

COMMUNE DE MARTIGNY



**CONCOURS D'IDEES POUR L'AMENAGEMENT DE LA
"PLACE DE ROME"**

RAPPORT DU JURY

Martigny, le 20 octobre 1988

COMMUNE DE MARTIGNY

SOMMAIRE

1. Introduction
 - 1.1 But du concours
 - 1.2 Organisation du concours
2. Réflexions pour et à propos du jugement
3. Le jugement
 - 3.1 Composition du jury
 - 3.2 Examen préalable
 - 3.3 Liste des projets rendus
 - 3.4 Premier tour
 - 3.5 Deuxième tour
 - 3.6 Troisième tour
 - 3.7 Analyse des projets restants
 - 3.8 Analyse des problèmes de circulation
 - 3.9 Palmarès
4. Remarques et recommandations du jury
5. Approbation du rapport
6. Auteurs des projets

* * * * *

1. INTRODUCTION

1.1 But du concours

Le concours de la place de Rome s'inscrit dans la politique de la Commune de Martigny en faveur d'un développement harmonieux de la ville. Il fait suite à d'autres concours ou commandes d'avant-projets ayant eu pour objet: la Place du Manoir - la Porte Nord et la Porte des Neuvilles.

Il s'agit d'un concours d'idées, sans programme précis d'utilisation, qui vise principalement à obtenir des propositions de définition des espaces publics et des volumes à bâtir.

1.2 Organisation du concours

Ce concours était ouvert aux architectes et urbanistes établis ou originaires du Valais, de la Suisse romande ou du Tessin.

Les inscriptions ont été prises jusqu'au 15 juin 1988.

Les concurrents avaient la possibilité de poser un certain nombre de questions écrites et anonymes au jury jusqu'au 15 juillet 1988. Ces dernières ont fait l'objet d'un rapport contenant les réponses qui a été adressé à tous les concurrents.

Les projets devaient être rendus le 30 septembre 1988 et les maquettes le 14 octobre 1988.

2. REFLEXION POUR ET A PROPOS DU JUGEMENT

Le concours est une forme particulière de la commande de projets d'architecture, il fixe la prise de position des concurrents par rapport à une question posée. La confrontation des réponses, plus ou moins critiques contient toute l'idée du concours d'architecture. Le concours met en discussion le point de vue exprimé "à priori" par le commanditaire. De l'examen des projets, le jury retiendra la pertinence de sa question ou bien il en mesurera les limites. Le projet d'architecture représente, dans tous les cas, le moyen privilégié d'analyse à disposition de l'architecte.

Dans le programme pour le concours d'idées de la Place de Rome, à Martigny, le jury exprimait, dans un texte liminaire, les objectifs du concours. Sous point 3, à la page 5 on pouvait lire:

" En 1818, les anciens de Martigny décidaient de construire en dehors de la "ville" un lieu d'échange et de commerce adapté aux exigences du temps et conforme à leurs ambitions.

Parce que cela s'inscrivait naturellement dans une tradition immémoriale, ils conçurent un grand espace public formé par l'ordonnement des constructions privées alignées sur un front. L'agrégation des édifices ressortait du principe de la contiguïté latérale. Une hauteur à la corniche fixait tridimensionnellement le projet. Une exacte plantation assurerait l'ombrage. L'espace ainsi créé reçut le nom de Place Centrale. Ce projet contenait et maîtrisait tout à la fois la forme de l'espace et son mode de production.

En évoquant un passé encore très proche, qui a permis une construction exemplaire, on veut prendre la mesure d'un processus de désagrégation qui a conduit à ne plus considérer comme projet unique la construction de la maison et la construction de la ville. Les maisons sont, depuis, pour elles-mêmes, comme autant d'objets indépendants, incapables de former l'espace de la ville. La somme des résidus laissés épars autour des bâtiments n'a bien entendu pas la capacité de proposer, serait-ce dans une forme actualisée et renouvelée, un espace urbain à part entière !

Pour la commune de Martigny, le lancement d'un concours d'architecture ne signifie pas seulement la simple reconduction de toutes les pratiques actuelles, mais l'occasion de s'interroger sur ces pratiques. Comment aujourd'hui sans nostalgie contribuer à repenser la ville, ses espaces et leur mode de production.

L'actualité de cette question a été particulièrement mise en évidence à l'occasion de toute une série de concours qui ont permis, ces dernières années, de proposer la construction de la place du Manoir, l'urbanisation de la porte Nord et de la place du même nom. La question urbaine de la porte des Neuvilles a, pour sa part, été prétexte à un intéressant développement. Chaque fois il a été question de privilégier l'espace public pourrait-on dire, aux privés le soin d'édifier les maisons !

Pour la place de Rome, il s'agira une nouvelle fois de donner à un "vide" un peu en dehors du centre ville un statut d'espace urbain. La problématique pourrait être celle du retournement de limites puisqu'en l'état ce sont plutôt des "arrières" qui affleurent le périmètre considéré.

Le concours d'architecture a donc pour objet la formation (projet d'espace) et la construction (projet des règles pour la construction de l'espace) de la place de Rome, selon les modalités et dispositions d'un plan régulateur.

Si le concours ne peut prétendre à la résolution dans les détails et sous tous ses aspects du plan régulateur à proprement parlé, il apportera néanmoins la démonstration que le résultat formel escompté est atteignable selon une série de règles urbanistiques à caractère structurant; ces règles pouvant être, à priori, énoncées."

L'examen détaillé et approfondi des 21 projets présentés a renforcé (si besoin était!) la conviction du jury que le fait significatif de l'aménagement urbain était celui de la construction et de la mise en forme de l'espace public. C'est à la qualité de ses espaces que se mesure la qualité d'une ville, plus qu'à la convenance de ses bâtiments. C'est à la clairvoyance et à la détermination de ses responsables que l'on doit l'indispensable dimension "politique" nécessaire à la construction de "l'espace de la ville". L'espace public n'est pas le résidu abandonné autour des bâtiments, mais un espace qui admet une forme ou qui est mis en forme.

Dans son examen des projets, le jury a constamment privilégié cette question. Les projets qui ont été écartés au premier et deuxième tours notamment marquent qu'ils n'attachent, en principe, pas d'importance à cette dimension du problème, ou bien, s'ils s'en préoccupent, les moyens mis en oeuvre sont inadéquats ou insuffisants. Les éliminations au troisième tour sanctionnent des propositions qui, hors d'échelle, renvoient à des contenus exceptionnels, ici hors de propos, ou bien qui détournent notoirement la question de la forme de l'espace public.

Enfin, les projets primés se caractérisent par leur énoncés conceptuels différenciés et caractérisés. A ce titre, ils ont atteint l'objectif du concours. Les concepts proposés peuvent être regroupés selon trois catégories:

- groupe 1 la Place de Rome dans ses murs
projet No 8

- groupe 2 la Place de Rome comme espace d'entrée dans la
ville - interface
projets No 11 et 13

- groupe 3 la Place de Rome comme exception latérale dans
l'ordonnancement de l'avenue de la Gare
projets No 3, 12 et 19.

La position selon laquelle (groupe 3) la nouvelle Place de Rome créerait une exception latérale dans l'ordonnancement de l'avenue de la Gare est intelligente, précise et pertinente (cf projet No 19).

D'un autre point de vue, la Place de Rome comprise comme nouvel espace d'entrée dans la ville (groupe 2) est intéressante, car elle transcende les limites restreintes du problème posé pour devenir, au-delà d'un espace de quartier, un élément fondamental capable d'assumer le nouvel axe de pénétration dans la ville.

A propos de tous les projets primés, le jury s'est attaché à évaluer les conditions de réalisation de faisabilité. Les conditions difficiles voire improbables "à vue humaine" liées à certaines propositions intéressantes ont dissuadé le jury.

3. LE JUGEMENT

3.1 Composition du jury

Président

M. Bernard ATTINGER, architecte cantonal,
architecte FAS, SIA, FSAI, Sion

Membres

MM. Pascal COUCHEPIN président de la Commune de Martigny
Robert FRANC vice-président de la Commune et
président de la Commission des
travaux publics
Bernard SCHMID président de la Commission
d'aménagement du territoire
Vincent MANGEAT architecte FAS, SIA, Nyon
Fonso BOSCHETTI architecte FAS, SIA, Epalinges
Livio VACCHINI architecte FAS, SIA, Locarno

Suppléants

MM. Roni RODUNER architecte SIA, Arzo
Roby JORDAN urbaniste d'arrondissement, DTP,
Sion
Willy FELLAY chef des services techniques,
Martigny

Expert

M. Philippe BOVY remplacé par M. Pedro DE ARAGAO, ingénieur EPFL,
Lausanne

Secrétaire

M. Jacques WIDMANN architecte EAUG, SIA, Sion

3.2 Examen préalable

Le concours a reçu au total 35 inscriptions.

A la date du rendu, 21 projets ont été envoyés.

L'examen préalable des projets a porté sur:

- les délais d'envoi;
- le contrôle du rendu (documents demandés);
- le respect du programme (plan de zones, circulation, parking, périmètre, étapes);

Malgré quelques manques constatés, le jury a décidé d'admettre tous les projets au jugement.

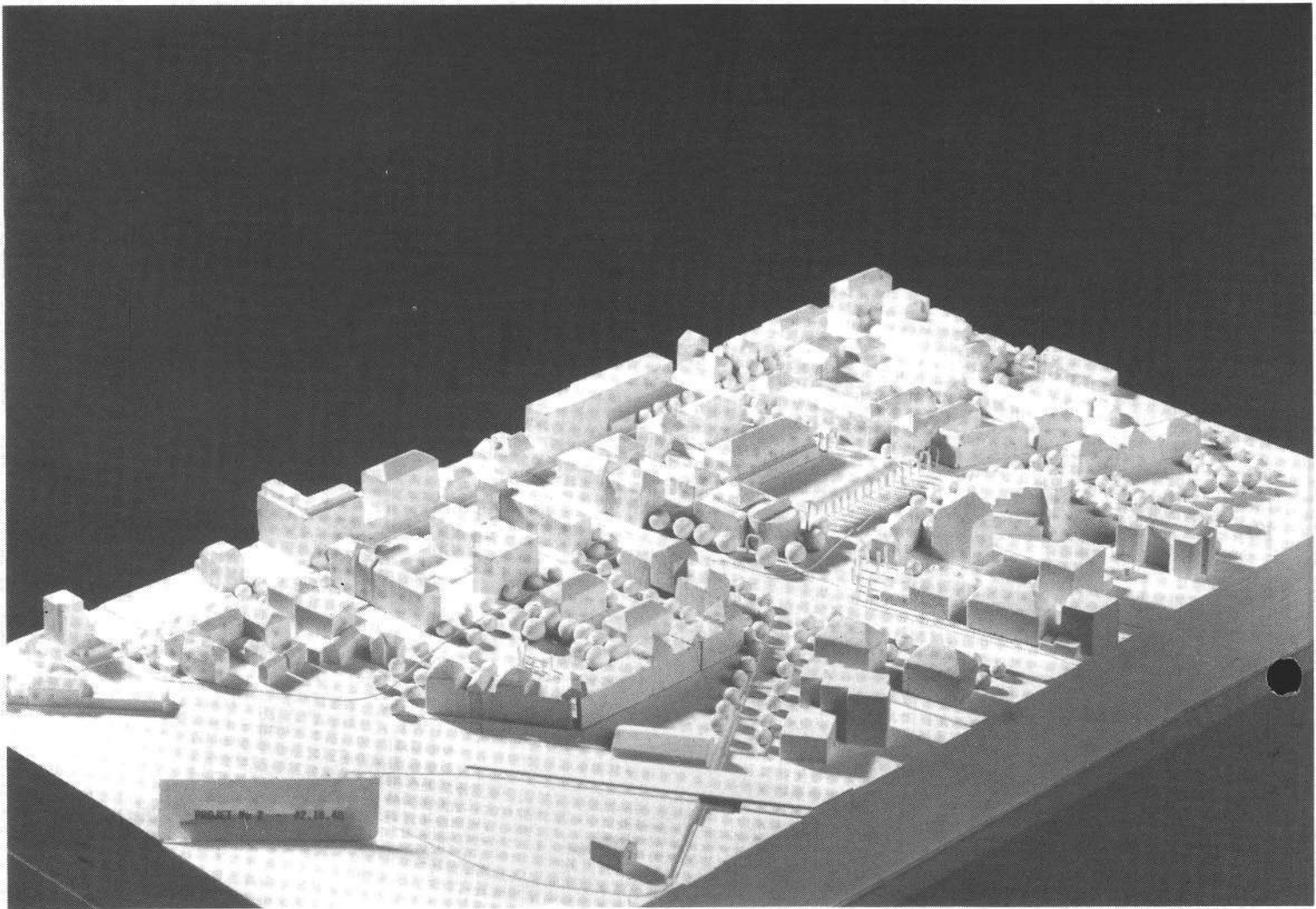
3.3 Liste des projets rendus

1	-	23.11.29	11	-	51.37.90
2	-	42.18.48	12	-	61.03.14
3	-	68.12.22	13	-	28.37.01
4	-	79.75.35	14	-	23.78.11
5	-	64.95.05	15	-	23.09.87
6	-	18.31.87	16	-	01.11.11
7	-	01.14.71	17	-	15.98.60
8	-	59.48.70	18	-	37.46.89
9	-	28.59.80	19	-	54.66.53
10	-	91.57.73	20	-	62.54.66
			21	-	05.71.05

3.4 Premier tour

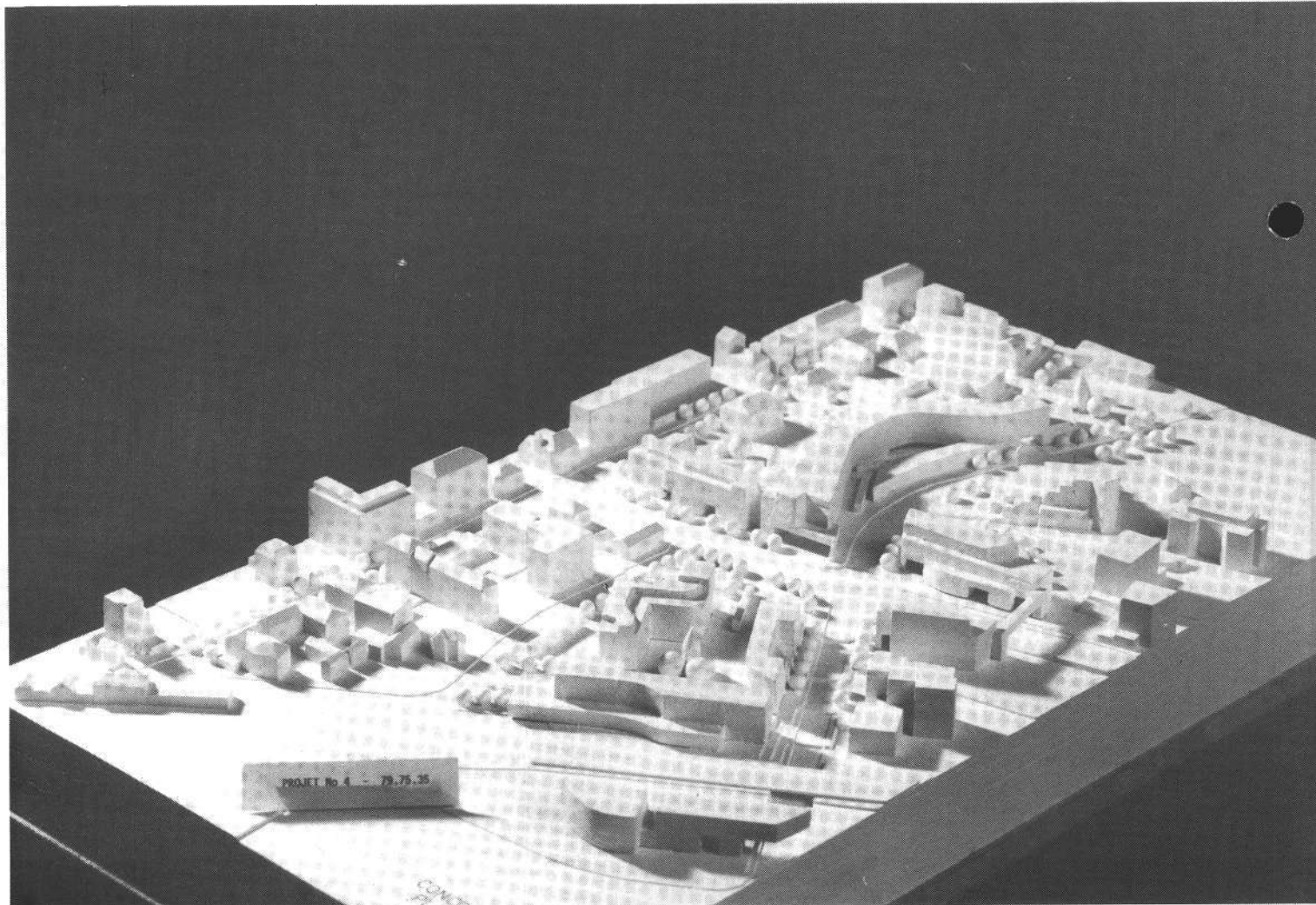
Le jury s'est réuni les 18, 19 et 20 octobre 1988. Il a éliminé au premier tour les projets suivants:

2	-	42.18.48
4	-	79.75.35
5	-	64.95.05
6	-	18.31.87
9	-	28.59.80
17	-	15.98.60
18	-	37.46.89
21	-	05.71.05

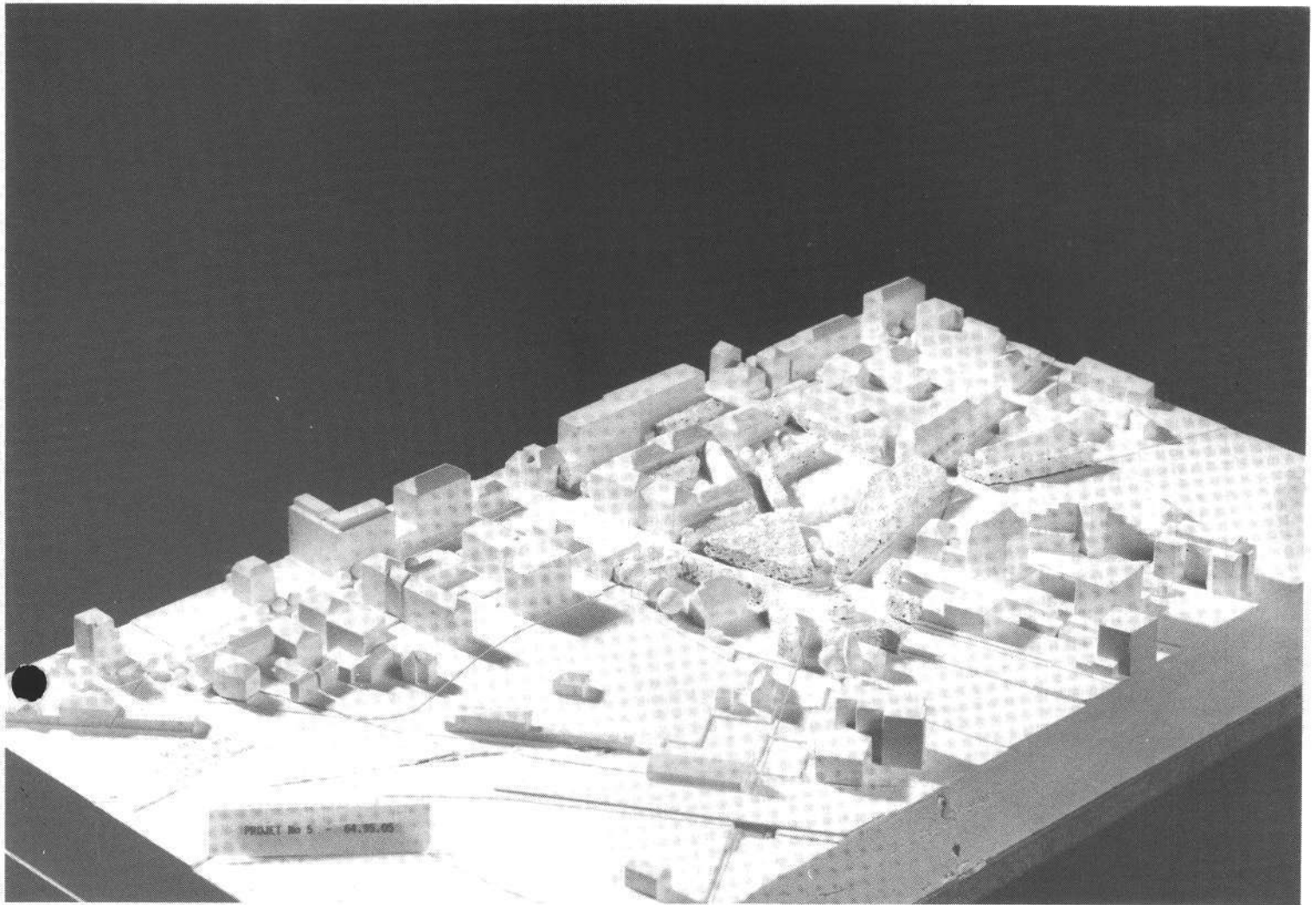


Projet No 2 - 42.18.48

Projet No 4 - 79.75.35

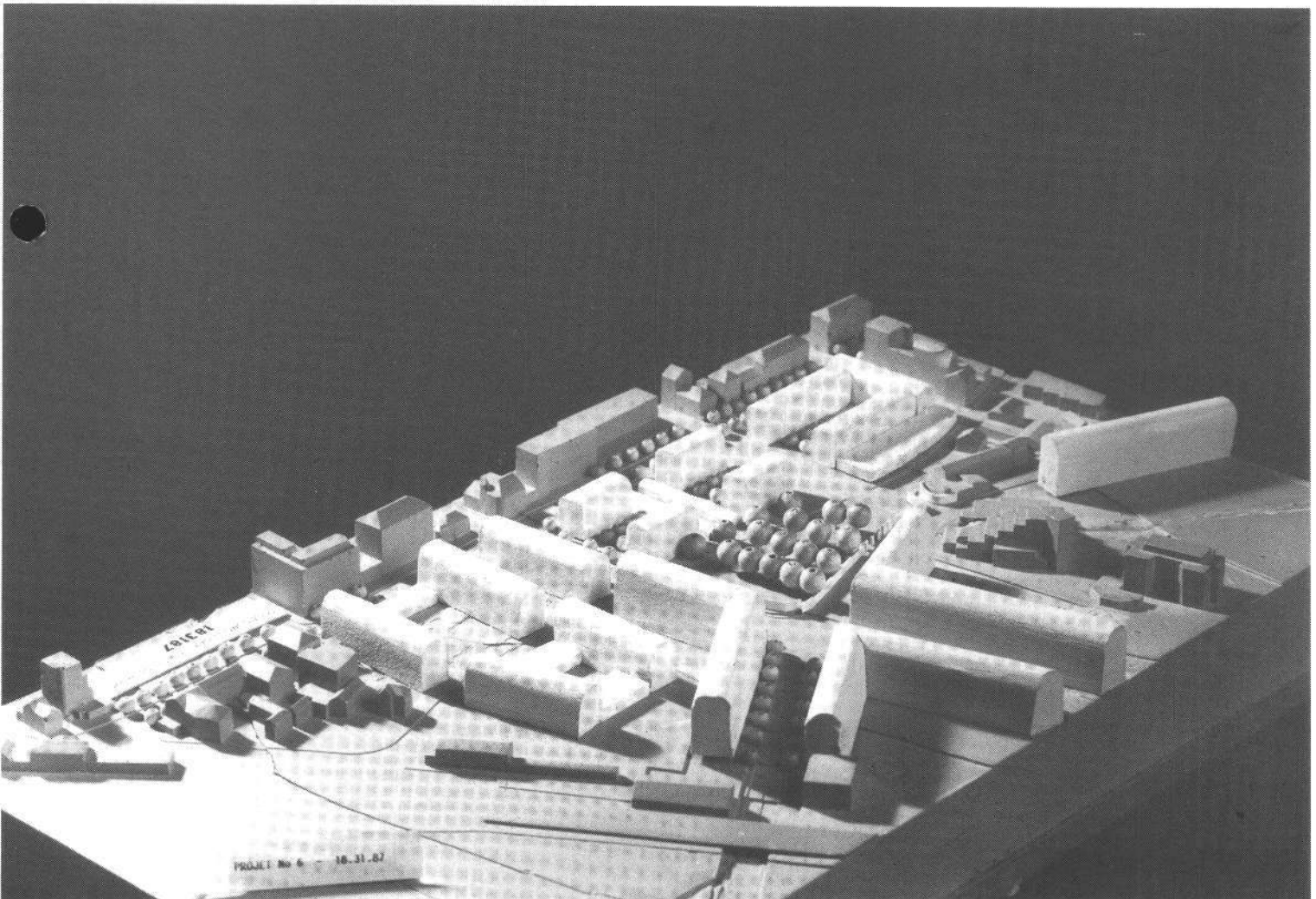


PROJET No 4 - 79.75.35

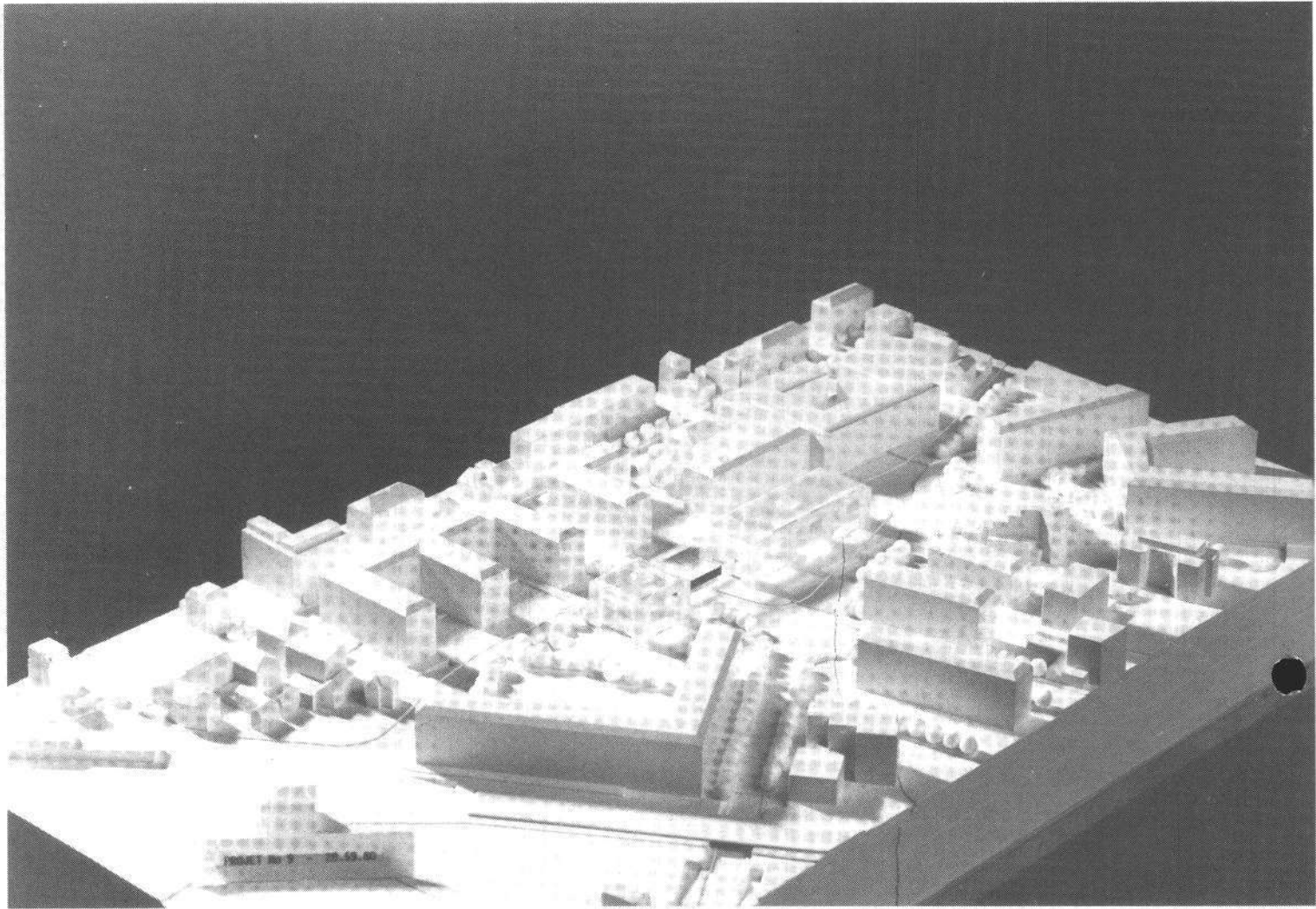


Projet No 5 - 64.95.05

Projet No 6 - 18.31.87

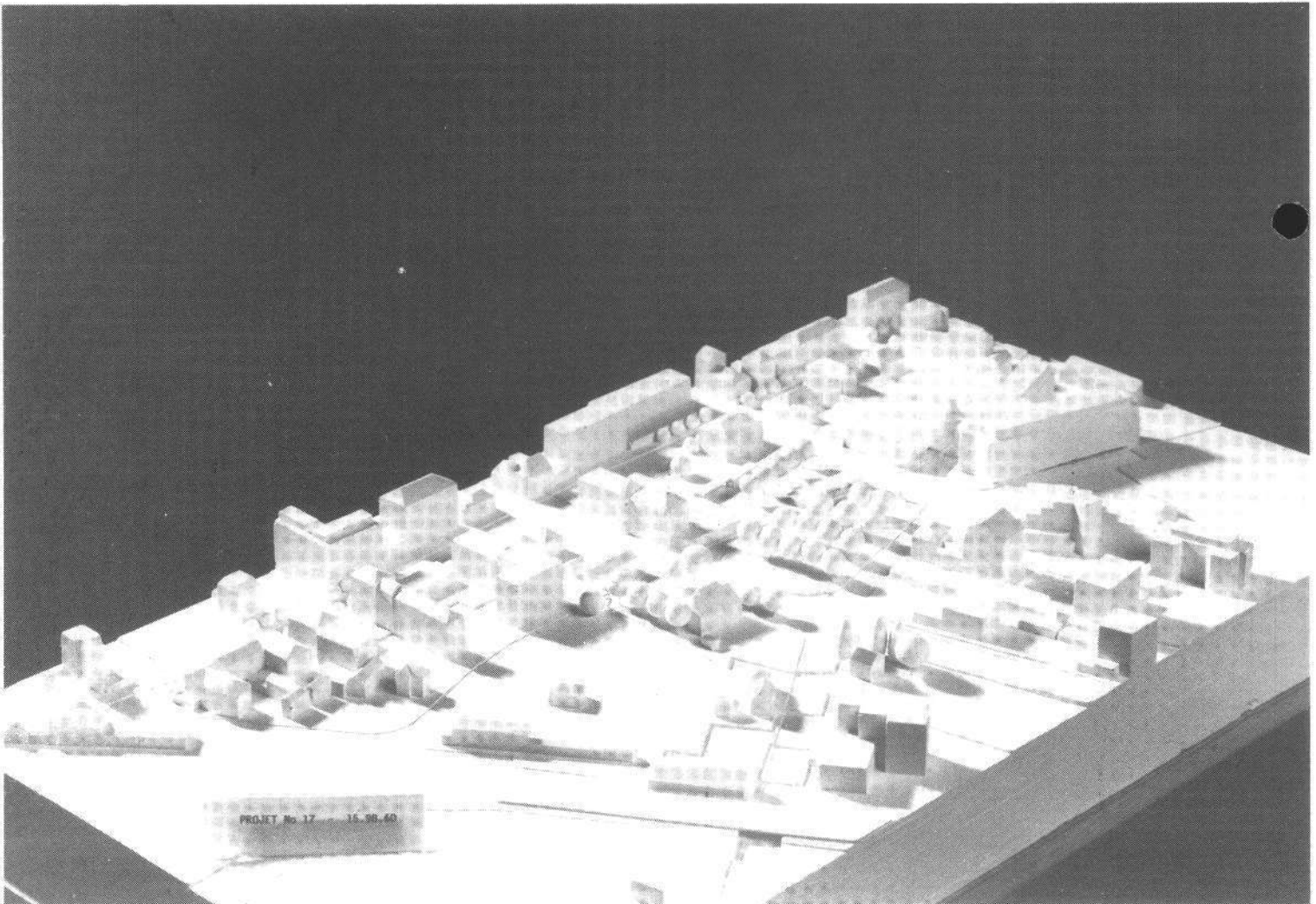


PROJET No 6 - 18.31.87

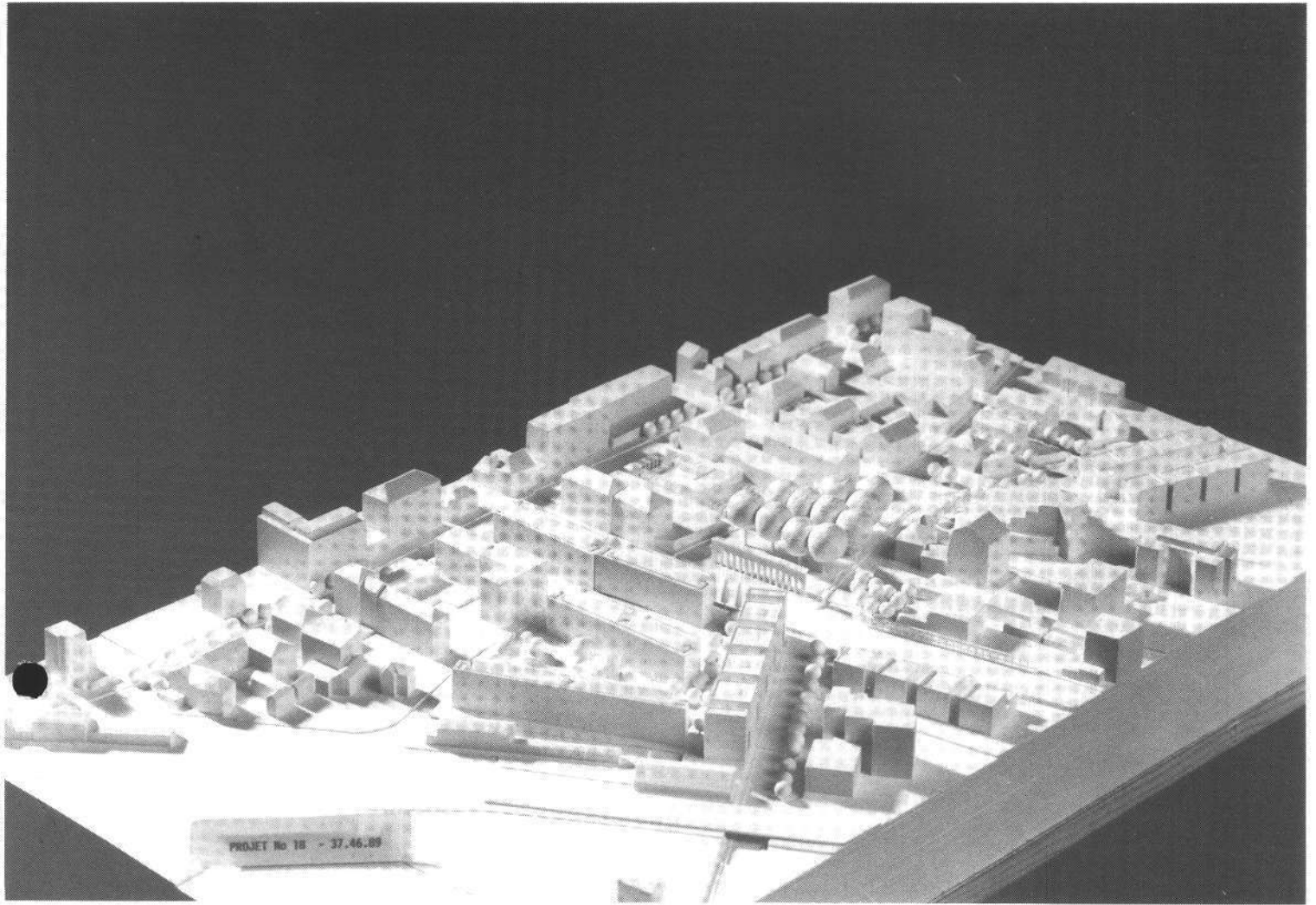


Projet No 9 - 28.59.80

Projet No 17 - 15.98.60

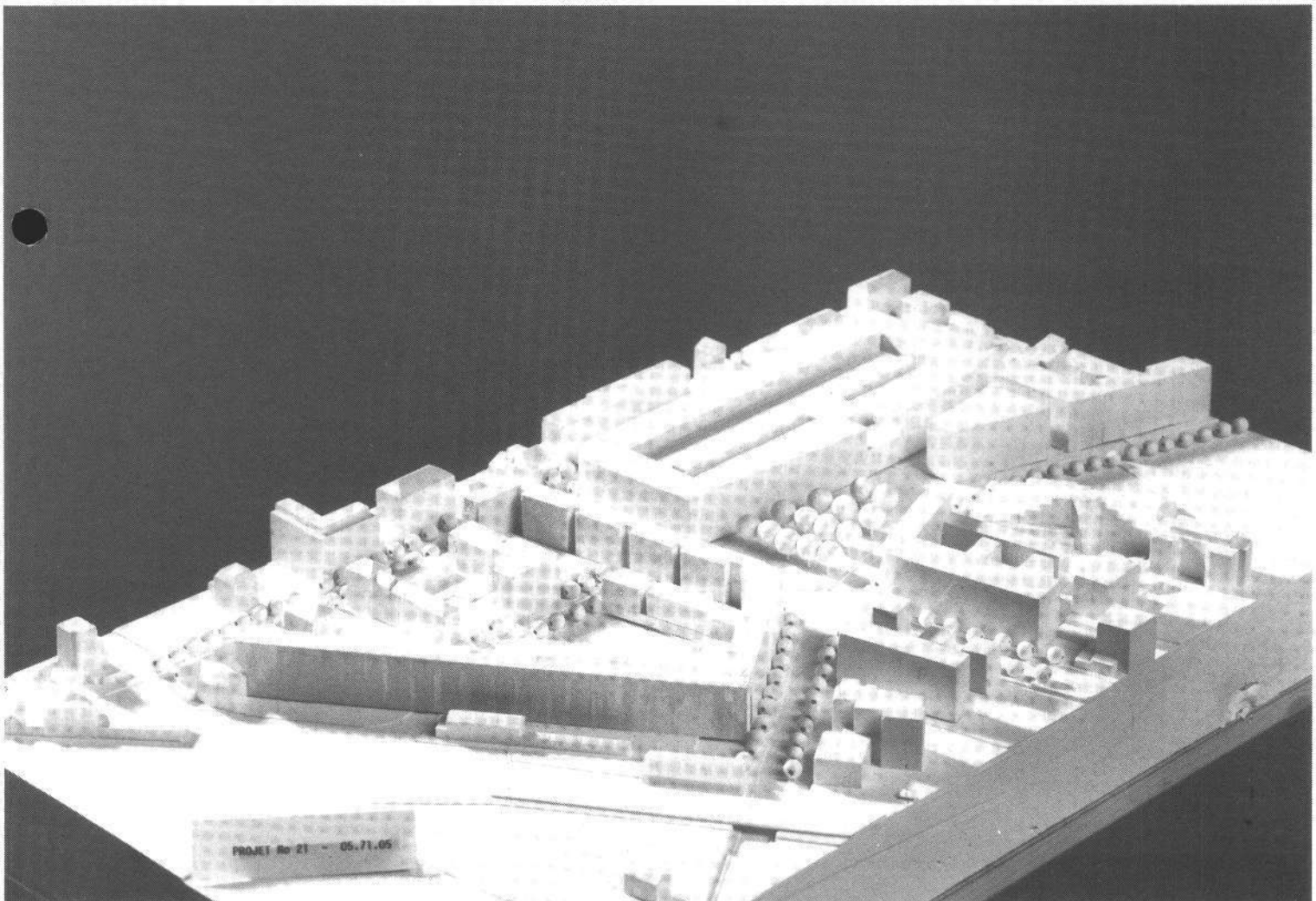


PROJET No 17 - 15.98.60



Projet No 18 - 37.46.89

Projet No 21 - 05.71.05



PROJET No 21 - 05.71.05

3.5 Deuxième tour

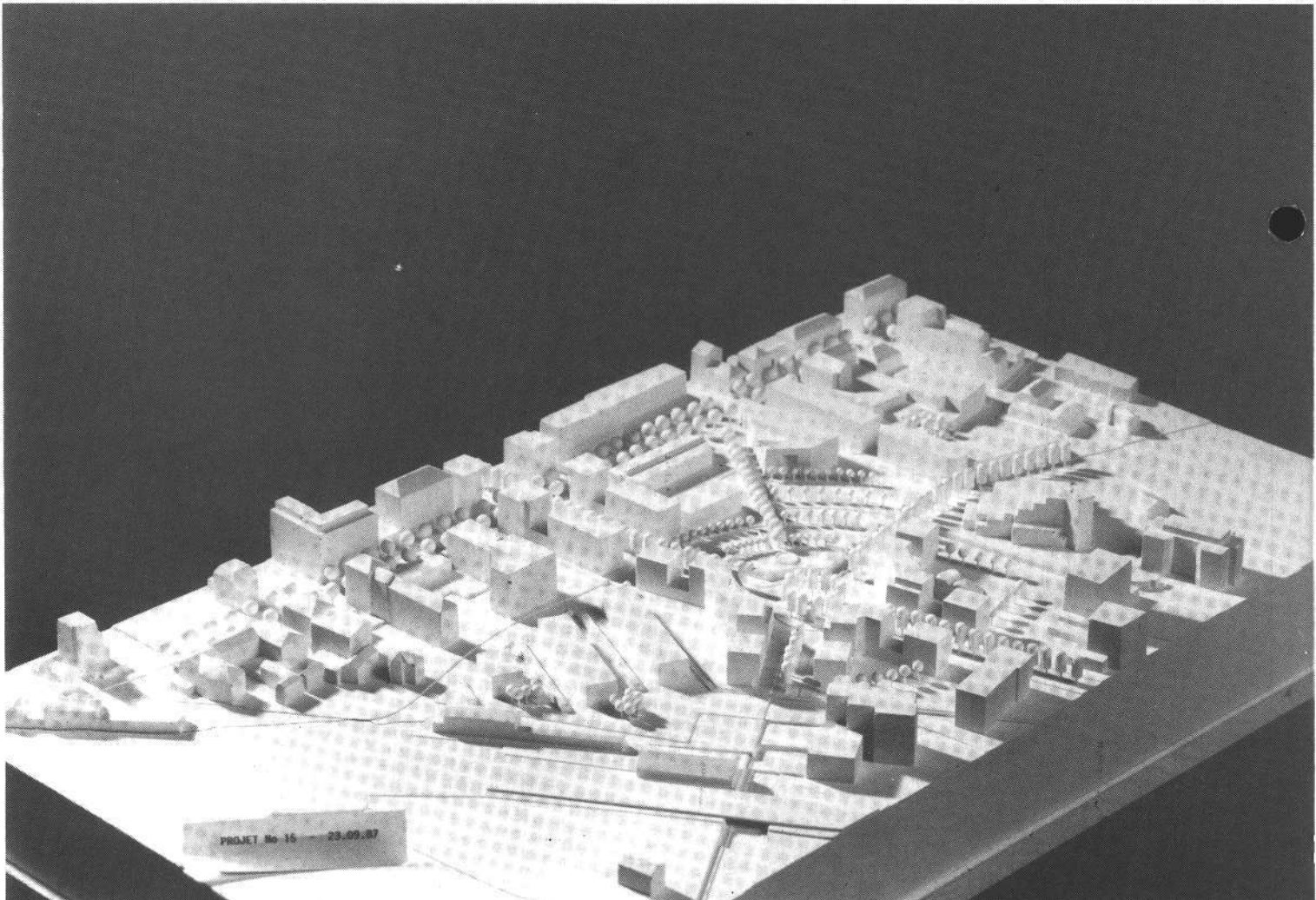
A la suite de ce deuxième tour, les projets suivants ont été éliminés:

15 - 23.09.87

16 - 01.11.11

20 - 62.54.66

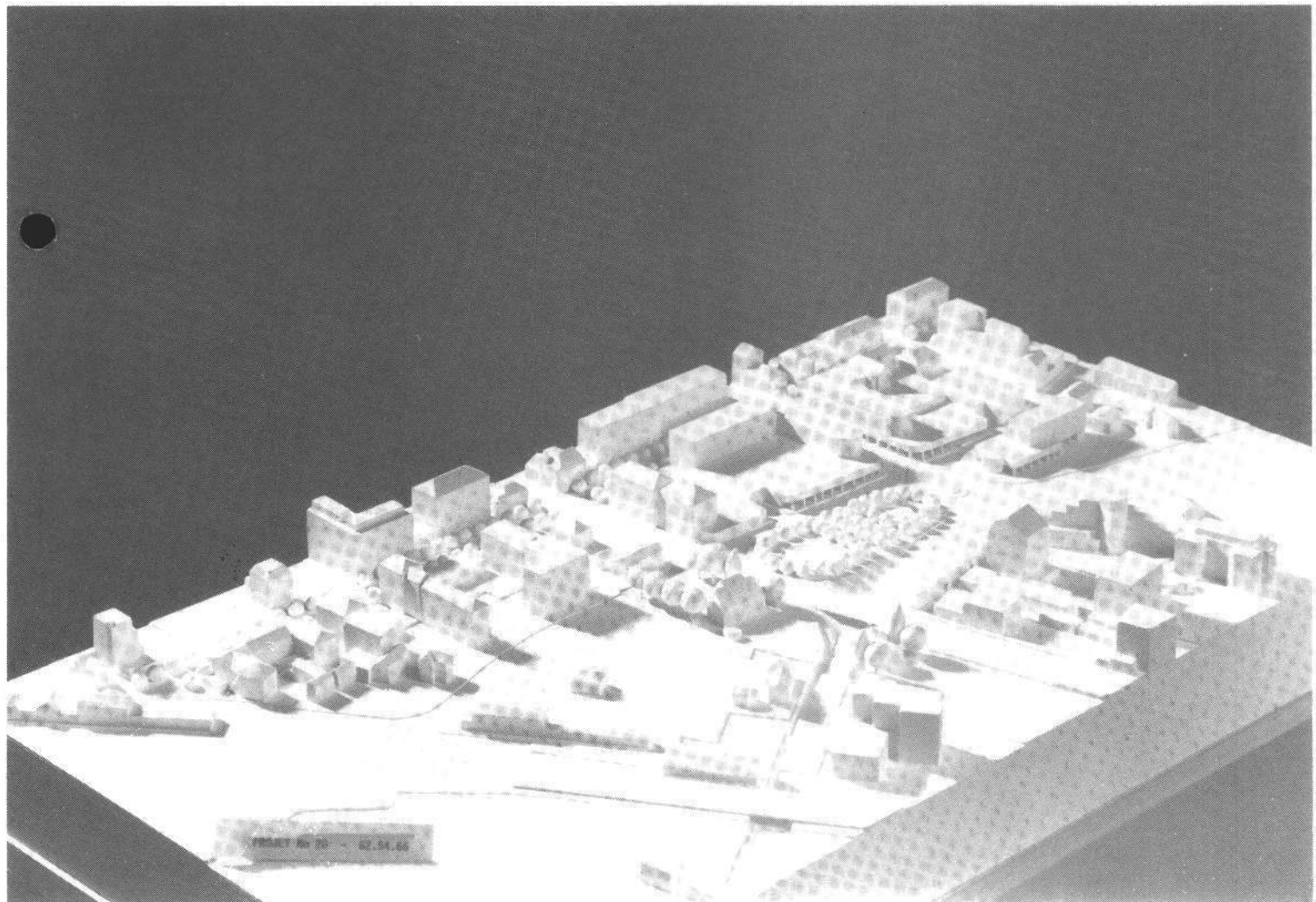
Projet No 15 - 23.09.87





Projet No 16 - 01.11.11

Projet No 20 - 62.54.66



3.6 Troisième tour

À la suite de ce troisième tour, les projets suivants ont été éliminés:

1	-	23.11.29
7	-	01.14.71
10	-	91.57.73
14	-	23.78.11

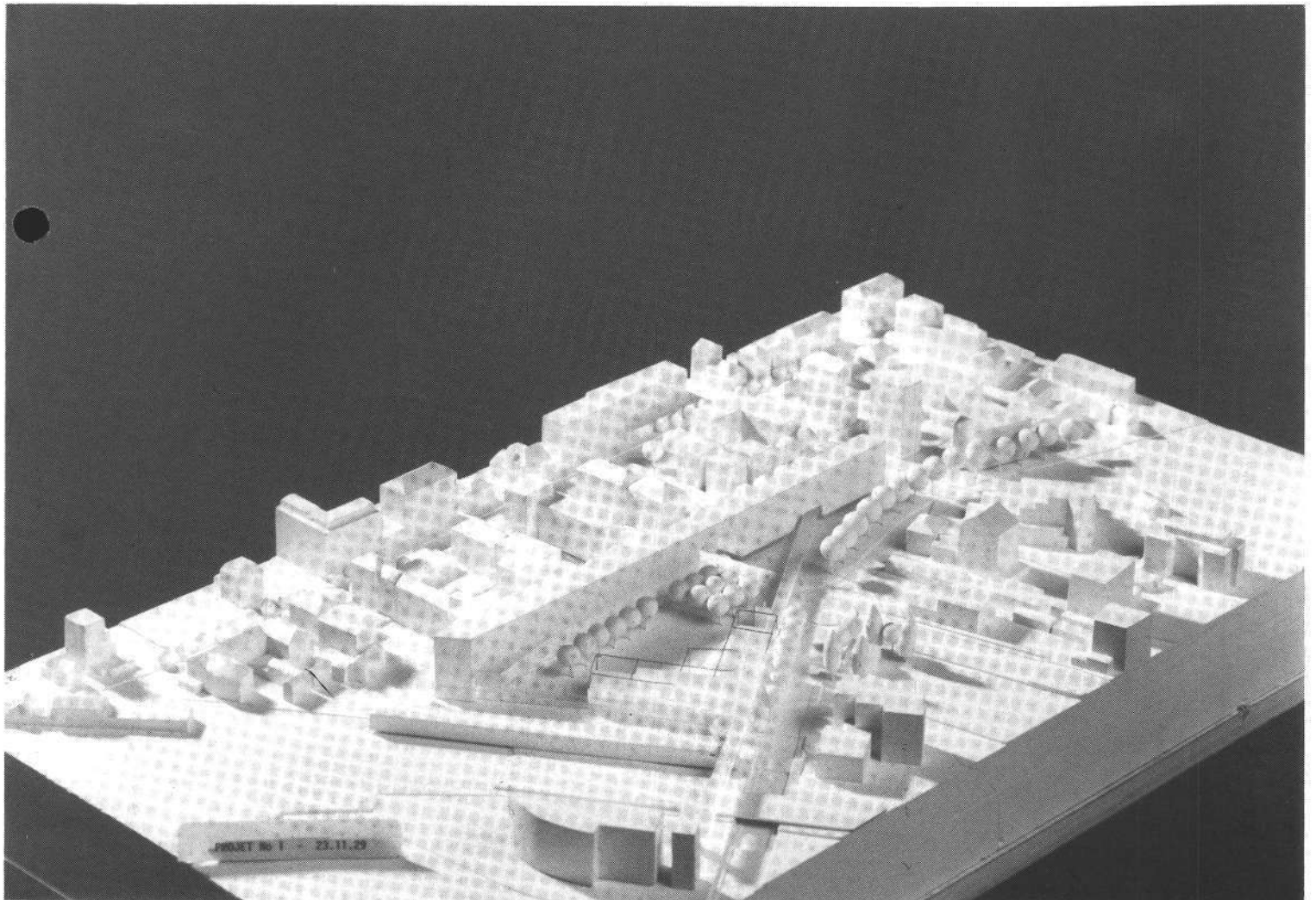
PROJET No 1 - 23.11.29

Le projet tente une mise en ordre du quartier en y introduisant un élément fort.

Cet élément est cependant hors d'échelle par rapport à la ville.

Il crée le long de la route de Fully un jeu de passerelles et de volumes qui relie les parties de la ville séparées par la voie CFF.

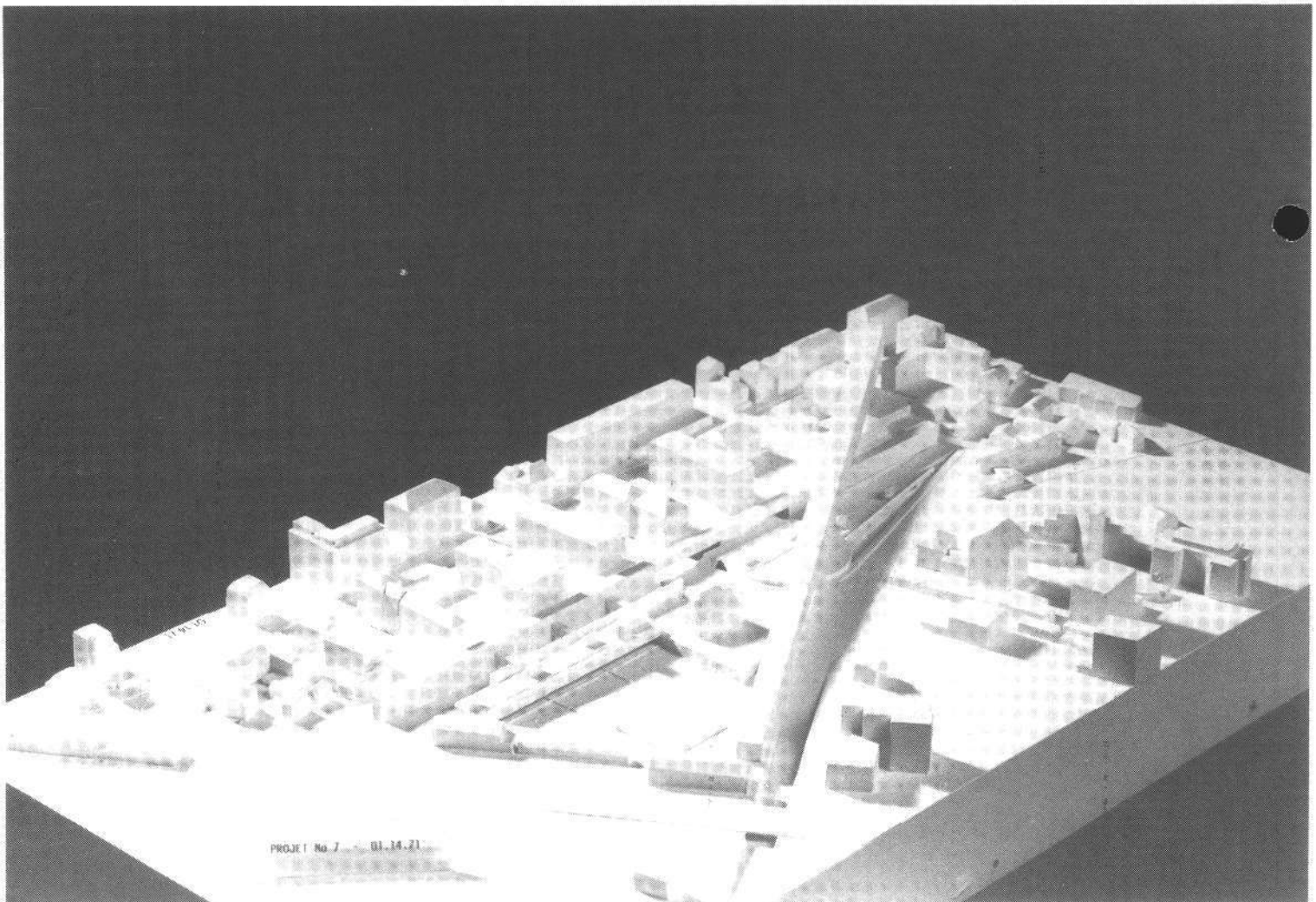
L'ensemble ainsi composé a de la peine à trouver sa cohérence et laisse de nombreux espaces non maîtrisés.



PROJET No 7 - 01.14.71

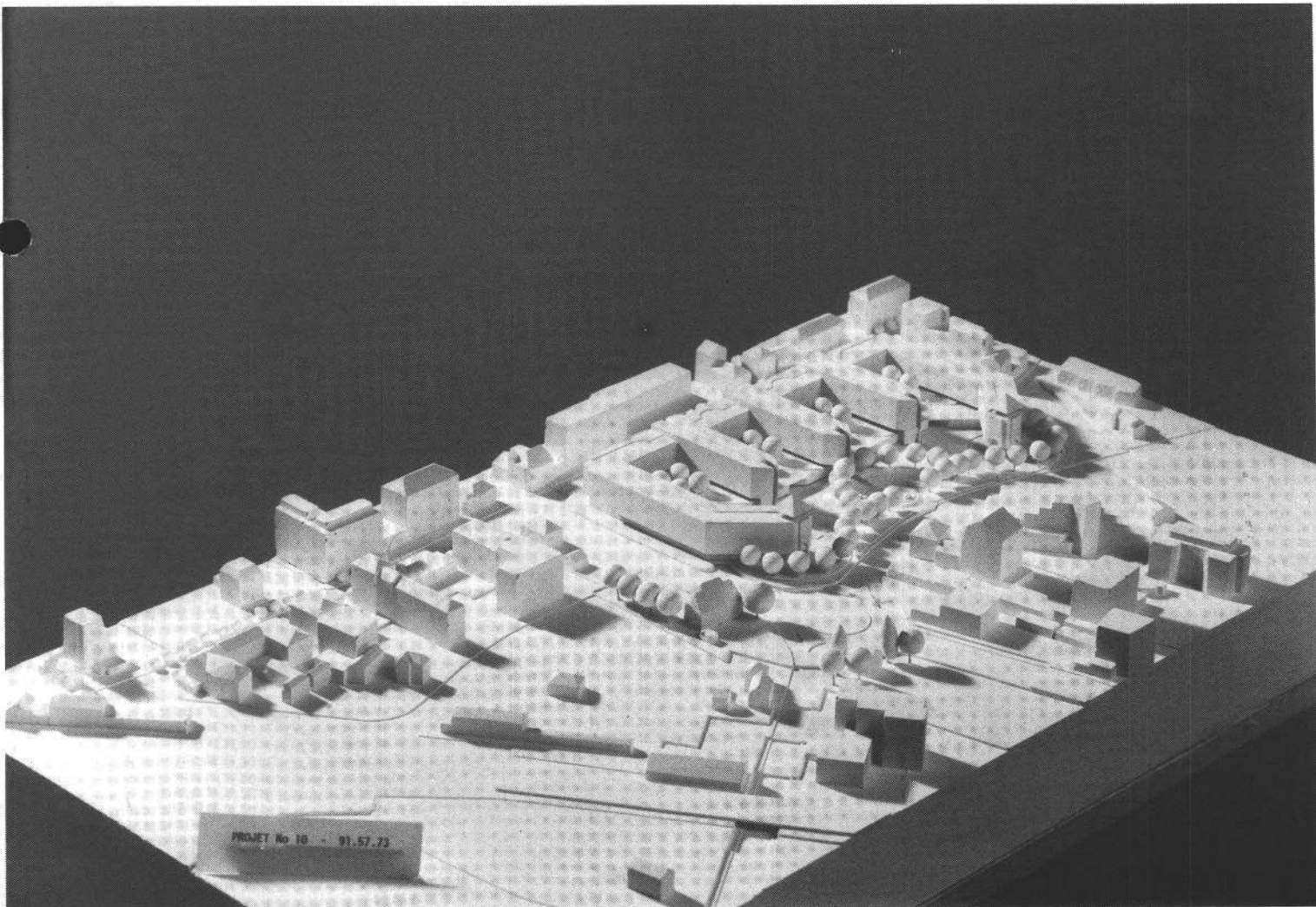
Il s'agit ici d'une intervention dans le tissu urbain existant. Ce geste, clair dans son intention, reste purement artificiel et sans rapport avec la problématique de ce lieu.

L'habilité du graphisme et la virtuosité des volumes appartiennent plus au domaine des arts plastiques, que l'on regarde, qu'à celui de l'architecture, que l'on vit.



PROJET No 10 - 91.57.73

Il s'agit là d'un projet autonome reconstruisant complètement l'îlot. Il se donne un front clair sur l'avenue de la Gare et aménage les arrières en "jardin de Rome". La destruction des volumes existants dans le quartier n'ayant pas eu lieu, cette proposition reste théorique, elle donne plus d'importance aux espaces privés qu'aux espaces purement publics.



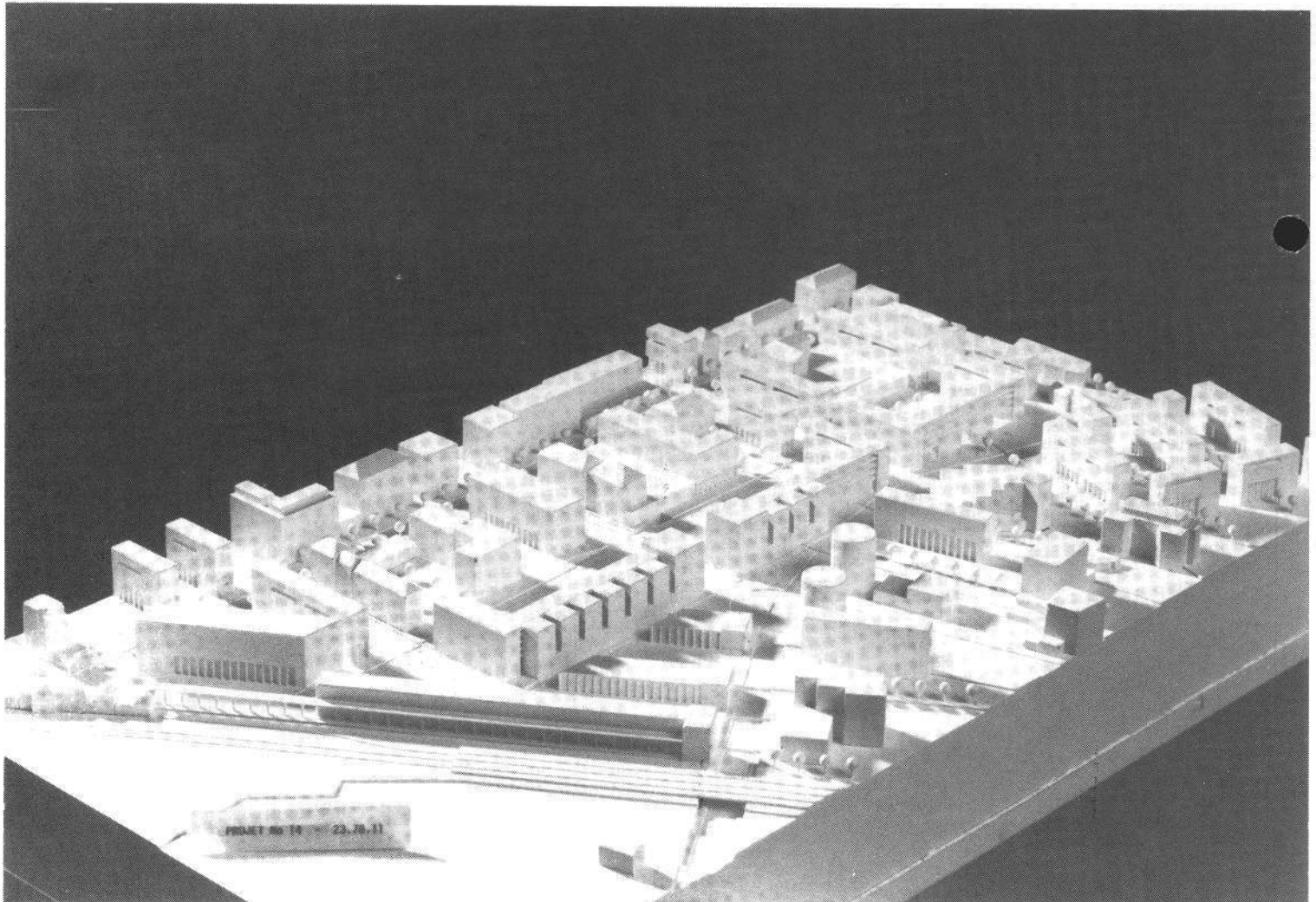
PROJET No 14 - 23.78.11

Ce projet complète le tissu urbain existant par l'implantation précise et ordonnée de volumes.

Les deux volumes principaux délimitent un espace à l'intérieur des deux îlots situés de part et d'autre de la rue du Léman.

Les plans remis sont muets sur les intentions de leur auteur par rapport au contenu des volumes et espaces proposés.

Il en résulte un doute quant à la pertinence de la proposition, notamment en ce qui concerne l'orientation des bâtiments et des places: s'agit-il de cours ou de places ?



3.7 Analyse des projets restants

Le jury procède enfin à un examen détaillé des projets restants.

En complément des critiques qui suivent, il y a lieu de se référer à l'analyse globale du problème posé (pt 2 ci-devant) et, plus particulièrement, à la synthèse des trois catégories de concepts.

Les projets suivants sont analysés ci-après:

3	-	68.12.22
8	-	59.48.70
11	-	51.37.90
12	-	61.03.14
13	-	28.37.01
19	-	54.66.53

PROJET No 3 - 68.12.22

Le projet proposé forme un îlot dans le tissu existant, entre la rue de la Poste, la rue du Nord, la rue du Léman et l'avenue de la Gare.

Le vide intérieur de l'îlot est partiellement divisé en deux parties par les rampes du parking souterrain. La surface dure est bâtie par une mini maison de la culture, l'autre proposée comme surface verte.

L'idée de créer une liaison entre la rue du Nord et l'avenue de la Gare et la proposition de construire un filtre vers cette dernière sont positives.

Les dimensions des bâtiments projetés ne garantissent pas la réalisation d'un espace fort et la construction proposée au centre dérange la clarté de l'idée principale.

PROJET No 8 - 59.48.70

La principale qualité de ce projet est d'avoir mis en évidence toute la complexité du problème sans cependant avoir apporté une solution globale satisfaisante.

Malgré la qualité, de la précision des cours intérieures et du bâti sur l'avenue de la Gare, malgré la volonté de donner une continuation "construite" sur l'avenue du Nord (petite ceinture) par une succession de bâtiments, la forme urbaine proposée tend à confirmer une forte autonomie du projet par rapport à la ville.

Le projet construit, en retrait de l'avenue de la Gare, des cours intérieures généreuses ne participant cependant pas au processus de l'espace dit public. L'espace collectif est subdivisé en deux sous-espaces:

- l'une, triangulaire, constitué d'un parc prolongeant un édifice public situé lui au-delà de la rue du Léman;
- l'autre, rectangulaire, sur l'emplacement de la rue de la Maladière.

Ce projet n'est pas suffisamment susceptible d'assurer à l'ensemble un statut d'espace urbain bien intégré à la ville.

PROJET No 11 - 51.37.90

Ce projet propose un espace public défini par un front bâti en hémicycle et deux bâtiments jumeaux en forme de porte.

La porte placée dans l'axe de la rue de Fully donne accès à la place et marque avec emphase l'entrée de la ville.

Le dispositif bâti s'inscrit dans la continuité spatiale du projet de l'entrée Nord.

Par un geste précis et contrôlé, il donne une réponse intéressante au problème posé.

Il offre la totalité de l'espace public à l'accueil de la voiture et des transports. Il crée ainsi l'interface.

Cet espace est entouré d'un portique couvert destiné aux piétons. Il est relié à la ville par la rue du Rhône et la rue de la Poste. Si le concept urbain est très certainement illustré par les deux planches explicatives, en revanche, la mise en forme proposée laisse encore planer le doute sur la prise en compte de la transformation et de la formation du bâti existant et nouveau entre l'hémicycle et l'avenue de la Gare.

On peut aussi se poser la question de l'opportunité d'arboriser la place; un traitement plus simple et uniforme de ce vide renforcerait le parti et pourrait certainement lui donner une capacité d'usage plus grande.

Les conditions de réalisation du front de la place ne présentent pas de difficultés majeures.

PROJET No 12 - 61.03.14

Ce projet prend en compte la quasi-totalité du périmètre du concours. Il propose un front bâti sur l'avenue de la Gare et la rue de la Poste. Il traite l'espace collectif de deux manières: l'une par une partie minérale, l'autre comme un parking arborisé à ciel ouvert, en assurant à partir de cet espace une liaison spatiale entre la rue du Nord et l'avenue de la Gare.

Le projet traite un fragment important de la ville en définissant avec précision ses propres limites par des fronts bâtis.

La définition de l'espace public est précise et de qualité appréciée de même que les espaces privés.

La proposition d'un parking en surface est intéressante et la mise en rapport de son arborisation avec la zone verte nord donne à la composition un caractère unitaire. Ce grand espace vert est obtenu par une concentration des constructions en renforcement de l'avenue de la Gare et le long des voies.

Le projet ne présente pas de lacunes majeures. Les étapes de réalisation proposées dans le périmètre restreint de la place constituent une garantie de faisabilité pour autant que les constructions existantes en rez (garages) puissent être démolies.

PROJET No 13 - 28.37.01

Ce projet met l'accent sur la petite ceinture et l'accès à l'autoroute. Il signale l'entrée de la ville par un silo à voitures.

Il construit sur la rue du Nord un front orienté sur une place intérieure en prolongement de la rue du Rhône. Il sacrifie l'espace public à la voiture entraînant ainsi la formation de places collectives résiduelles. La transparence des espaces du rez-de-chaussée ne suffit pas à réunir les espaces divisés par le long volume proposé.

Cette proposition, malgré sa forme, a un caractère inachevé et ne trouve pas un juste rapport avec l'échelle de la ville.

PROJET No 19 - 54.66.53

Avec ce projet, l'auteur propose d'interrompre la rangée des constructions en contiguïté qui forment l'avenue de la Gare, pour créer d'une part, un grand vide destiné aux piétons et d'autre part, pour donner la possibilité de construire les nouveaux bâtiments selon une typologie qui appartient bien à notre temps.

Il en résulte un espace de grande qualité et simplicité qui relie l'avenue principale de la ville avec la petite ceinture qui l'entoure.

En même temps, ce vide représente la conclusion du voyage de celui qui arrive en voiture par l'autoroute. Cette nouvelle place est faite pour accueillir toute une série d'activités liées à la vie publique, comme le marché, les réunions, les spectacles. Les quatre bâtiments proposés sont à l'échelle de la ville. Ils peuvent être réalisés à des moments et avec des caractères architecturaux différents.

Le côté négatif de cet excellent projet est que sa faisabilité n'est pas assurée. En effet, il est difficile d'imaginer à court terme la démolition de l'Hôtel Touring et de l'immeuble Forclaz, démolition qui est la prémisse principale pour la réalisation de l'opération.

Ce projet a permis au jury d'apprécier les termes du problème et constitue une importante contribution à la prise de conscience de la complexité et de la délicatesse des choix qu'il faudra faire pour le futur.

3.8 Analyse des problèmes de circulation

L'analyse des aménagements routiers et de l'organisation des circulations a porté essentiellement sur:

- la prise en compte de la fonction d'accueil du trafic extérieur en provenance des routes de Fully et de St-Maurice;
- l'orientation des usagers;
- l'implantation des accès et sorties des parking;
- la qualité de l'aménagement des carrefours et débouchés;
- la cohérence des propositions avec le plan des circulations et le schéma routier urbain, visant à soulager l'avenue de la Gare et la Place Centrale du trafic de transit et du trafic interne inter-quartier.

PROJET No 3 - 68.12.22

Le projet ne propose pas un schéma d'organisation des circulations en relation avec le parking public souterrain, mais celui-ci est connecté à des artères de circulation de façon insatisfaisante. En effet:

- une des rampes est reliée directement au tronçon de la rue du Léman, compris entre la Place de Rome (réglée par feux) et l'avenue de la Gare (carrefour Léman/Gare réglé par feux également), son implantation introduit des mouvements et des flux à un endroit qui leur est peu propice;
- l'autre rampe est reliée à la rue de la Poste dont la communication routière motorisée avec l'avenue de la Gare n'est pas supprimée. L'accès (ou la sortie) de ce parking est susceptible d'induire un trafic non souhaitable sur l'avenue de la Gare et la Place Centrale.

Par ailleurs:

- le carrefour en tête de la rue de la Poste, à la croisée de celle-ci avec la rue du Rhône, la rue du Nord et l'une des rampes du parking - en fait un carrefour à 5 branches - présente un degré de complexité élevé, au détriment de la sécurité de ses usagers;
- l'office de tourisme, implanté à proximité de la rue de la Maladière, ne "participe pas" à l'accueil souhaité au niveau même du carrefour Léman - Fully / Place de Rome; en outre, les possibilités de stationnement de courte durée, en relation avec cet organisme d'information, ne sont pas définies.

PROJET No 8 - 59.48.70

Le projet conserve l'aménagement actuel du carrefour Léman / Fully (carrefour réglé par feux).

La suppression des possibilités de liaison routière motorisée entre l'avenue de la Gare et la rue du Nord, par la rue de la Poste, ainsi que l'implantation des rampes d'accès et de sorties du parking public, directement rattachées à la rue du Nord, constituent des éléments intéressants. Ils renforcent, en effet, le rôle de la petite ceinture et empêchent la diffusion du trafic à l'intérieur de celle-ci.

Par contre, il importe de relever que le trafic circulant sur le tronçon de la rue du Léman, compris entre le carrefour Léman / Fully et le carrefour Léman / Gare est susceptible de "couper" la liaison ou la relation entre le triangle délimité par une arborisation continue et l'"édifice public" proposé dans le cadran est du carrefour "Léman / Fully" (formation de files d'attente devant les feux, émission de gaz d'échappement, ...).

Le projet propose le réaménagement en giratoire du carrefour Léman / Fully, la largeur de l'anneau de circulation - autour de l'îlot central - est surdimensionnée et certains rayons d'entrée et de sortie du rond-point trop généreux (favorisant des vitesses excessives). Les îlots séparateurs - pouvant jouer le rôle d'îlots-refuge pour les piétons - ne sont pas dessinés.

Le projet permet de supprimer les liaisons routières motorisées entre l'avenue de la Gare et la rue du Nord. Il renforce le rôle de la petite ceinture.

La conception proposée favorise, de façon très intéressante, les fonctions d'accueil du trafic extérieur et d'orientation urbaine des usagers que la Place de Rome devra assumer. En effet:

- l'aménagement de places de parc en surface, qui peuvent être affectées à du stationnement de courte durée, est une mesure attractive vis-à-vis des usagers souhaitant s'arrêter, s'informer, s'orienter. Une partie de cette surface peut, par ailleurs, être affectée au stationnement de cars touristiques et de cars postaux ("gare routière"). Par ailleurs, les liaisons piétonnes avec la Place Centrale et l'avenue de la Gare sont claire, évidentes.

A première vue, la création d'une "porte" à l'entrée de la rue du Nord paraît déclasser cette branche de la petite ceinture par rapport au tronçon de la rue du Léman compris entre les carrefours "Léman/Fully" et "Léman/Gare". Mais une vision globale du réseau routier urbain montre que cette mesure n'est pas contradictoire avec les options de circulation retenues par la ville. Au contraire, ce "seuil" constitue un premier élément de sensibilisation adressé à l'automobiliste s'engageant dans la rue du Nord en direction de la rue de la Fusion, notamment, de son tronçon délicat longeant les établissements scolaires, ou des rehaussements de chaussée ont été aménagés. L'ensemble de cet "arc nord-ouest" de la petite ceinture devient plus cohérent.

PROJET No 12 - 61.03.14

Le projet propose le réaménagement en giratoire du carrefour Léman / Fully.

La largeur de l'anneau de circulation - autour de l'îlot central - paraît surdimensionnée. Les îlots séparateurs, sur l'axe des chaussées afférentes, pouvant jouer le rôle d'îlots-refuge pour la traversée des piétons, ne sont pas dessinés.

Les liaisons routières motorisées entre l'avenue de la Gare et la rue du Nord, par la rue de la Poste, sont maintenues. L'implantation de la trémie d'accès/sortie du parking, sur la rue de la Poste, est susceptible, au vu du fait précédent, d'induire un trafic non souhaitable par l'avenue de la Gare et la Place Centrale.

L'offre de places de parc en surface, qui peuvent être affectées à du stationnement de courte durée, constitue un élément intéressant dans le contexte "d'accueil" que la Place de Rome doit assumer, au débouché de la route de Fully et de la route de St-Maurice. L'implantation d'un poste d'information touristique au coin même du carrefour Léman / Fully est, à ce titre, très positive.

PROJET No 13 - 28.37.01

Le projet conserve l'aménagement actuel du carrefour formé par la route de Fully et par la rue du Léman.

Le "silo à voitures" implanté dans l'enfilade de la route de Fully signale de façon intéressante le "point d'interface" ou de transbordement entre le mode de transport routier individuel et la marche à pied vers le centre de la ville.

Malheureusement, les aménagements routiers en relation avec ce parking public sont mal traités et conduisent à la création d'un nouveau carrefour complexe, dangereux et difficilement exploitable.

En effet:

- la voie de sortie du "silo" en direction du carrefour Léman / Fully, débouche à une dizaine de mètres à peine de la ligne d'arrêt aux feux de ce carrefour, ligne d'arrêt implantée à l'extrémité nord-est de la rue du Nord / Place de Rome; l'insertion des voitures sortant du "silo" et se dirigeant vers la Bâtiaz est, en particulier, mal résolue;
- les voies de présélection (de tourner-à-gauche vers le "silo", depuis le carrefour Léman / Fully et de tourner-à-gauche vers la Bâtiaz, depuis la rue du Nord) ne sont pas correctement résolues et l'implantation d'un passage piétonnier entre elles n'offre pas de garanties suffisantes de sécurité vis-à-vis des piétons;
- la voie d'accès au silo est dans l'alignement direct de la rue du Nord; la hiérarchie nécessaire permettant de différencier la fonction de la rue du Nord (élément de la petite ceinture) de l'accès sortie au parking n'est pas évidente;
- l'aménagement du carrefour entre la rue du Nord et l'accès/sortie du parking public, tel qu'il est proposé, serait source de conflits multiples et particulièrement graves; les véhicules allant vers la rue de la Fusion, en provenance du "silo", ne bénéficient d'aucune visibilité sur le trafic prioritaire venant du carrefour Fully / Léman.

PROJET No 19 - 54.66.53

Le projet maintient l'aménagement actuel du carrefour Léman / Fully (carrefour réglé par feux).

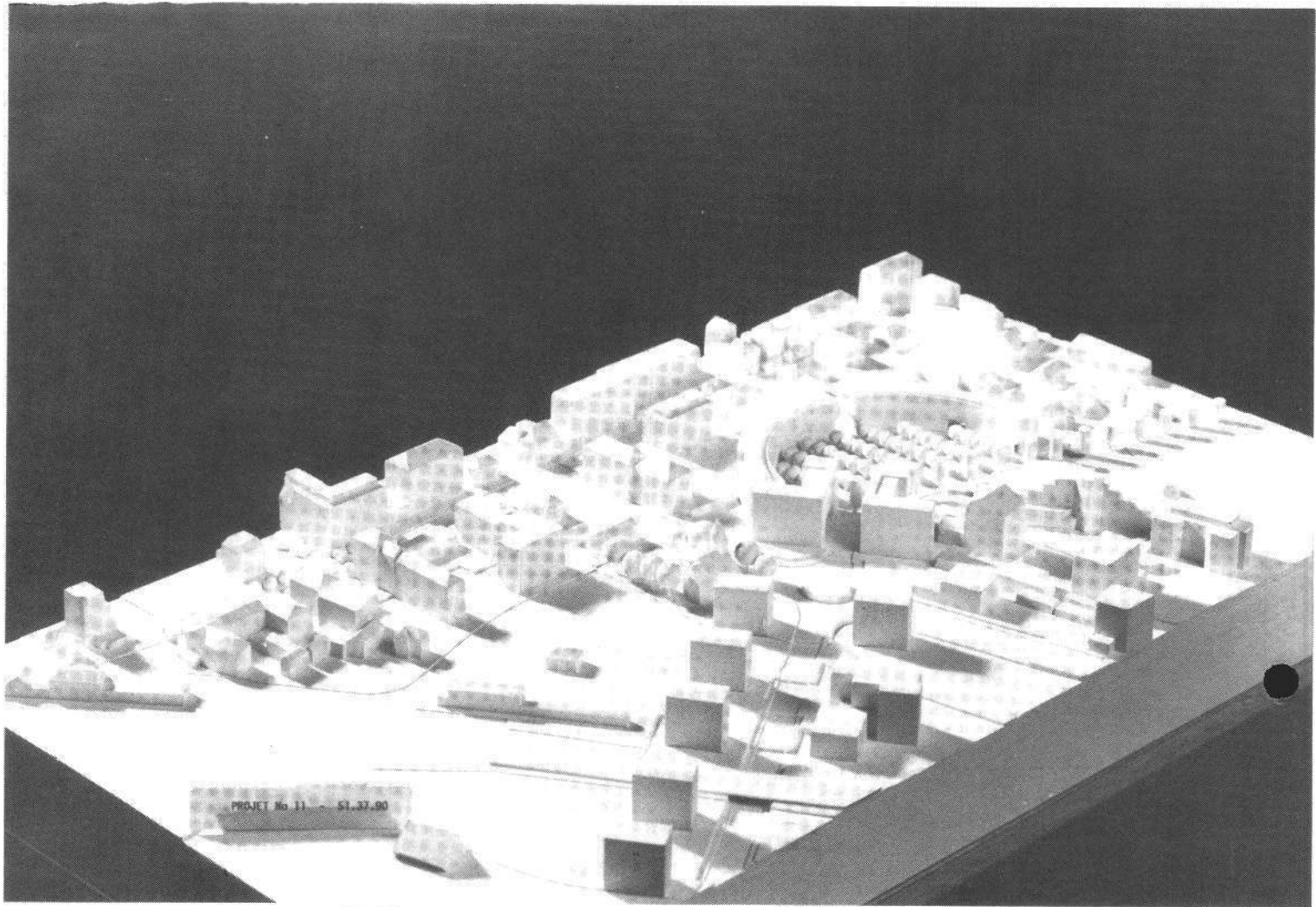
Les liaisons routières motorisées entre l'avenue de la Gare et la rue du Nord, par la rue de la Poste, sont maintenues. L'implantation de la trémie d'accès/sortie du parking, à mi-chemin entre la rue du Nord (petite ceinture) et l'avenue de la Gare est susceptible d'induire sur celle-ci - et sur la Place Centrale - un trafic non souhaitable. Par ailleurs, ce parking public n'est pas orienté vers l'accueil des automobilistes arrivant à Martigny par la route de Fully et la route de St-Maurice, il répond davantage aux besoins propres du quartier.

3.9 Palmarès

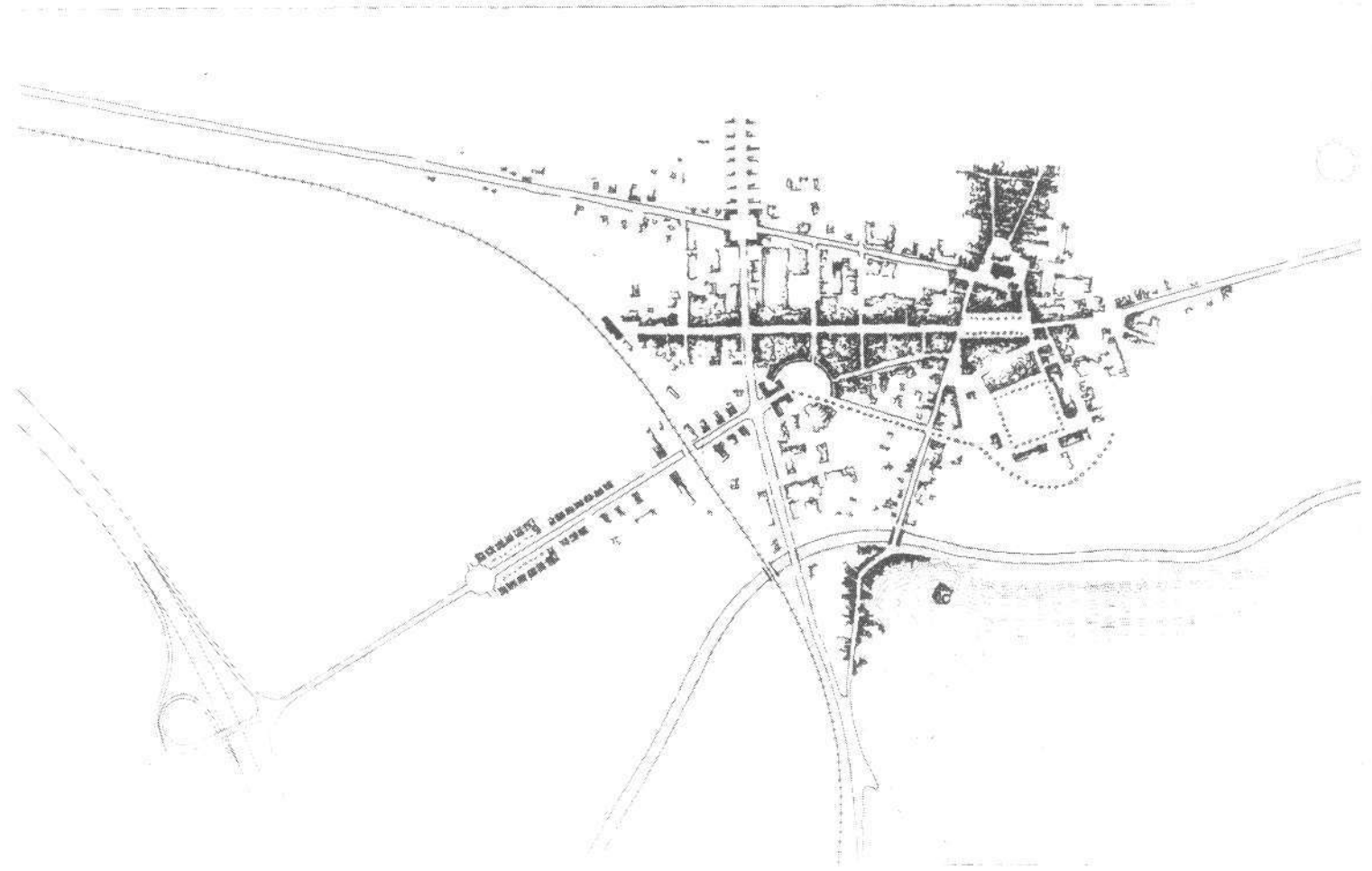
Après avoir passé en revue tous les projets, le jury décide à l'unanimité de classer les six projets et de leur attribuer les prix suivants:

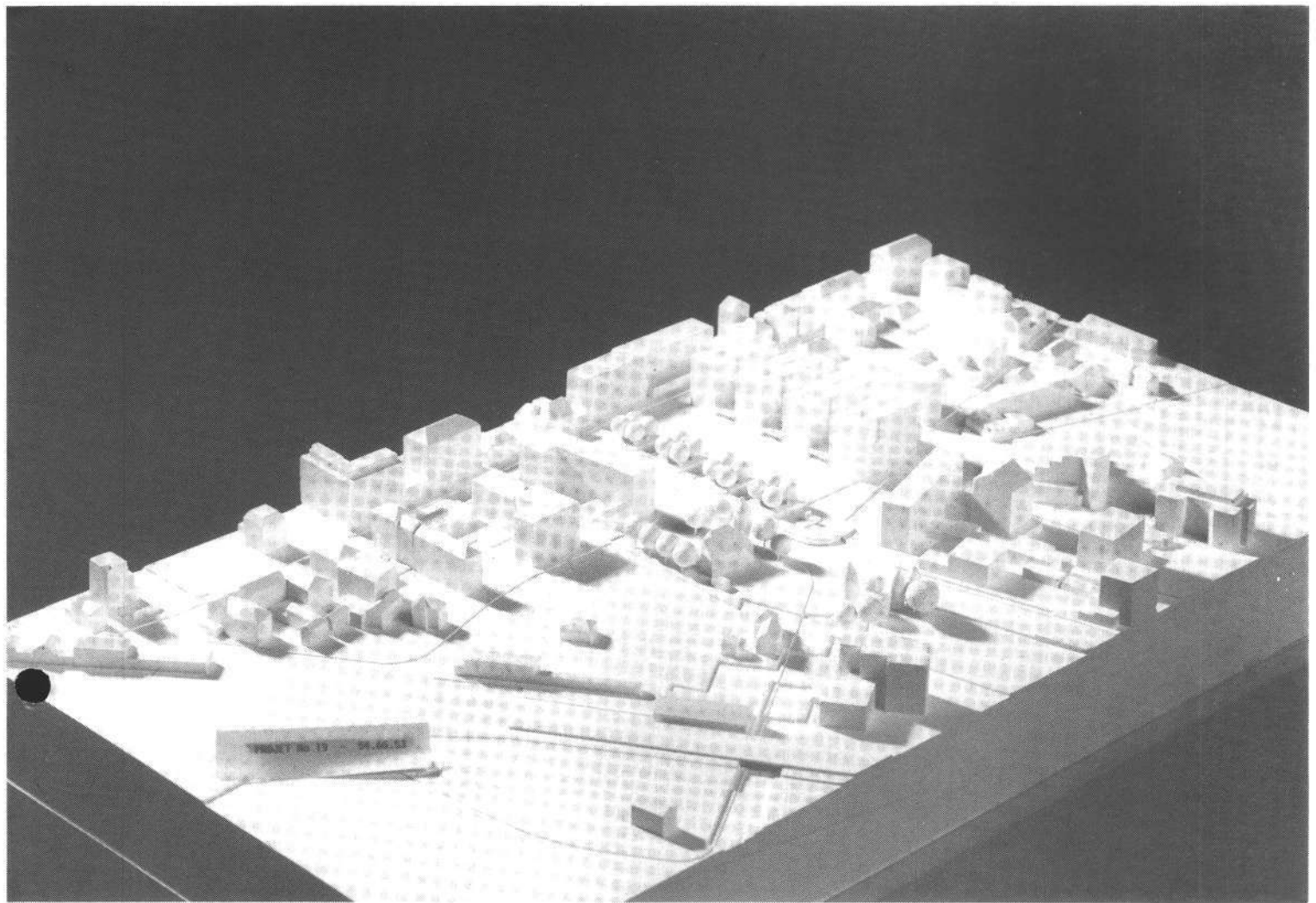
1er prix	Projet No 11	51.37.90	Fr. 25'000.--
2ème prix	" " 19	54.66.53	Fr. 21'000.--
3ème prix	" " 12	61.03.14	Fr. 16'000.--
4ème prix	" " 8	59.48.70	Fr. 7'000.--
5ème prix	" " 3	68.12.22	Fr. 6'000.--
6ème prix	" " 13	28.37.01	Fr. 5'000.--

Le jury renonce à procéder à des achats.

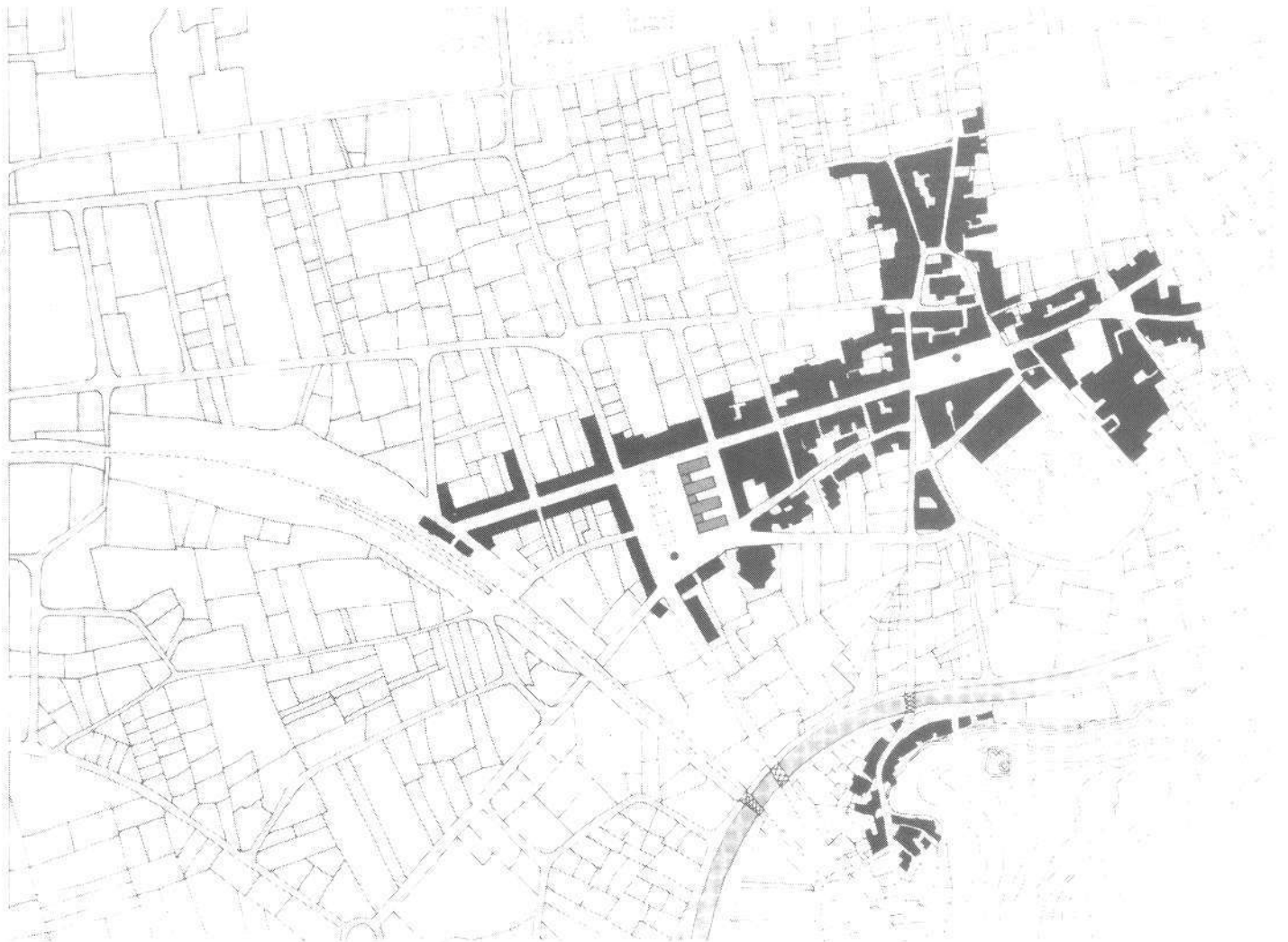


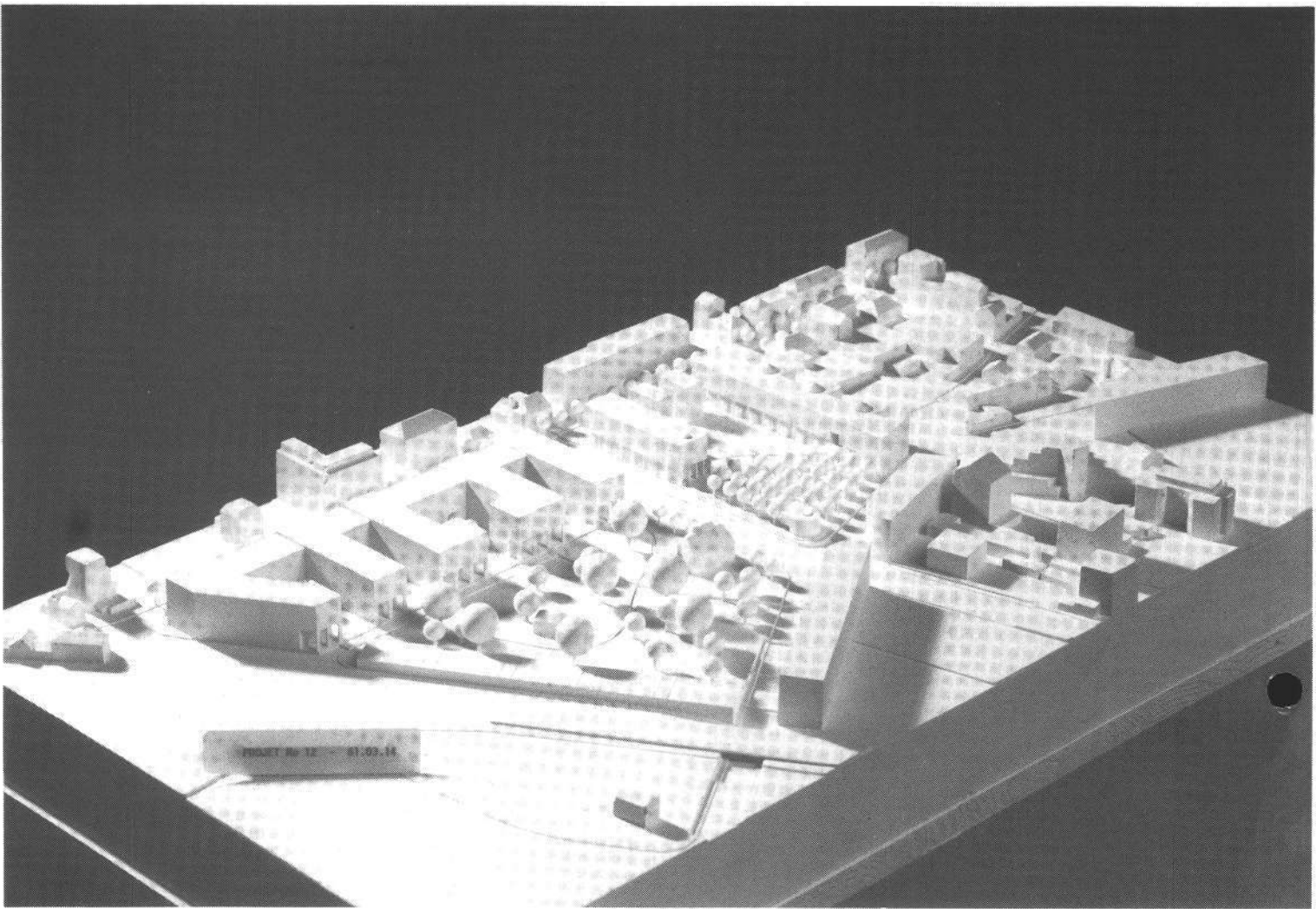
1^{er} prix: Projet No 11 - 51.37.90



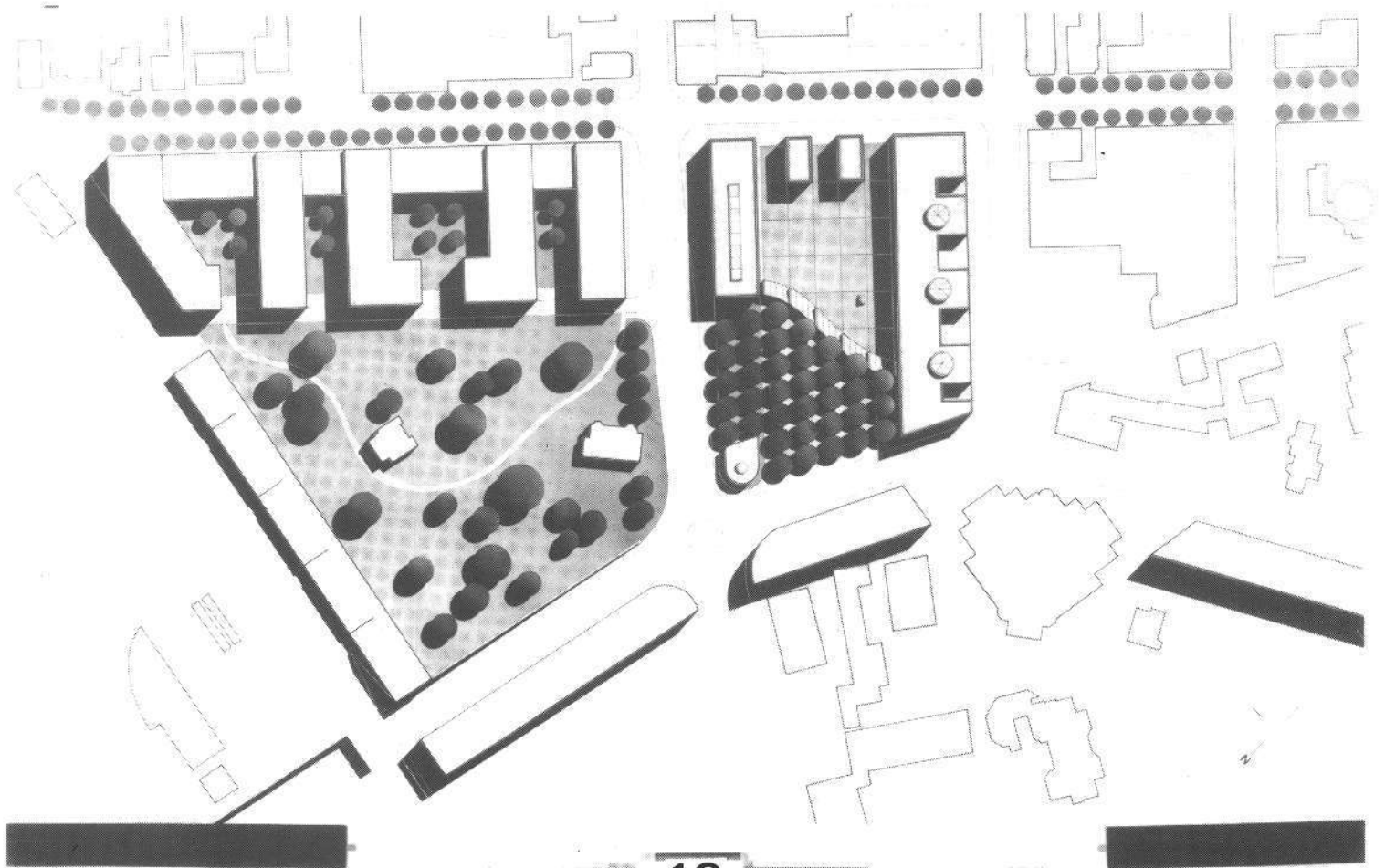


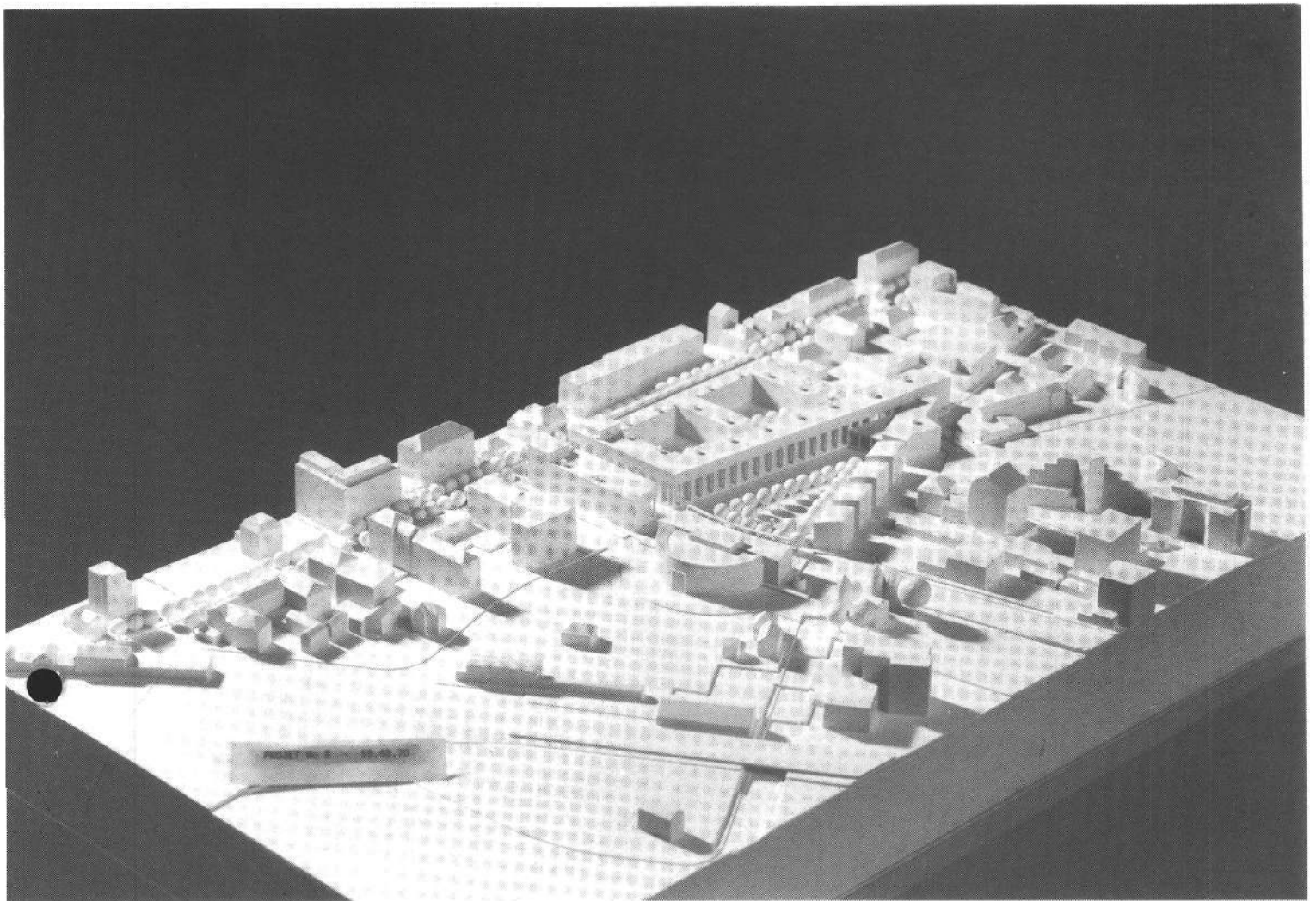
2^e prix: Projet No 19 - 54.66.53



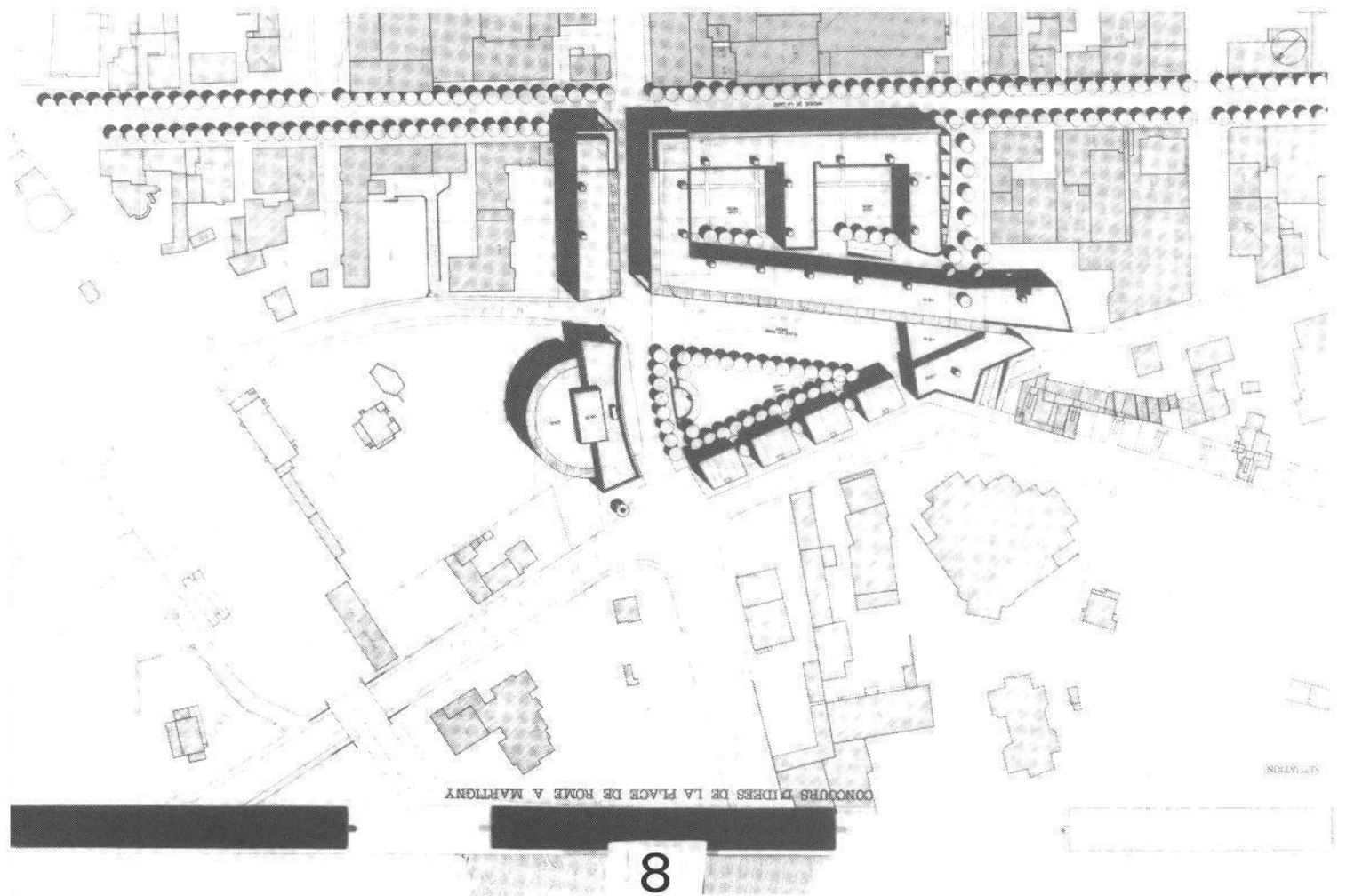


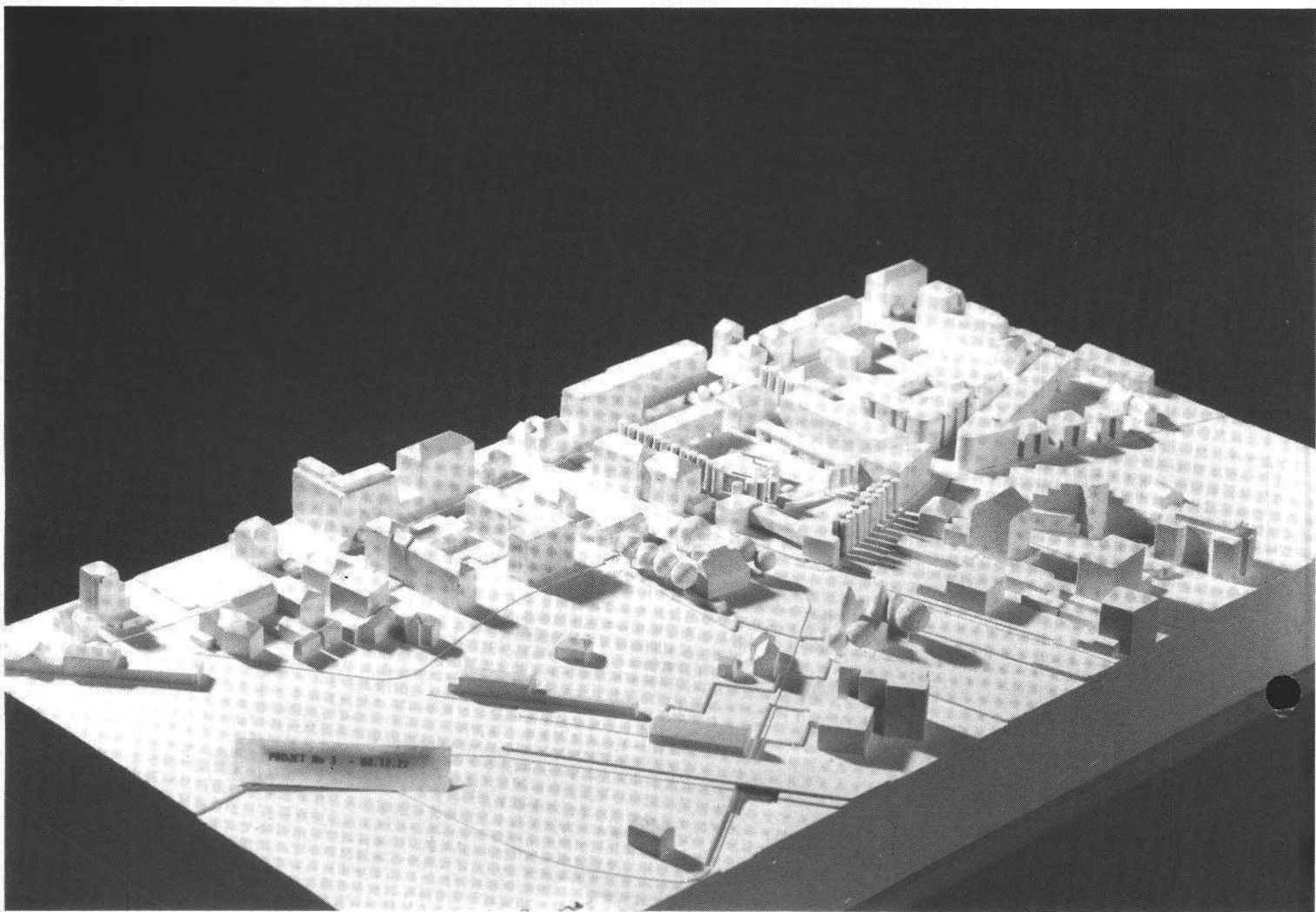
3^e prix: Projet No 12 - 61.03.14



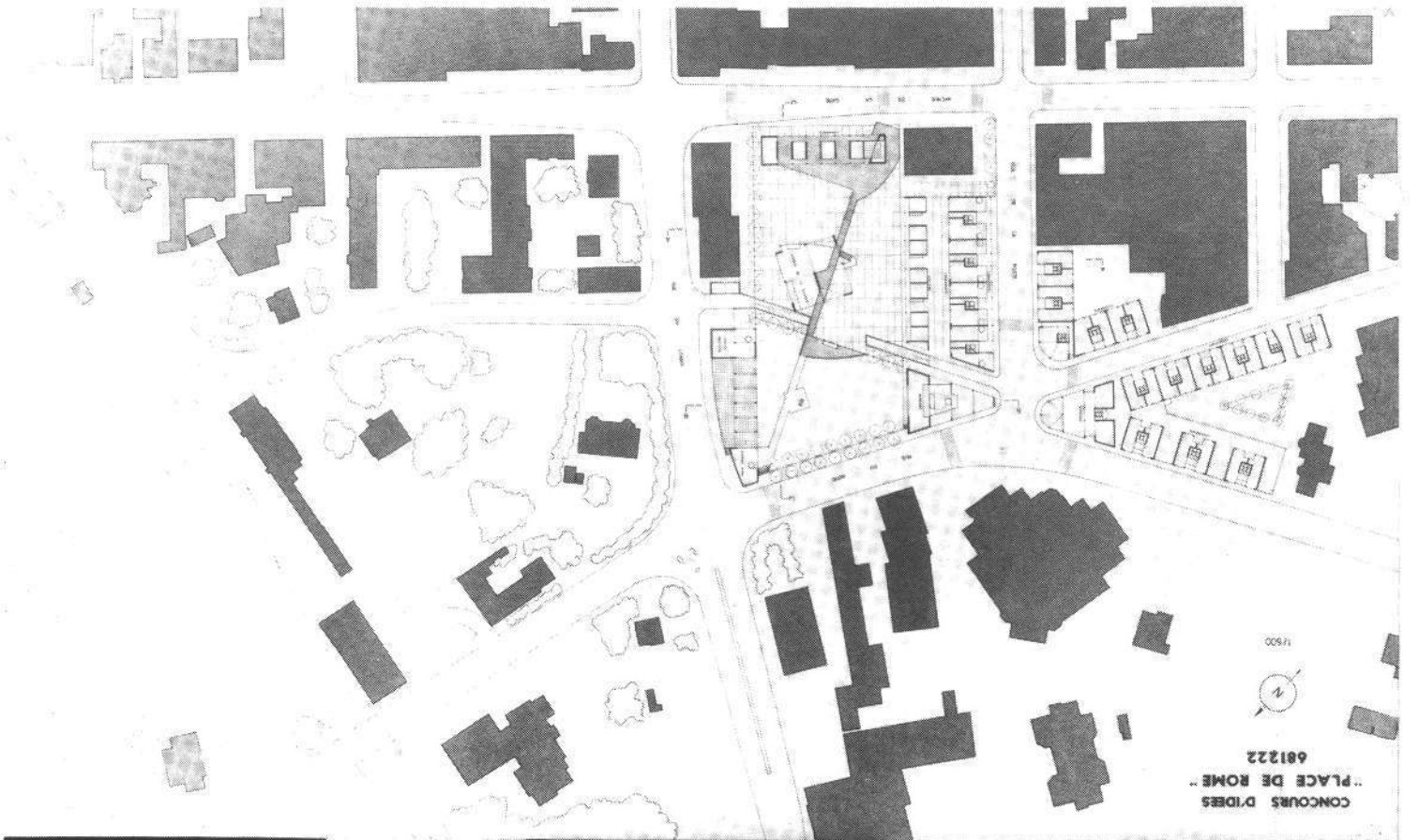


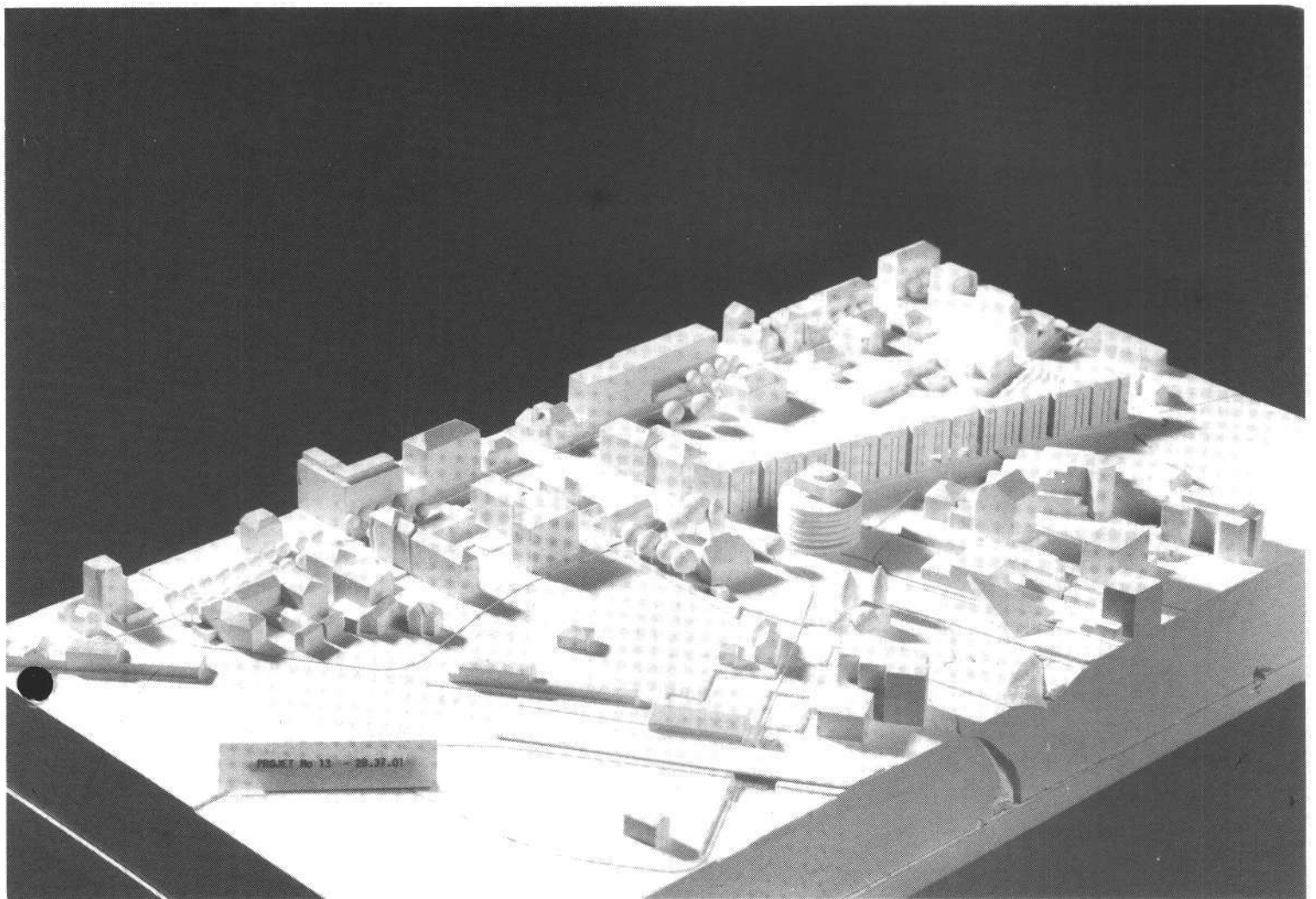
4^e prix: Projet No 8 - 59.48.70



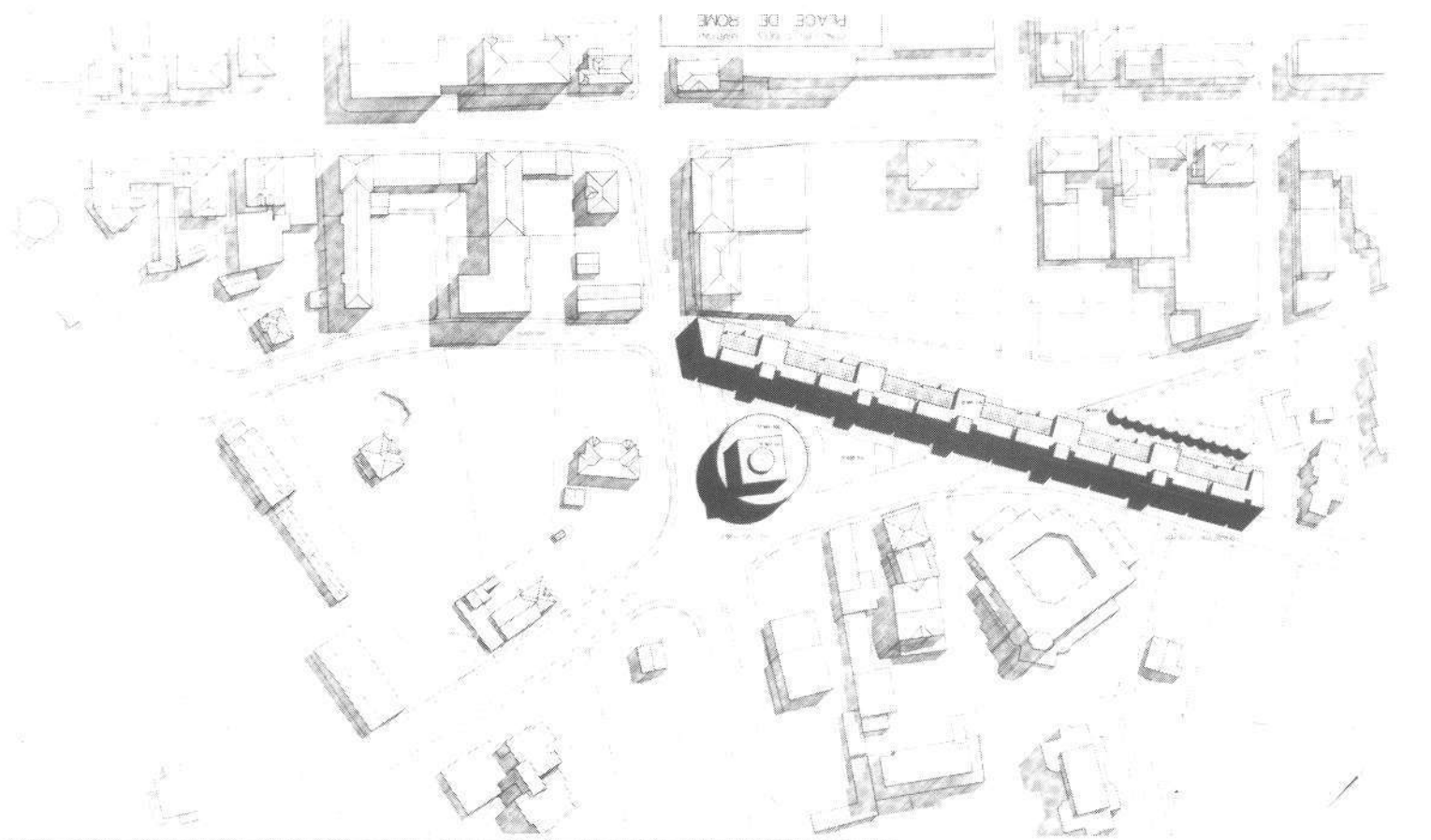


5^e prix: Projet No 3 - 68.12.22





6^e prix: Projet No 13 - 28.37.01



4. REMARQUES ET RECOMMANDATIONS DU JURY

Le jury, à l'unanimité, recommande au maître de l'ouvrage de poursuivre les études avec les auteurs du projet No 11 et sur la base de leur projet.

Une délégation du jury fonctionnera comme groupe d'experts du maître de l'ouvrage, pour la suite de ces études.

Pour la poursuite des études, les auteurs du projet No 11 tiendront compte tant de l'analyse du problème posé, que du rapport relatif à leur projet.

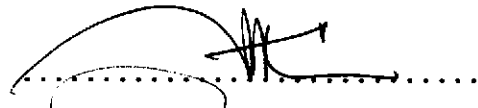
Le jury recommande, plus particulièrement, de réviser la partie du projet "Porte Nord" dans son extrémité côté voies CFF (suppression probable de la construction implantée au-dessus de la route de Fully), afin de tenir compte de la nouvelle porte proposée par le projet primé.

Il souligne aussi l'importance de réaliser le front de la place dans un laps de temps très court et au moyen d'une architecture unitaire: un seul projet pour délimiter l'espace de la place.

5. APPROBATION DU RAPPORT

Après un dernier contrôle et à la lecture du rapport, le jury y appose sa signature, le 20 octobre 1988.

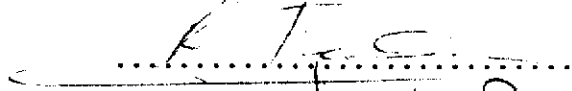
Le président: Bernard ATTINGER



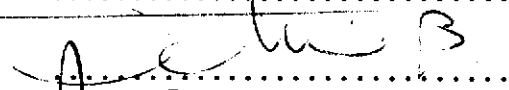
Les membres: Pascal COUCHEPIN



Robert FRANC



Bernard SCHMID



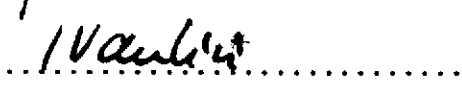
Vincent MANGEAT



Fonso BOSCHETTI



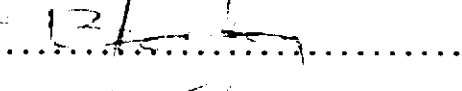
Livio VACCHINI



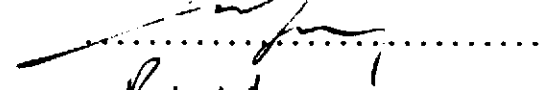
Les suppléants: Roni RODUNER



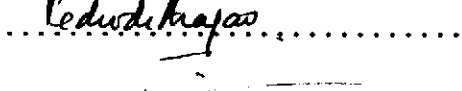
Roby JORDAN



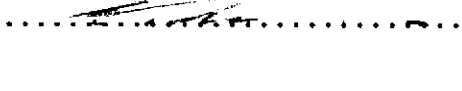
Willy FELLAY



L'expert: Pedro DE ARAGAO



Le secrétaire: Jacques WIDMANN



6. AUTEURS DES PROJETS

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

6.1 Les projets primés

1er prix **Projet No 11** **Devise 51.37.90**

Studio d'architettura
CABRINI Sandro
KELLER Bruno
VERDA Gianmaria
Via Lavizzari 3 - 6900 Lugano

Collaboratori:
Cereghetti Mauro
Huang Jeffrey

2ème prix **Projet No 19** **Devise 54.66.53**

ARNABOLDI Michele
CAVADINI Raffaele
Via Dogana Vecchia 1 - 6600 Locarno

3ème prix **Projet No 12** **Devise 61.03.14**

DUMAS Jacques
PILLET Serge
RUZICKA-ROSSIER Monique
BRUTSCH Thierry
Boulevard de Grancy 19A - 1006 Lausanne

4ème prix **Projet No 8** **Devise 59.48.70**

Atelier du Nouvel Age
DE BENOIT Pascal - JUNOD E. et
WAGNER Martin
Av. de France 60 - Lausanne

5ème prix **Projet No 3** **Devise 68.12.22**

FAVRE Gilbert
Avenue de Préfaully 30 - 1020 Renens

Collaborateurs
Ville Serge
Pfyffer Véronique
Rodriguez Martha

6ème prix **Projet No 13** **Devise 28.37.01**

FERRARI Jean-Baptiste
Galeries St-François b - 1003 Lausanne

Collaborateurs
Adihetty Arjuna
Dettling Astrid
Meier Antoine
Peeters Caroline

6.2 Les auteurs des projets

- 1 - 23.11.29 DE PAOLI + NICOLAZZI ARCHITEKTURBURO AG, Visp
- 2 - 42.18.48 DELALOYE Ami, 38 av. de la Gare, Martigny
Collab.: HUBLET D., MONN G., TROMME J.-M.
- 3 - 68.12.22 FAVRE Gilbert, av. de Préfaully 30, Renens
Collab.: VILLE S., PFYFFER V., RODRIGUEZ M.
- 4 - 79.75.35 GERBER Edouard, Romanel s/Morges
- 5 - 64.95.05 RICKERL & GOSSWEILER SA, Crête-à-l'oeil, les Agettes
- 6 - 18.31.87 JOANNOU Grégoire & STENDARDO Carmelo, 7, rue de la Fontenette, Carouge
- 7 - 01.14.71 THELER Raymond & WYER Christof, Griserallee 218, Brig-Glis
- 8 - 59.48.70 Atelier du Nouvel Age, DE BENOIT P., WAGNER M., JUNOD E., av. de France 60, Lausanne
- 9 - 28.59.80 MANOLA Inda, 16, rue Grenus, Genève
RADONICIC Nenad, 7, ch. du Tunnel, Carouge
- 10 - 91.57.73 BRUCHEZ Charly, Charrat
- 11 - 51.37.90 CABRINI S., KELLER B., VERDA G., Via Lavizzari 3, Lugano
Collab.: CEREGHETTI M., HUANG J.
- 12 - 61.03.14 PLAREL Bureau d'architecture et d'aménagement du territoire, DUMAS J., PILLET S.,
RUZICKA-ROSSIER M., BRUTSCH T., Boulevard de Grancy 19 A, Lausanne
- 13 - 28.37.01 FERRARI Jean-Baptiste, Galeries St-François b, Lausanne
Collab.: ADIHETTY A., DETTLING A., MEIER A. PEETERS C.
- 14 - 23.78.11 BECK Christian, ruelle des Anges 8, Monthey
Collab.: FERRARIO A., HALTINER D., VOGELI C., DELALOYE L.
- 15 - 23.09.87 GOLAY Yves, chemin des Tonnelles 4, Lausanne
Collab.: RANDRIAMBOAVONJY F., MARIN A.-M.
- 16 - 01.11.11 NEUHAUS Marcel, Ecluse 6, Neuchâtel
- 17 - 15.98.60 SOLOMON Kaleb, rue Caroline 16, Genève
FIAMMINGO Raphaël, 16, ch. Tourelle, Genève
- 18 - 37.46.89 KOCHNITZKY Laure & FEISS Christine, 9, av. Vibert, Carouge
- 19 - 54.66.53 ARNABOLDI Michele & CAVADINI Raffaele, via Dogana Vecchia 1, Locarno
- 20 - 62.54.66 COQUOZ Raymond, rue des Alpes 1, Martigny
- 21 - 05.71.05 ANDEREGGEN Fredy, Martinistrasse 10, Visp

Martigny, le 20 octobre 1988.

Le président du Jury:
Bernard ATTINER