

CONCOURS D'ARCHITECTURE

LES VIGNETTES MONTANA

RAPPORT DU JURY

8 novembre 1985

S O M M A I R E

1. Introduction
2. Arguments et critères pour le jugement
3. Le jugement
4. Approbation du rapport
5. Les auteurs des projets

1.1 But du concours

Le présent concours a été organisé par :

- la commune de Montana
- la société anonyme du funiculaire S.M.C. (Sierre - Montana - Crans)
- la société des télécabines de Grand-Signal S.A.

Le programme est issu d'une volonté générale :

- de créer une bonne relation entre le centre de Montana et le départ du télécabine du Signal; ceci en ramenant "l'entrée" de la gare des télécabines au centre de la station
- de terminer l'aménagement du centre étant entendu que le projet de la patinoire, des tennis et du curling est défini
- de réaliser l'intégration des zones sportives et commerciales au centre
- d'améliorer les conditions de circulation (véhicules et piétons) par une restructuration du carrefour des Vignettes
- de définir ces artères par des volumes construits.

Cette volonté s'appuie concrètement sur l'intention de réaliser dans le périmètre du concours :

- une liaison piétonne entre le centre, secteur route du Rawyl, et la gare de départ des télécabines (gare du Signal)
- l'aménagement de la gare des télécabines
- un centre d'accueil et d'information (office du tourisme et école de ski) ainsi qu'un point de vente de titres de transport (bus et télécabines)
- l'arrêt des bus
- un parking couvert de grande capacité, appelé parking du Rawyl
- des boutiques, des bureaux, des logements en complément de l'équipement existant.

Ces différents éléments devront former, avec le bâti existant, un ensemble architectural cohérent.

1. 2 Organisation du concours

- Le concours était ouvert aux architectes valaisans établis dans le canton depuis le 1er janvier 1985, aux architectes valaisans établis en Suisse, ainsi qu'aux auteurs des projets primés ou achetés aux concours de l'Etang Long et de l'aménagement touristique et sportif de Montana.
- Les inscriptions ont été prises jusqu'au 21 juin 1985. 24 architectes se sont inscrits dans les délais et ont reçu les documents.
- Les concurrents avaient la possibilité d'adresser un certain nombre de questions écrites au jury jusqu'au 14 juin 1985. Celles-ci ont fait l'objet d'un rapport, contenant les réponses, qui a été envoyé aux concurrents le 18 juin 1985.
- Les projets devaient être envoyés pour le 11 octobre 1985 et les maquettes pour le 25 octobre 1985.

En formulant son argument et les critères pour le jugement le jury, en se reportant au règlement et au programme du concours, souligne, et met en évidence la nature du concours et la question qui était posée:

1. Nature du concours

Concours d'idée au sens de l'art. 5 de la norme SIA 152. Ce concours doit permettre à l'organisateur de comprendre fondamentalement ce qui doit être pris en compte et mis en jeu, avant le développement du projet, pour résoudre un problème complexe à priori, problème qui attend bien plus une interrogation sur la question posée que la simple résolution d'un problème. Ce concours valorise plus l'idée du projet d'architecture que le concours de projet tel qu'encore défini par la norme SIA 152 art. 6, puisque ce dernier y est étroitement entendu comme une simple "résolution de problème".

Réhabiliter l'idée du projet d'architecture, comme processus original de réflexion, conceptualisation et formulation par un dessin, passe obligatoirement par la mise à jour d'une norme qui, en l'état, ne lui reconnaît pas son légitime champ d'épanouissement.

2. Question posée

Si le projet d'architecture exprime et explique, en forme de synthèse, les conditions et caractéristiques d'un lieu et d'un programme, on doit remarquer :

Pour le lieu :

La présence d'une situation urbaine très particulière.

Il s'agit du point de rencontre non fini et chaotique, d'une limite et d'un morceau de ville. Limite bâtie et bord de ville conjugués, sorte de trait d'union, adossé à la montagne et en "bord de lac" sur le vecteur reliant les agglomérations de MONTANA et CRANS.

Point singulier puisque situé à l'intersection de la ville et du plateau, point singulier, à proximité de l'église dont il contrôle le parvis !

Pour le programme :

De la diversité des éléments programmatiques à traiter émerge incontestablement l'idée de descendre dans la ville la "porte de la montagne". Situé aujourd'hui quelque part sur la pente, le point de départ des installations de remontées mécaniques est un générateur de trafic qui entraîne très fréquemment la saturation de la route de VERMALA et de difficiles problèmes de stationnement. L'exiguïté du lieu et sa position banalisée n'invitent pas à lui associer en l'état les installations d'accueil que l'on souhaite offrir au public. S'impose alors la volonté de situer dans l'agglomération, sur la limite entre ville et montagne, la porte et ses loges. Bâtir l'interface c'est assumer tout à la fois la porte, la liaison et le point de jonction aux installations de remontées mécaniques.

Pour la synthèse :

La conjonction du thème de la "porte de la montagne" associée, fixée, partie de la frange bâtie en bord de ville, s'est imposée au jury comme l'idéale synthèse. Capable de rendre clair, explicite et significatif le rapport entre la ville et la montagne en assumant dans le même temps le morceau de ville qui l'entoure, la "porte de la montagne" donnera à comprendre son contenu public distinct du banal et du commercial qui la côtoient.

3.1 Le Jury

Président	: Bernard ATTINGER	Architecte cantonal	SION
Membres	: Aurélio GOLFETTI Vincent MANGEAT Roland MICHAUD Jérémie ROBYR Victor ZWISSIG Edouard REY	Architecte Architecte Architecte Président de commune Ingénieur (SMC) Directeur de Grand-Signal	BELLINZONE NYON LAUSANNE CORIN SIERRE MONTANA
Suppléants	: Laurent MAYORAZ Patrick VOGEL Jean-Marie BONVIN Maurice ROBYR Armand ROH	Architecte Architecte Technicien Prés. Bourgeoisie Directeur (S.M.C.)	SION LAUSANNE CORIN MONTANA RANDOGNE
Secrétariat	: Commune de Montana		
Expert	: Charly QUINODOZ	Ingénieur en circulation	SIERRE

Il s'est réuni les 6, 7 et 8 novembre 1985 à Montana.

3.2 Examen préalable

5.

Le concours a reçu un total de 24 inscriptions. A la date du rendu, 16 projets ont été envoyés.

L'examen technique préalable des projets a porté sur :

- le respect des règlements de construction communaux et cantonaux
- les exigences du règlement et programme du concours
 - délai et présentation des documents
 - périmètre
 - fonctions et surfaces demandées
 - liaisons à créer ou à maintenir
 - contraintes particulières
 - une analyse des circulations

Lors de la présentation du rapport d'examen préalable le jury a constaté que tous les projets pouvaient, conformément à l'art. 43.1.1 de la norme 152, être admis au jugement.

Il a ensuite examiné la conformité des projets aux dispositions du programme selon l'art. 43.1.2.

Lors de cet examen il a constaté qu'un certain nombre de projets s'écartaient du programmes en débordant les limites du périmètre fixé par des éléments situés aussi bien en surface qu'en dessus du sol.

Considérant :

- qu'il s'agissait d'un concours d'idée au sens de l'art. 5 de la norme 152
- que les débordements de limite en surface étaient de faible importance ou qu'ils concernaient (route des Arolles par exemple) des points du concours pour lesquels le programme pouvait laisser entendre aux concurrents que cette transgression de limite était possible
- que les réponses aux questions 3.a et plus particulièrement 3.b pouvaient être interprétées dans le sens qu'un passage aérien au-dessus de parcelles situées hors périmètre était possible et qu'il est difficile d'exclure de la répartition des prix des projets en se basant sur un jugement subjectif "d'acceptabilité pour le voisinage".

Le jury a décidé, sur la base de l'art. 18.2 de la norme 152, de n'écarter de la répartition des prix que le projet N° 6 "207214" car ce dernier propose la totalité du parking demandé à l'extérieur du périmètre.

3.3 Liste des projets rendus

N°	DEWISE	N°	DEWISE
1	31 31 31	9	35 79 33
2	33 43 75	10	35 56 60
3	01 05 31	11	31 41 59
4	15 31 54	12	21 93 34
5	10 12 13	13	73 23 83
6	20 72 14	14	85 39 62
7	40 55 01	15	35 10 85
8	53 12 09	16	27 42 19

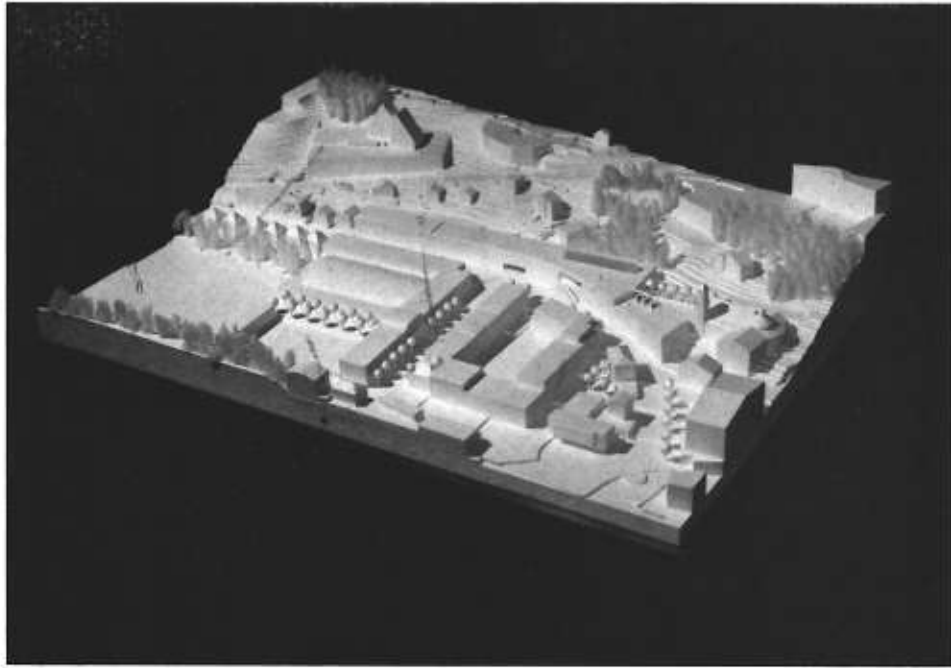
Après avoir pris connaissance des différents projets et procédé à un examen général sur la base du rapport technique, le jury s'est rendu sur le site. Il décide ensuite d'éliminer au 1er tour les projets suivants :

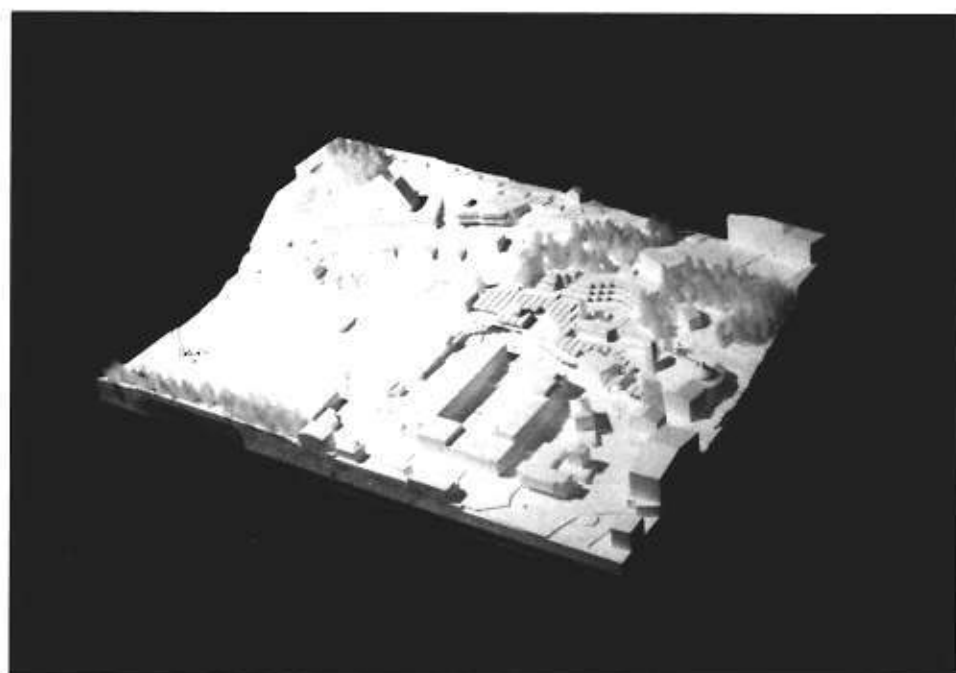
5.	10 12 13
8.	53 12 09
9.	35 79 33
11.	31 41 59
13.	73 23 83
15.	35 10 85

Les critères de jugement ayant servi à l'élimination au 1er tour de ces projets portent sur :

- une incompatibilité avec le caractère et la potentiabilité du site, ou une mauvaise compréhension du lieu
- le manque de signification du projet proposé, le manque de clarté ou l'absence de concept
- l'absence, dans certains cas, de réponse au problème d'organisation, de complémentarité et de mise en valeur posé par le présent concours.







3.5 Jugement 2ème tour

9.

Au deuxième tour, le jury élimine un certain nombre de projets élaborés mais ne manifestant pas une prise en considération suffisante de l'esprit, des objectifs et des données du concours.

S'agissant d'un concours d'idée (de concept) l'analyse des projets, en tenant compte des données générales du programme sur la base des arguments de critères définis pour le jugement, voir point 2 du présent rapport, s'est faite sur la valeur d'ensemble des concepts proposés tout en tenant compte des réponses apportées aux lignes générales du programme "fonctionnel".

Les projets suivants :

3.	01 05 31
4.	15 31 54
6.	20 72 14
7.	40 55 01
16.	27 42 19

sont analysés et éliminés au 2ème tour.

PROJET N° 3 - 01 0 5 31

Le projet tente d'insérer "en coin" un grand îlot quadrangulaire auquel est, d'une manière imprécise, assigné tout à la fois un rôle urbanistique - face contre rue et angle dérobé du plateau - en même temps que dans son centre il veut conclure le parvis de l'église en formant une place.

En tentant de valoriser "l'en face" de l'église il néglige la problématique plus générale et plus pertinente de la limite en même temps qu'il ne met pas en évidence la porte de la montagne.

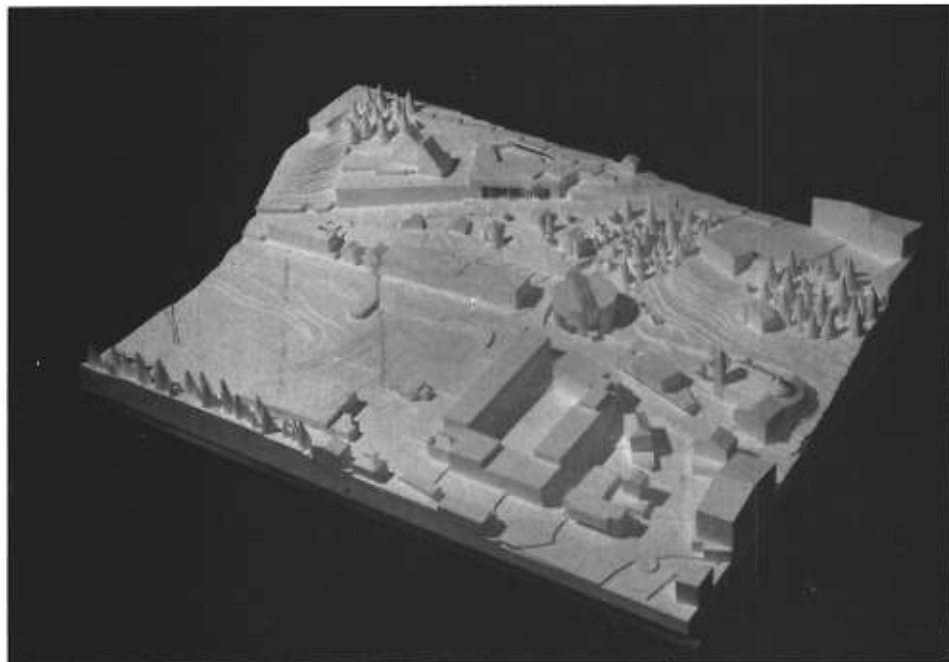
Quelques qualités pour lui-même et si l'on peut dire hors contexte ont permis à ce projet d'entrer dans la critique du 2ème tour.



Le projet tente de récapituler, en un point, une question urbaine - l'angle du plateau - et la question de la porte de la montagne. Forme autonome par excellence le cylindre propose ou impose sur sa périphérie des conditions identiques ou équivalentes que l'on aura beaucoup de difficultés à contredire pour en orienter un diamètre vers la montagne d'une manière tout à la fois intelligible et significative. Le cylindre appelle sans doute bien plus le développement dans une crypte qu'un point de départ vers le haut.

Le choix de cette forme valorise sans doute le contenu public du programme en même temps qu'il a pour conséquence de monumentaliser arbitrairement une autre partie du programme (bureaux - appartements).

La contribution attendue d'une clarification en même temps que d'une valorisation de l'espace urbain n'est pas démontrée. Isolés, toute une série de fragments sont finement dessinés et composés.



Le projet veut marquer l'angle du plateau en y affichant la porte de la montagne.

Cette monumentalisation a, comme il a été dit à propos du projet N° 4, pour conséquence d'entraîner avec elle toute une partie du programme qui ne demande pas à priori qu'un tel traitement lui soit réservé.

La remodelation du morceau de ville est faite d'une manière inattentive et violente, l'église est rejetée à l'arrière, le choix d'une géométrie potentiellement extensible dans toutes les directions relève bien que la forme ne sera rien d'autre qu'une conséquence liée à l'épuisement des données du programme.

Géométrie et matériaux contribuent indiscutablement à l'identification d'un contenu commercial et promotionnel bien plus qu'à la mise en valeur d'un contenu public.

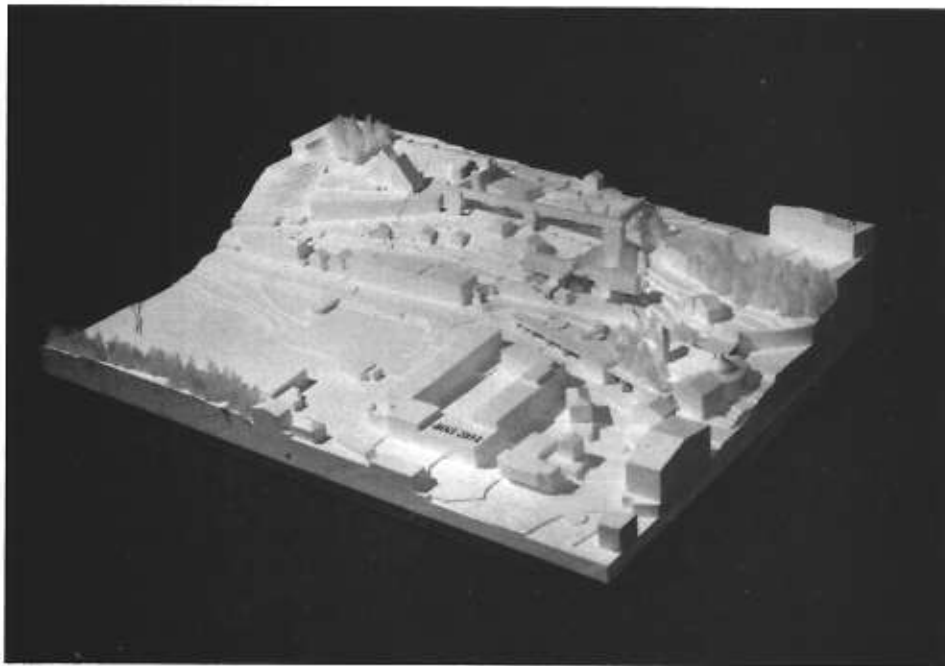
L'implantation du parking hors périmètre pose de nouveaux problèmes de circulation et affaiblit l'idée de descendre, dans la ville, la porte de la montagne.



C'est dans une forme "monumentale" et quelque peu extravagante que ce projet veut marquer la "porte de la montagne".

Forme relativement exacte implantée dans un empochement laborieusement et inutilement volé à la montagne ce projet laisse de côté toutes les questions de reconnaissance d'un certain nombre de valeurs acquises qui dans un registre plus modeste, mais certainement plus utile à la ville, auraient pu inspirer le projet.

Tout au contraire, et bien plus descendu de la lune via un album de BD qu'enraciné dans des valeurs du lieu, le projet propose une sorte de surenchère entre "le plus haut, le plus gros et le plus étonnant".



Ce projet puissamment évocateur de l'adossement pourrait être compris comme point singulier de la limite urbaine qu'il conjugue et veut compléter.

Sur ce point charnière et en face de l'ouverture béante de l'îlot quadrangulaire qu'elle regarde, la forme choisie paraît relativement inadaptée.

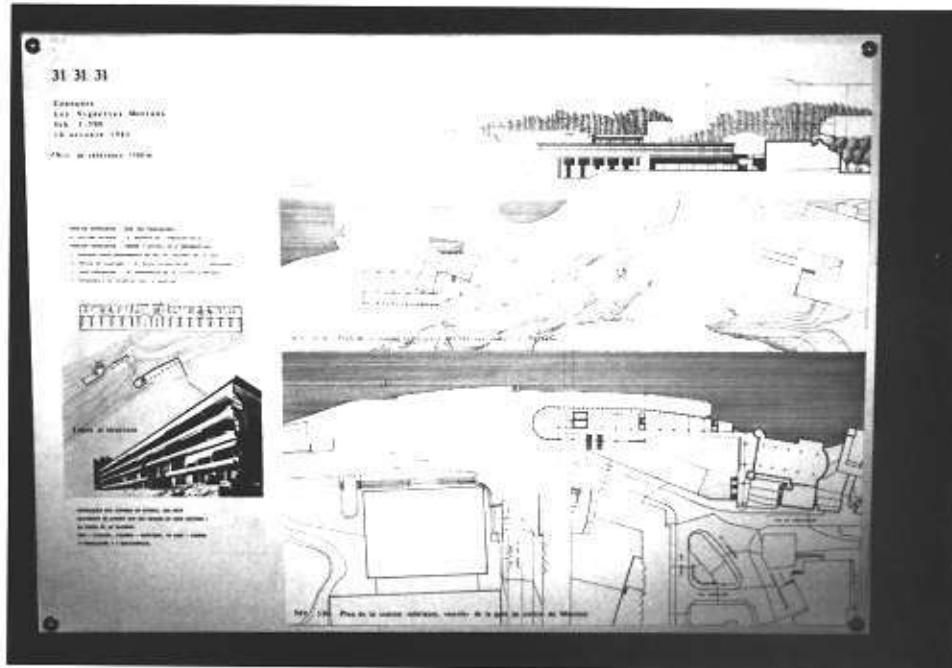
Référée explicitement à des dispositifs connus (absides - hexèdres - le marché de Trajan par exemple) il faut rappeler que cette forme conclut et ou rassemble un arrière et peut inviter à la pénétration encore faut-il que la démonstration de l'opportunité soit faite ce qui ne paraît pas être ici le cas.

La diversité du programme ainsi que cela a été dit à l'occasion d'autres critiques est entraînée peut être d'une manière inopportune dans une monumentalité qui la contraint plus qu'elle la valorise.

(cf appartements!)

Les circulations sont problématiques et la construction par étapes difficilement envisageable.

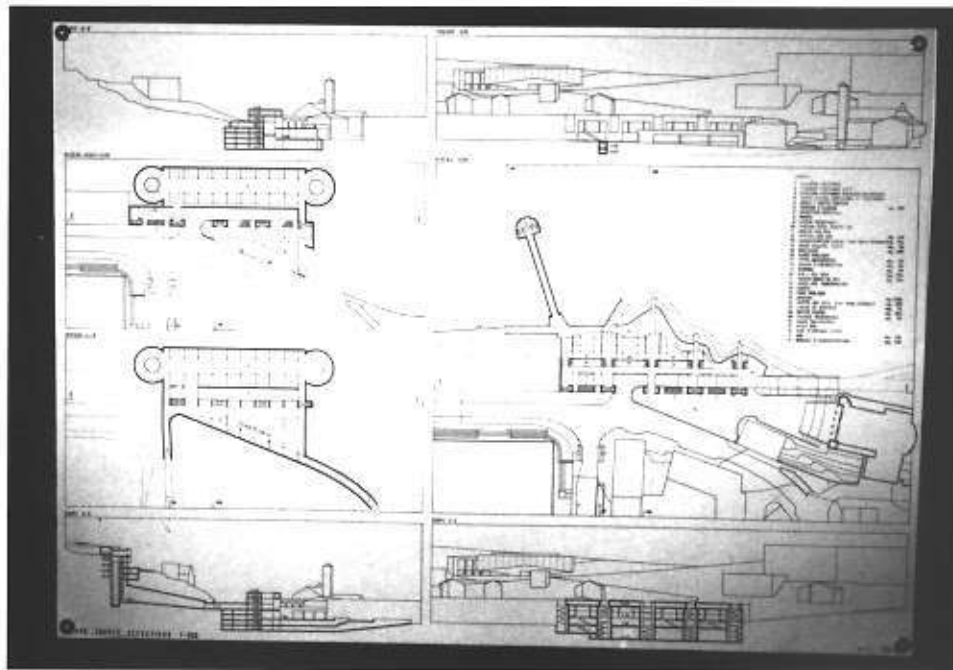
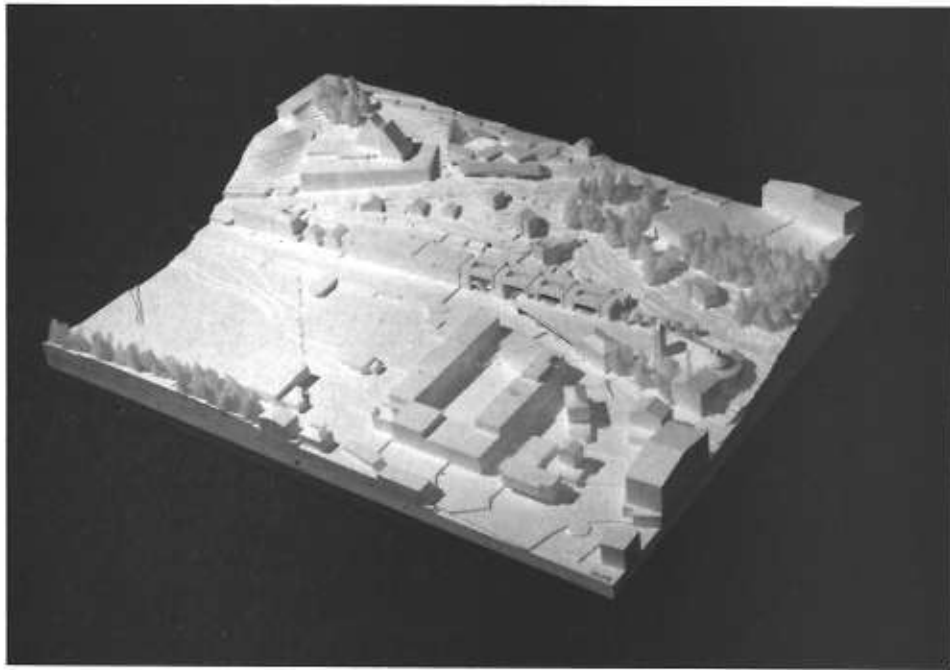




PROJET N° 1 - 31 31 31

Ce projet propose, dans l'alignement des constructions de l'avenue du Rawyl, un bâtiment tête bordé au nord et à l'ouest par la route des Arolles. Côté rue, il est flanqué d'une place surélevée desservant le centre d'accueil, des boutiques et faisant également office de parvis à l'église. La circulation se poursuit au niveau de la toiture sous la forme d'une passerelle et finit par rejoindre en tunnel la gare du télécabine.

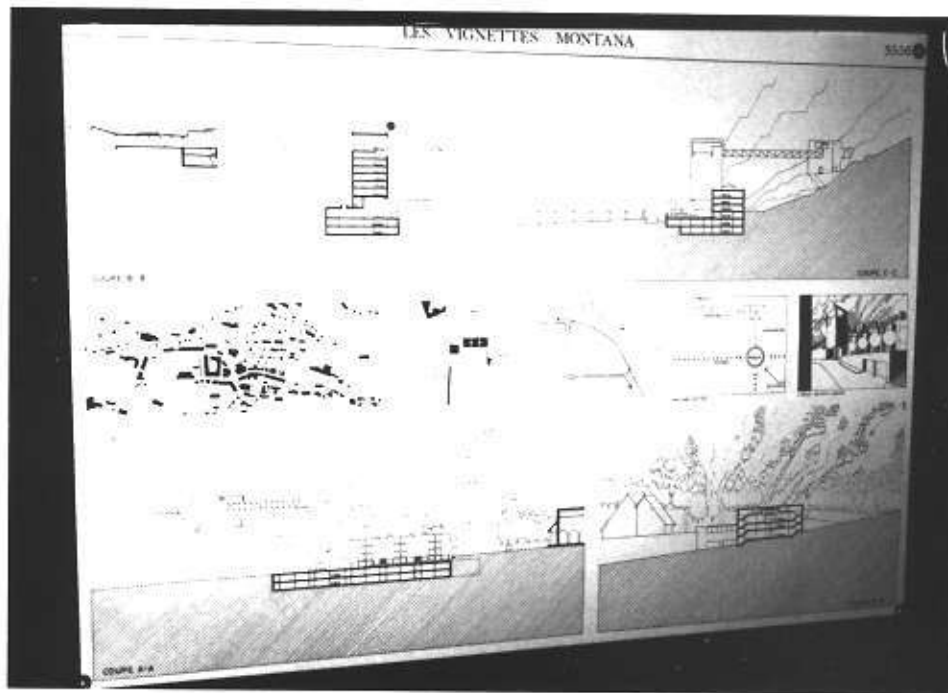
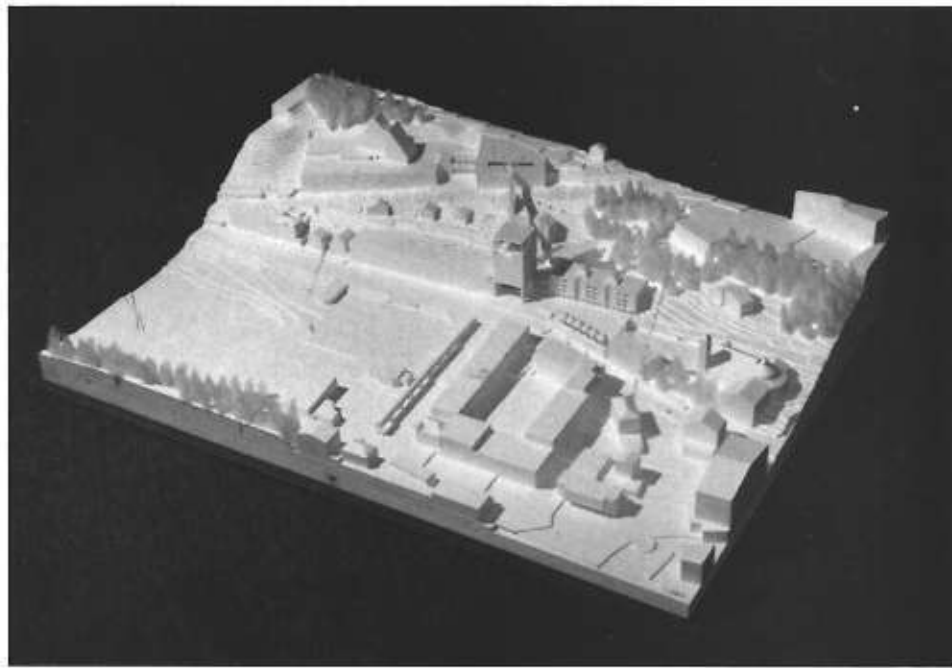
Tout en s'adaptant au tissu existant la proposition intègre habilement les éléments du programme en composant un bâtiment de qualité. Par contre la césure créée par le débouché de la route des Arolles établit un appel fort marginalisant ainsi l'accès à la zone d'accueil, rejetée à l'étage. En effet, cette organisation n'offre malheureusement au niveau de la station pratiquement que des fonctions liées au trafic routier. Le parallélisme ainsi que la cohérence du langage formel des 2 gares tente d'établir un rapprochement visuel direct bien qu'illusoire. Par ailleurs la liaison effective dans la montagne est, par la complexité de son parcours, en contradiction avec la volonté première.



Ce projet propose une porte avancée à la gare du télécabine sous la forme d'un bâtiment évidé, contenant également la route des Arolles et prolongeant correctement les constructions de l'avenue du Rawyl. Ce dispositif, fonctionnant comme un filtre entre la ville et la montagne, contient, à partir d'une plateforme surélevée les éléments d'accueil du programme. Il annonce le départ des circulations piétonnières vers la gare des télécabines.

La volonté de concentrer les activités d'accueil ainsi qu'une place prolongeant le parvis de l'église à un niveau supérieur à la station (créant ainsi une terrasse ordonnée au-dessus du trafic) est rendu possible par les dispositifs mécaniques mis en place dans le filtre. La volumétrie claire du projet, en continuité avec l'existant, conduit naturellement vers l'église en affirmant sa présence dans le site.

Le Jury regrette finalement que la complexité des divers cheminements à l'intérieur de l'organisme ne soit malheureusement comparable à la clarté du parti affirmé depuis la rue.



Pour l'essentiel le projet se caractérise par une tour à fonctions multiples signifiant le point de rencontre de la station, cela à la limite de la ville et de l'espace central du lac; le signe de repère est clairement implanté dans le site.

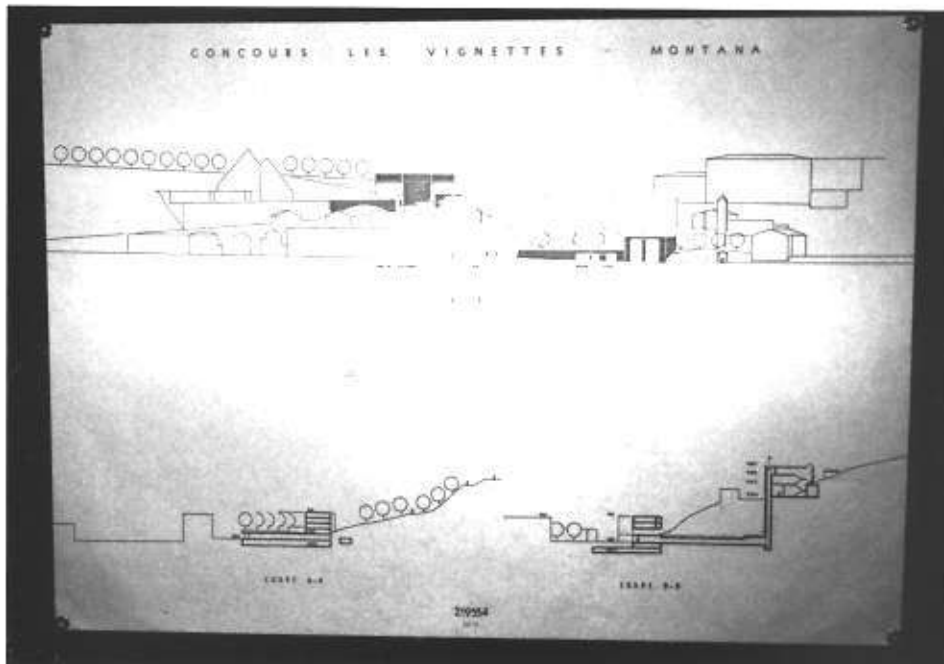
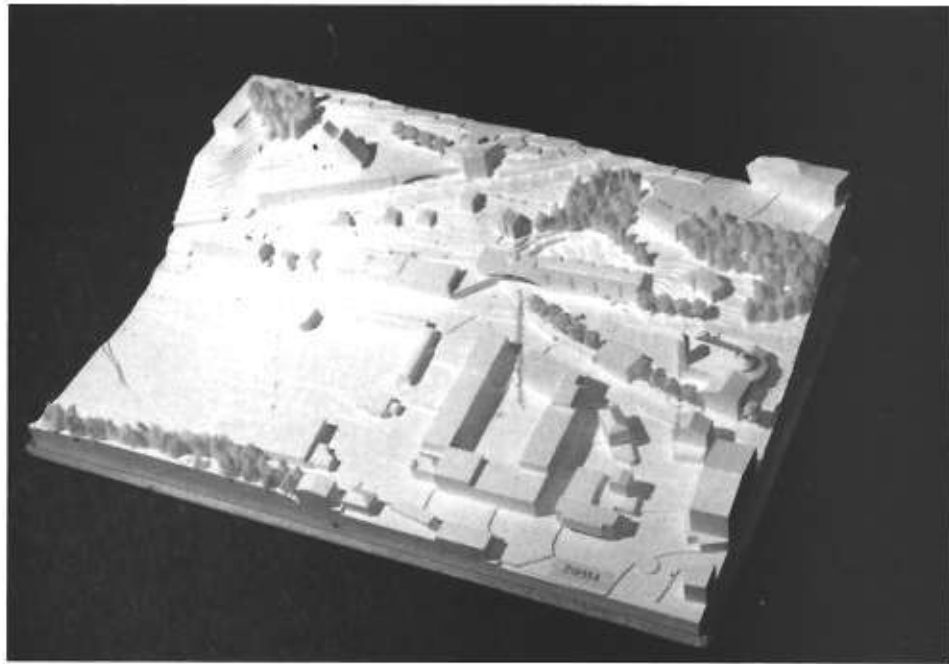
Une place, surélevée par rapport à la rue, est définie au nord par un volume créant la transition et la césure entre le plateau et la pente .A l'est la place s'ouvre par un portail sur le parvis de l'église.

La situation de la nouvelle porte de la montagne est clairement reportée au centre; l'aménagement urbain du périmètre du concours est composé avec cohérence ; le système des circulations est maintenu et les arrêts de bus sont regroupés sur l'Avenue des Alpes.

Le jury estime que la tour - en tant que support des ascenseurs et appui de la passerelle de liaison avec la gare des télécabines - perd sa signification première par l'adjonction d'éléments annexes (bureaux, café); la masse de la tour est ressentie comme hors d'échelle dans le lieu; le traitement de la tour paraît aléatoire dans son raccord avec le bâtiment bas et dans sa terminaison supérieure; la pénétration de la passerelle n'est pas traitée dans la tour avec la même qualité que dans la gare.

La nouvelle place, de par sa position surélevée, est peu accessible et peu attractive depuis la rue; son soutènement crée une rupture de continuité dans le circuit des piétons; la position de la "barre" tripartite ne paraît pas stabilisée; la fermeture du parvis de l'église par un mur périphérique crée un espace de caractère plus proche de celui d'un couvent plutôt que d'ouverture et de liaison sur la place et la cité.

Les différents éléments bâtis du projet ne se comprennent pas tous comme une synthèse cohérente des points du programme.



Le projet est exprimé dans son essence par une grande économicité, conséquence d'une bonne synthèse des éléments du programme.

Le report de la position de la nouvelle "porte" de la montagne est fonctionnellement signifié au centre ; la liaison souterraine est symbolisée par l'expression de deux portails d'extrémités; l'accueil des utilisateurs des télécabines est bien réalisé; le bâtiment exprime sa valeur pratique et est bien implanté à la charnière du plateau et de la montagne.

Le jury estime que la place réservée aux piétons est peu liée au site urbain de par sa position surélevée; le soutènement de la terrasse est confondu avec la face de la station service et la vitrine des boutiques.

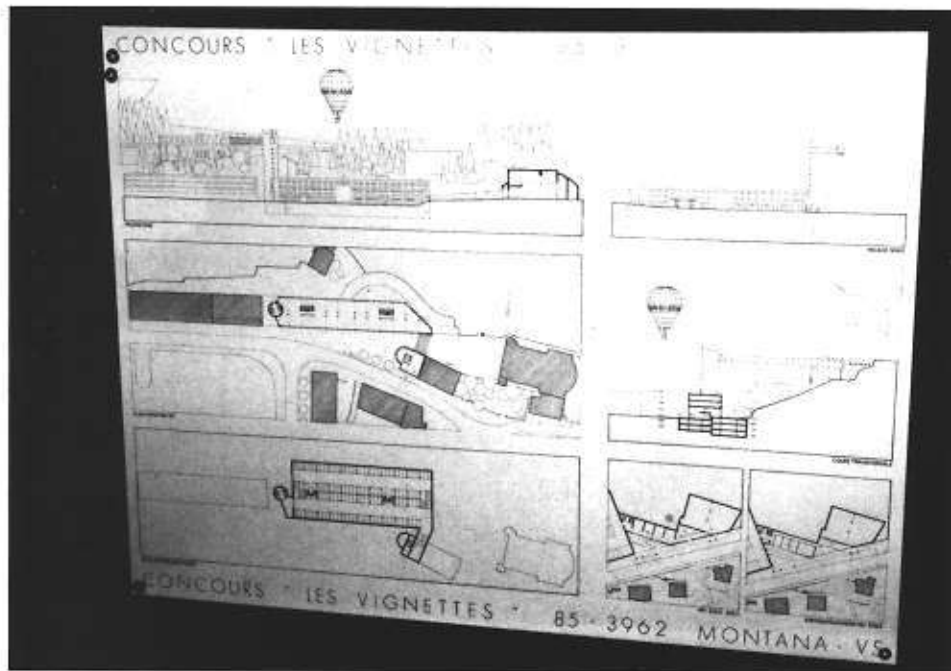
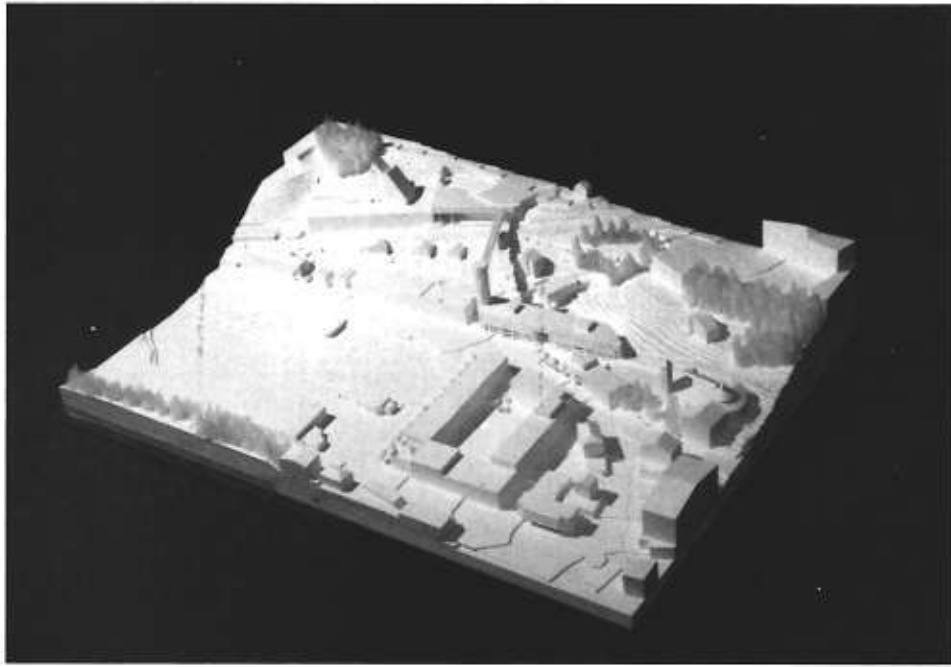
La promenade supérieure se prolonge jusqu'à l'église sans transition et le bâtiment de la parcelle 65 y est maintenu sans ménagement. L'implantation du volume construit ne paraît pas totalement stabilisée dans le site.

Depuis l'Avenue du Rawyl la vision de l'église et sa liaison avec le carrefour des Vignettes est masquée.

Sur le carrefour des Vignettes sont organisés avec une sorte d'éparpillement une multitude de fonctions différentes qui en rendent la lecture difficile; sont de plus réunis en ce point toutes les circulations, liaisons et transitions entre la cité et l'espace du lac, entre le plateau et la montagne.

Le signe des portails est ambigu et artificiel dans le sens où il ne correspond pas exactement à la fonction signifiée ni à la position du passage souterrain.

La proposition de construire des galeries autour des tennis nuit aux caractéristiques essentielles de l'espace du lac , encore non construit.



Le projet est remarqué pour l'exacte réponse au lieu qu'il propose et pour l'invention attractive d'un signe conforme à l'idée même de liaison.

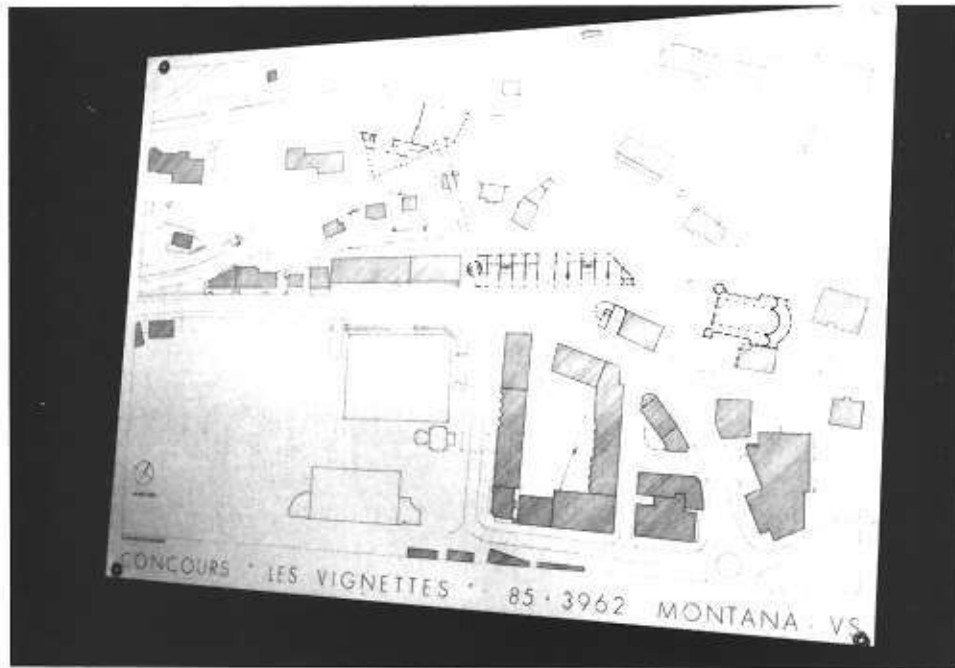
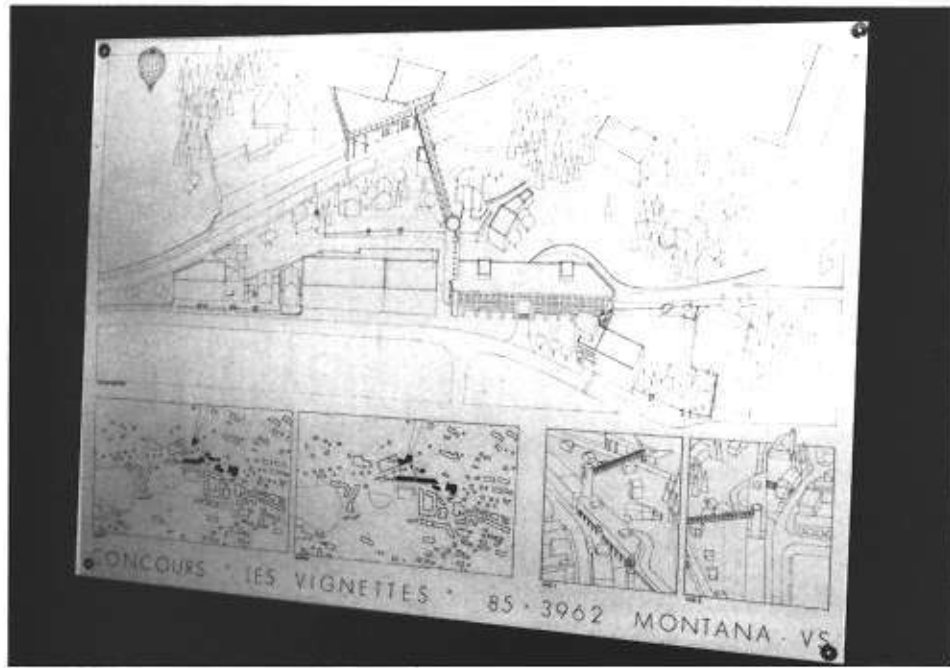
Pour la restructuration du morceau de ville les constructions s'alignant sur le front aval des bâtiments en valorisent la condition de limite entre le plateau et la montagne. Par son orientation et sa position le volume principal de la composition joue un rôle de liaison. Plus particulièrement le projet est très attentif aux éléments préexistants (la part du projet faite avant...) Avec un minimum de moyens il arrive à valoriser le potentiel bâti des fragments de tissu urbain existant. Pour l'angle nord-est de l'esplanade de la patinoire il propose une simple et évidente conclusion. Le jury remarque la subtile mise en relation de la composition et du parvis de l'église qui contribue à donner à cette dernière une place choisie et un rapport très qualifié avec la ville. Les escaliers sont ici l'expression d'une liaison en même temps qu'ils révèlent le socle sur lequel l'église est bâtie. La conclusion élégante du bâtiment existant sur l'avenue T. Stephanie, la conservation du jardin au sud du parvis sont autant de témoignage de cette volonté appréciée de créer une nouvelle image en s'appuyant sur des valeurs existantes. La façon générale de résoudre les difficiles questions de trafic, en particulier la simplicité du raccord de la route des Arolles, l'efficacité de l'entrée au garage de même que la résolution du trafic dans le garage, la position judicieuse de la station d'essence et des arrêts de bus sont autant de signes qui révèlent au jury tout à la fois une grande maîtrise des problèmes en parfait accord avec la qualité du projet auquel et, sans que ce soit péjoratif, les qualificatifs de simple et efficace conviennent parfaitement.

Au point de rencontre des installations de remontées mécaniques c'est par une intervention minimum mais d'une très grande clarté et efficacité que sont réglés tout à la fois les problèmes de fonctionnalité et d'une forme préparée pour la réception orthogonale de la passerelle.

Le signe de liaison, vertical et horizontal, tour et passerelle, souligne avec pertinence le thème. Le Jury apprécie non seulement l'exactitude de son emplacement mais également sa dimension et son échelle. Ses moyens sont bien appropriés pour rendre évidente et explicite la machinerie qui permet d'escalader la montagne. Ce geste qui pourrait facilement être considéré comme facile et gratuit est ici au contraire justifié et "opportun". Le rapport dialectique et très équilibré entre signe et bâti est l'aspect qui caractérise et valorise le projet.

Le bâtiment principal, clairement structuré en même temps que hiérarchisé et articulé dans la coupe (niveau inférieur public et partie supérieure privée), révèle néanmoins quelques faiblesses notamment dans la taille et l'échelle des dispositifs d'accueil. La rencontre de la tour et du bâtiment paraît quelque peu douloureuse.

D'une manière générale la simplicité et la clarté du projet constituent autant de garanties pour, le cas échéant, le développement de ce projet.



Conformément à l'art. 45.2 de la norme 152 le jury passe encore une fois en revue tous les projets y compris ceux qui ont été écartés dès le début du jugement.

Sur la base de l'analyse détaillée des projets il décide de les classer et de les récompenser de la manière suivante :

1er prix projet N° 14 - 85 39 62	Fr. 20'000.--
2ème prix projet N° 2 - 33 43 75	Fr. 12'000.--
3ème prix projet N° 12 - 21 93 34	Fr. 7'000.--
4ème prix projet N° 1 - 31 31 31	Fr. 5'000.--
5ème prix projet N° 10 - 35 56 60	Fr. 4'000.--
6ème prix projet N° 4 - 15 31 54	Fr. 2'000.--

Vote du jury

1er et deuxième prix à l'unanimité, autres prix à la majorité.
Le jury décide de ne proposer aucun achat. A titre de dédommagement il propose à l'organisateur de répartir la somme de Fr. 10'000.--, prévue pour les achats entre les projets non primés à raison de Fr. 1'000.-- par projet.

3.9 Proposition du jury à l'organisateur

Sur la base du point 1.15 du règlement et programme du concours le jury propose aux organisateurs d'attribuer un mandat pour la poursuite des études à l'auteur du projet N° 14 - 85 39 62, 1er prix. Il se tient à la disposition des organisateurs pour fonctionner comme experts conseils.

3.10 Conclusion et remarques générales


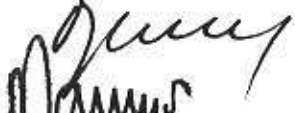
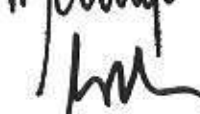


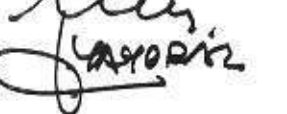
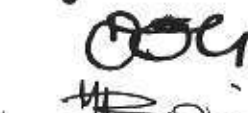





Arrivé au terme de son travail le jury tient à souligner la complexité des problèmes posés par ce concours. Les résultats obtenus, notamment par le premier prix, font la démonstration qu'il était possible de répondre aux questions posées.

Le jury considère que le concours a atteint son objectif et qu'il a répondu à l'attente des organisateurs par la qualité des travaux présentés.

Il remercie l'ensemble des concurrents pour leurs travaux.

4. APPROBATION DU RAPPORT

Après un dernier contrôle, et la lecture du rapport, le Jury y appose sa signature le 8 novembre 1985 à Montana.

Le Président	: Bernard ATTINGER	
Les Membres	: Aurélio Galfetti	
	Vincent MANGÉAT	
	Roland MICHAUD	
	Jérémy ROBYR	
	Victor ZWISSIG	
Les Suppléants	: Laurent MAYORAZ	
	Patrick VOGEL	
	Jean-Marie BONVIN	
	Maurice ROBYR	
L' Expert	: Armand ROH	
	: Charly QUINODOZ	

L'ouverture des enveloppes fait connaître les auteurs des projets.

5.1 Les projets primés

1er prix - Projet N° 14 devise 85 39 62
Michel Zufferey, architecte, à Sierre
Collaborateur : Didier Thirionet

2ème prix- Projet N° 2 devise 33 43 75
MM. Bernegger, Keller, Quaglia, Cabrini, Stauffacher
et Verda, architectes, à Lugano

3ème prix- Projet N° 12 devise 21 93 34
Hans Steiner, architecte, à Dietikon

4ème prix- Projet N° 1 devise 31 31 31
Patrick Devanthéry, Jean-Yves Clément et Inès Lamunière
architectes, à Genève

5ème prix- Projet N° 10 devise 35 56 60
Paul Lorenz, architecte, à Sion et ses collaborateurs

6ème prix- Projet N° 4 devise 15 31 54
Groupe d'UA, Charles-André Meyer et Pierre Baechler,
architectes, à Sion
Collaborateur : Bernard Comte

Montana, le 8 novembre 1985

LE PRESIDENT DU JURY :

Bernard Attinger

N°	Devise	Noms des auteurs
1	31 31 31	Devanthéry, Lamunière et Clément, à Genève
2	33 43 75	Bernegger, Keller, Quaglia, Cabrini, Stauffacher et Verda, à Lugano
3	01 05 31	Urbaplan, à Lausanne Collaborateurs : René Giger, à Sierre Joseph Zumofen, à Randogne
4	15 31 54	Groupe d'UA, Charles-André Meyer et Pierre Baechler, à Sion
5	10 12 13	Bureau d'études et de constructions S.A. à Crans
6	20 72 14	Frédéric Elzingre, à Bluche
7	40 55 01	Renzo Martinella, à Montana
8	53 12 09	Jean-Louis Zufferey, à Crans
9	35 79 33	Gilbert Favre, à Lausanne
10	35 56 60	Paul Lorenz et ses collaborateurs, à Sion
11	31 41 59	Fredy Rieder, à Sion
12	21 93 34	Hans Steiner, à Dietikon
13	73 23 83	Gunilla Hedmann, à Montana
14	85 39 62	Michel Zufferey, à Sierre Collaborateur : Didier Thirionet
15	35 10 85	Alfred Gysin, à Berne
16	27 42 19	Christian Beck, à Monthey