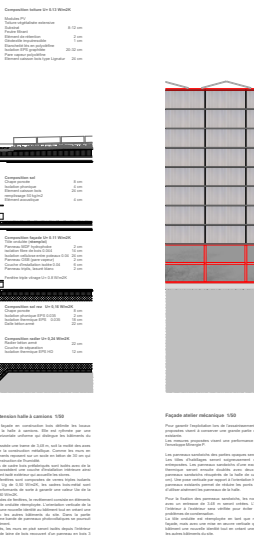
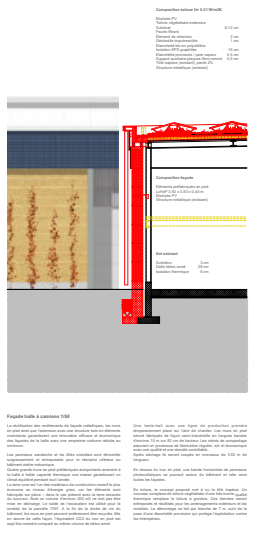
**Le plan de situation** Le plan de situation du projet est conçu pour montrer la localisation du projet dans le quartier de Boudry. Les rues et les bâtiments environnants sont indiqués pour donner un contexte géographique.

**Le plan de circulation** Le plan de circulation du projet est conçu pour faciliter l'accès aux différents bâtiments. Les entrées sont conçues pour être claires et intuitives. Les chemins de circulation sont conçus pour être confortables et sécuritaires.

**Le plan de situation** Le plan de situation du projet est conçu pour montrer la localisation du projet dans le quartier de Boudry. Les rues et les bâtiments environnants sont indiqués pour donner un contexte géographique.

TERRA TERRE

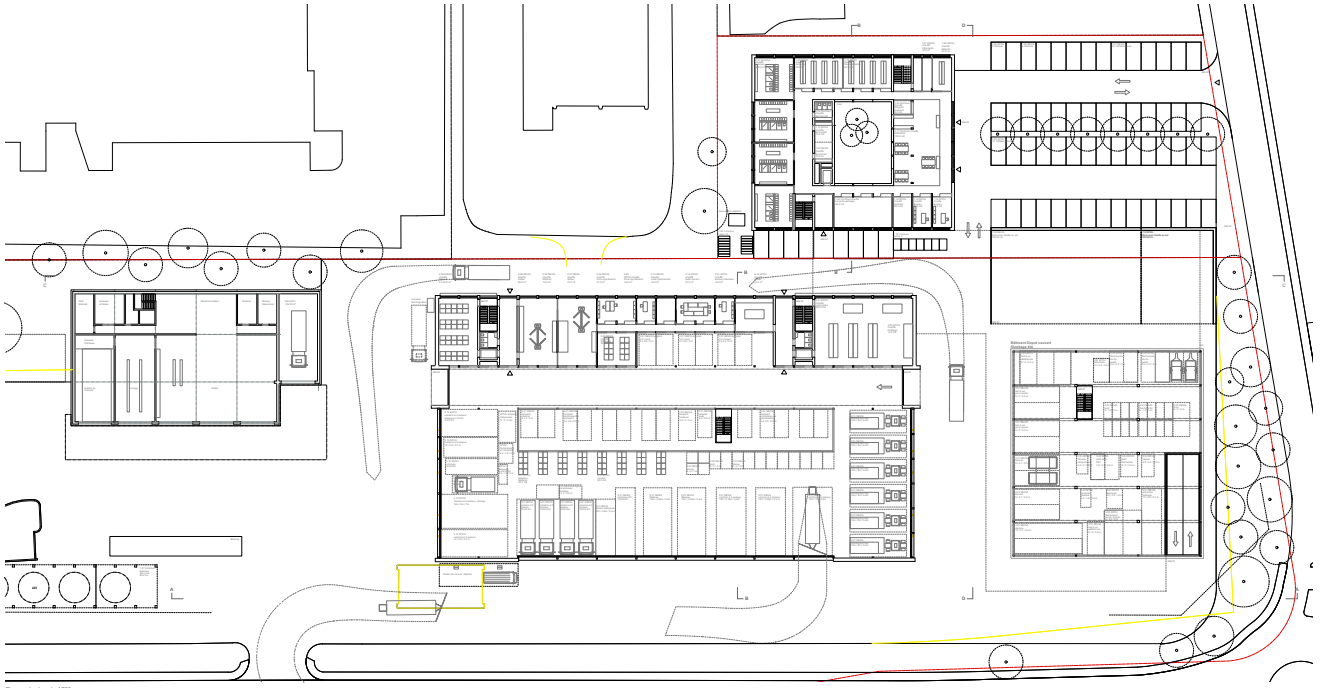
CEB BOUDRY | CONCOURS D'ARCHITECTURE



TERRA TERRE

CEB BOUDRY | CONCOURS D'ARCHITECTURE

TERRA TERRE



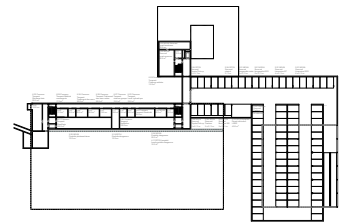
Plan au sol - Coupe 1000



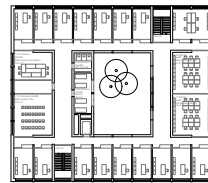
Coupe A - 1000

CEB BOUDRY | CONCOURS D'ARCHITECTURE

TERRA TERRE



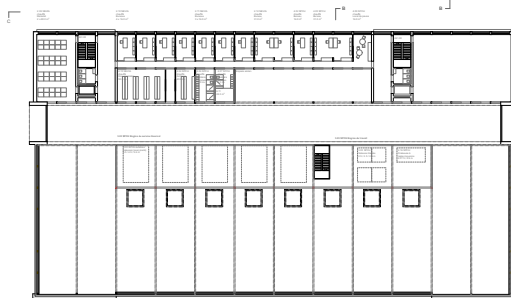
Plan Niveau 1000



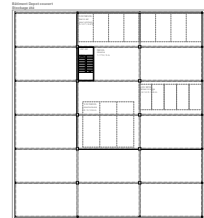
Bâtiment administratif | Façade Sud-Ouest - 1000



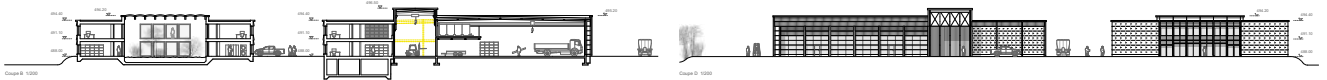
Bâtiment administratif | Façade Sud-Est - 1000



Plan Niveau +1 1000



Coupe C - 1000



Coupe D - 1000



Coupe E - 1000





---

**LISTE DES ABRÉVIATIONS UTILISÉES**

AIMP	Accord intercantonal du 25 novembre 1994 sur les marchés publics (RSN 601.71)
AMP	Accord du 15 avril 1994 sur les marchés publics (RS 0.632.231.422)
CEB	Centre d'entretien routier de Boudry
EPF	Écoles polytechniques fédérales
HES	Hautes écoles spécialisées suisses (ETS)
IAUG	Institut d'architecture de l'Université de Genève (EAUG)
LCart	Loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les cartels et autres restrictions à la concurrence (RS 251)
LCAT	Loi cantonale du 2 octobre 1991 sur l'aménagement du territoire (RSN 701.0)
LCD	Loi fédérale du 19 décembre 1986 sur la concurrence déloyale (RS 241)
LCMP	Loi cantonale du 23 mars 1999 sur les marchés publics (RSN 601.72)
LConstr.	Loi cantonale du 25 mars 1996 sur les constructions (RSN 720.0)
LMI	Loi fédérale du 6 octobre 1995 sur le marché intérieur (RS 943.02)
OFROU	Office fédéral des routes
REG	Registres suisses des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement
RELCAT	Règlement d'exécution du 16 octobre 1996 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (RSN 701.02)
RELCMP	Règlement d'exécution du 3 novembre 1999 de la loi cantonale sur les marchés publics (RSN 601.720)
RELConstr	Règlement d'exécution du 16 octobre 1996 de la loi sur les constructions (RSN 720.1)
SEFRI	Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
SIMAP	simap.ch. Plateforme électronique pour les marchés publics
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

Veillez considérer que les termes masculins utilisés dans ce document incluent également les femmes.

---

**IMPRESSUM    RAPPORT DU JURY CEB BOUDRY**

---

<b>EDITION &amp; DESIGN</b>	COMAMALA ISMAIL Claudia Ünal
<b>COPIES</b>	30
<b>IMPRIMERIE</b>	Centre éditique de l'Etat de Neuchâtel
<b>© COMAMALA ISMAIL</b>	2024 <span style="float: right;">www.cois.ch</span>

---

