

SOCIÉTÉ RELAIS DU SAINT-BERNARD SA
SOCIÉTÉ DE PROMOTION DES RESTOROUTES VALAISANS SA

CONCOURS D'ARCHITECTURE POUR LA RÉALISATION DU RESTOROUTE DE MARTIGNY



Photo: Michel Darbellay, Martigny

Rapport du jury

MARTIGNY, JUILLET 1989

SOMMAIRE

1. ORGANISATION - BUT DU CONCOURS
2. JURY
3. PROJETS
4. EXAMEN PREALABLE
5. JUGEMENT :
 - REFLEXION A PROPOS DU THEME 5.1
 - 1ER TOUR 5.2
 - 2EME TOUR 5.3
 - 3EME TOUR 5.4
 - ANALYSE DES PROJETS RESTANTS 5.5
6. PALMARES
7. REMARQUES ET RECOMMANDATIONS DU JURY
8. APPROBATION DU RAPPORT
9. AUTEURS DES PROJETS PRIMES
10. EXPOSITION

1 ORGANISATION - BUT DU CONCOURS

1.1 Organisation

Ce concours a été organisé respectivement par la Sté RELAIS DU ST-BERNARD SA et la Sté de PROMOTION des RESTOROUTES VALAISANS SION.

Ce concours était ouvert aux architectes établis dans le canton depuis le 1er janvier 1989 et aux architectes valaisans établis en Suisse. Pour participer, les architectes devaient être inscrits au Registre Suisse A ou B ou être diplômés EPFL, ETS ou au bénéfice d'une formation jugée équivalente.

Les inscriptions ont été prises en considération jusqu'à fin avril au plus tard. Lors de la préinscription, 83 demandes ont été formulées; 37 inscriptions définitives ont été enregistrées. Tous ces architectes ont reçu les documents adéquats.

Les concurrents pouvaient adresser des questions écrites et anonymes au jury jusqu'au 29 avril 1989. A cette date, 11 questions relatives au concours ont été posées. Les réponses ont été envoyées conformément par le jury le 15 mai 1989.

1.2 But

Le présent concours d'architecture vise à réaliser une aire de ravitaillement autoroutière, fonctionnelle, confortable, expression construite, représentative d'un Valais contemporain où l'accueil et les loisirs sont mis en exergue. Affirmation en tant que halte rituelle, ce restoroute devra en quelque sorte recouvrir le rôle que jouait Martigny alors traversée par tout le trafic routier. De plus, il constituera une vitrine du Valais en exposant la plupart des facettes et composantes de sa culture et de son économie actuelle. La réalisation d'un relais autoroutier constitue, aux yeux du Maître de l'oeuvre, un élément signalétique important sur un parcours obligé. Localisé au coeur du verger valaisan, doté en arrière plan d'un environnement remarquable, le site pris en compte devra ordonner la prise en possession de cette plate-forme par les constructions projetées.

2 JURY

Président	Bernard ATTINGER, architecte cantonal, Sion
Membres	Roger BONVIN, architecte SIA, Martigny François KUONEN, architecte de Ville, Monthey Vincent MANGEAT, architecte SIA, Nyon Pierre MOREN, président Sté de Promotion des Restoroutes Valaisans, Sion Rolf.-U. SUTTER, directeur d'exploitation Mövenpick, Adliswil Livio VACCHINI, architecte SIA, Locarno
Suppléants	Pierre-Alain CROSET, architecte SIA, Milan André LUGON-MOULIN, Sté de Promotion des Restoroutes Valaisans, Sion Hans-Jürg WIPF, architecte SIA, Zürich Hans-Peter ZIMMERMANN, architecte "Mövenpick Project", Adliswil
Experts	Jean-Pierre AESCHLIMANN, juriste Routes Nationales, Sion Jimmy DELALOYE, chef Service des Routes Nationale, Sion Alexander BOROS, chef Réseau Distribution Shell, Zürich

3 PROJETS

En date du 7 juillet 1989, 28 projets ont été déposés ainsi que 28 maquettes, le 14 juillet 1989 :

No 1	18 06 61	No 15	93 37 10
No 2	38 62 20	No 16	20 18 16
No 3	00 00 17	No 17	73 94 53
No 4	87 17 31	No 18	74 73 20
No 5	31 67 73	No 19	20 31 16
No 6	28 96 78	No 20	93 71 39
No 7	17 06 08	No 21	91 23 78
No 8	17 07 67	No 22	45 98 04
No 9	27 42 72	No 23	27 45 07
No 10	38 62 01	No 24	51 72 00
No 11	37 56 68	No 25	43 56 50
No 12	43 35 17	No 26	44 65 42
No 13	55 46 28	No 27	18 90 41
No 14	78 99 89	No 28	04 49 53

4 EXAMEN PREALABLE

L'examen technique préalable des projets a porté sur :

- les délais d'envoi (timbre postal)
- le contrôle des documents (selon règlement)
- le contrôle des projets (respect du programme)
- le contrôle sommaire des cubes (cube SIA)

Le cube moyen des 28 projets est de 26'800 m³.

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

Les contraintes fixées par le règlement et le programme devaient être respectées. En se basant sur l'art. 43.1.2 de la norme SIA 152, il a été décidé d'écarter de la répartition des prix les projets :

No 14	devise	78	99	89
No 19	devise	20	31	16

car ils débordent de manière importante du périmètre mis à disposition pour la réalisation du programme des constructions qui devaient obligatoirement y être implantées (art. 3.3 du programme). La notion "le long de l'autoroute" offrait la possibilité de dépasser la limite parallèle à l'autoroute (construction au-dessus par exemple) mais pas celle de déborder du périmètre en bordure du lac ou d'implanter l'installation dans un autre lieu " le long de l'autoroute".

D'autres projets transgressent les limites mais pour des parties peu importantes du programme. Eux ont été admis.

5 JUGEMENT

5.1 Réflexion à propos du thème

----- Cadre général pour cette étude et argument pour le jugement -----

En Suisse l'autoroute et ses équipements ne sont pas pensés, planifiés et réalisés dans ou comme un projet unique. On a d'un côté, sous la responsabilité du Service des Routes Nationales et de leurs sections cantonales, la construction de l'autoroute proprement dite avec les ouvrages qui lui sont intimement associés (ponts, galeries, ouvrages de protection, etc). De l'autre et sous la responsabilité des cantons, d'une manière et dans une forme qui leur appartient d'imaginer et de définir, la charge de réaliser les équipements tels que stations services et restoroutes.

Pour ce qui va concerner les équipements attachés au réseau autoroutier valaisan à Martigny notamment, le Conseil d'Etat a créé une société d'économie mixte la "Société de Promotion des Restoroutes Valaisans" dont l'une des missions tient notamment à la promotion de l'économie valaisanne. Cette société a reçu du canton, en droit de superficie et pour 50 ans, les terrains équipés situés au lieu dit "Les Iles Cédées" au Nord-Ouest de l'entrée de Martigny.

A charge pour elle de trouver et de désigner la société d'exploitation qui, sous sa haute surveillance, devra bâtir puis exploiter le restoroute et la station service. Ici c'est la Société "RELAIS DU ST BERNARD" qui a obtenu la concession.

Il lui incombait dès lors la tâche de bâtir. C'est dans cette perspective qu'a été organisé conjointement par la Société de Promotion et par la Société d'Exploitation le présent concours d'architecture, concours ouvert aux architectes du Valais et présidé par l'architecte cantonal, M. Bernard Attinger.

Préalablement au développement de son argumentation, le jury s'est appliqué à bien comprendre le cadre général dans lequel s'inscrit la question du concours.

Le problème des "projets disjoints" (l'autoroute et ses équipements) a fait l'objet d'une réflexion approfondie qui a permis d'identifier et puis d'opposer les deux concepts d'intervention fondamentaux autour desquels s'articulent tous les projets.

On a d'une part :

- A) le restoroute et ses annexes pensés comme "un monde à part de l'autoroute" et attachés aux particularités et aux détails du lieu qui les reçoit. Dans ce cas-là on quitte l'autoroute pour s'en séparer et s'en détacher le temps

d'une pause. On entre dans un autre monde. L'autoroute est perçue négativement, toutes les installations proposées ne veulent pas tirer les conséquences de faits contemporains tels que déplacement/vitesse ainsi que les transformations qu'ils opèrent sur les moeurs et les pratiques alimentaires par exemple.

D'autre part :

- B) le restoroute et ses annexes sont pensés comme un prolongement de l'autoroute. Cette manière d'entrer dans le thème n'exclut pas à priori l'idée d'une pause confortable et de qualité. Dans ce cas-là, l'équipement autoroutier se superpose aux particularités et aux détails du lieu qui le reçoit. Il profite de ses qualités sans s'y fondre ni s'y confondre !

Le jury a pensé que le deuxième concept était décidément le plus pertinent et le plus intéressant.

Une série de projets illustrent bien la puissante référence "territoriale" attendue de la géométrie longiliforme le long de l'autoroute, référence soulignée par l'installation de la plate-forme/quai du parking détachée et distante de la surface de la terre (une nouvelle épaisseur). Dans de nombreux cas, le jury regrette que cette approche intelligente du problème ait été affaiblie par la résolution d'un véritable quai ou d'un bord de lac. Dans ces cas-là, on rejoint le premier degré, le quai n'est plus évoqué mais cité littéralement, l'eau n'est plus suggérée mais ramenée "au bord" à grands renforts de travaux de terrassement et d'excavation. Ces projets redondants n'ont plus la force de l'évocation. Tous ou presque seraient tellement plus subtils s'ils se plaquaient en quelque sorte par dessus la ligne casuelle du rivage tel qu'elle apparaît provisoirement aujourd'hui.

Cette remarque, on le comprend bien, fait la critique des projets qui n'ont pas su comprendre qu'il serait bien impossible que la forme actuelle du bord de l'eau et la surface de terre qui lui est attachée correspondent à la forme des installations autoroutières !!! (cf. projet no 1-2-3-5-6-10-15-17-22 et 23).

Puisqu'il n'était pas possible, ici à Martigny et pour des "raisons physiques" (exiguité du site) de déployer ces équipements autoroutiers exactement sur ou à côté de l'autoroute de part et d'autre ou par dessus, le jury a néanmoins pensé qu'il était nécessaire et souhaitable que malgré leur relatif éloignement, ils continuent "d'appartenir à l'autoroute".

Il ne s'agissait pas ici à l'entrée d'un Valais orienté vers l'avenir, d'offrir la carte de visite nostalgique et passéiste d'un équipement qui aurait pris le visage fallacieux "d'un village de détente" à l'instar des innombrables et médiocres réalisations qui encomrent le réseau autoroutier national.

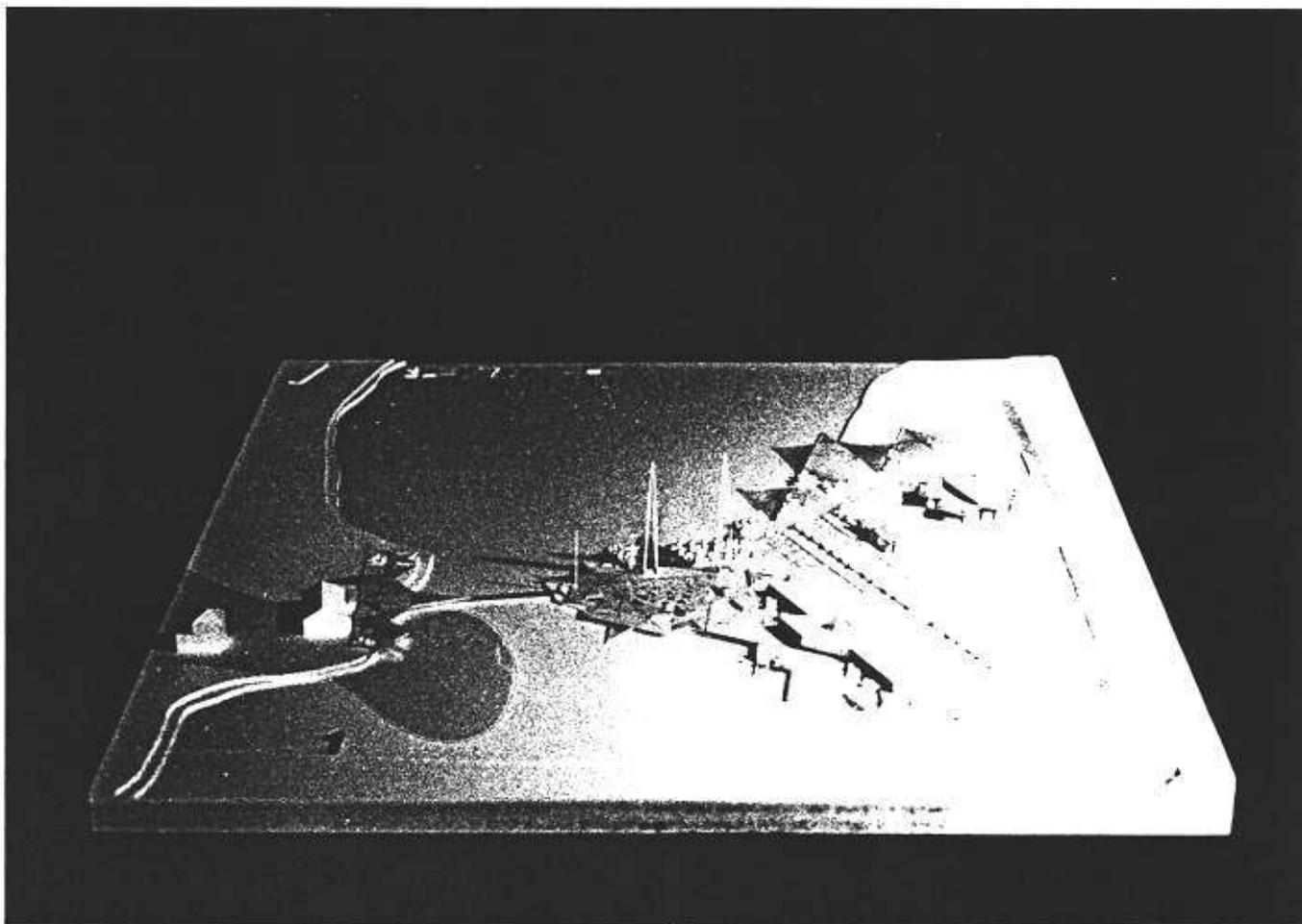
5.2 Premier tour

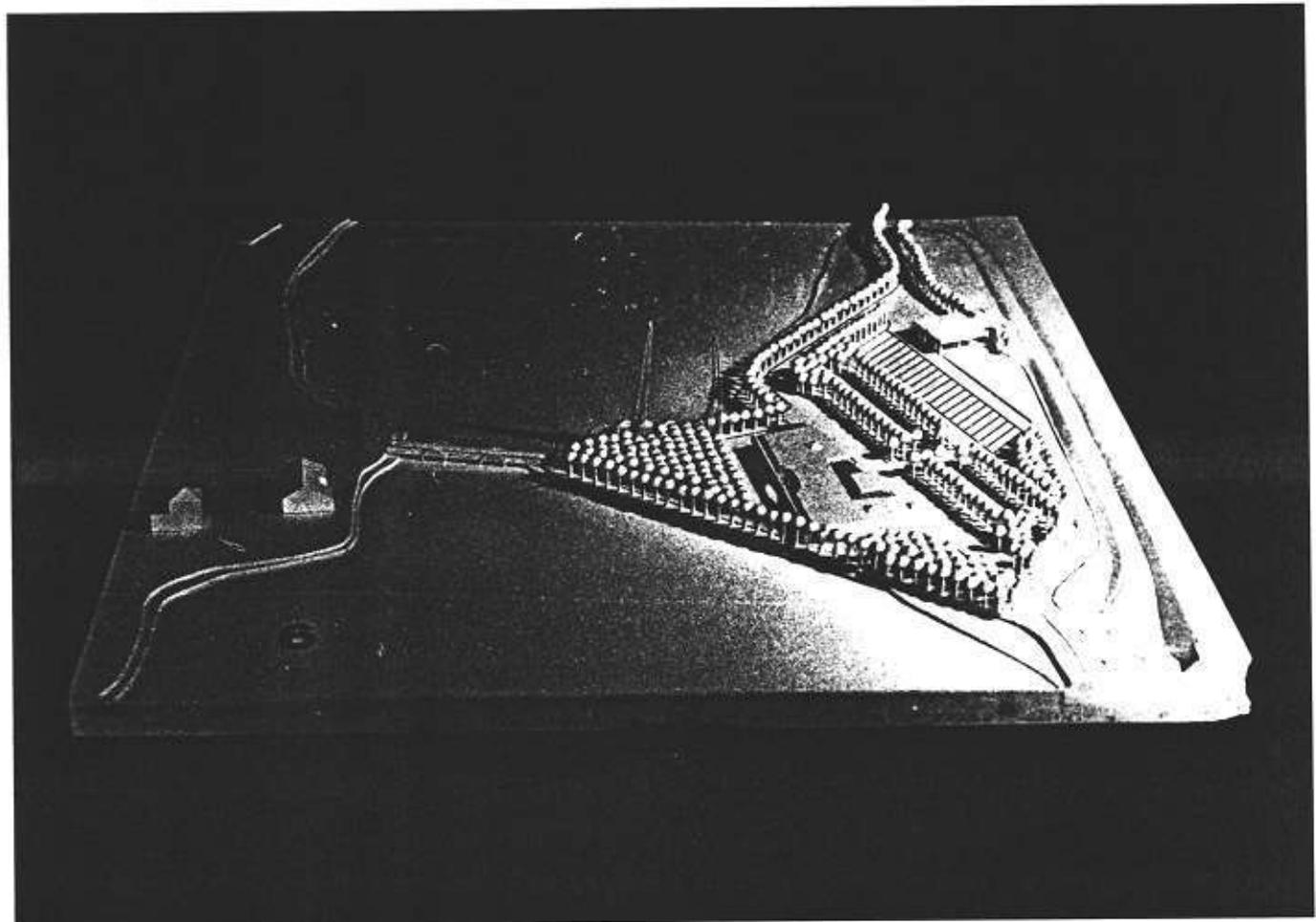
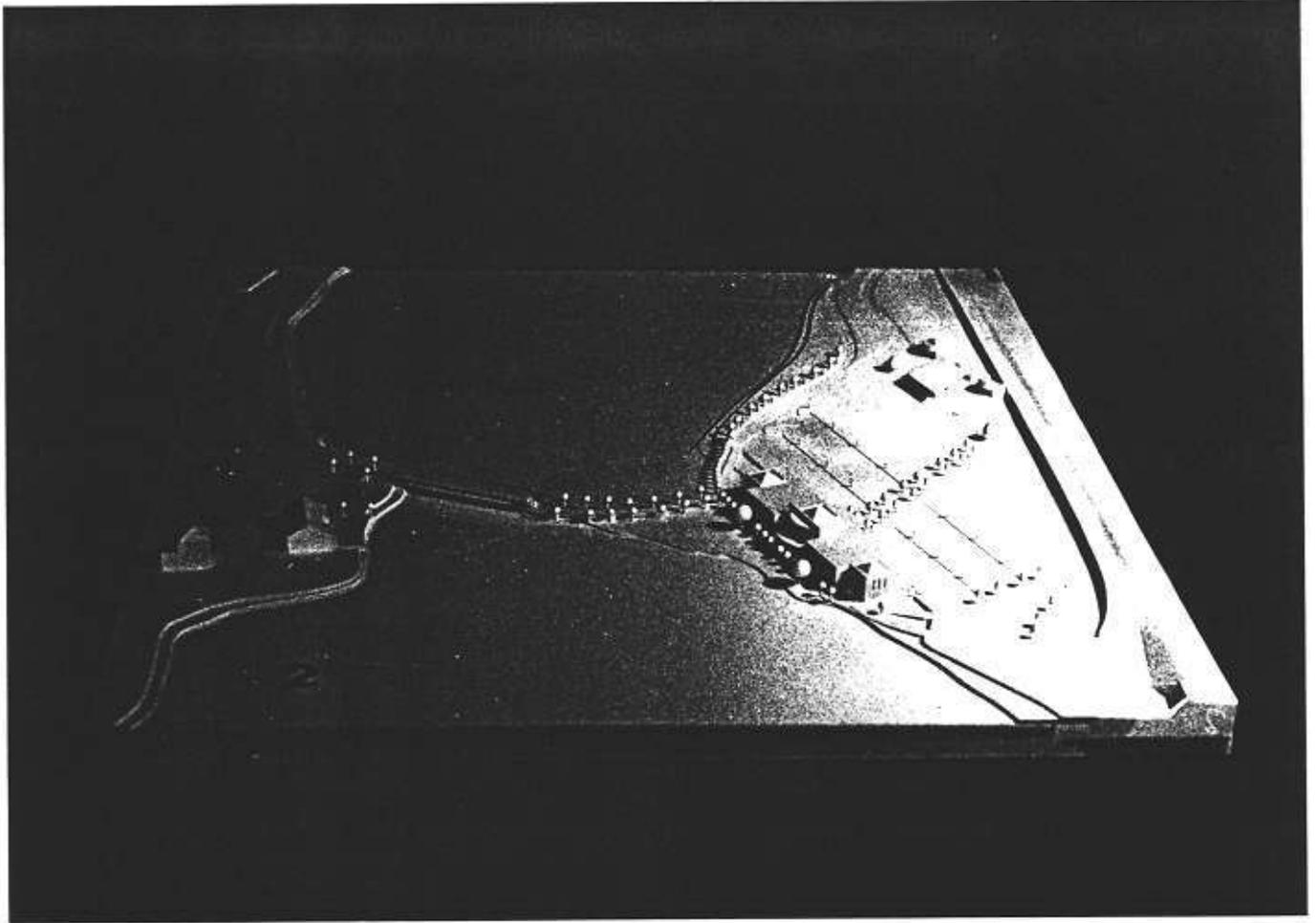
Après avoir pris connaissance du rapport technique et passé en revue l'ensemble des projets présentés et visité le terrain mis à disposition des concurrents, le jury étudie chaque projet et décide d'éliminer au premier tour des projets en fonction de leur inadaptation au problème posé notamment :

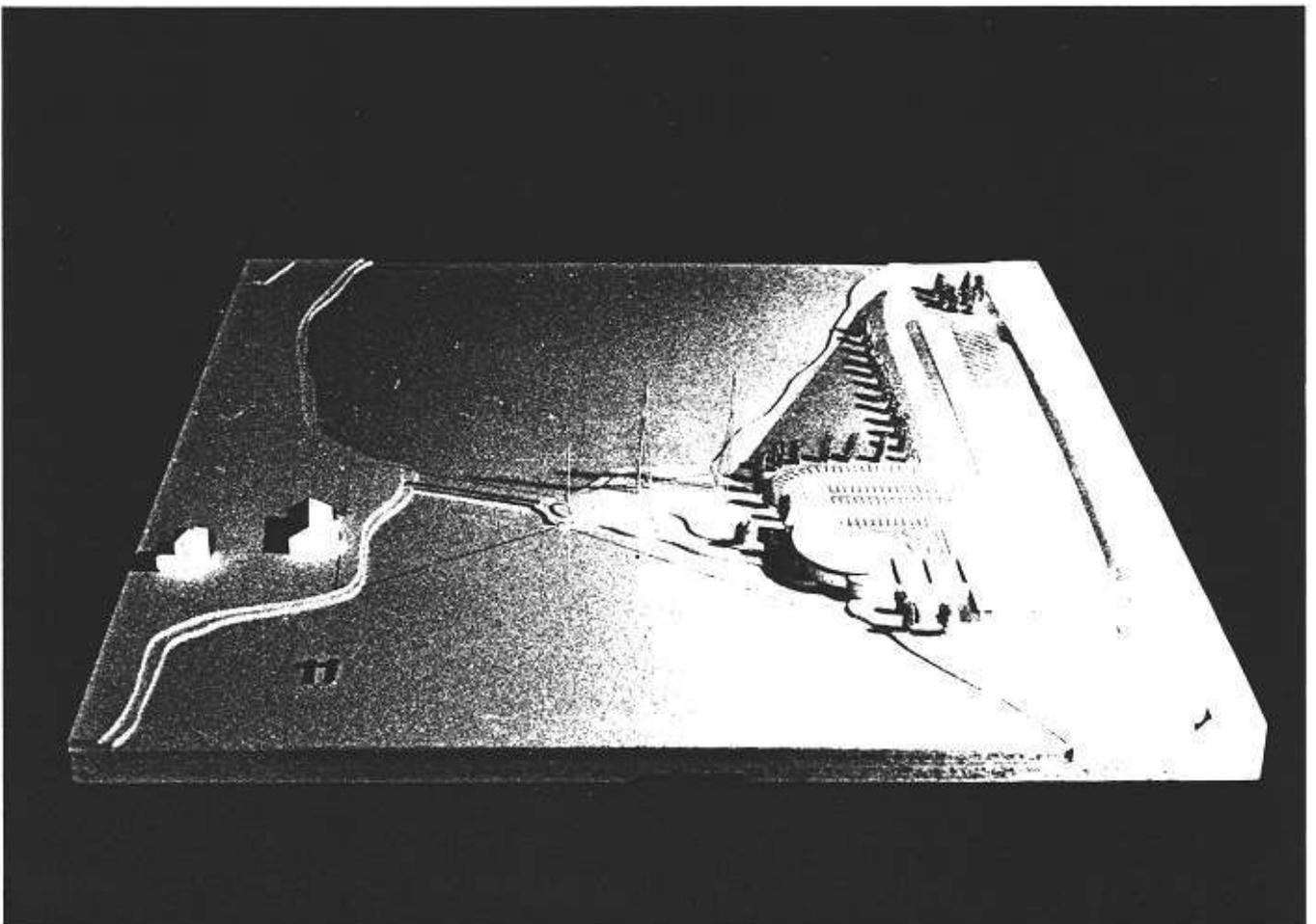
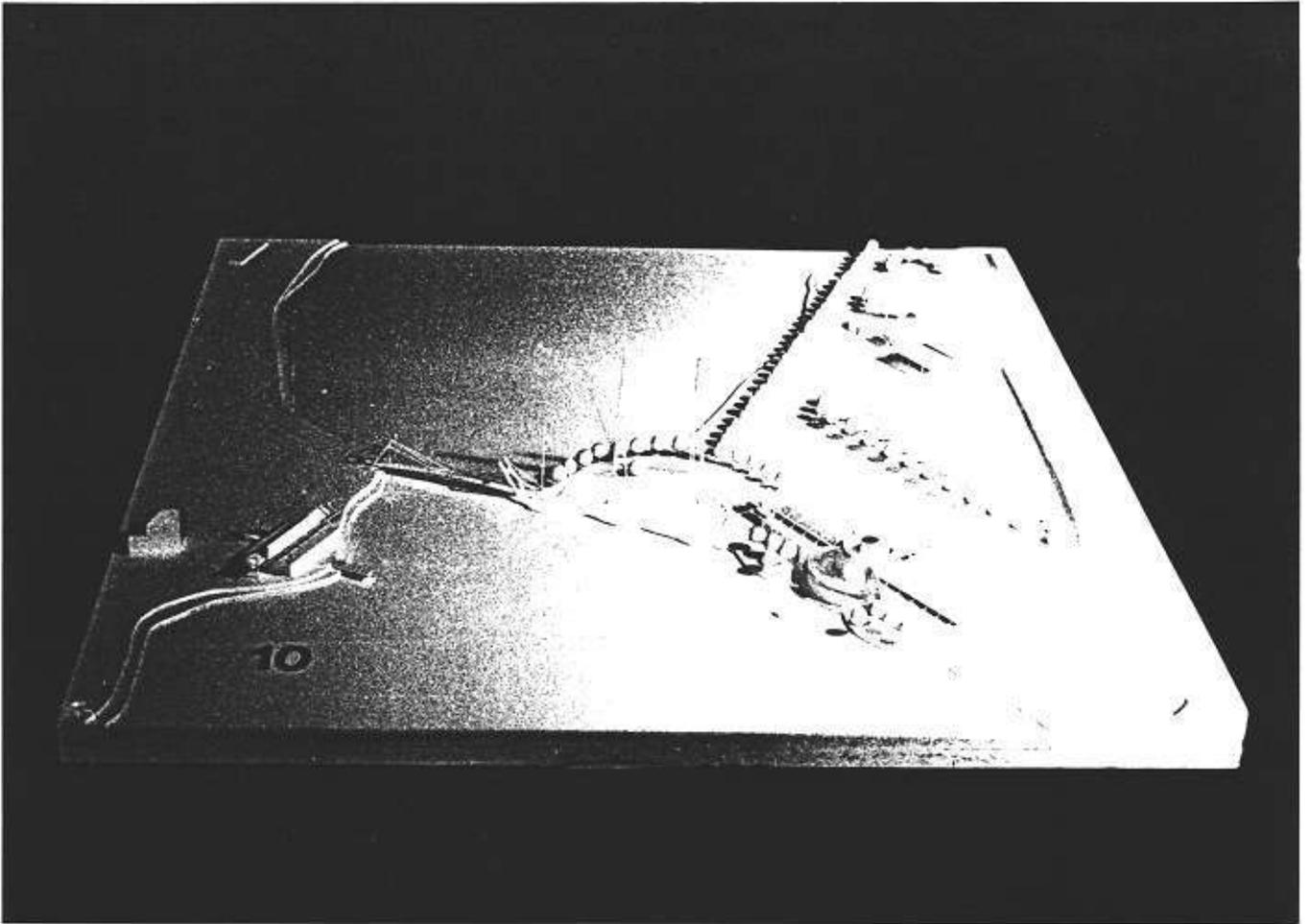
- incompatibilité avec le caractère du site et mauvaise compréhension du lieu
- manque de clarté dans le concept
- faiblesse dans l'organisation générale.

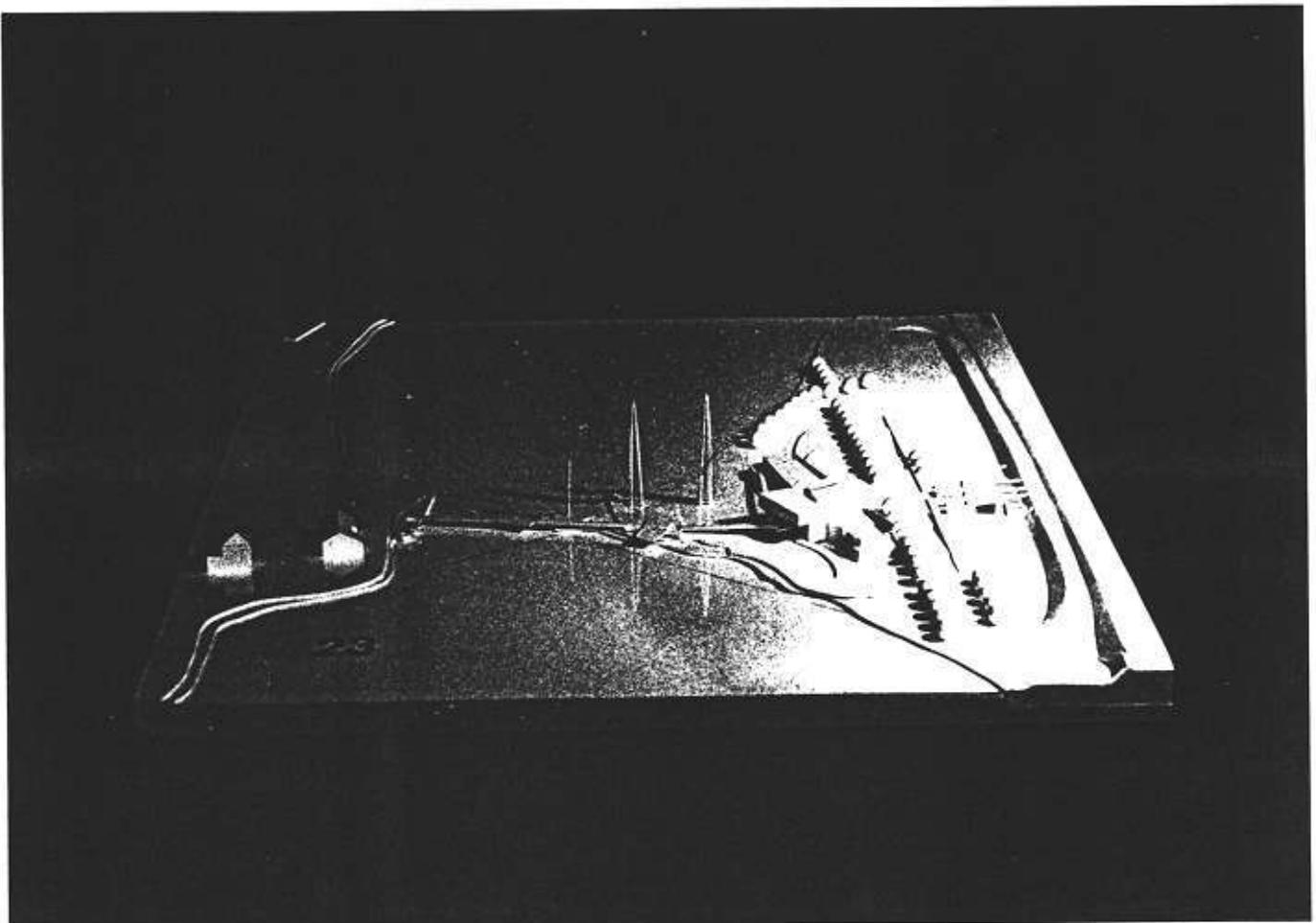
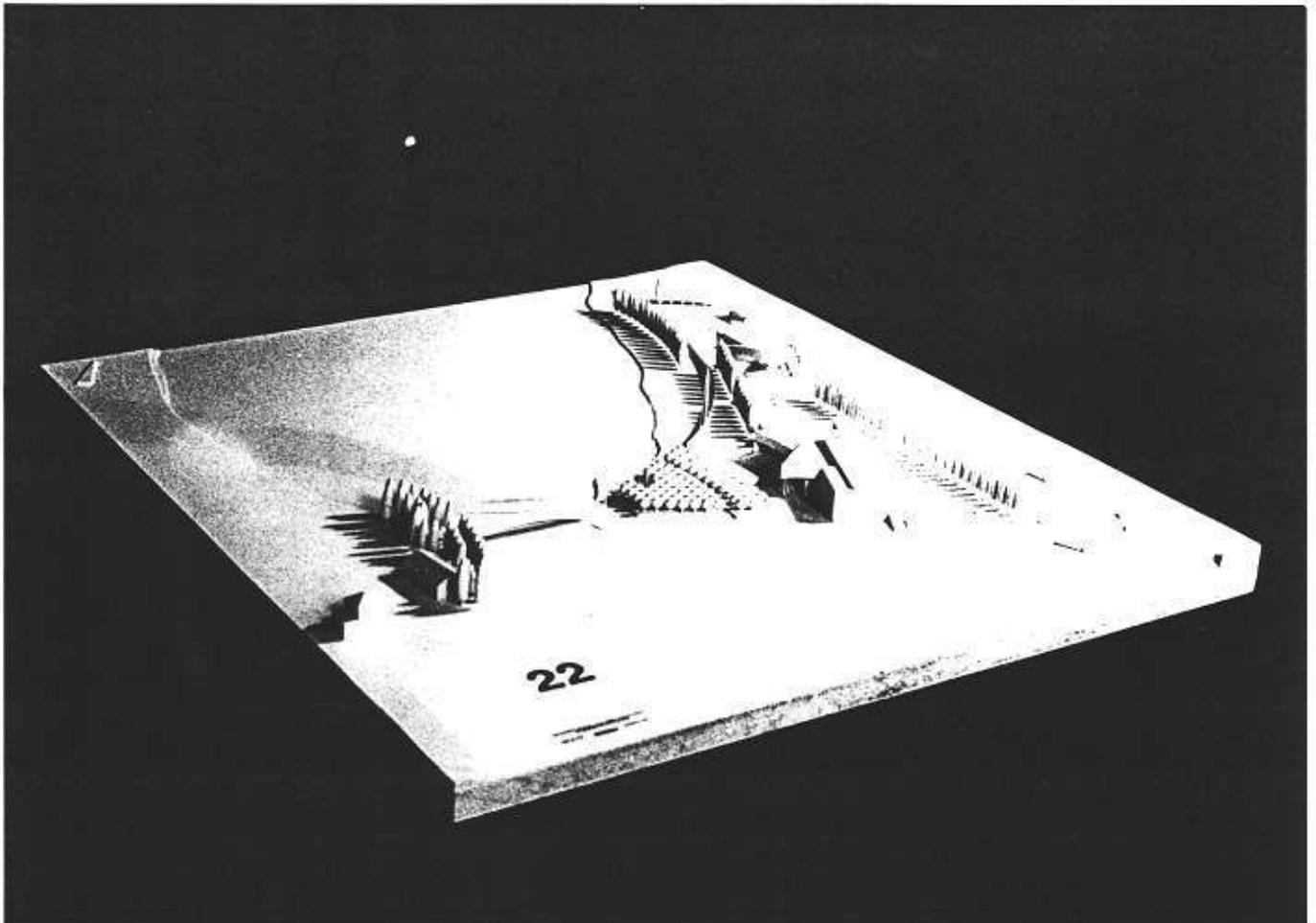
Sont alors éliminés pour les raisons évoquées ci-dessus les projets suivants :

No 1	18	06	61
No 2	38	62	20
No 6	28	96	78
No 10	38	62	01
No 11	37	56	68
No 22	45	98	04
No 23	27	45	07









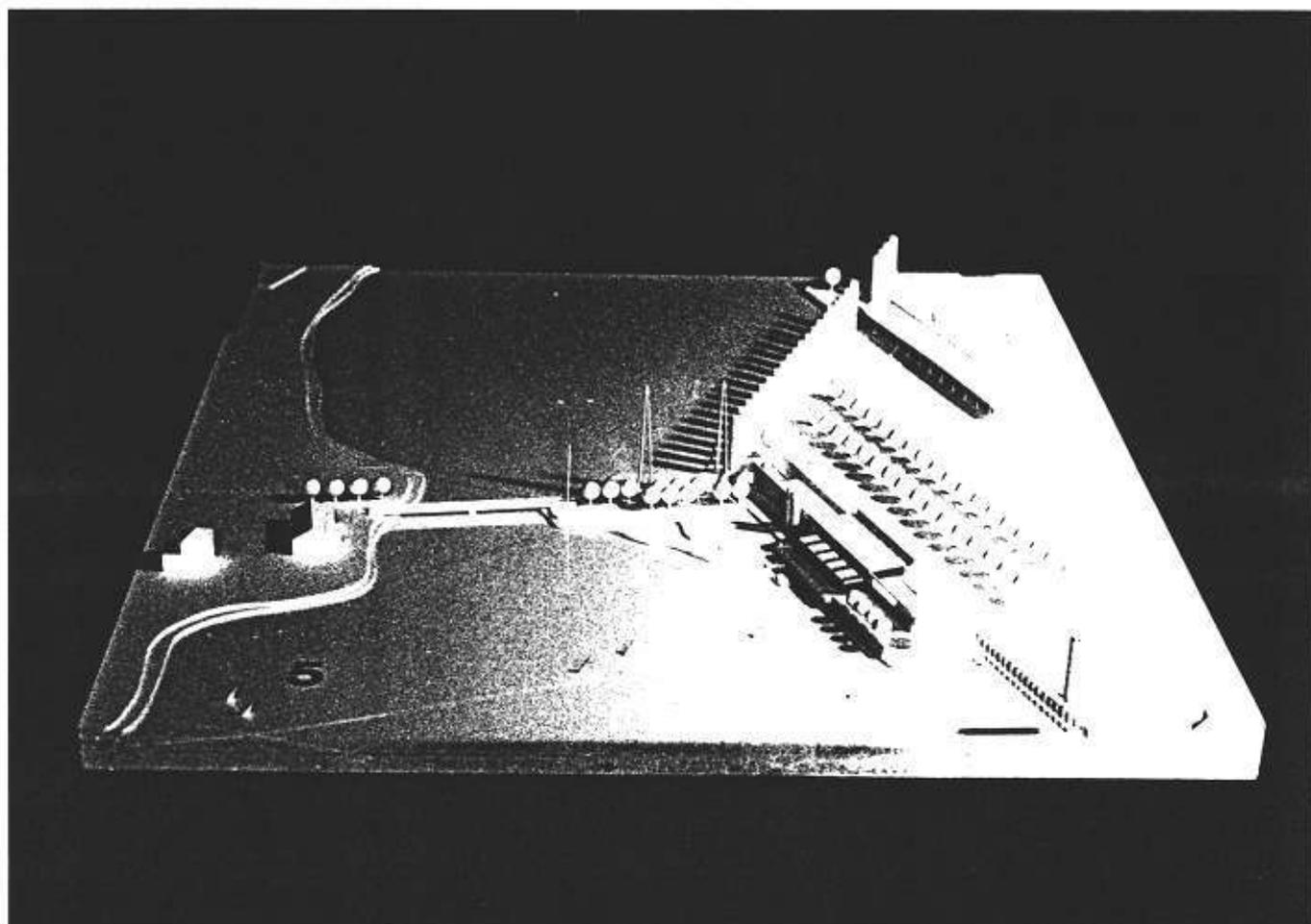
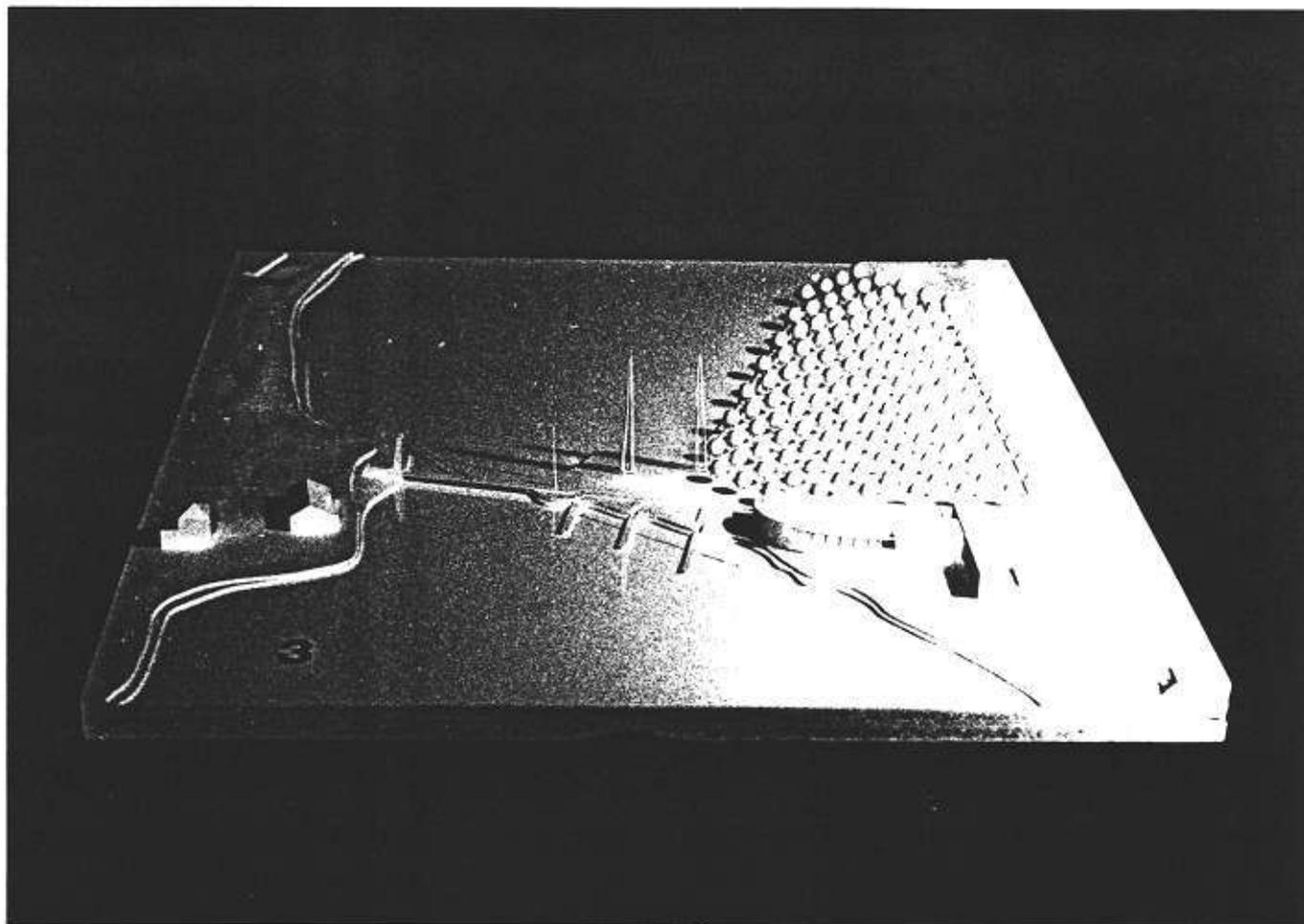
5.3 Deuxième tour

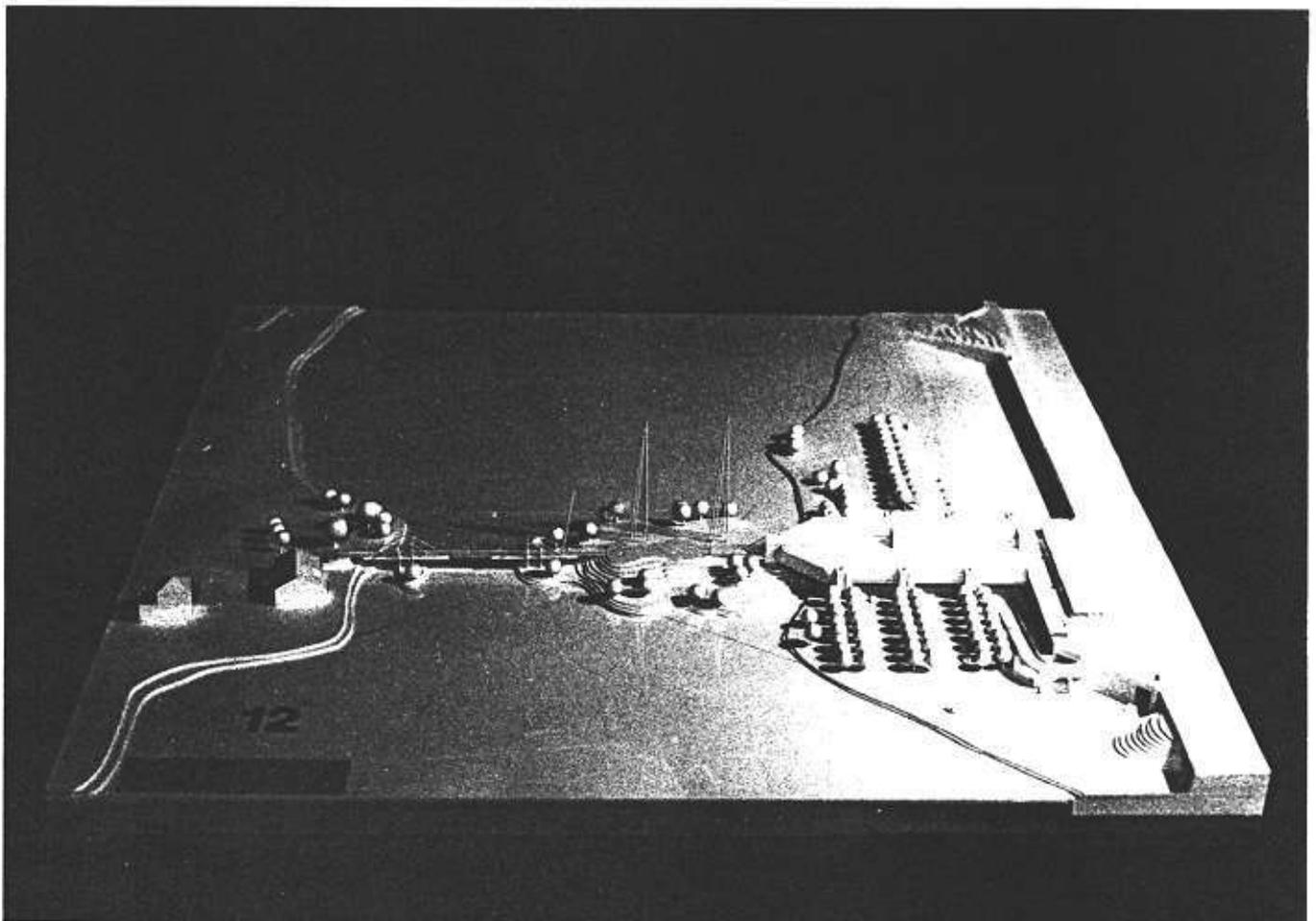
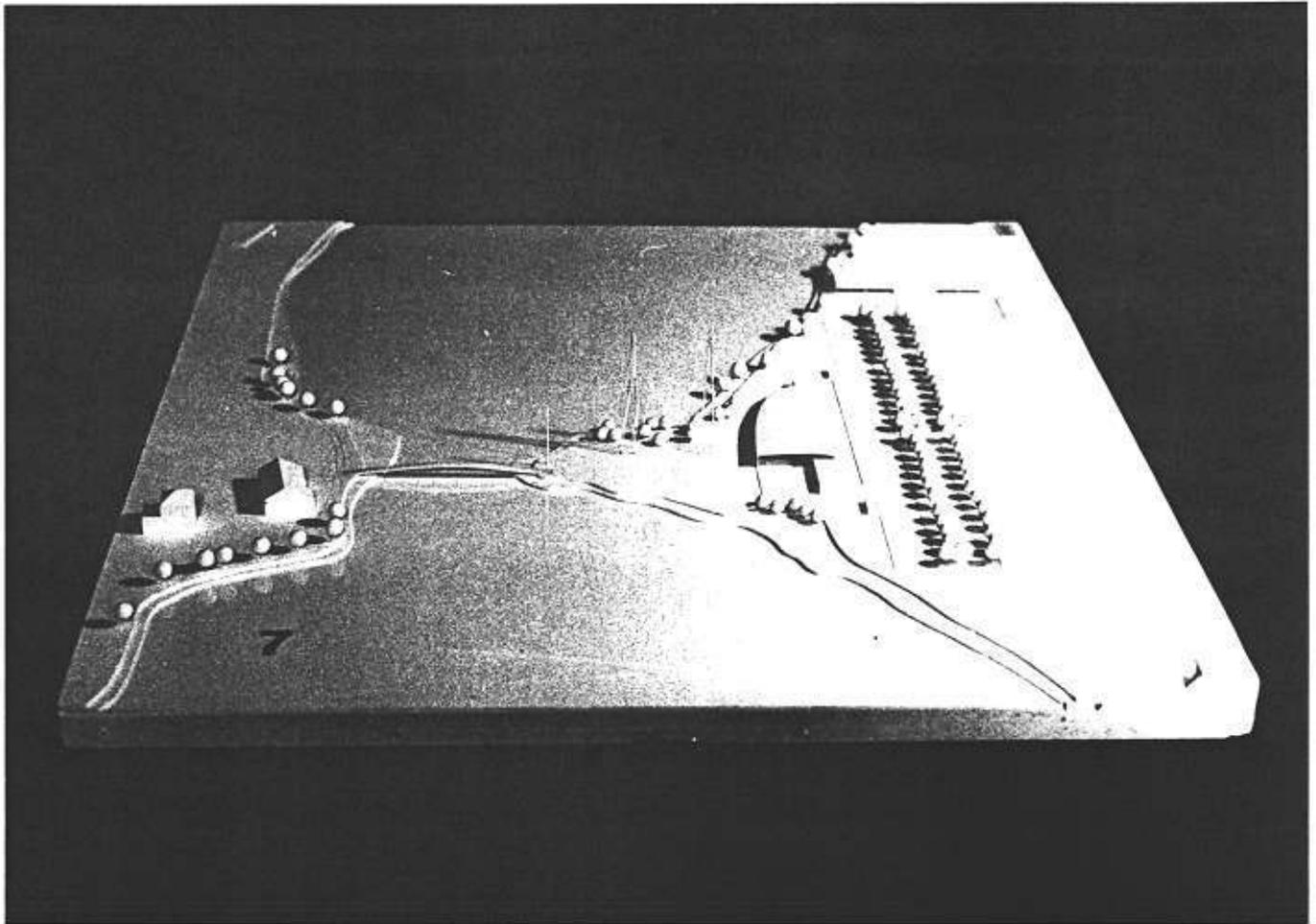
Avant de procéder au deuxième tour d'élimination, le jury effectue une analyse générale des solutions présentées et définit son champ d'investigation :

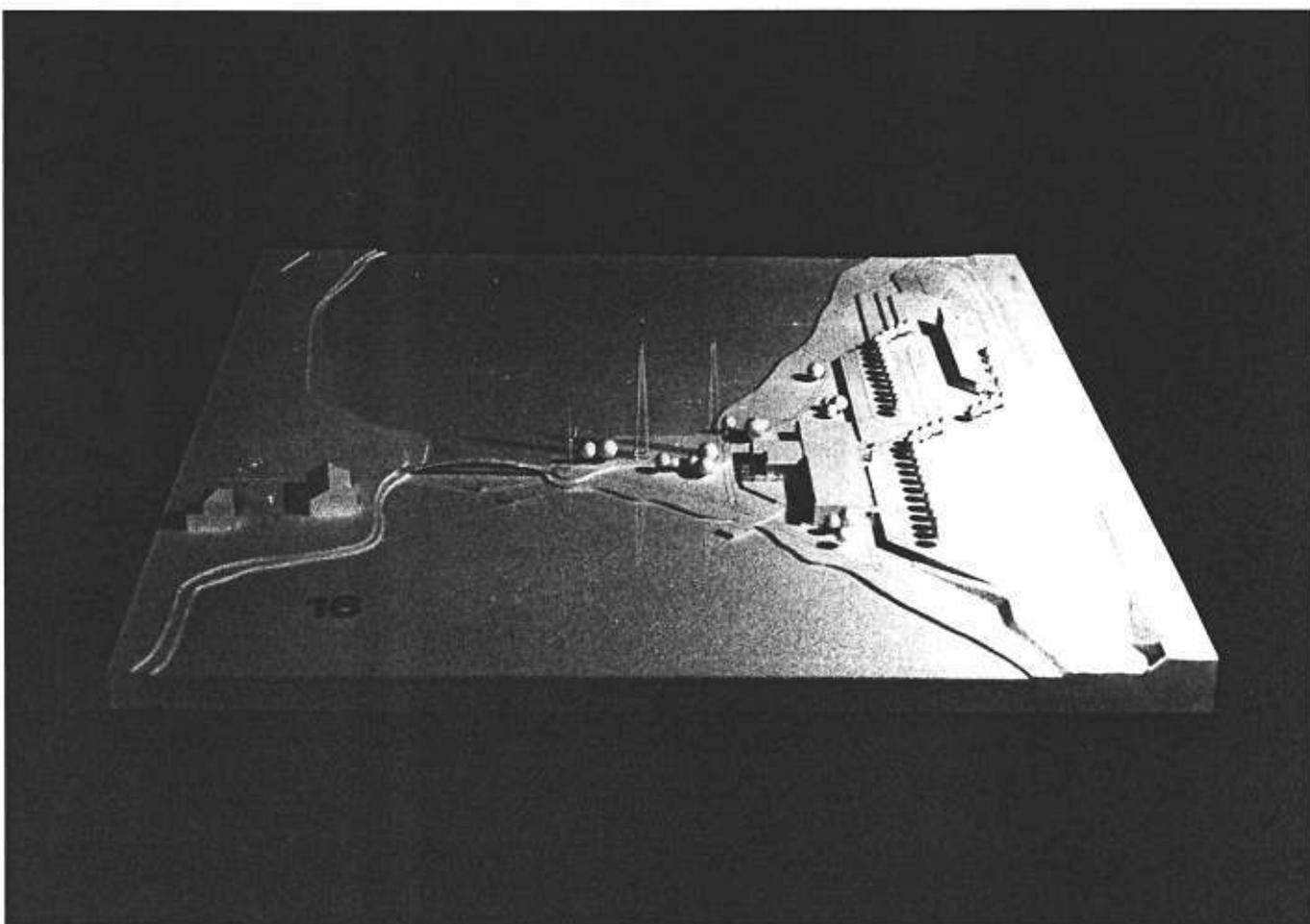
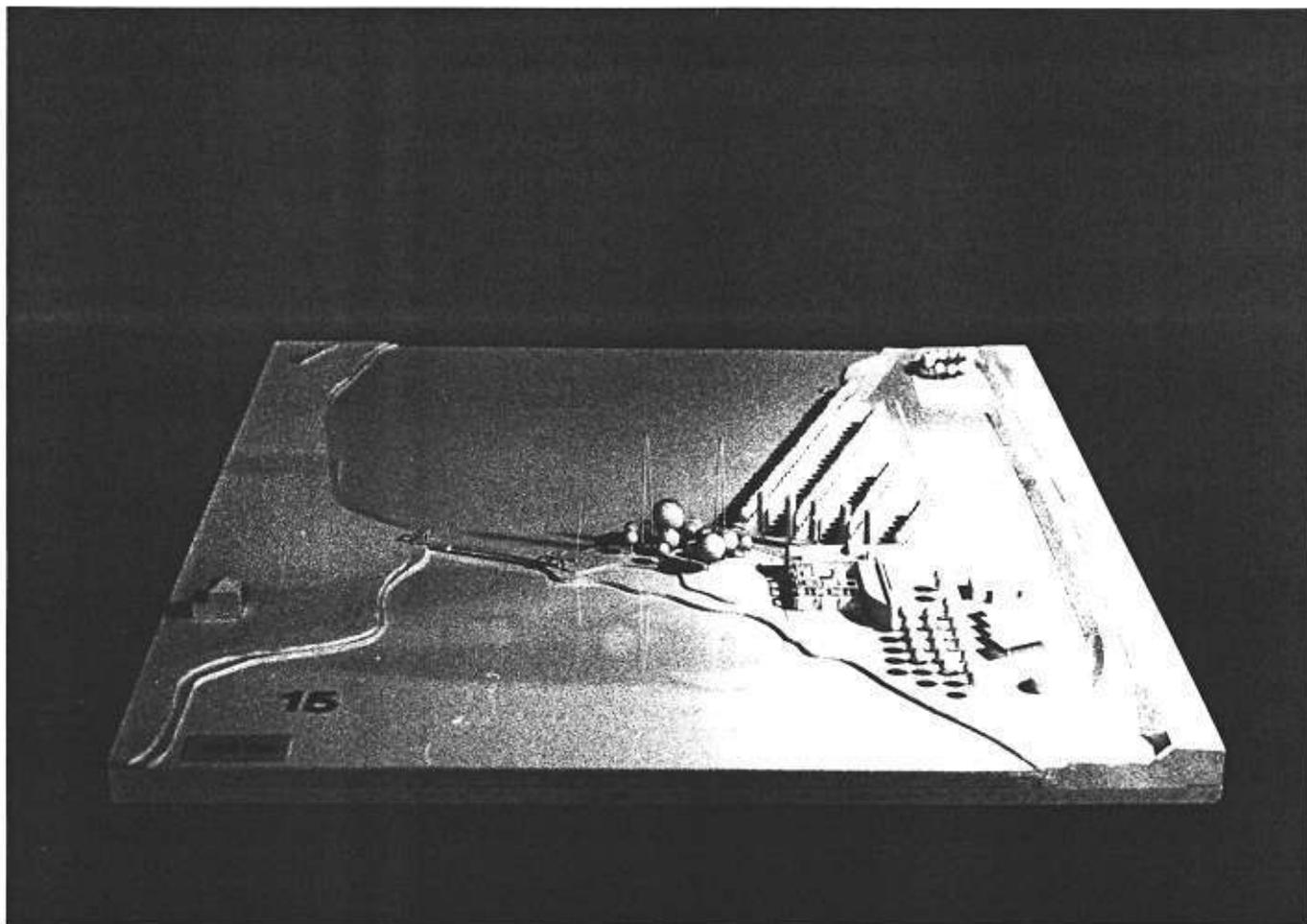
- analyse de l'environnement et en particulier prise en compte des conditions climatiques (vents);
- le lieu et ses rapports avec l'ensemble du territoire;
- l'impact de l'autoroute sur le site et son rapport avec le plan d'eau. La problématique issue de la dénivellation entre l'autoroute et le niveau du lac;
- l'accès sur le "périmètre d'intervention";
- l'évocation signalétique de la proposition présentée et l'implantation du complexe.

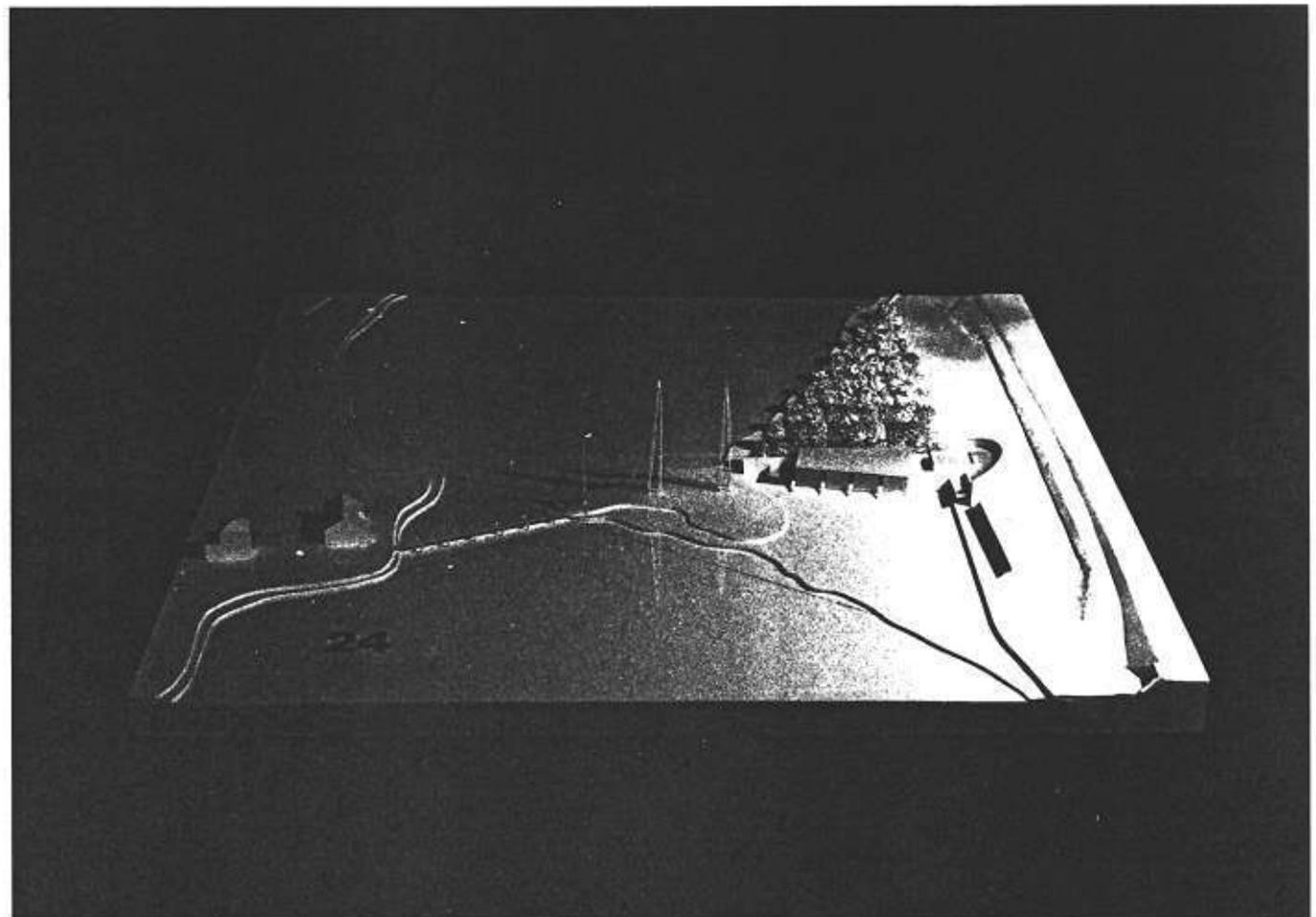
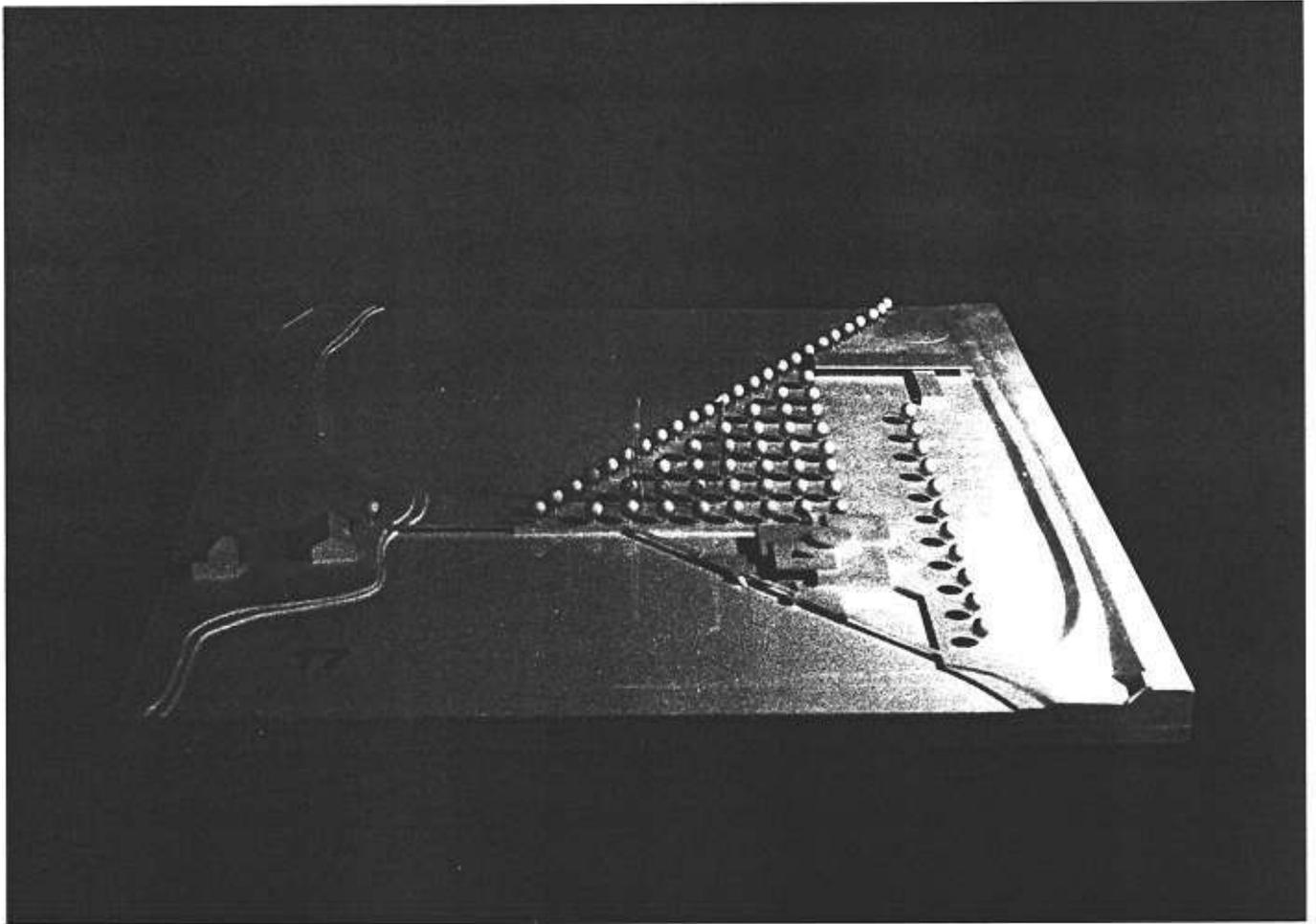
En conséquence, malgré certaines qualités et leur contribution à l'analyse du problème posé, les projets suivants sont éliminés au deuxième tour :

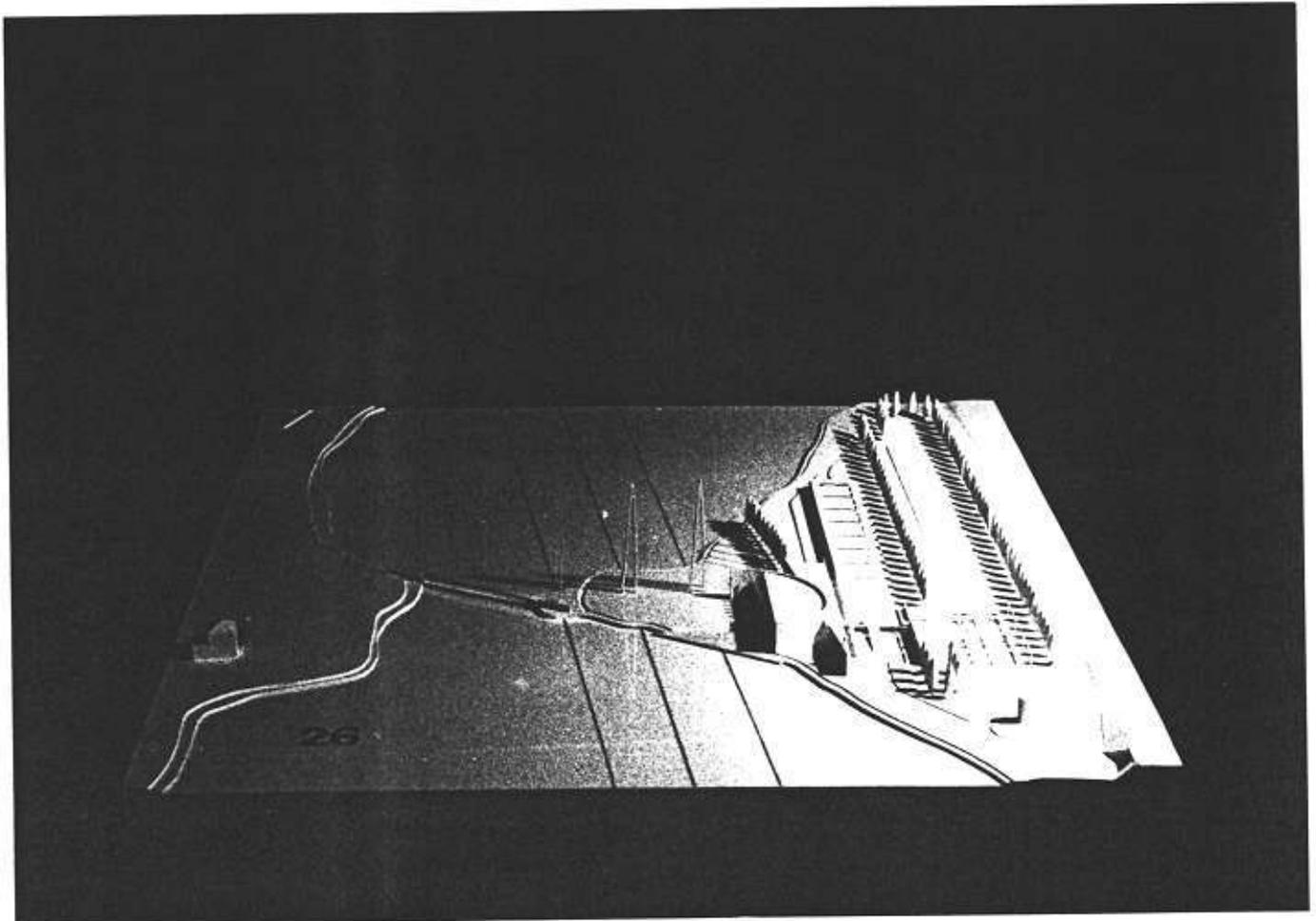
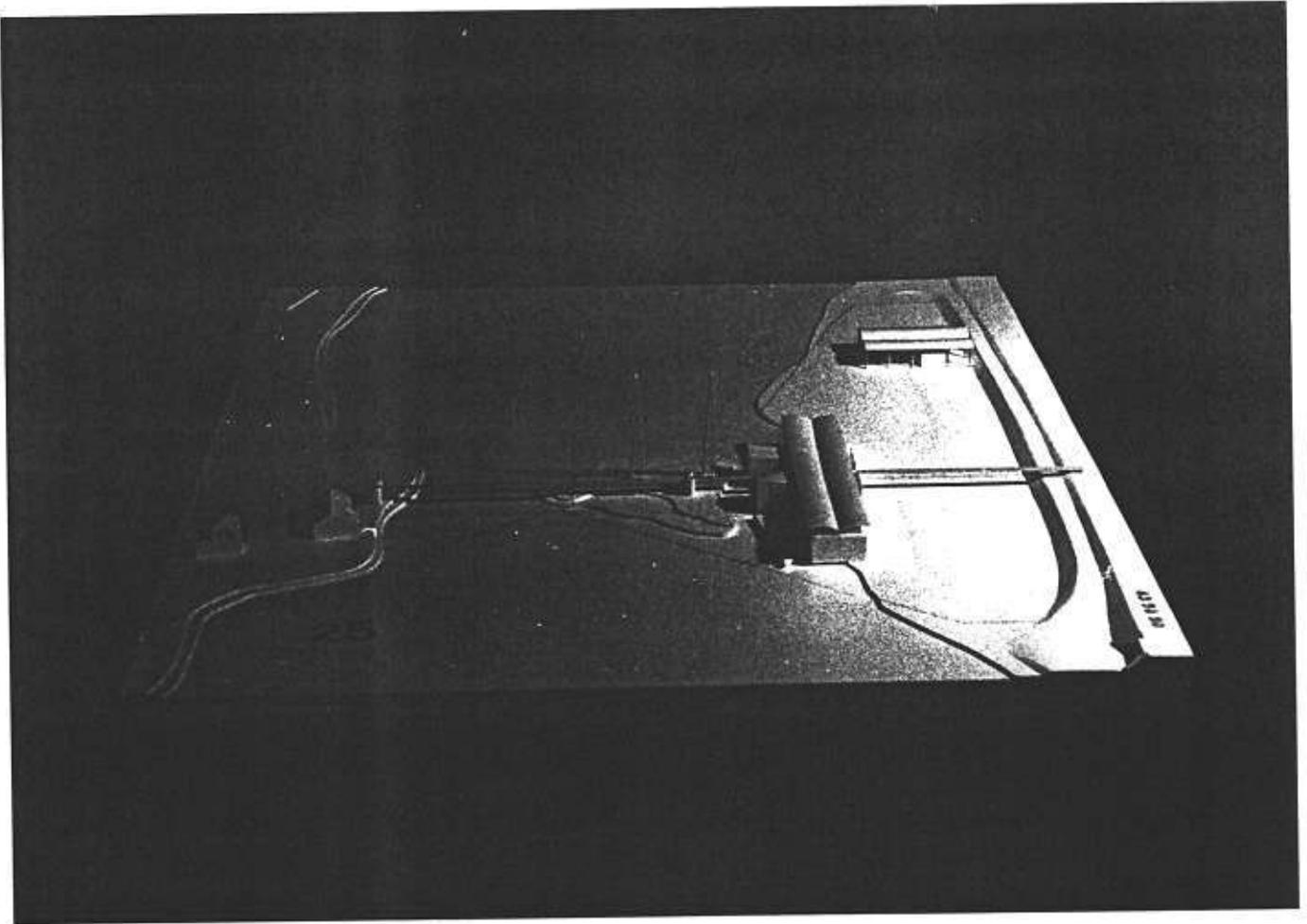
No 3	00	00	17	No 17	73	94	53
No 5	31	67	73	No 24	51	72	00
No 7	17	06	08	No 25	43	56	50
No 12	43	35	17	No 26	44	65	42
No 15	93	37	10	No 27	18	90	41
No 16	20	18	16				

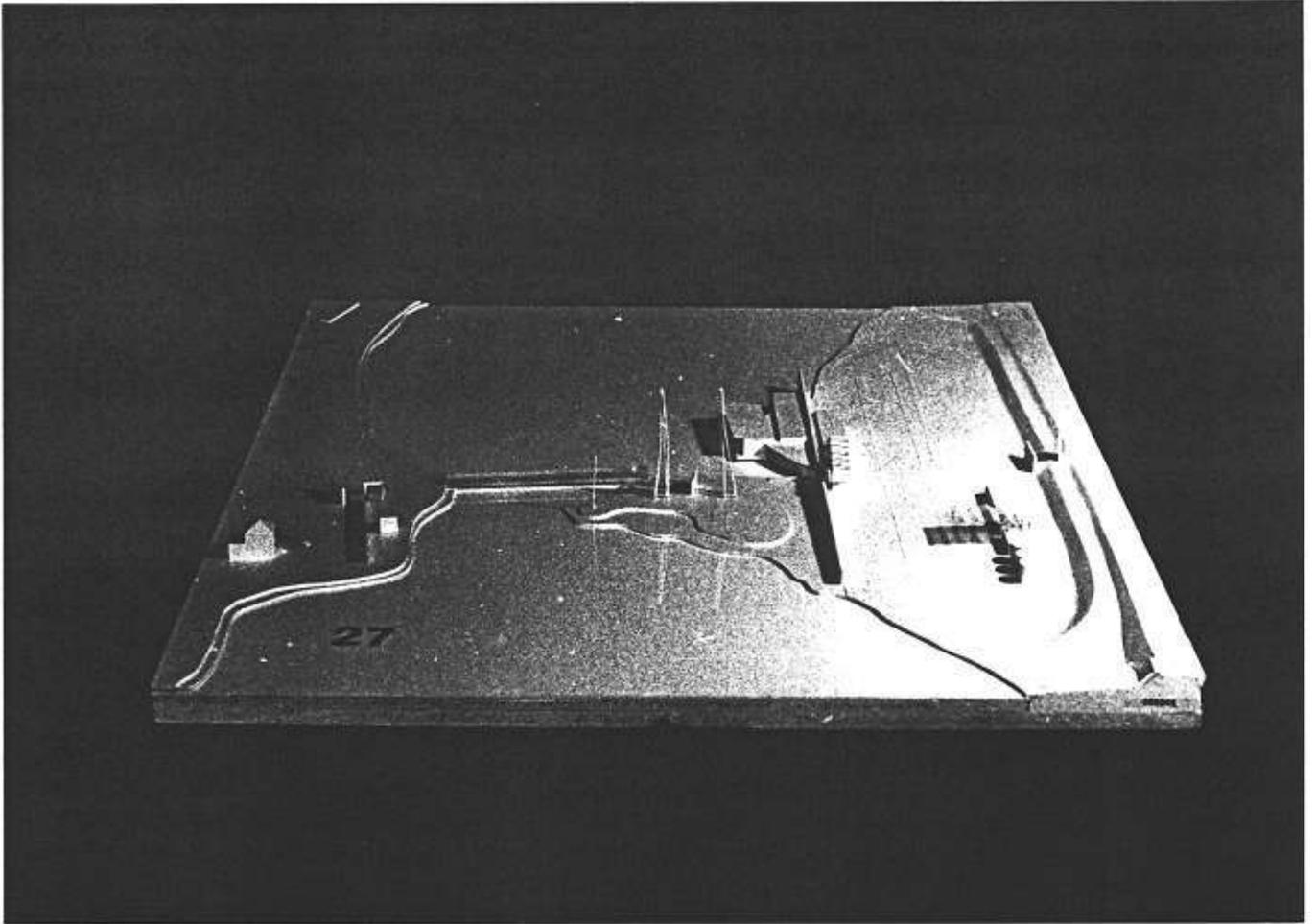












5.4 Troisième tour

Au troisième tour, le jury élimine encore un certain nombre de projets après les avoir analysés chacun de manière approfondie sur la base des critères ci-dessous :

- implantation et parcours
- circulation et parking
- station service et annexe
- qualité de l'architecture
- organisation et fonctionnement
- économie et faisabilité.

La critique faite ci-après résume les points principaux qui ressortent de cette analyse. Les projets suivants sont éliminés au troisième tour :

No 8	17	07	67
No 13	55	46	28
No 14	78	99	89
No 19	20	31	16

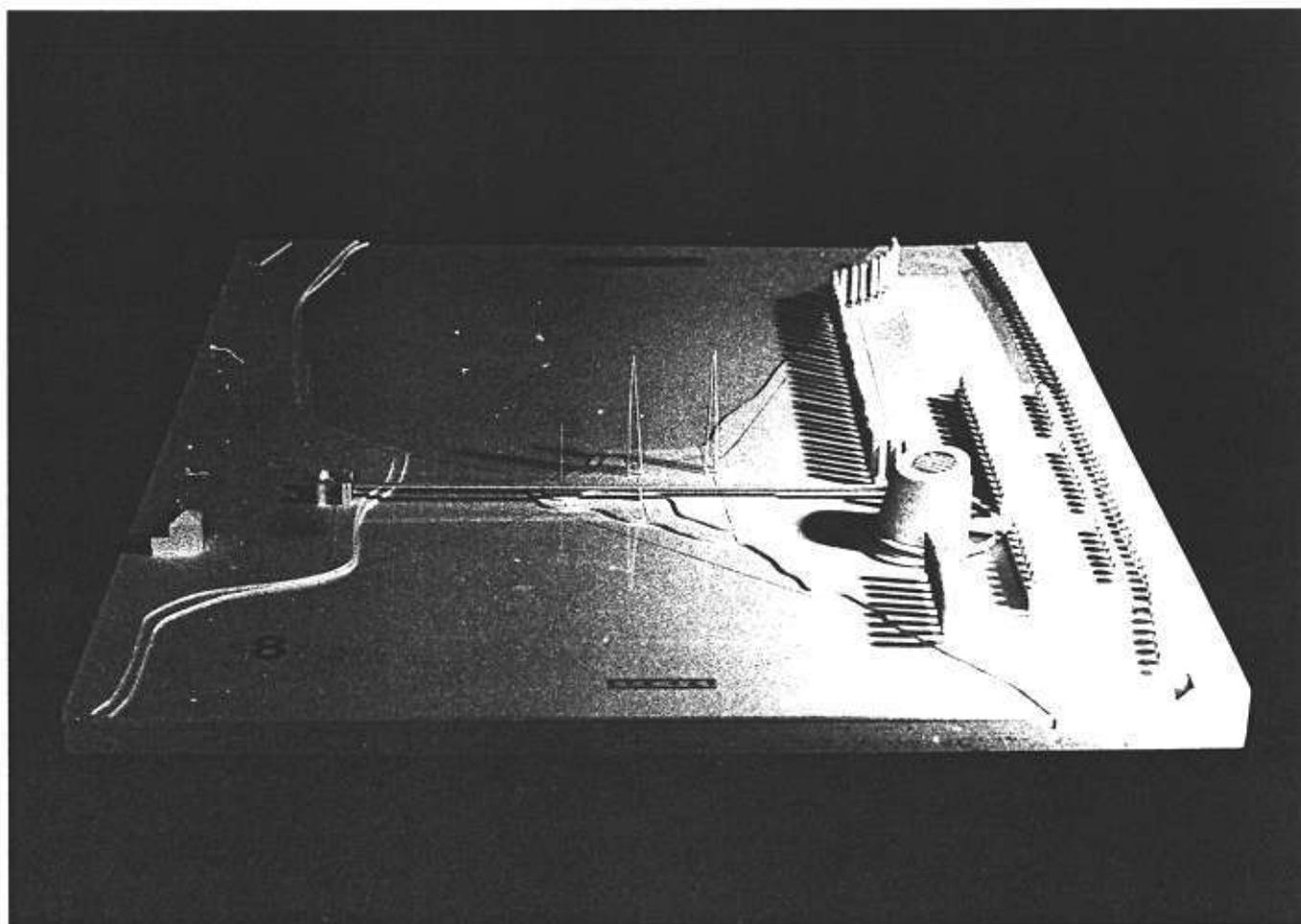
Projet n. 8

17 07 67

Le projet rattache clairement le parking à l'autoroute et propose un bâtiment "signal". Il s'agit là d'un parti très clair et très fort, compatible aussi bien avec les données du site qu'avec celles de l'"objet" à construire.

Au niveau des circulations, on peut relever un point de conflit, très mal situé, entre la sortie de la station-service et le raccord du parking construit au bâtiment "phare".

L'organisation intérieure de ce bâtiment est peu compatible avec la volonté de réaliser un espace intérieur ouvert sur les différentes fonctions. On aurait souhaité une montée mieux marquée, et un parcours dans le sens de la descente, moins introverti, entretenant de réelles relations avec les espaces desservis : le parcours serait ainsi plus attrayant, comme dans le "modèle" du Musée Guggenheim auquel le projet se réfère.

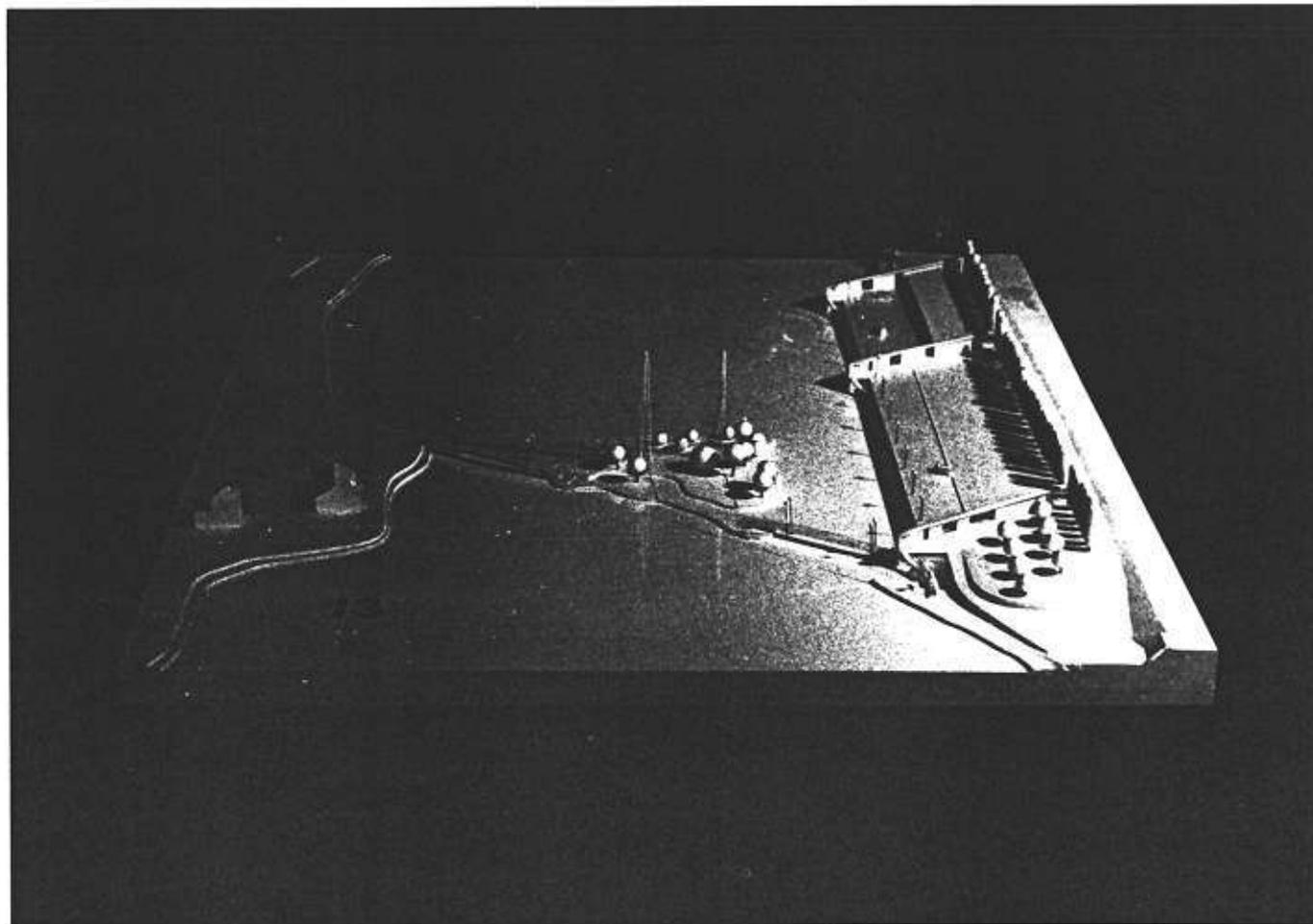


Projet n. 13

55 46 28

Le projet reconstruit le lieu au moyen d'une plateforme parallèle à l'autoroute et offrant au lac une rive clairement construite. La surface de la plateforme est divisée en trois parties par des môles coupe-vent conduisant l'automobiliste, devenu piéton, vers les escaliers lui permettant de trouver, au niveau inférieur correspondant au niveau du lac, un espace linéaire de distribution des différentes fonctions. Cette coursive s'établit sur toute la longueur de la nouvelle rive artificielle. Ce parti très fort tient compte des conditions climatiques difficiles du lieu et crée un univers intérieur abrité. Cette proposition a malheureusement pour conséquence de n'offrir qu'un vaste parking au premier regard du passager de l'autoroute.

Les murs ne peuvent constituer des coupe-vents car ils induisent des remous au-delà d'une très courte zone protégée. Les passages piétons au droit des percements sont par ailleurs très dangereux. L'organisation de l'ensemble induit des parcours très longs, tant en surface que dans l'espace souterrain du "restoroute" difficilement exploitable.



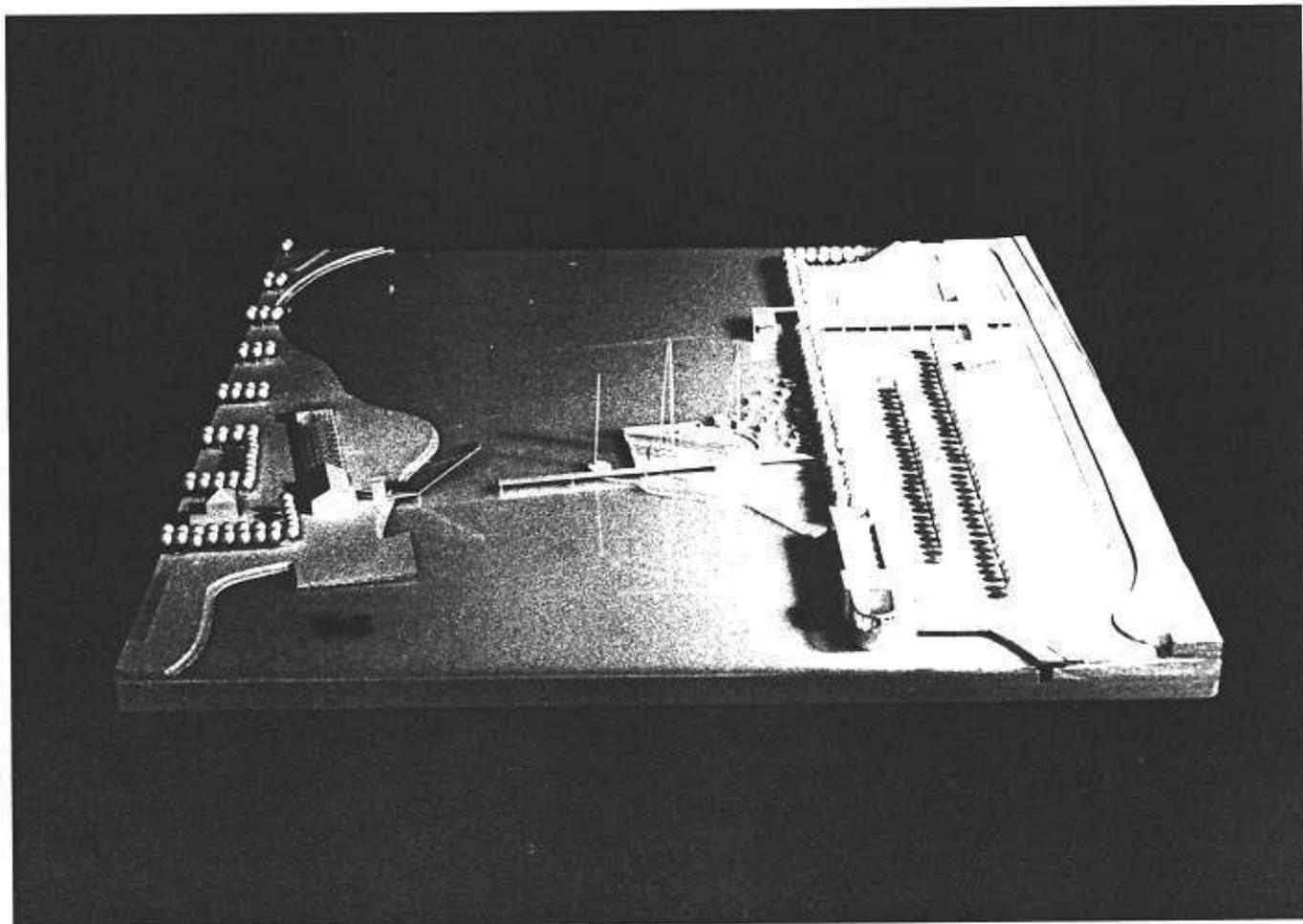
Projet n. 14

78 99 89

Le projet délimite son territoire en créant au bord de l'eau une rive, allée d'arbres, conduisant à un bâtiment de tête regroupant les fonctions "restoroute" (en dehors du périmètre d'intervention). A l'entrée du dispositif, passée la zone de circulation, un portique perpendiculaire à l'autoroute abrite la station-service et, en bout, un lieu d'exposition ou belvédère d'observation du plan d'eau.

L'organisation de l'ensemble du projet est bonne, les circulations claires et les parcours agréablement abrités.

Le plan d'eau de faible profondeur permet d'atténuer la grande rigueur artificielle de la limite de la terrasse du parking. Bien que le plan du "restoroute" soit d'une grande clarté et simplicité, offrant de bonnes relations visuelles entre les différents espaces intérieurs, les façades sont traitées de façon confuse et hétéroclite.



Projet n. 19

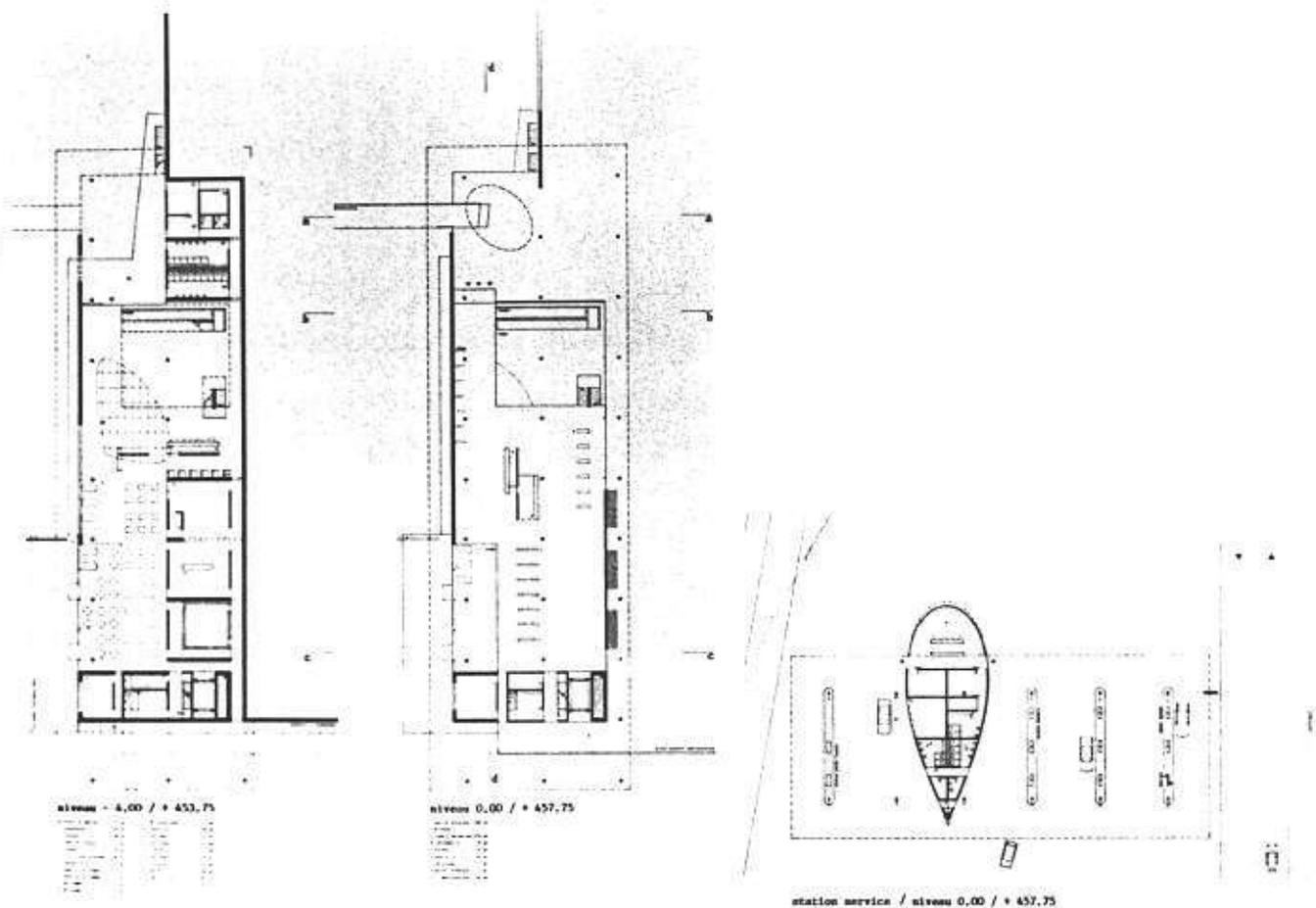
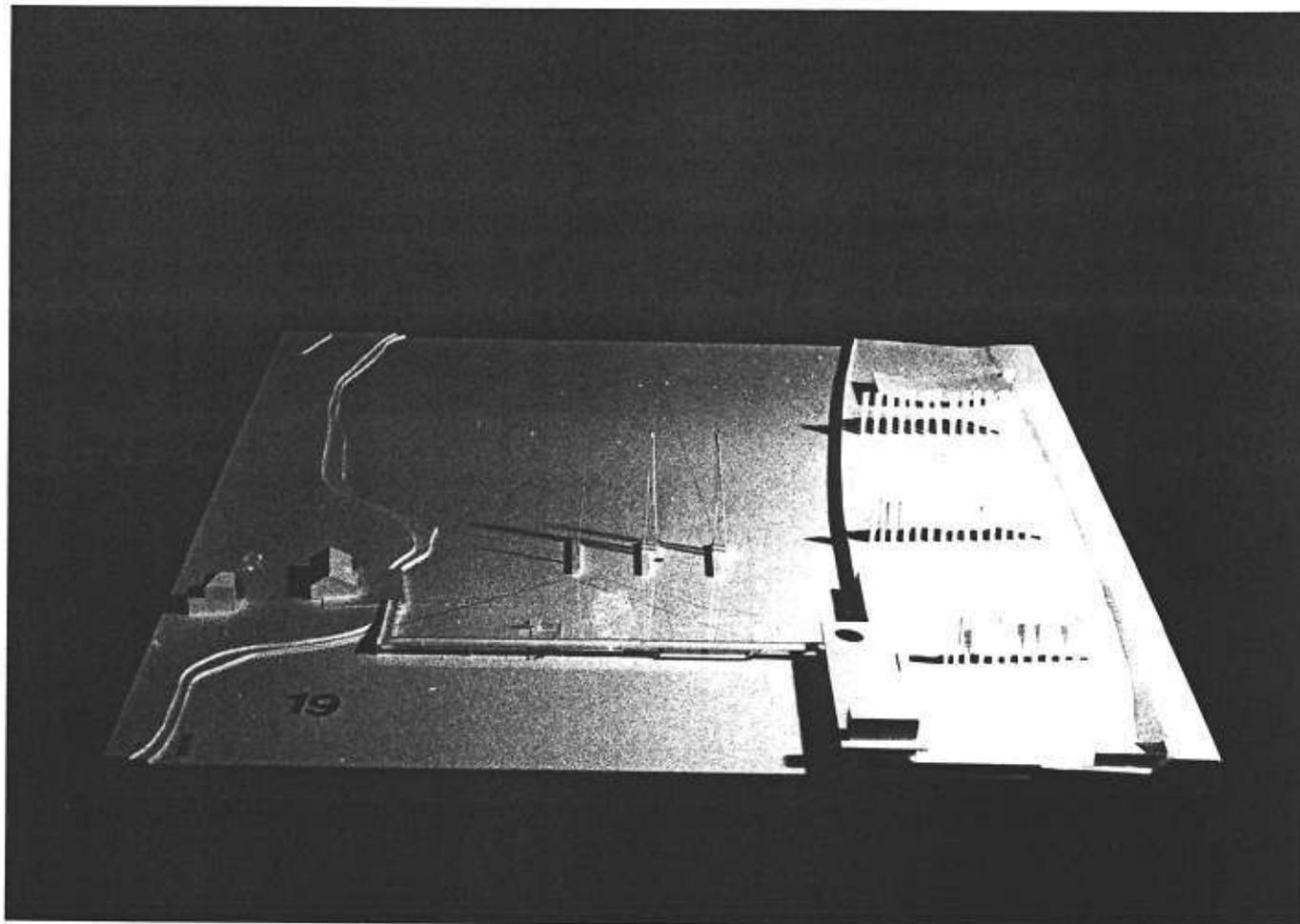
20 31 16

Le projet propose une structuration linéaire du site et la définition d'une nouvelle rive du lac sous forme d'une grande courbe. Le bâtiment du restoroute est situé à l'extrémnité sud du site, en dehors du périmètre du concours. La proposition, d'une grande clarté générale, apparait toutefois excessive dans sa volonté d'un dessin territorial global : en particulier, les aménagements des bains et la suppression de la presqu'île des pylônes sort du cadre de l'intervention prévue et des capacités d'accueil du site. On peut relever cependant la qualité du traitement des parties végétales qui rappellent l'antique occupation du sol par les vergers.

Le principe d'organisation linéaire de la station-service, du parking des camions et du parking des véhicules, apparait satisfaisant, ainsi que l'ordre de la séquence proposée. La solution proposée offre l'avantage d'une grande compacité du parking voitures, ce qui permet de réduire les déplacements des piétons. D'autre part, les rideaux d'arbres offrent une bonne protection contre le vent.

L'organisation intérieure du restoroute est très intéressante, en particulier dans la relation spatiale entre les deux niveaux. Depuis l'entrée au niveau supérieur, on a en effet tout de suite une vision d'ensemble des différentes parties fonctionnelles; les vides invitent à descendre au niveau inférieur et à découvrir le restaurant ouvert sur la vue du lac. L'aménagement proposé du restaurant n'est toutefois pas la meilleure possible dans l'espace et dans la structure proposés.

Le projet présente une grande qualité et précision du langage architectural, résolument contemporain et en relation avec un programme autoroutier.



PLAN

5.5 Analyse des projets restants

Les projets restants sont analysés plus finement sur la base des critères évoqués plus haut.

Le présent rapport ne relève que les points principaux de cette analyse.

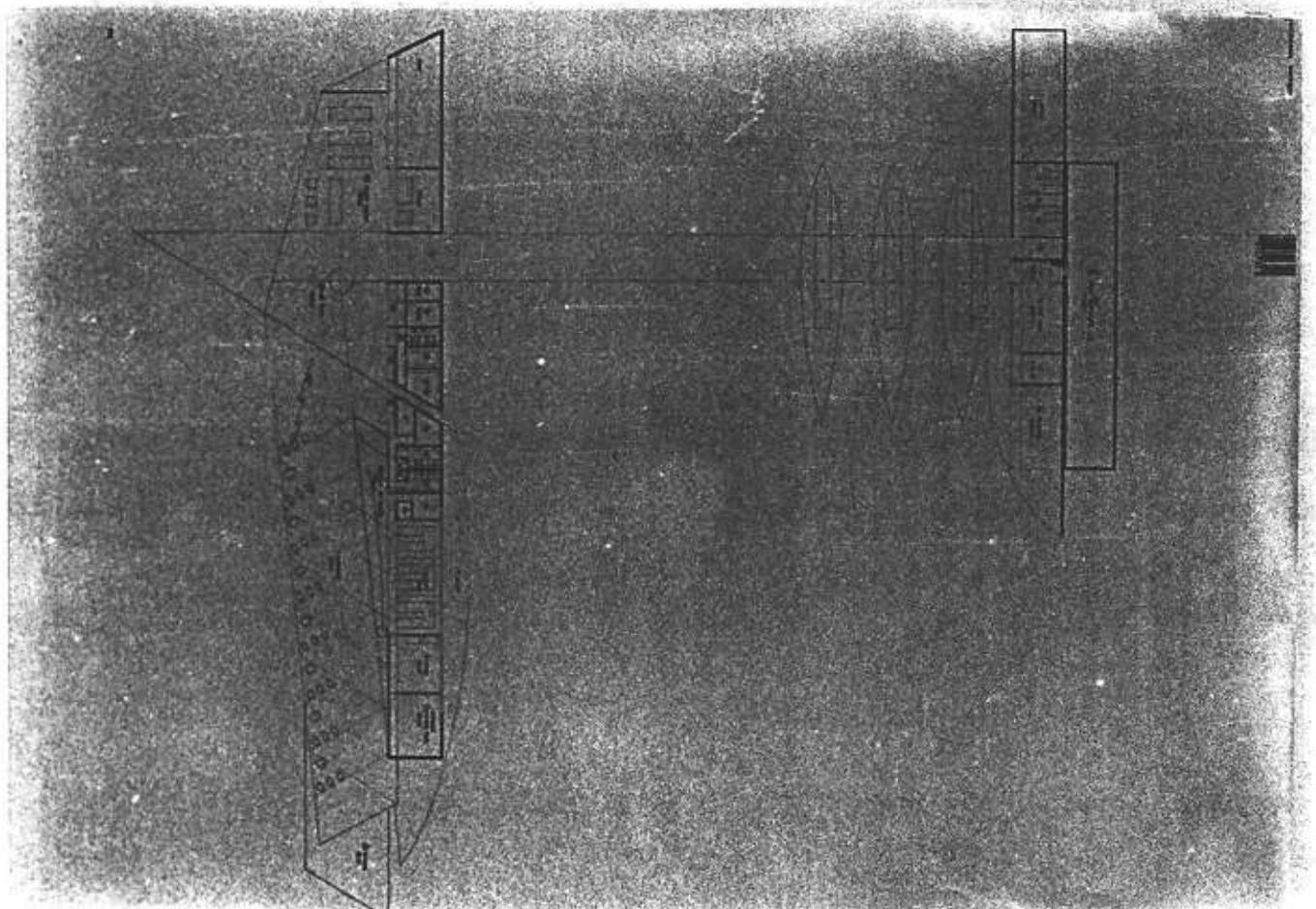
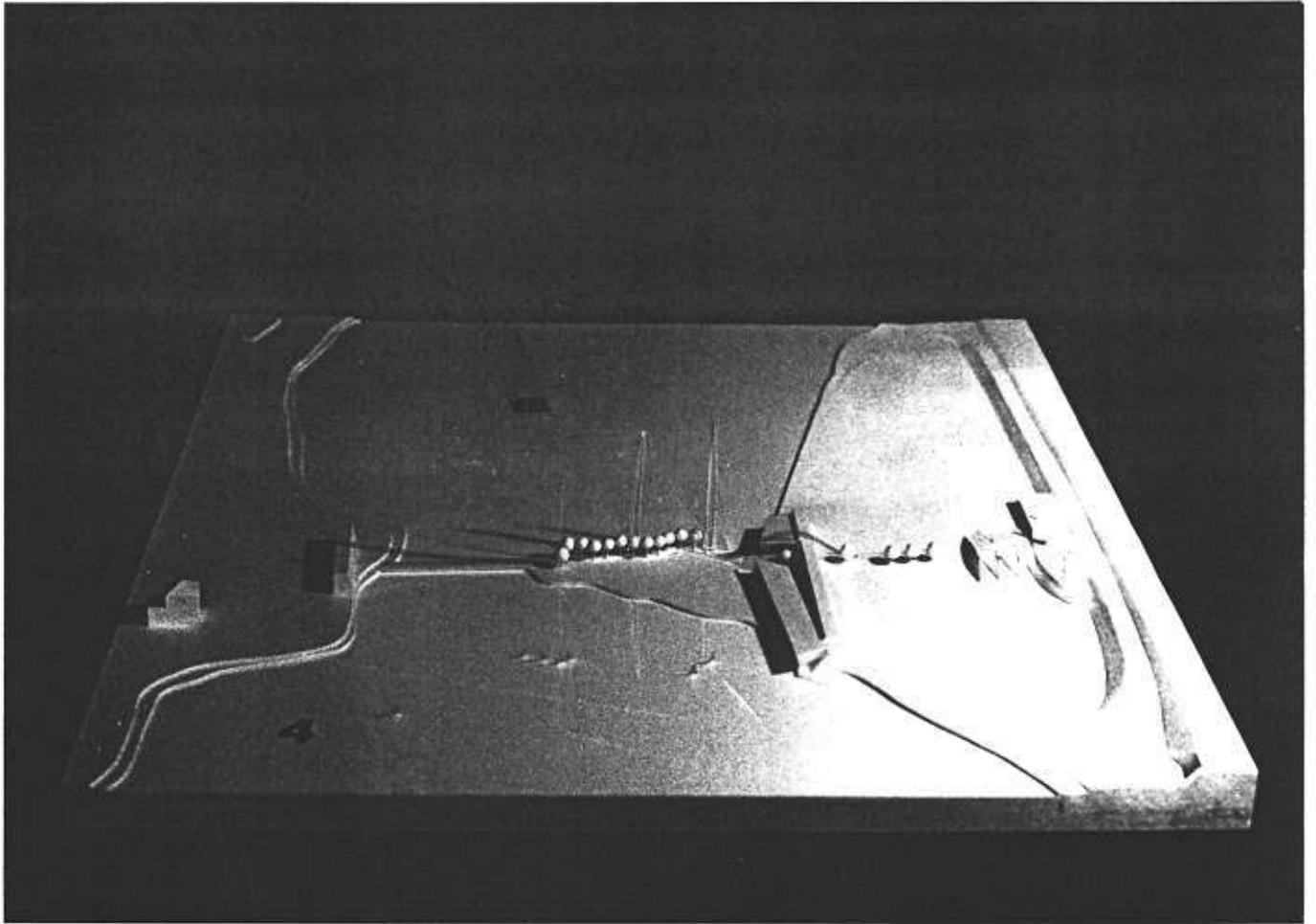
Projet n. 4.

87 17 31

Le projet propose de reconnaître les deux directions de l'autoroute et de la ligne à haute tension comme lignes de forte structuration géométrique du territoire. Les parkings et les circulations automobiles s'établissent parallèlement à l'autoroute. La rive est corrigée pour former une grande diagonale, et un canal est créé entre la presqu'île des pylônes et le restaurant. Dans son ensemble, le projet propose une claire structuration du site; on peut toutefois regretter la direction relativement arbitraire du nouveau dessin de la rive. Depuis l'entrée nord sur le site, la circulation des véhicules se divise en deux bandes parallèles : du côté de l'autoroute, le parking des camions et la station-service; du côté des rives, les parkings des automobiles organisés en épis le long de deux routes. La circulation générale est bonne, en particulier dans les relations entre les fonctions "prendre de l'essence", "chercher une place de parking", "entrer dans le restoroute". On regrette toutefois la mauvaise orientation de la station-service, ouverte au vent, ainsi que l'absence d'un poste de ravitaillement séparé pour les camions. Le parking apparaît mal protégé du vent, et nécessiterait des rideaux d'arbres.

L'organisation intérieure du restoroute est d'une grande clarté et simplicité. Depuis le forum, éclairé zénithalement et ouvert vers le lac, on accède d'un côté au marché valaisan, et de l'autre côté au restaurant. La géométrie du plan est fondée sur les deux lignes directrices du site : un corps de services parallèle à l'autoroute, une grande halle du restaurant parallèle à la ligne à haute tension; la rotation entre les deux volumes est utilisée pour accueillir la "place du marché", éclairée zénithalement. Ce plan offre l'avantage d'une bonne relation visuelle et spatiale entre les différentes activités, grâce surtout à l'organisation sur un seul niveau. La relation entre restaurant et place du marché n'est toutefois pas entièrement satisfaisante, et l'espace du restaurant trop allongé et trop uniforme.

L'image architecturale proposée se veut dynamique, reprenant l'image des planches à voiles inclinées par la force du vent. Le projet traite avec cohérence cette image; toutefois l'absence totale d'indication de structure et de matériaux affaiblit la proposition, qui apparaît excessivement graphique.



PLAN

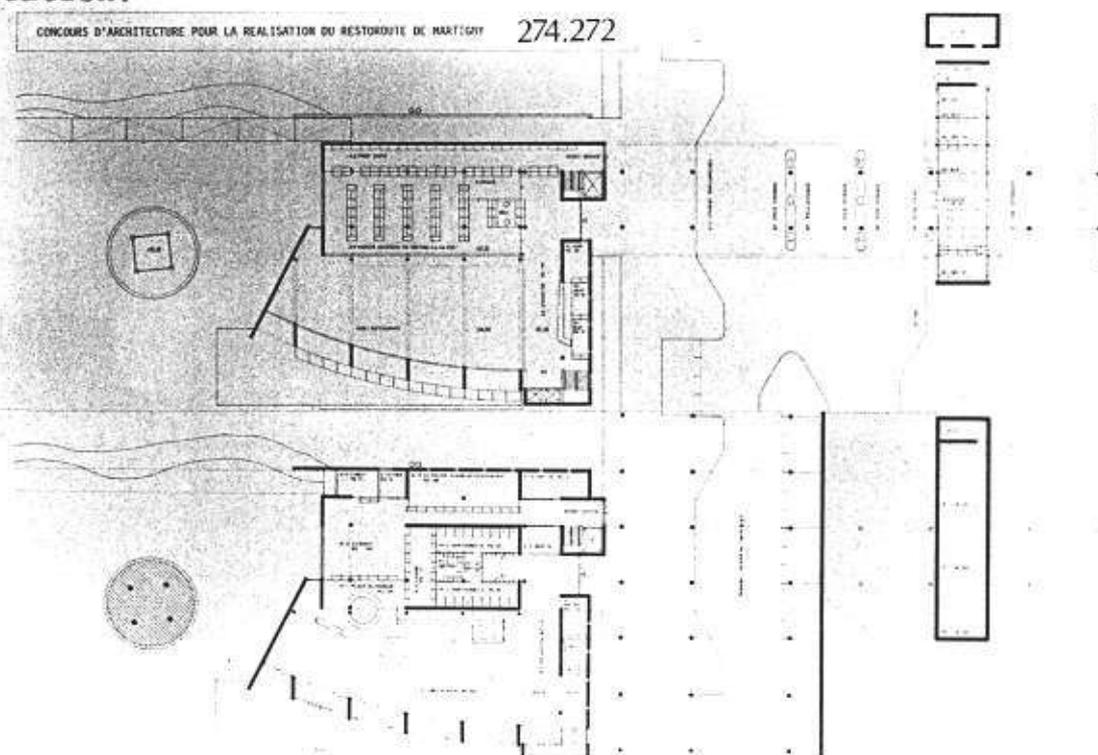
Projet n. 9

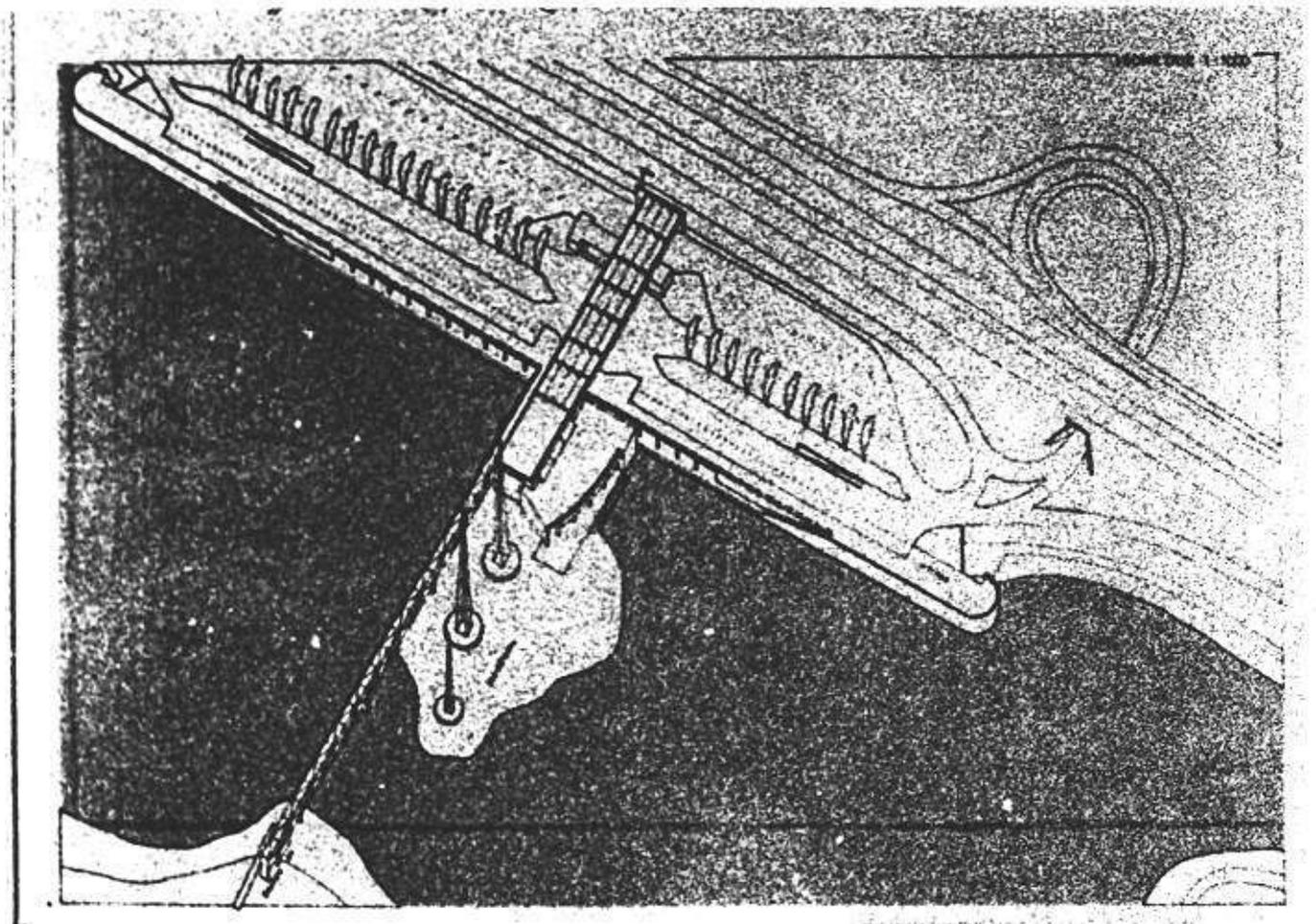
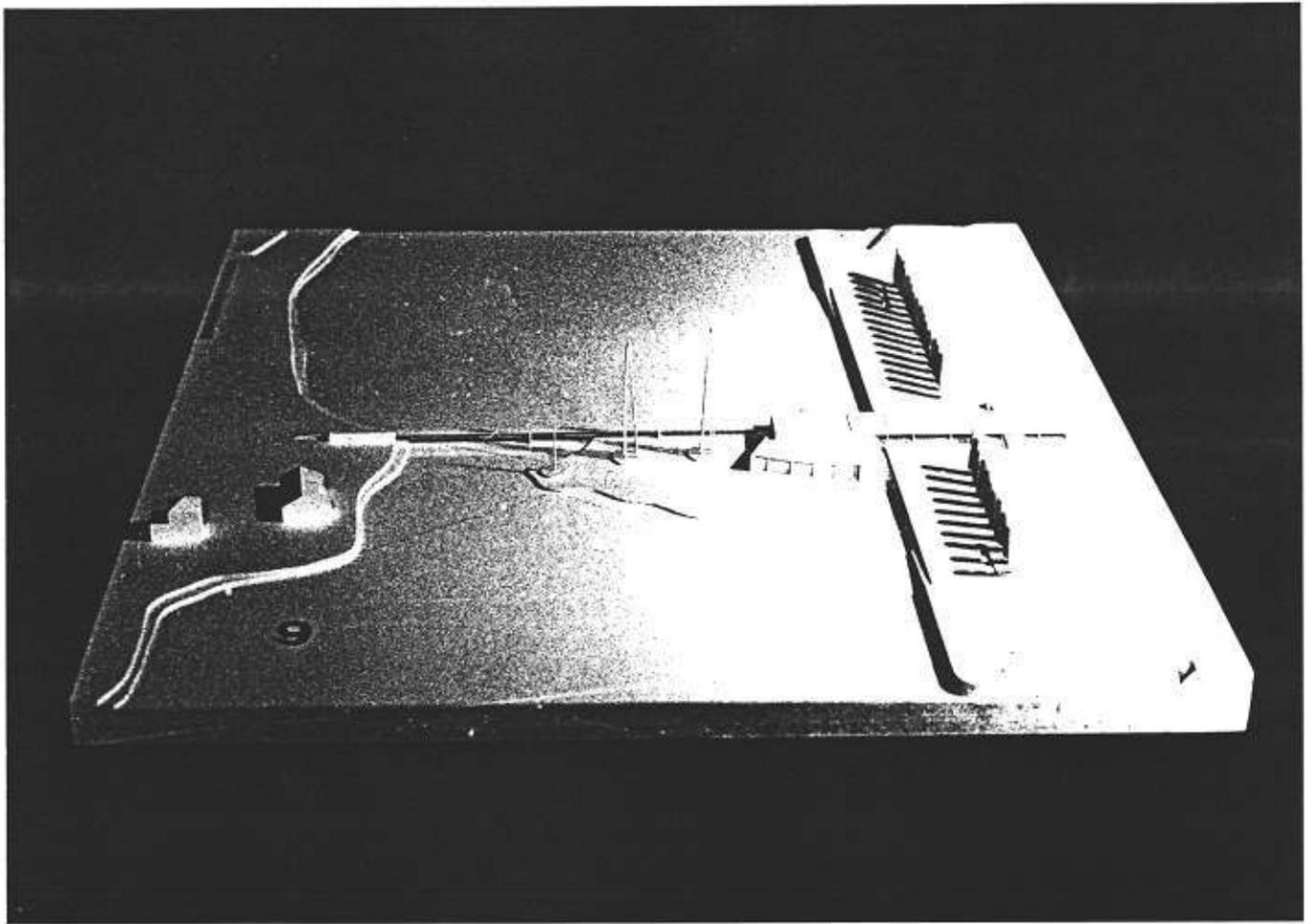
27 42 72

Le projet propose une forte structuration du site au moyen d'un "quai" délimitant le bord des parkings et la nouvelle ligne de rive, parallèle à l'autoroute. Les bâtiments de la station-service et du restoroute s'établissent perpendiculairement, unifiés par un grand toit qui se prolonge en une passerelle piétonne. Ce parti très fort a le défaut d'apparaître excessivement "urbain", la nature des petits lacs, résultat de l'activité des gravières, devrait être préservée dans leur caractère casuel. Le projet propose de construire les parkings sur deux niveaux. L'idée d'un grand parking souterrain, même si elle apporte des avantages au niveau du confort et de l'abri des parcours piétonniers, n'est pas acceptable dans le contexte d'un restoroute, pour des raisons aussi bien architecturales qu'économiques. La position centrale de la station-service est défavorable pour deux raisons : elle oblige les utilisateurs du parking souterrain à effectuer une boucle complète pour pouvoir utiliser la station-service; elle provoque des nuisances dans l'immédiate proximité du restoroute. Elle ne présente par ailleurs aucune protection contre les vents dominants. La position des arbres sur la plateforme est également contraire à une bonne protection contre le vent.

Le bâtiment du restoroute présente une bonne organisation intérieure et une excellente relation visuelle entre les différentes parties du programme. Depuis l'entrée au niveau supérieur, on peut entrer directement dans le "marché valaisan", ou découvrir, en balcon, le vaste espace du restaurant, ouvert sur le lac, au niveau inférieur. Le restaurant est accessible directement depuis le niveau inférieur du parking souterrain. Toutefois, la position un peu cachée de l'escalier n'est pas satisfaisante.

Le langage architectural est d'une grande simplicité, ce qui renforce la compacité de l'intervention. D'une grande élégance et d'économie de moyens, le projet utilise avec beaucoup d'intelligence les deux différents niveaux et l'asymétrie de l'orientation.





PLAN

Projet n. 18

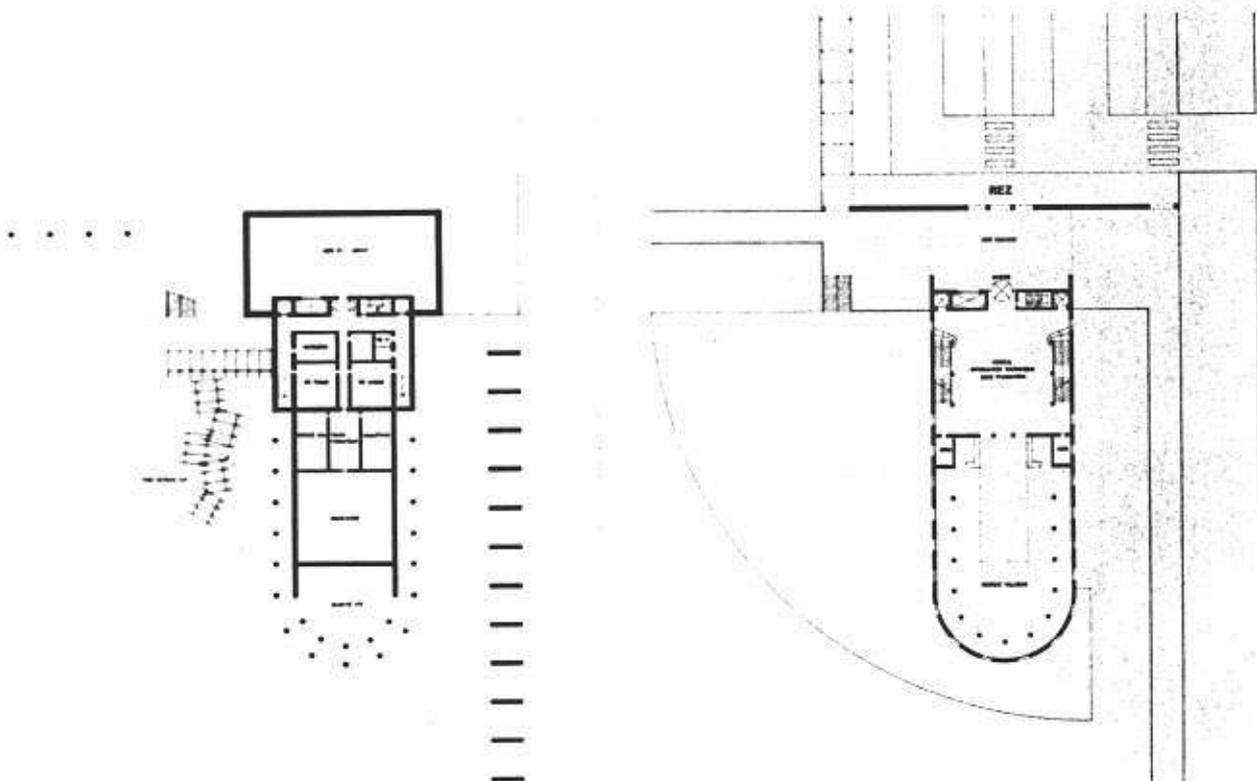
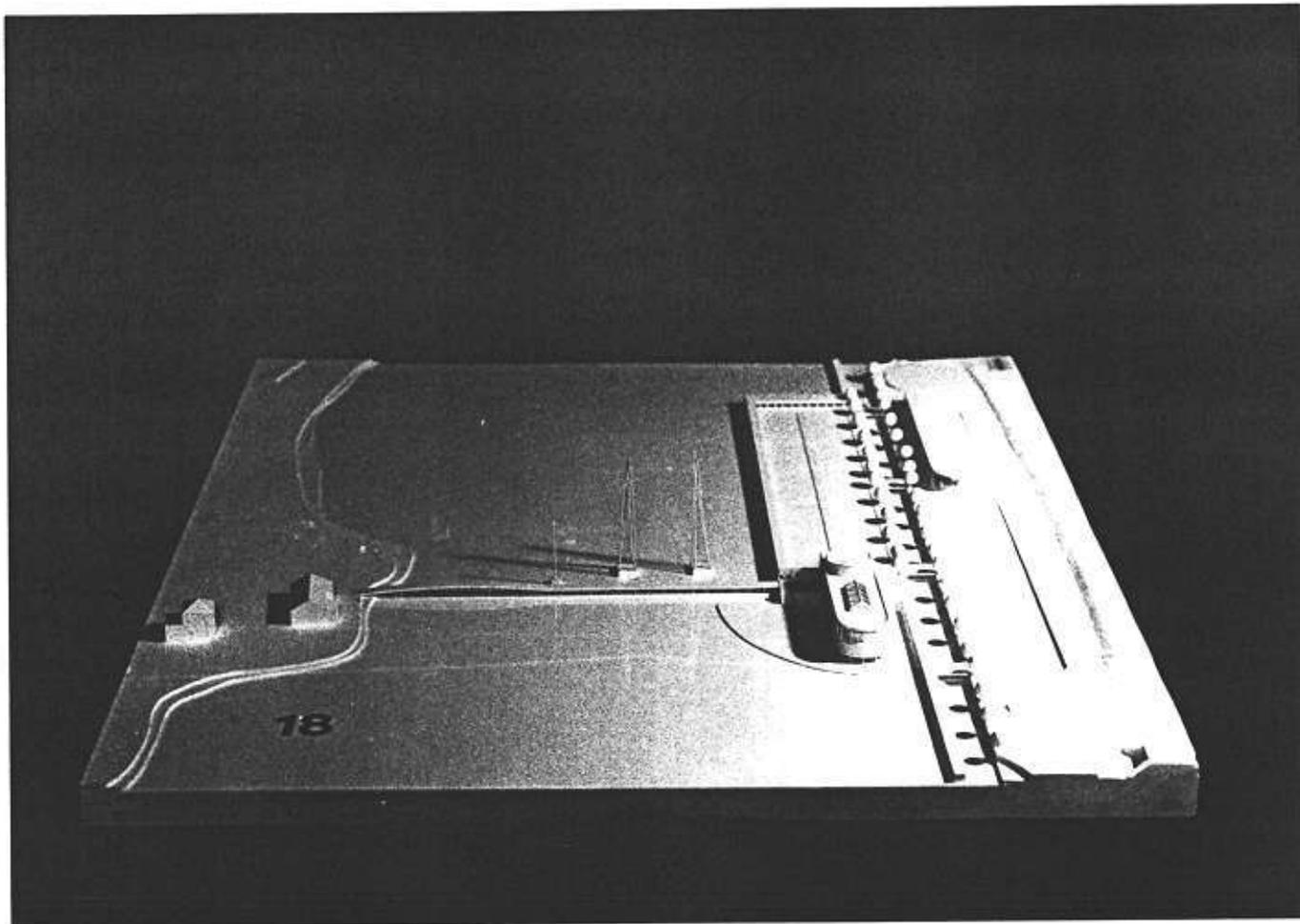
74 73 20

Le projet propose de bâtir très fortement le site au moyen d'une "île artificielle" rectangulaire, parallèle à la ligne de l'autoroute. Ce parti, renforcé par la création d'un petit canal et par le creusement du lac, apparaît toutefois excessif et coûteux : la construction d'un quai et d'une place délimitée par un portique correspond à une solution "urbaine" sans rapport avec le contexte des petits lacs à caractère fortement casuel. La circulation s'organise selon deux systèmes parallèles : le long de l'autoroute, on accède à la station-service et au parking poids lourds, alors que trois ponts permettent de franchir le petit canal et d'accéder à l'"île artificielle" sur laquelle sont établis les parkings automobiles. Dans l'ensemble, ce système de circulation est bien organisé, en particulier pour les utilisateurs qui font le plein d'essence avant de se parquer pour entrer dans le restoroute. La station-service offre une bonne protection contre le vent; toutefois, le kiosque est situé en position excessivement périphérique. L'organisation linéaire du parking, bien que très claire formellement, provoque un excessif allongement des parcours piétons pour accéder au restoroute, situé à l'extrémité de l'"île artificielle".

Le bâtiment du restoroute est construit comme un "bateau" amarré à l'"île artificielle".

L'organisation intérieure sur deux niveaux ne présente pas de relations spatiales suffisantes entre les différentes parties fonctionnelles : en particulier, le forum d'entrée exigerait une double hauteur permettant un contact visuel avec le restaurant. L'organisation symétrique du restaurant autour du vide sur "marché valaisan" a le désavantage d'une orientation défavorable, seule la vue sur le côté ouest étant intéressante.

Dans l'ensemble, l'architecture proposée apparaît trop simpliste, et insuffisante pour qualifier et caractériser le site à travers la métaphore de l'architecture navale.



CONCOURS D'ARCHITECTURE POUR LA REALISATION DU RESTAURANTE DE MARTIGNY

747320

PLAN REZ ET REZ SUPERIEUR

ECH: 1/200

PLAN

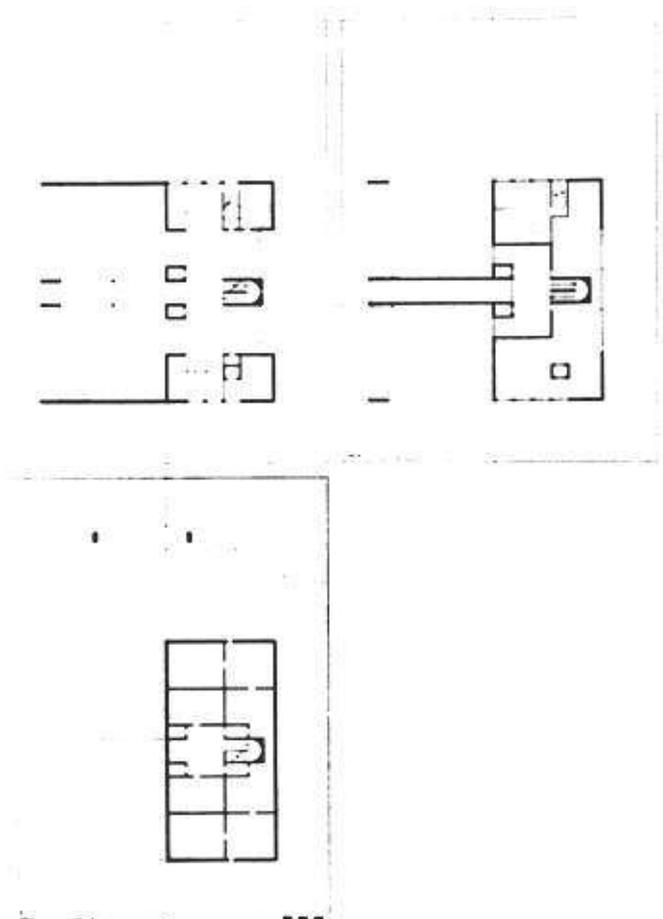
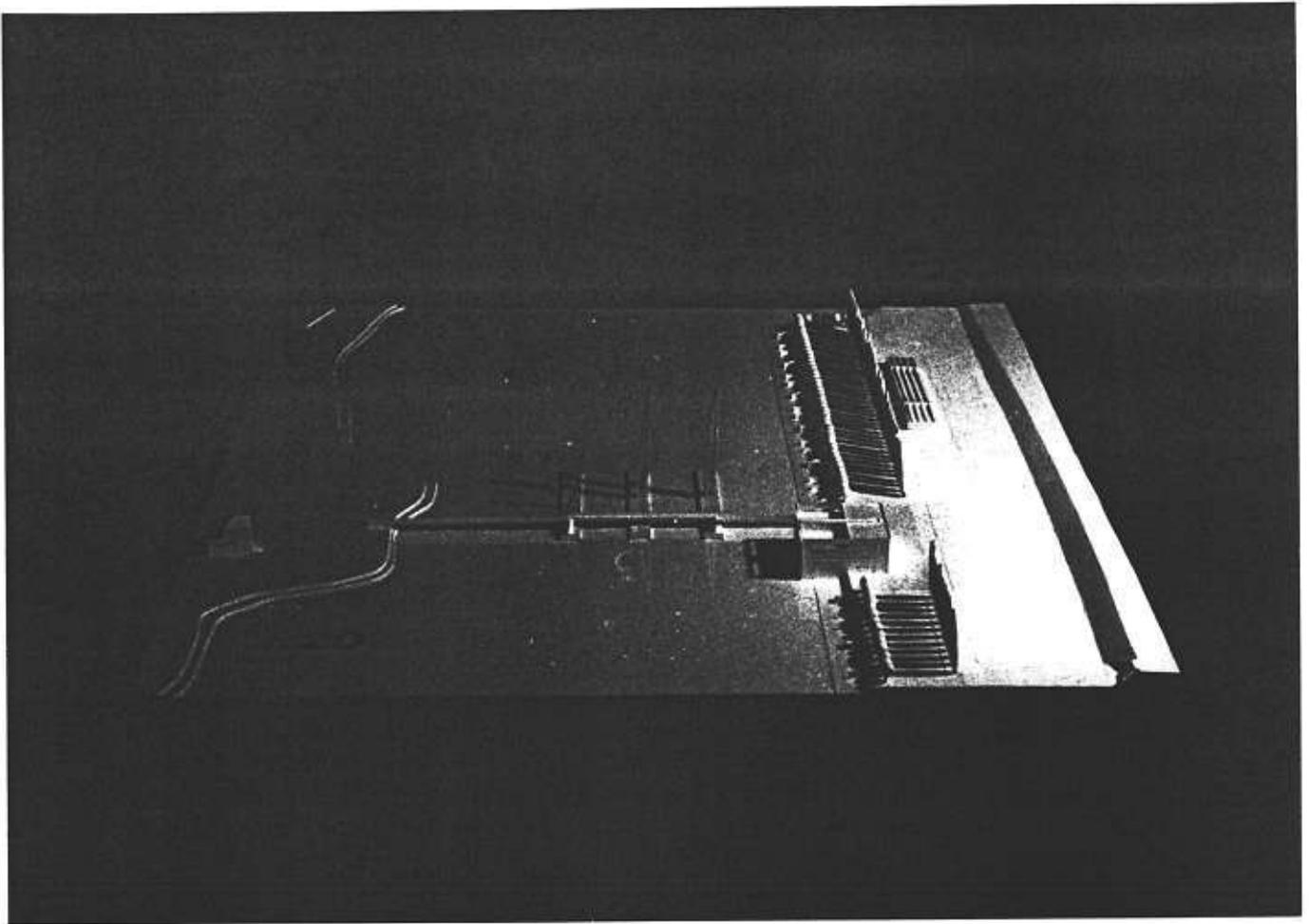
Projet n. 20

93 71 39

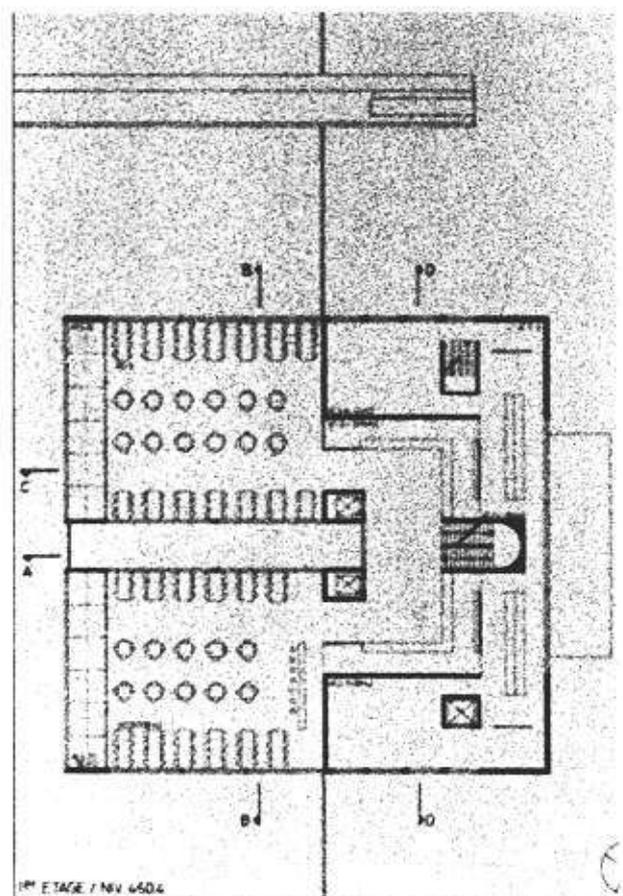
Le projet propose de construire un grand quai accueillant les parkings, parallèle à l'autoroute, et définissant la nouvelle rive. Bien que très claire géométriquement, la proposition apparaît excessive en relation avec la nature du lac, résultat casuel de l'extraction des gravières, et ne nécessitant pas un front aussi "urbain". La division des différentes circulations est très claire : parking des camions le long de l'autoroute, station-service au centre, parking des voitures le long du nouveau quai. La position centrale du restoroute permet de diminuer les parcours piétons, mais la circulation des voitures autour du restoroute est mal réglée. La position de la station-service est correcte, mais sa largeur insuffisante pour permettre une bonne exploitation dans le sens transversal.

L'organisation intérieure du restoroute apparaît trop sommaire. En particulier, le restaurant est aménagé comme une "cantine" et non pas selon le principe d'une "place de marché". La faille centrale n'est pas suffisante pour garantir une bonne relation visuelle et spatiale entre les différentes activités.

Le langage architectural employé est trop neutre : il n'invite pas à un usage public et ne dénote pas suffisamment les fonctions touristiques et de restauration accueillies. La clarté et simplicité du parti se traduit malheureusement en un certain schématisme formel contradictoire avec le caractère représentatif du bâtiment.



PLAN



1er ETAGE / NV 4504

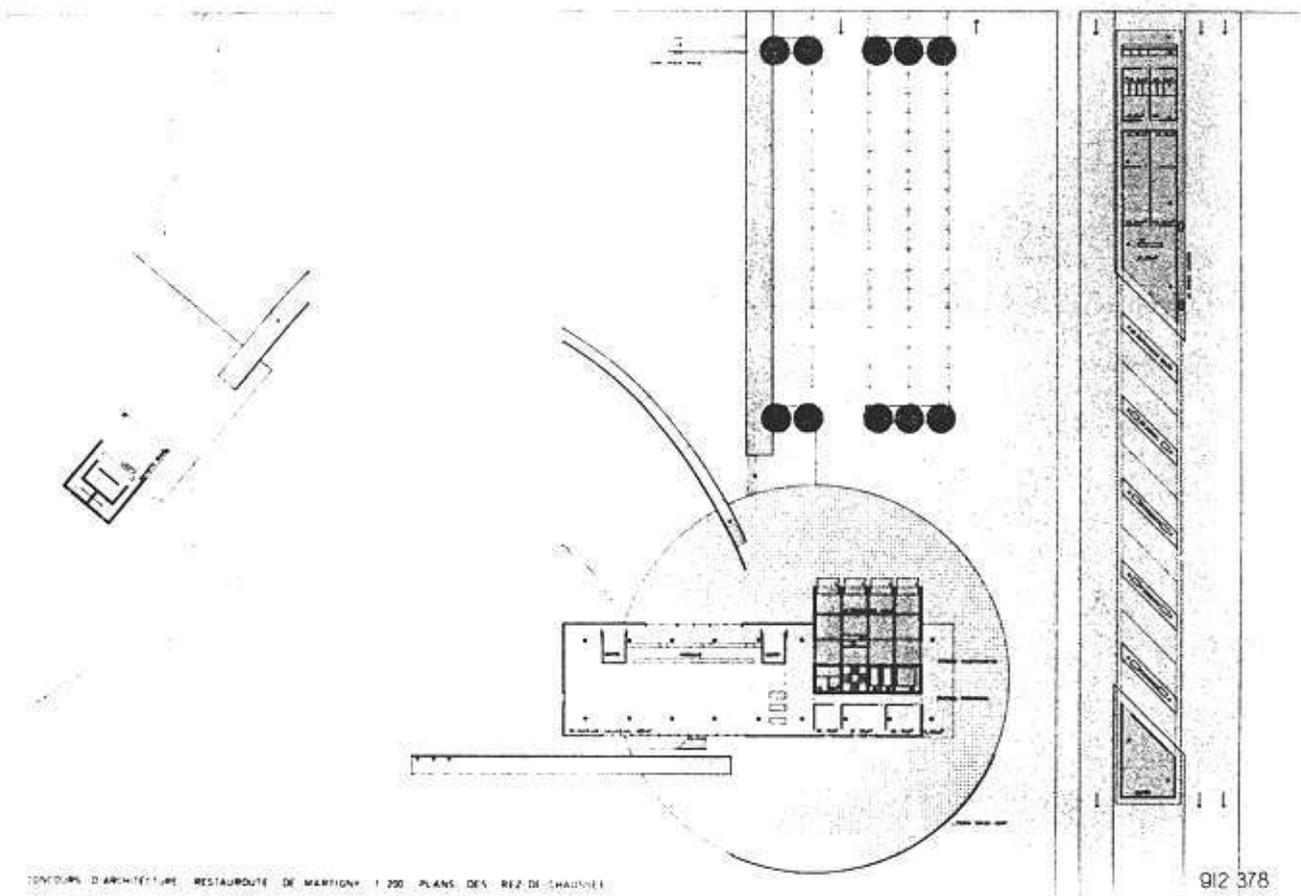
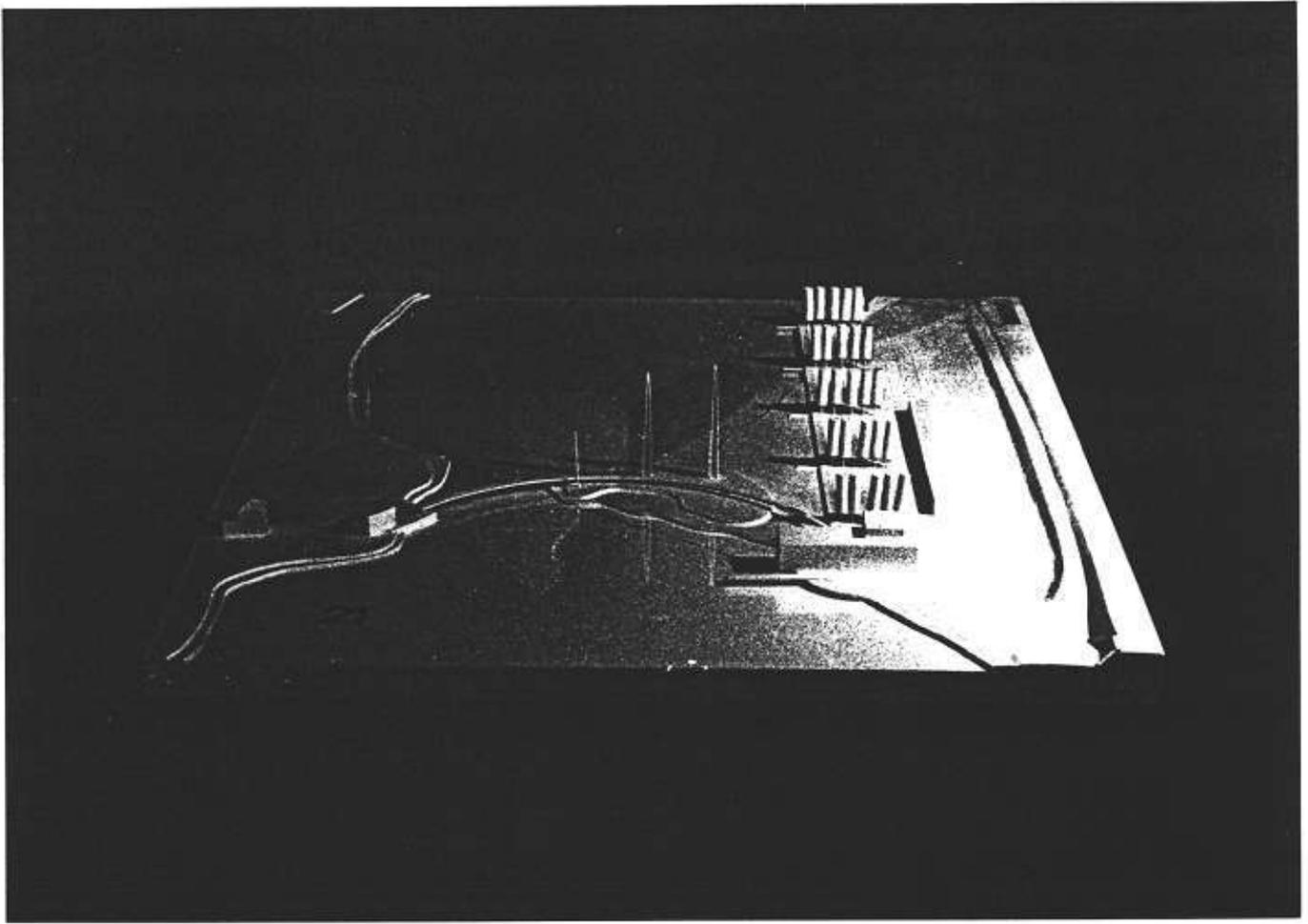
Projet n. 21

91 23 78

Le projet propose une structuration linéaire du site, ce qui aboutit à une organisation générale d'une grande clarté et simplicité. La ligne droite créée comme limite des parkings rencontre la géométrie irrégulière des rives actuelles : cette rencontre est traitée de façon extrêmement sensible au moyen d'un muret, suffisant pour marquer le caractère artificiel de la nouvelle intervention. La rigueur géométrique du projet est ainsi traitée sans excès, maintenant le caractère "casuel" des lacs. Toutefois, la volonté d'introduire dans le site une composition semblable à un tableau abstrait apparaît exagérée pour certains éléments, en particulier la passerelle courbe et la buvette à l'autre extrémité. Les circulations s'organisent selon trois "bandes" parallèles : le parking des camions le long de l'autoroute, la station-service au centre, le parking des automobiles le long du lac. Cette organisation rationnelle se fait au détriment de la longueur des parcours piétons, en raison essentiellement de la faible largeur du parking (trois véhicules seulement) et de la grande surface occupée par les routes (six routes en parallèle!). La station-service est organisée de façon transversale, ce qui garantit une bonne protection contre le vent, mais sa faible largeur est un handicap pour une correcte exploitation. Les rangées d'arbres sont placées correctement dans le site pour garantir la protection contre le vent.

Le restaurant est organisé selon un plan manquant de clarté et de relation spatiale et visuelle entre les différents niveaux. Le bâtiment apparaît trop simpliste dans son architecture de "boîte". L'orientation du restaurant est toutefois intéressante, ouvert vers la vue la plus intéressante au sud.

Le caractère industriel et léger du langage architectural proposé pourrait convenir au thème de l'équipement autoroutier. Un affinement de ce langage serait toutefois souhaité, pour renforcer également l'évocation navale du projet.



CONCOURS D'ARCHITECTURE RESTAURANT DE MARTIGNY 1/200 PLANS DES REZ-DE-CHAUSSEE

912 378

PLAN

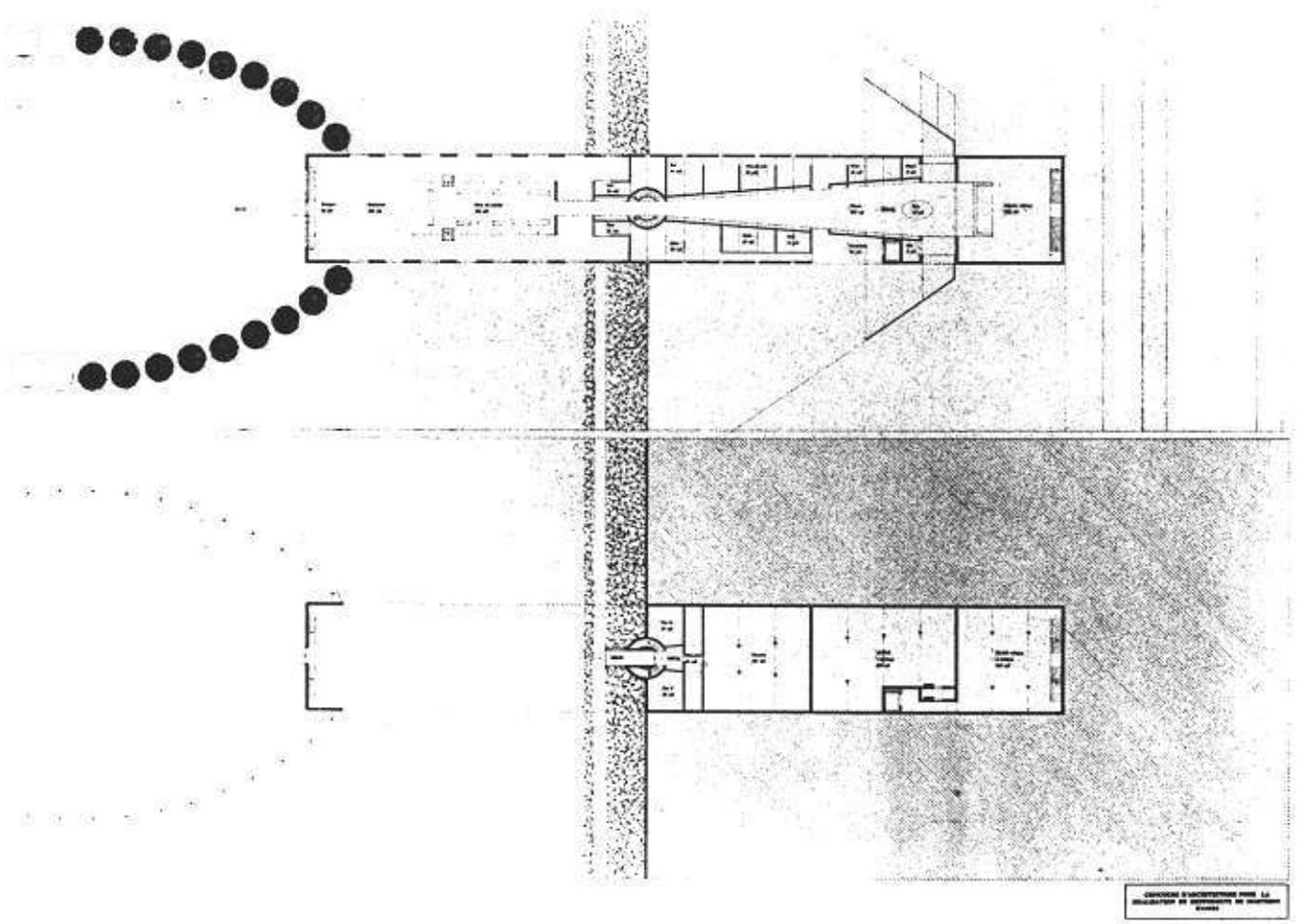
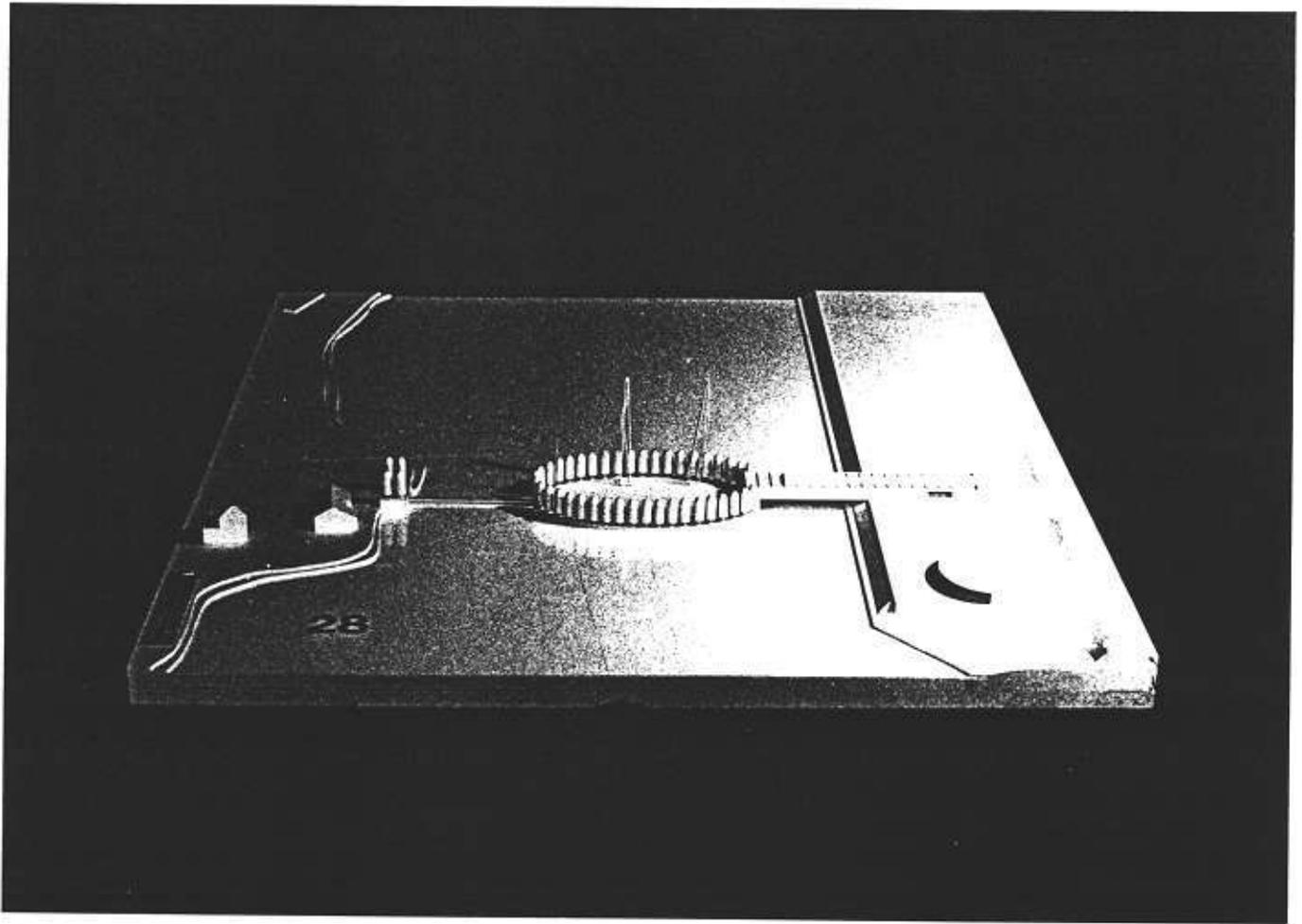
Projet n. 28

04 49 53

Le projet propose une structuration claire et forte du site au moyen d'un nouveau quai parallèle à l'autoroute, délimitant l'aire des parkings, et en concentrant le programme du restoroute dans un bâtiment-pont perpendiculaire qui aboutit dans une "île" de forme elliptique. Bien que très claire, la proposition est affaiblie par la dureté du nouveau quai qui nie les anciennes rives et le caractère "casuel" des lacs. La circulation générale est malcommode : en particulier, la position isolée de la station-service au sud oblige les utilisateurs du restoroute à retourner en arrière pour se parquer. Le parking des voitures est trop allongé, au détriment des parcours des piétons.

L'organisation intérieure du restoroute est intéressante : depuis le forum, on accède d'un côté au "marché valaisan", et de l'autre dans une "galerie" en coin qui conduit au restaurant. Le rétrécissement de l'espace apparaît toutefois arbitraire, et peu invitant à entrer dans le restaurant. La disposition du restaurant est intéressante, et son orientation très bonne sur les deux vues - au nord et au sud - les plus significatives.

Dans l'ensemble, le projet présente une grande qualité d'unité et de compacité. L'idée du pont est significative, mais mal utilisée pour passer d'une rive à l'autre : la traversée ne peut se faire qu'à travers le restaurant, interdisant tout parcours public, ce qui apparaît excessif dans le contexte du petit lac.



PLAN

CONFERENZA D'ARCHITETTURA PER LA
REALIZZAZIONE DI UN CENTRO DI RICERCA
SCIENTIFICA

6 PALMARES

Après avoir passé en revue tous les projets, conformément à l'art. 45.2 de la norme SIA 152 et avoir décidé par un vote majoritaire de ne pas "repêcher" de projet, le jury à la majorité de ses membres classe les six projets restants et leur attribue les prix suivants :

1er prix	Projet no 9	27 42 72	fr. 12'000.--
2ème prix	Projet no 4	87 17 31	fr. 11'000.--
3ème prix	Projet no 21	91 23 78	fr. 10'000.--
4ème prix	Projet no 20	93 71 39	fr. 7'000.--
5ème prix	Projet no 18	74 73 20	fr. 6'000.--
6ème prix	Projet no 28	04 49 53	fr. 4'000.--

Le jury décide à la majorité d'acquérir le projet No 19 pour un montant de fr. 3'000.--

7 REMARQUES ET RECOMMANDATIONS DU JURY

Arrivé au terme de son jugement, le jury constate, au vu des projets rendus et de l'analyse qu'il en a faite, qu'il s'agissait d'un concours difficile tant par son thème que par les contraintes, positives et négatives, liées au site.

Malgré l'important et intéressant travail fourni par les concurrents, aucun des projets présentés ne peut être réalisé sans études complémentaires. En se basant sur l'article 48.1 al. 2 de la norme SIA 152, le jury propose à l'organisateur de mandater les auteurs des projets

no 9 - 4 - 21 et 19

pour l'étude d'un avant-projet.

Il propose qu'une indemnité de fr. 8'000.-- par projet, soit versée pour ces études complémentaires aux auteurs de ces quatre projets qui devront baser leur travail, sur les critiques contenues dans le présent rapport et sur les directives complémentaires qui leur seront données. Les membres du jury fonctionneront comme commission d'experts.

En conclusion de ce rapport, le jury tient à remercier tous les concurrents. Ils ont eu la tâche difficile de rechercher la solution d'un problème délicat et exceptionnel dans un site très particulier et cela dans un délai très court. Les 28 projets présentés ont chacun, à leur manière, contribué à l'approche d'une bonne solution pour cette future réalisation très importante pour le Valais.

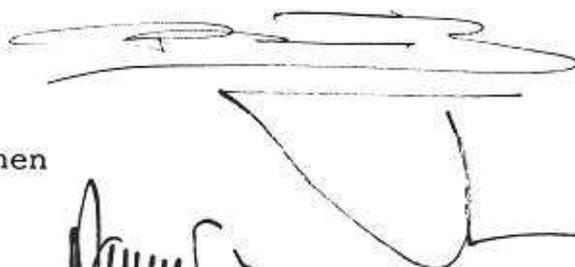
8. APPROBATION DU RAPPORT

Après un dernier contrôle et lecture du présent rapport le Jury l'approuve en y apposant sa signature le 21.07.1989 à Martigny.

Bernard Attinger



Roger Bonvin



François Kuonen

Vincent Mangeat



Pierre Moren



Rolf Sutter



Livio Vacchini



Pierre-Alain Croset



9 AUTEURS DES PROJETS PRIMES

<u>PROJET</u>	<u>DEVISES</u>	<u>NOM DES AUTEURS</u>	
No 9	27 42 72	COPPEY Charles-Albert Collab. TARDIN Blaise PITTET Jacqueline	Martigny Lausanne
No 4	87 17 31	BALET Jean-Paul et RAVAZ Christian Collab. Atelier 9	Grimisuat Grône
No 21	91 23 78	FORT Frédéric	Martigny
No 20	93 71 39	GALLETTI Jean Collab. GALLETTI Olivier MATTER Claude	Collombey
No 18	74 73 20	Ass. Bur. U. KITTEL et Atel. BRUGGER Collab. MULLER M. GANG C. WIRTHNER J. WILLOMMET A. Van RIEL Ch. REYMONDIN N. MELLY J.-A. KITTEL J.	Vissoie Lausanne
No 28	04 49 53	BECK Christian Collab. BISSEGER Ralph	Monthey

PROJET ACHETE

No 19	20 31 16	WIDMER Ariane et PHAM Nicolas	Lausanne
-------	----------	----------------------------------	----------

Le Président du Jury

Bernard ATTINGER

10 EXPOSITION

Tous les projets seront exposés publiquement durant 10 jours à la Salle de gymnastique du Collège STE JEANNE-ANTIDE (Av. du Simplon 10 à MARTIGNY).

Cette exposition sera ouverte du lundi au vendredi de 17h00 à 19h00 et le samedi de 14h00 à 17h00. (Fermé le dimanche).

Le vernissage aura lieu le 3 août 1989 à 18h00 en présence des représentants du jury et des organisateurs.

AUTEURS DES PROJETS

Projet	Devises	Nom des auteurs
N° 1	18 06 61	GUHL Agnès, Sion
N° 2	38 62 20	MASSEREY Charles, DRESTI Vittorino, Sierre
N° 3	00 00 17	DESSIMOZ Hervé Collab. TASCHETTA Dario, Meyrin
N° 4	87 17 31	BALET Jean-Paul et RAVAZ Christian, Grimisuat Collab. Atelier 9, Grône
N° 5	31 67 73	KREKIC Peter, Martigny Collab. HIFLER Eric, Atelier arch. AMB SA, Sion MEMBREZ Christine, MEROLA Marylène
N° 6	28 96 78	ANDEREGGEN + PARTNER, Visp
N° 7	17 06 08	DE WOLFF François, Sion Collab. TEMPES Thomas, ÈVÉQUOZ Isabelle, CHAVAZ Lionel
N° 8	17 07 67	BRAUNE Jean-Pierre, FAUCHÈRE Freddy, BONVIN Hermann Collab. GEX Nathalie, SPECCHIER Yvan, Sion
N° 9	27 42 72	COPPEY Charles-Albert, Martigny Collab. TARDIN Blaise, PITTET Jacqueline, Lausanne
N° 10	38 62 01	JILKOVA Marcela, MARTIN & MICHELLOD, Verbier Collab. PROHIC Nerma, PROHIC Malik
N° 11	37 56 68	DORSAZ Pierre SA, Verbier
N° 12	43 35 17	BRUCHEZ Charly, Charrat
N° 13	55 46 28	CLIVAZ M. et COPPEY J., Sion Collab. ROUVINEZ, PARTNER SA, COPPEY Benoît
N° 14	78 99 89	CHABBEY et VOILLAT, Martigny Collab. GOBET J.-M., ROUILLER J.-M., CARRON Nils
N° 15	93 37 10	MUELLER DE KALBERMATTEN Sandra, Sion Collab. DE KALBERMATTEN Ph.
N° 16	20 18 16	CHAVAZ Denis, Sion Collab. REYNARD C.-A., BERTHOUSOZ J.-P., ing., DUARTE A., sculpteur
N° 17	73 94 53	BAECHLER et GAGLIARDI, SUTER Jean, Sion Collab. BAILLIFARD Béatrice, HENRY Philippe
N° 18	74 73 20	Ass. bur. U. KITTEL, Vissoie et Atelier BRUGGER, Lausanne Collab. MULLER M., GANG C., WIRTHNER J., WILLOMMET A., VAN RIEL Ch., REYMONDIN N., MELLY J.-A., KITTEL J.
N° 19	20 31 16	WIDMER Ariane et PHAM Nicolas, Lausanne
N° 20	93 71 39	GALETTI Jean, Collombey Collab. GALLETTI Olivier, MATTER Claude
N° 21	91 23 78	FORT Frédéric, Martigny
N° 22	45 98 04	DE KALBERMATTEN-RENAUD Romaine, Genève Collab. RENAUD Ph.
N° 23	27 45 07	TROGER Daniel, Raron
N° 24	51 72 00	MATTER Hans-U., Agarn
N° 25	43 56 50	BALZANI Elias, Brigue Collab. KUONEN Ph., KRONIG K.
N° 26	44 65 42	Arch. Ass. RODUNER Roni et FRANZETTI Fabrice, Martigny
N° 27	18 90 41	STUCKY Bernhard, Zermatt
N° 28	04 49 53	BECK Christian, Monthey Collab. BISSEGER Ralph
