

COMMUNE DE MONTHEY

Commande d'avant-projets pour l'étude
d'un plan de structuration pour le secteur
Avenue de la Gare, ainsi que pour divers
îlots bordant la petite ceinture

RAPPORT DU GROUPE D'EXPERTS ET PROJET
DE SYNTHESE

Août 1989

I. ANALYSE PRELIMINAIRE

I.1 PROJETS DEPOSES

Les bureaux d'architectes invités ont tous rendu leur avant-projet :

- BECK Christian, Monthey
- GALFETTI Aurelio, Bellinzona
- GIORLA Jean-Gérard, Sierre
- LORENZ Claudine, Sion
- MESTELLAN Patrick et GACHET Bernard, Lausanne.

1.2 CONTROLE DES DOCUMENTS, DELAIS ET PROGRAMME

Les cinq avant-projets sont arrivés dans les délais et respectent le programme défini par le document "Directives aux architectes".

2. JUGEMENT

Le groupe d'experts, composé des membres suivants :

Président : COPPEY Jean-Paul, conseiller municipal, Monthey
ATTINGER Bernard, architecte cantonal, Sion
BONVIN Rosemary, conseillère municipale, Monthey
DELACOSTE Raymond, ingénieur de ville, Monthey
KALBFUSS Claude, conseiller municipal, Monthey
KUONEN François, architecte de ville, Monthey
MANGEAT Vincent, architecte, Nyon
TUSCHER Walter, urbaniste, Fribourg

Secrétaire : BALET Yves, serv. Bâtiments & Urbanisme, Monthey

Consultant : JORDAN Roby, service cantonal de l'Aménagement du Territoire

Excusé : STEINMANN Martin, architecte, Zurich

s'est réuni les mardi 27 et mercredi 28 juin 1989 et a procédé au cours de ces deux journées à l'analyse et au jugement des projets déposés.

L'après-midi du 27, chaque concurrent a présenté ses travaux.

Le rapport final qui suit ainsi que le projet de synthèse ont été établis, sur la base des conclusions et du rapport des travaux du groupe d'experts, par M. Vincent MANGEAT.

2.1 PROJET M. CHRISTIAN BECK

Le projet procède ici de la volonté de superposer à la ville existante et dans une autre échelle, un grand périmètre aux limites puissamment bâties, périmètre intercepté en son milieu par l'Avenue de la Gare.

Cette lecture veut en fait embrasser un large territoire puisqu'elle s'articule en amont sur le bourg confirmé et renforcé dans ses nouvelles limites et en aval sur l'aire sportive et de détente qui touche la limite du bord du Rhône.

Le groupe d'experts admet que la conception du renforcement et de la limite du Bourg peut et doit être envisagée. Là, en effet, et le projet le démontre, on peut effectivement opérer en s'inscrivant d'une manière "réaliste" dans le bâti existant. A l'inverse, pour toute la grande composition limitée par le quadrilatère, on comprend mal cette sorte d'empreinte qui paraît vouloir rejoindre "à l'envers" la situation par ailleurs connue d'une superposition de deux villes !

On ne peut éviter d'évoquer les innombrables difficultés auxquelles un projet comme celui-là serait confronté, notamment par rapport à l'état de la propriété, au bâti, à la position des voiries et de leurs alignements. Bref, et sans vouloir exclure l'utopie, il est apparu au groupe d'experts que les moyens qu'il faudrait envisager pour une telle mise en oeuvre, seraient sans rapport avec le résultat escompté, résultat dont la formulation spatiale semble somme toute aléatoire. La question de la pertinence du concept

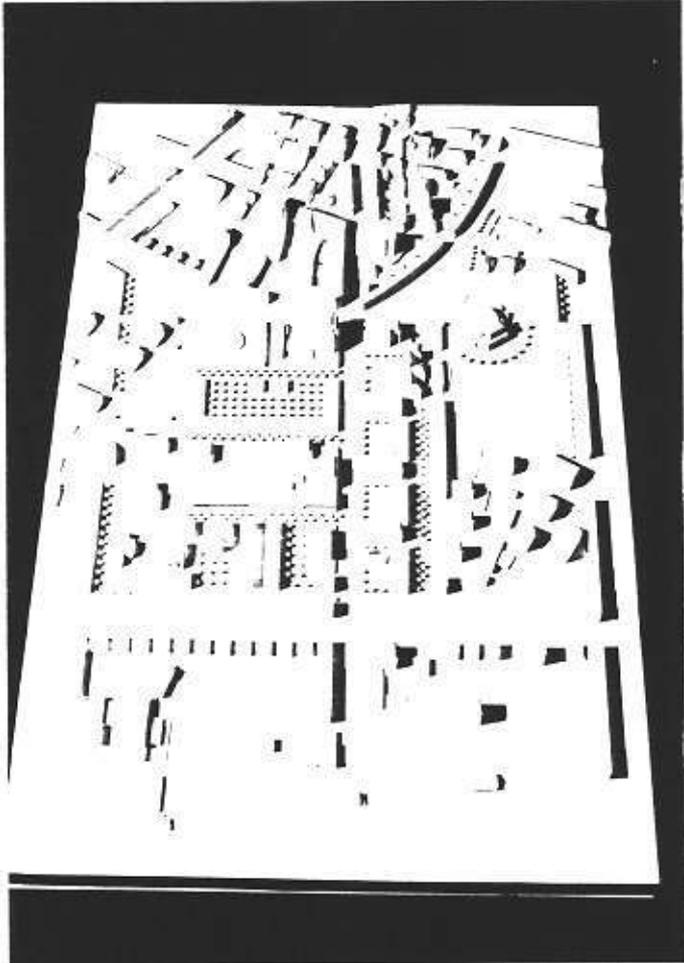
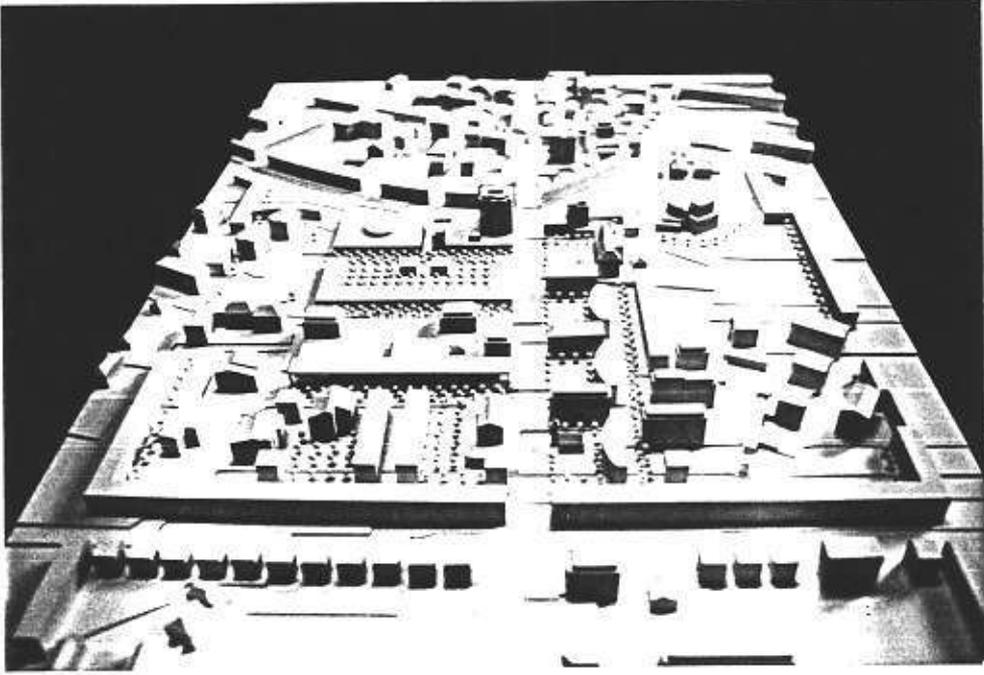
COMMANDE D'AVANT-PROJETS

COMMUNE DE MONTHEY

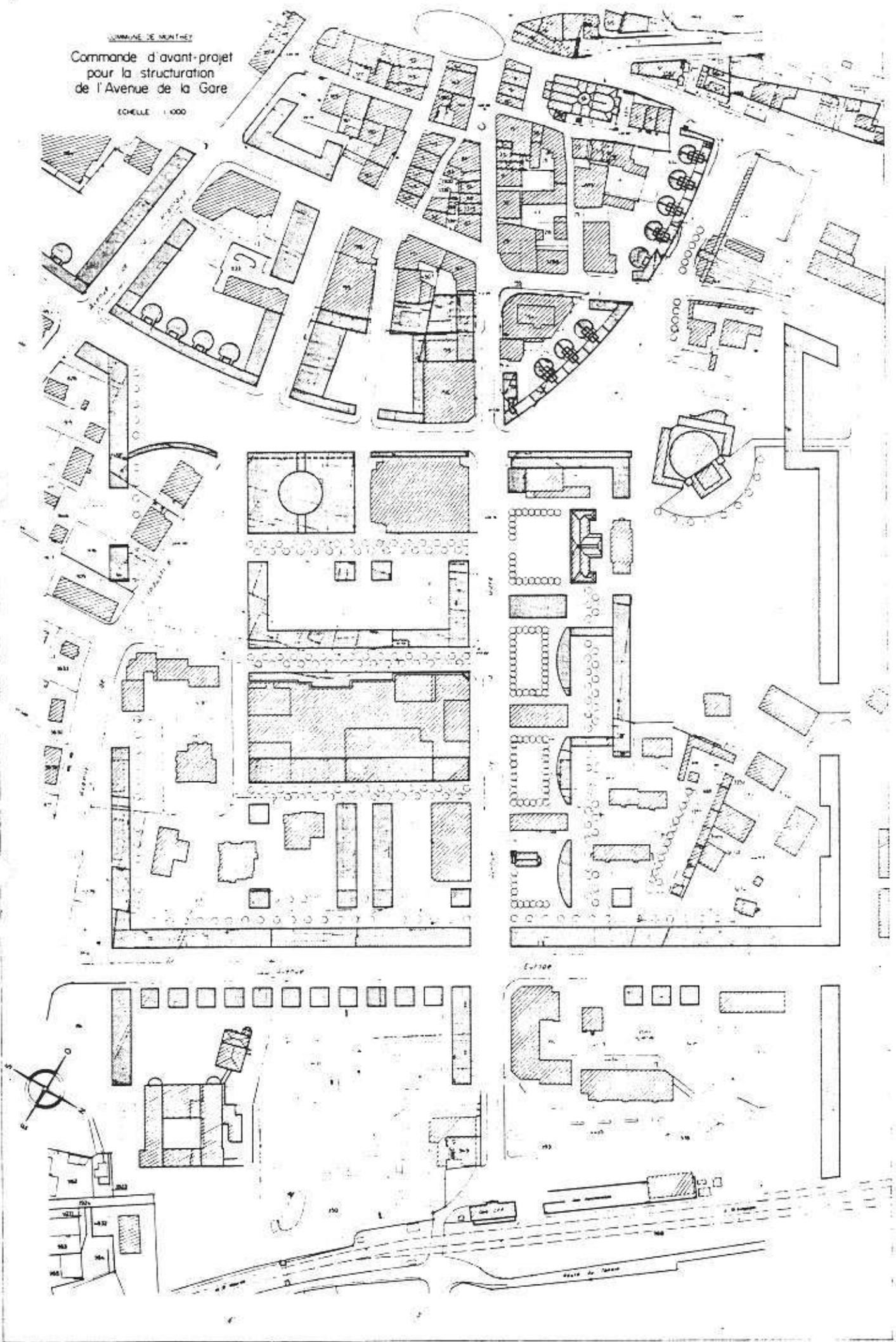
PLAN DE STRUCTURATION POUR LE SECTEUR AVENUE DE LA GARE ET DIVERS
ILOTS BORDANT LA PETITE CEINTURE

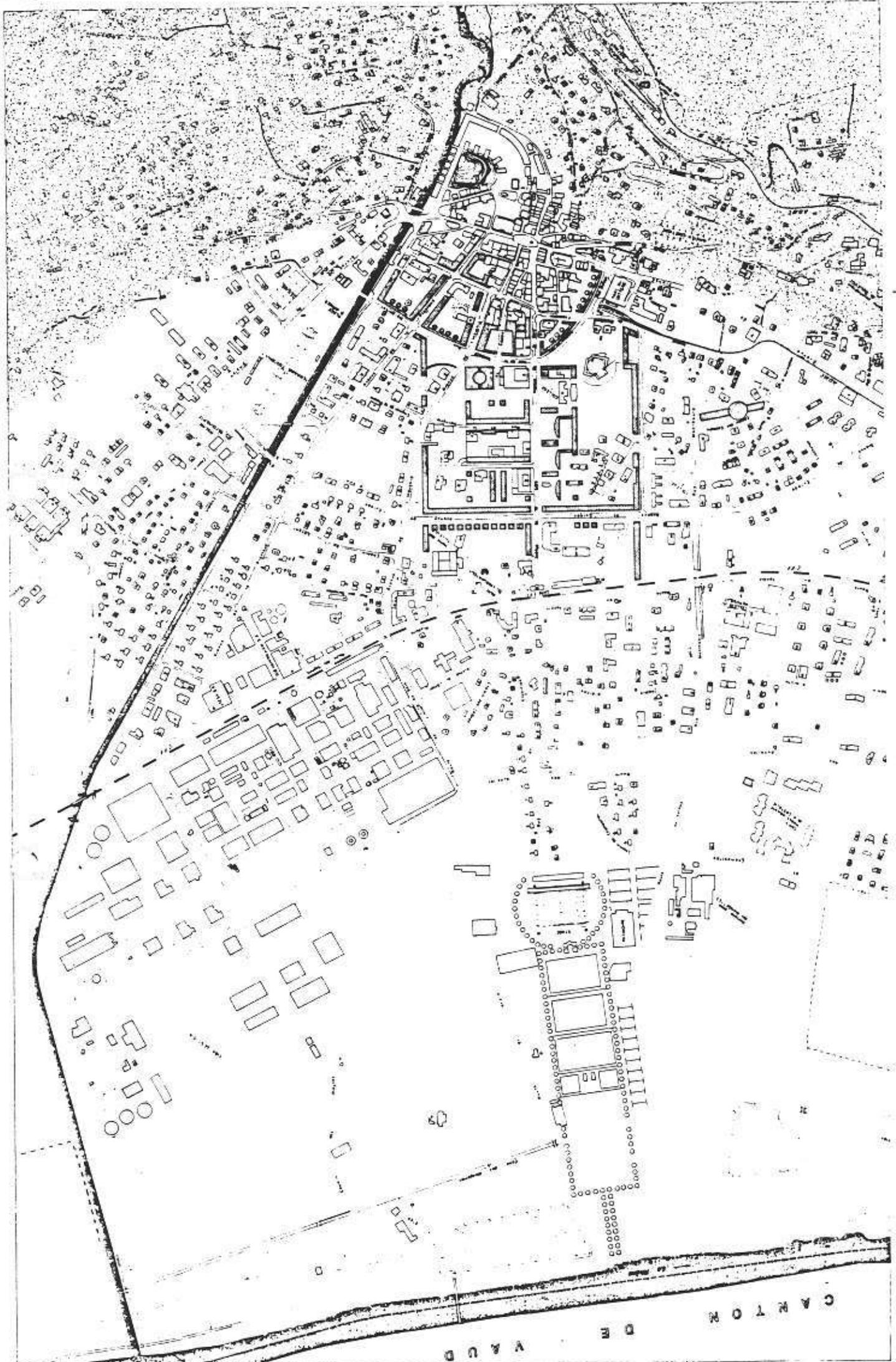
restant par ailleurs entièrement posée. L'Avenue de la Gare
pour elle-même offre une intéressante définition spatiale

faite d'une part d'un front continu et d'autre part, d'une
série de redents.



COMMUNE DE MONTHEY
Commande d'avant-projet
pour la structuration
de l'Avenue de la Gare
Echelle 1:1000





CARTON DE VAUD

2.2 PROJET DE M. AURELIO GALFETTI

Le projet situe la question de l'Avenue de la Gare dans le contexte plus global de l'espace de la ville, espace appuyé latéralement sur le cône de déjection de la Vièze, là où sont installées les deux grandes voiries de pénétration dans la ville.

La restructuration proposée veut articuler, sur des repères spatiaux en forme de tours, l'intersection du réseau complété des ceintures et l'Avenue de la Gare. De la même manière, il intercepte les deux grandes voiries de pénétration. Le dispositif veut consolider et renforcer l'organisation radioconcentrique selon laquelle la ville s'est développée en se "souvenant de la forme de la terre".

L'épaisseur des interstices entre les ceintures est réservée comme c'est déjà en grande partie le cas à une série d'implantations plus ou moins éparpillées. Le projet veut montrer que tout n'est pas perdu et il propose une organisation spatiale plus consistante le long des différentes ceintures en soulignant la valeur de limites.

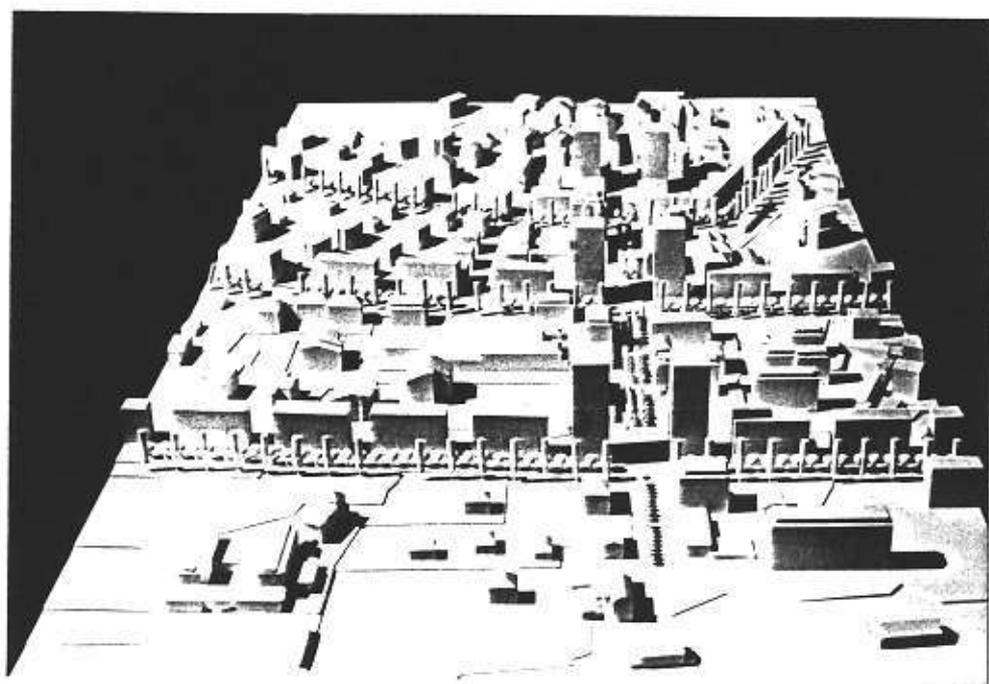
L'Avenue de la Gare apparaît dans ce cas comme l'artère privilégiée dans un dispositif spatial qui concerne et intéresse l'ensemble de la ville. La résolution de l'espace de l'Avenue de la Gare par une arborisation centrale disposée régulièrement, marque là encore une préoccupation spatiale très intéressante.

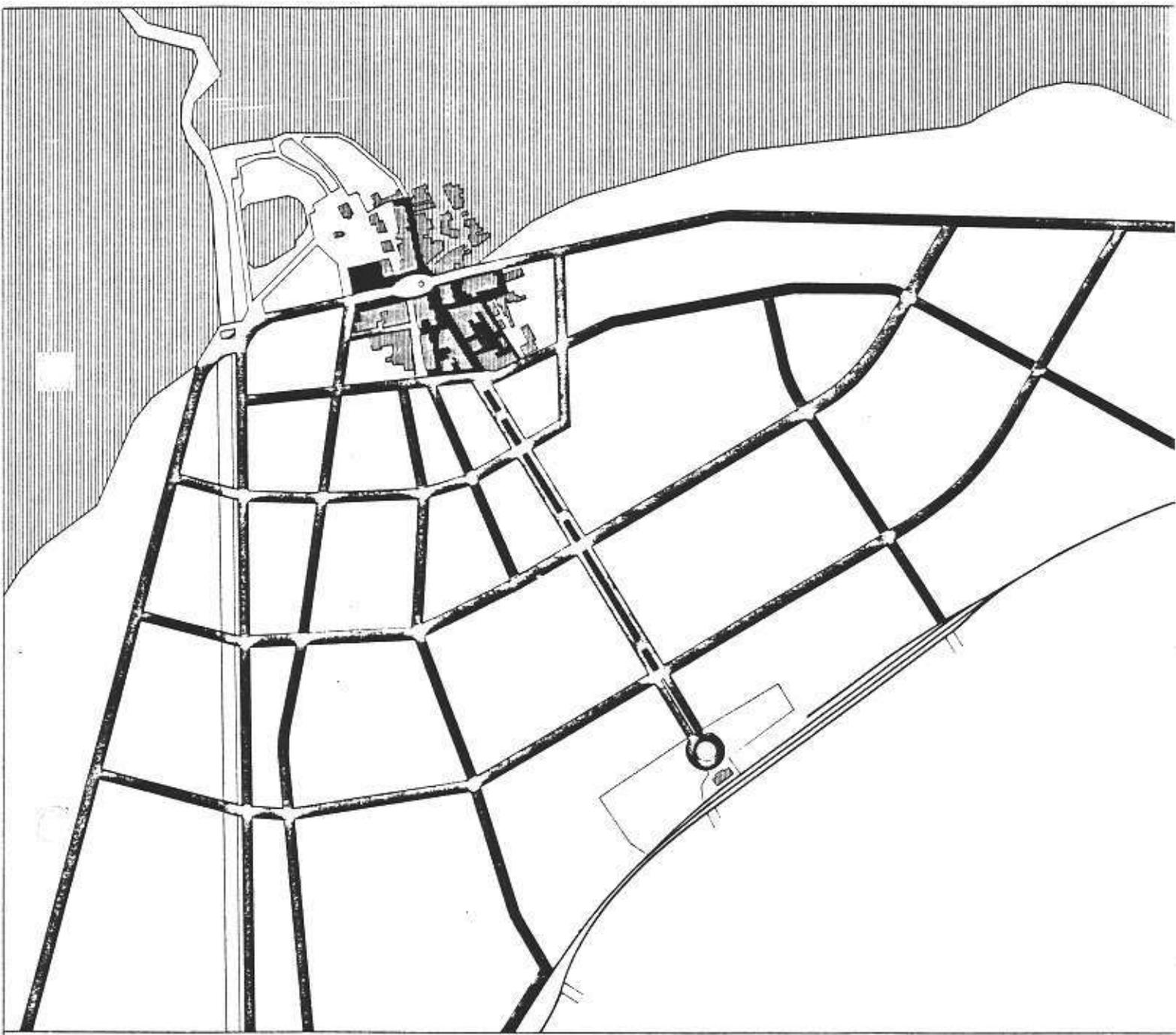
COMMANDE D'AVANT-PROJETS

COMMUNE DE MONTHEY

PLAN DE STRUCTURATION POUR LE SECTEUR AVENUE DE LA GARE ET DIVERS
ILOTS BORDANT LA PETITE CEINTURE

L'intérêt de la proposition réside bien entendu aussi dans l'indication d'une "stratégie". Il n'est pas question ici de s'occuper de tout, mais d'un certain nombre de points significatifs à partir de quoi le bénéfice peut retentir sur l'ensemble de la ville.





COMMUNE DE MONTHEY
 CONCOURS D'IDEES POUR LA
 STRUCTURATION DE L'AVENUE DE LA GARE

ARCHITECTE FAS AURELIO GALETTI
 JUN 1989

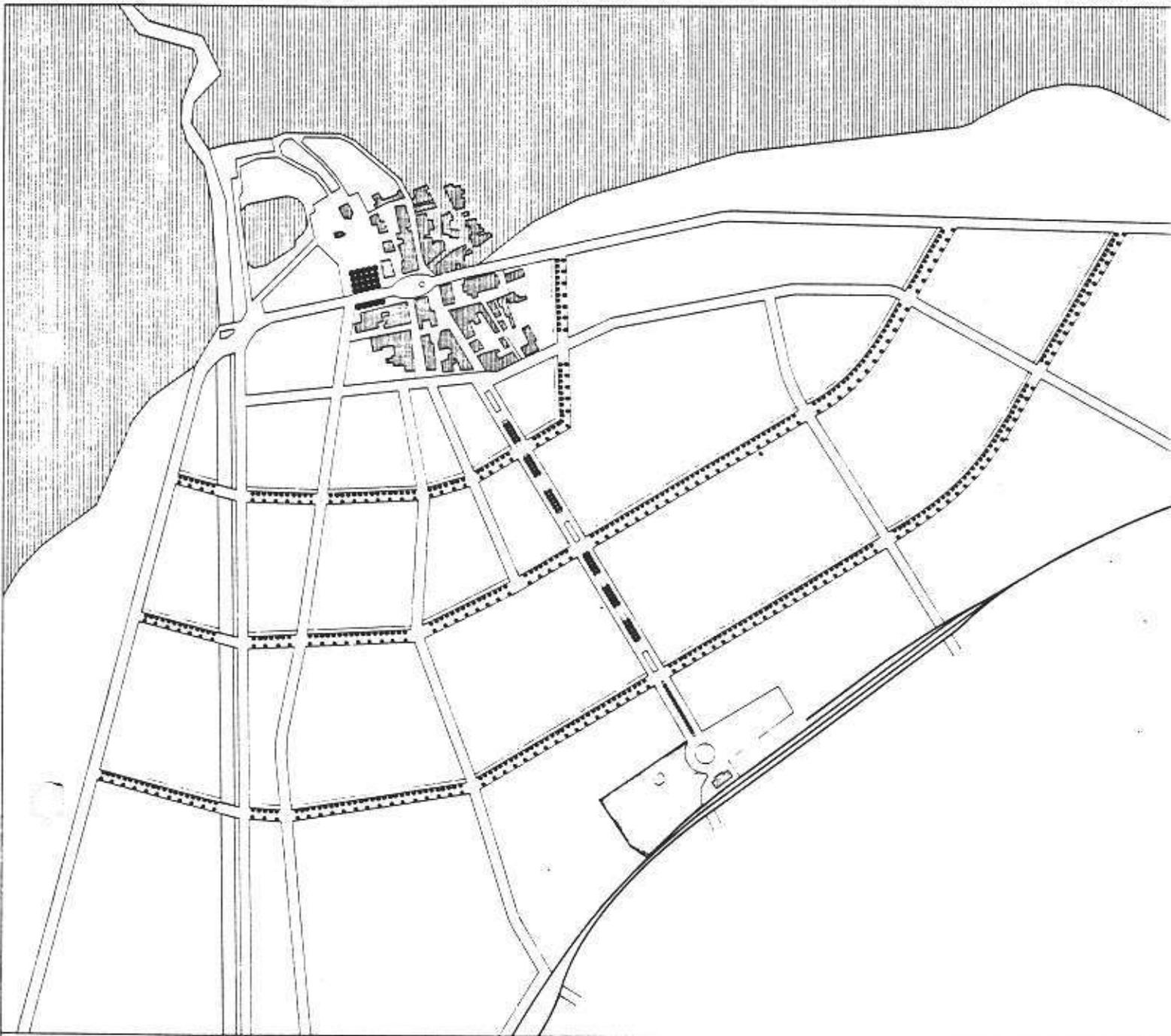
CIRCULATIONS

- CHEMIN DE FER
- CIRCULATION URBAINE PRINCIPALE
- CIRCULATION URBAINE TRANSVERSALE
- ZONE PÉTONNE

CONCEPT



ECHELLE 1:2500



COMMUNE DE MONTHEY
CONCOURS D'IDÉES POUR LA
STRUCTURATION DE L'AVENUE DE LA GARE

ARCHITECTES HAS ALBERTO GALPETTI

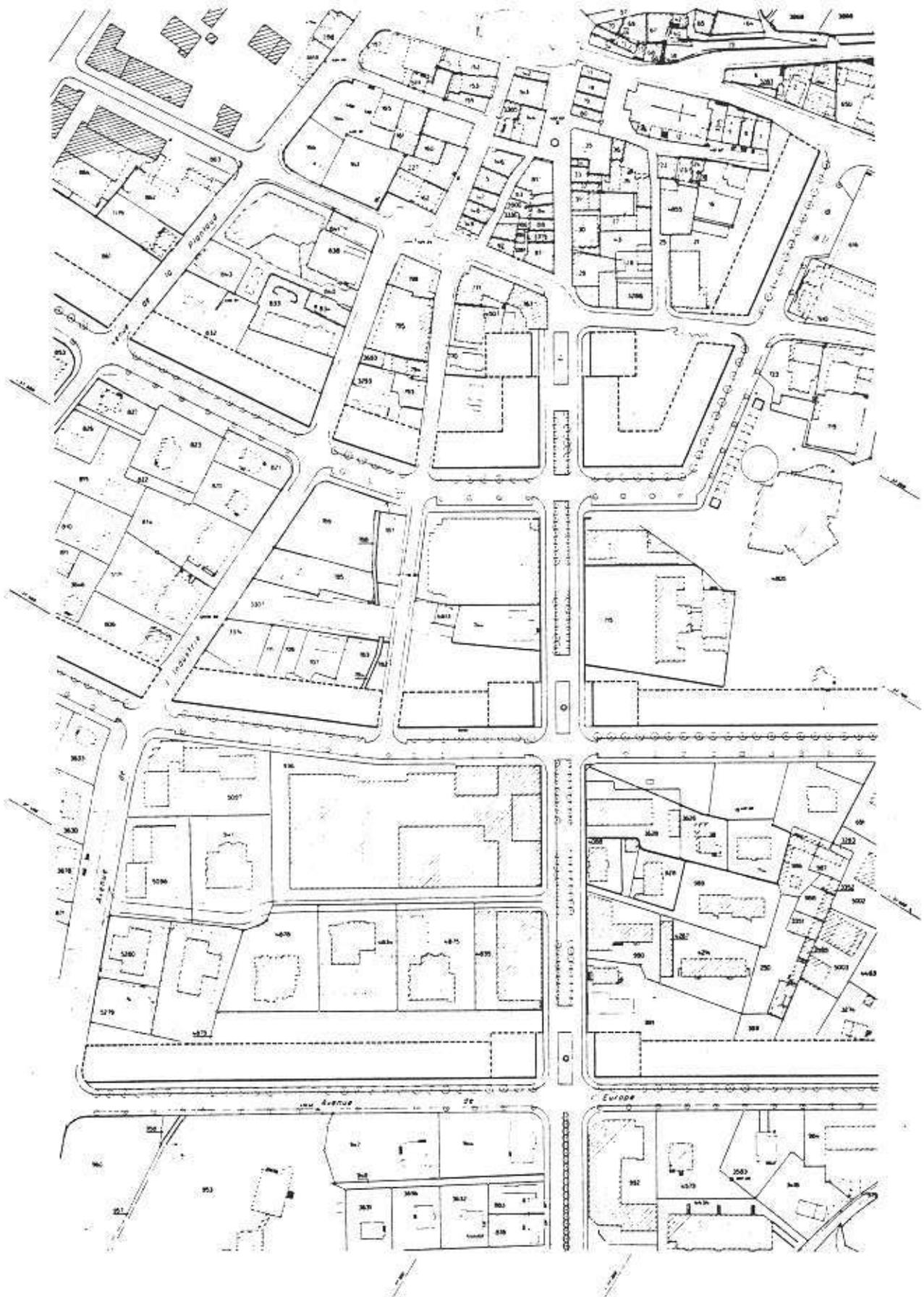
JUN 1985

VEGETATION

CONCEPT



ECHÈLLE 1 : 2500



COMMUNE DE MONTHEY
 CONCOURS D'IDEES POUR LA
 STRUCTURATION DE L'AVENUE DE LA GARE

ARCHITECTE FAS ALRELO GALPETTI

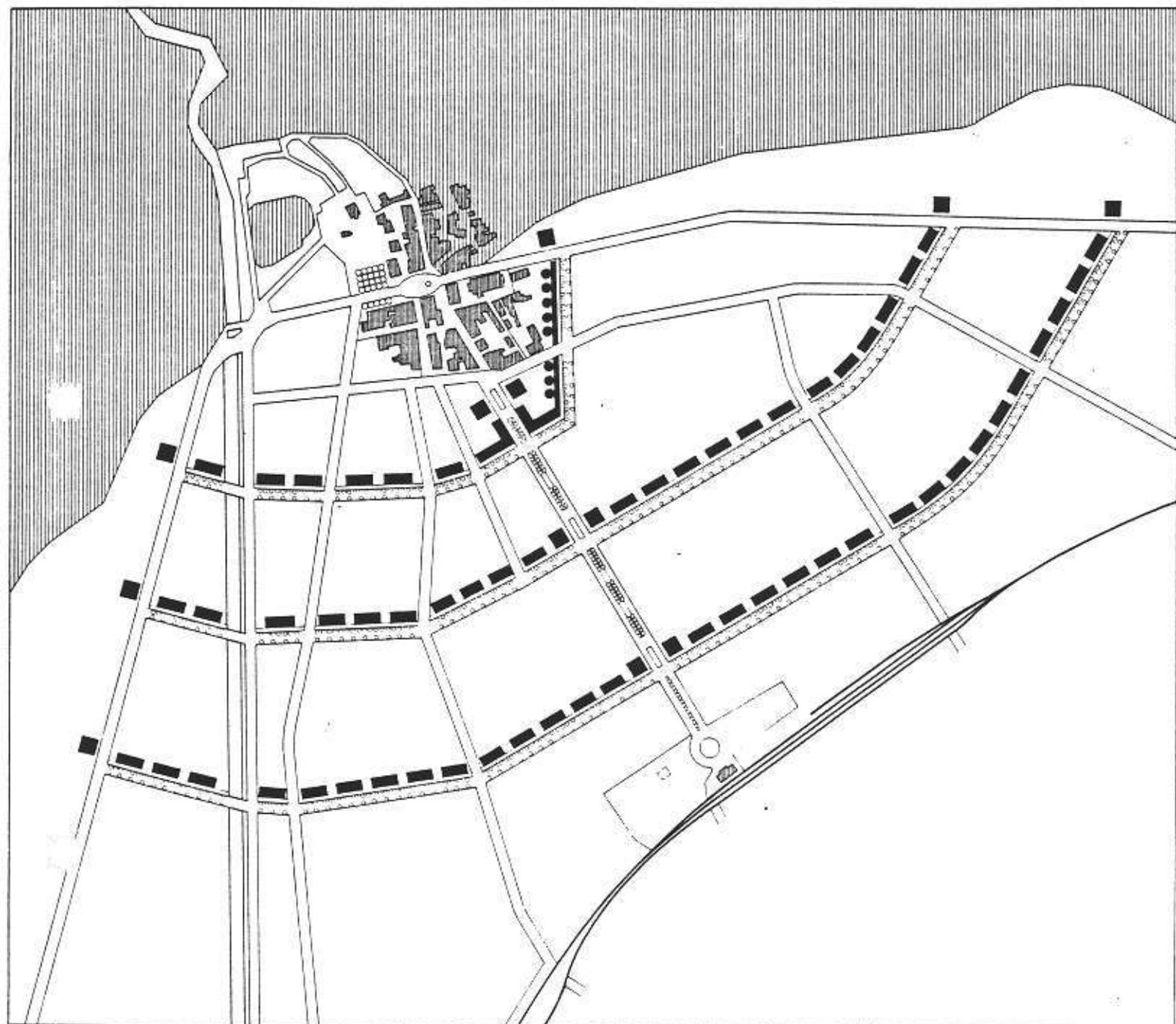
JUN 1989

- FRONT D'ALIGNEMENT
- LIMITES DE CONSTRUCTION
- BANDE D'EDIFICATION

PLAN DE SITUATION
 ALIGNEMENTS ET
 LIMITES DE CONSTRUCTION



ECHELLE 1 1000



COMMUNE DE MONTHEY
CONCOURS D'IDÉES POUR LA
STRUCTURATION DE L'AVENUE DE LA GARE

ARCHITECTE MAS AURELIO GALFETTI

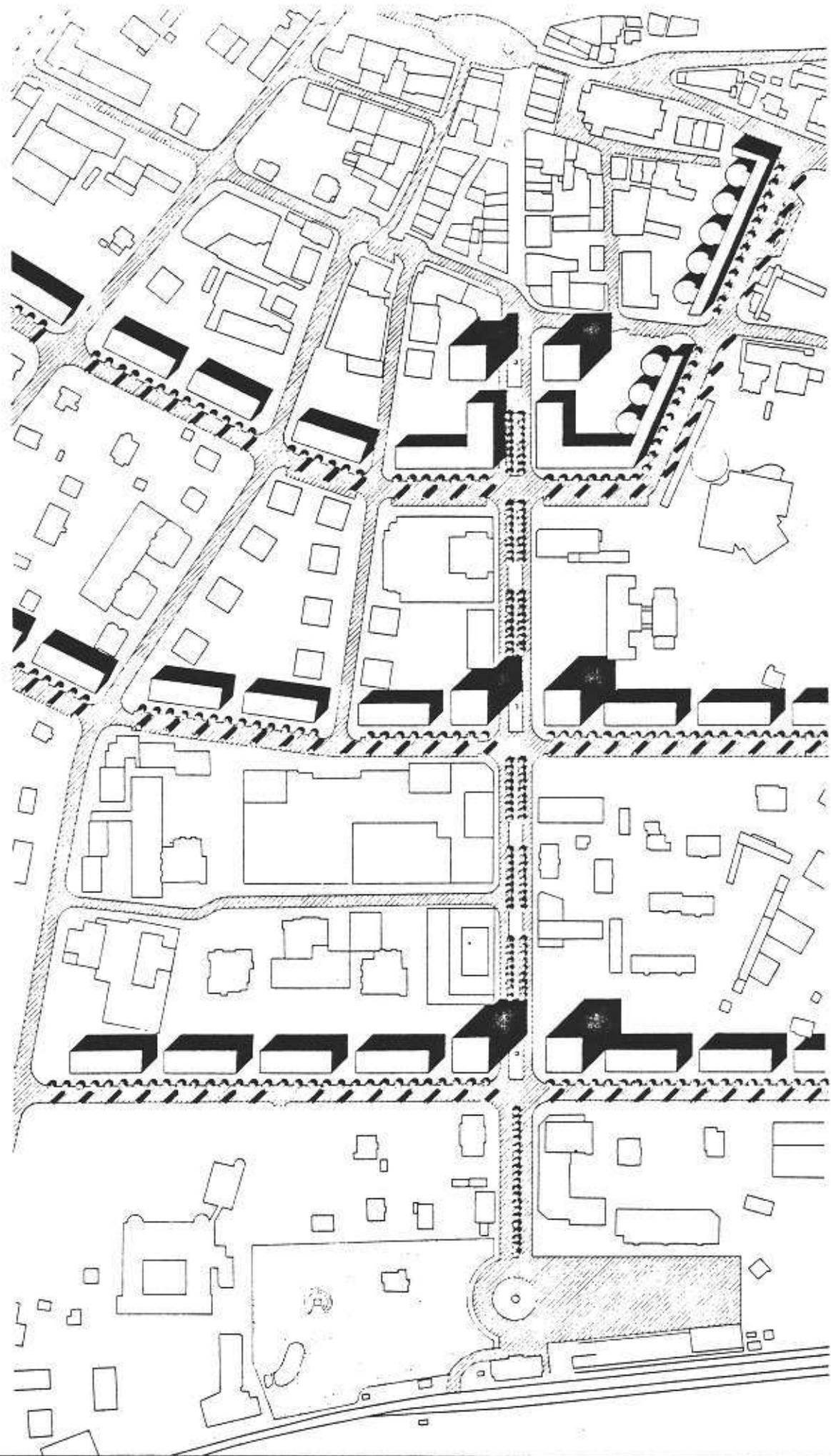
JUN 1989

EDIFICATIONS

CONCEPT



ECHELLE 1 2500



COMMUNE DE MONTHEY
CONCOURS D'IDEE POUR LA
STRUCTURATION DE L'AVENUE DE LA GARE

ARCHITECTE PAs AURELIO GOLFETTI

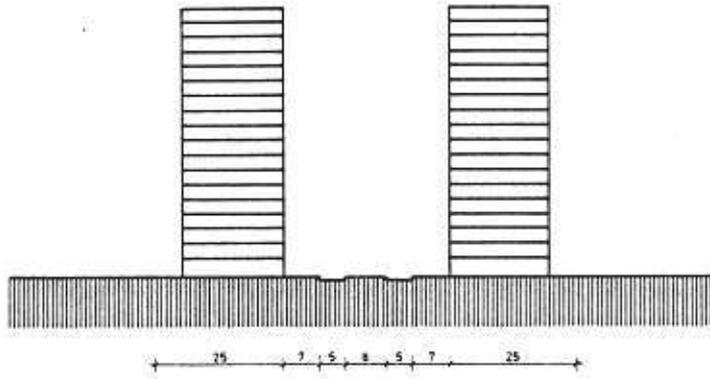
JUN 1988

PLAN DE SITUATION
CONSTRUCTIONS

ECHELLE 1/1000

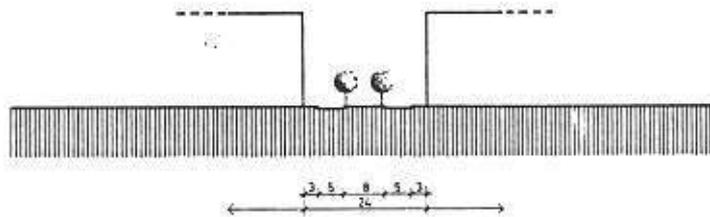


AVENUE DE LA GARE
TOURS (17-20 NIVEAUX)



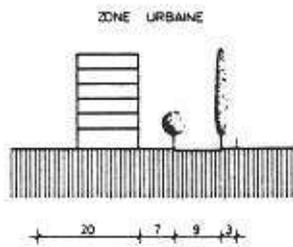
COUPE CC

AVENUE DE LA GARE
ALIGNEMENT DES EDIFICES

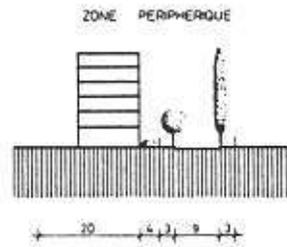


COUPE DD

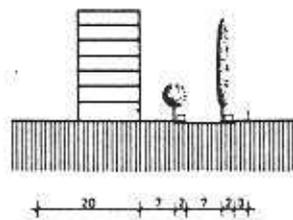
PREMIERE CINTURE
6 NIVEAUX



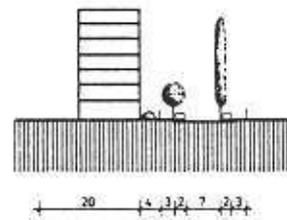
COUPE EE



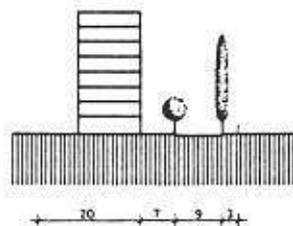
DEUXIEME CINTURE
7 NIVEAUX



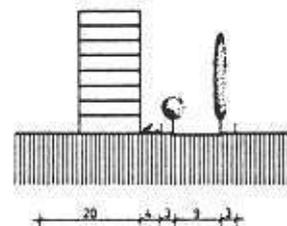
COUPE FF



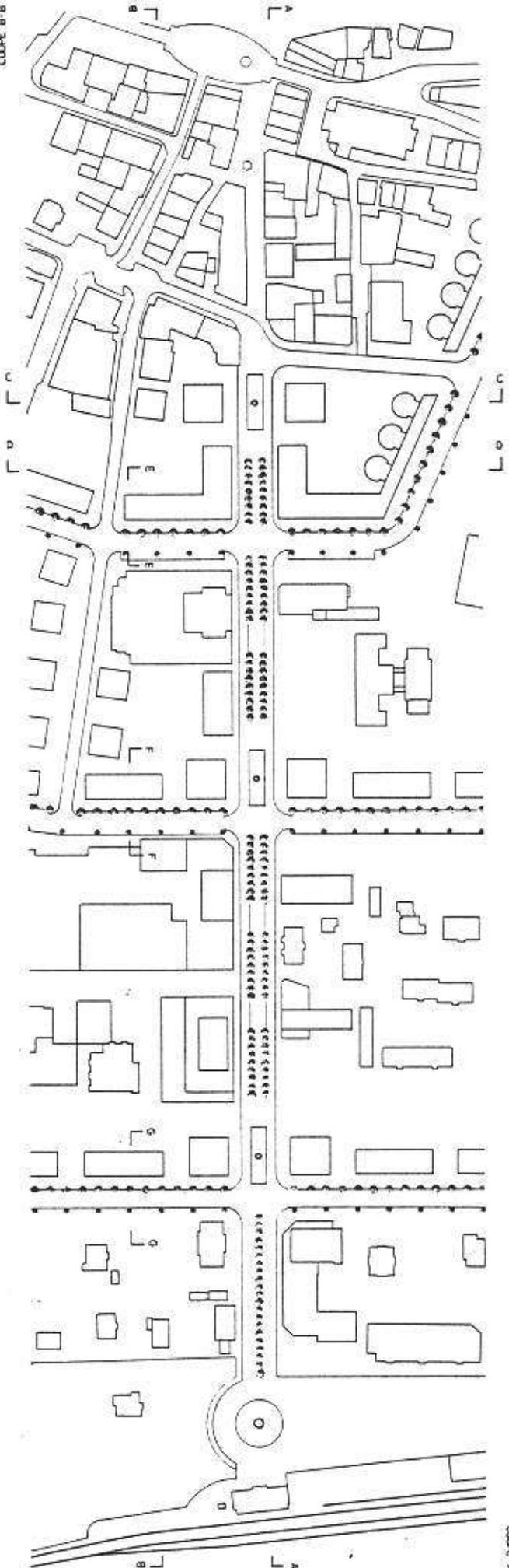
TROISIEME CINTURE
8 NIVEAUX



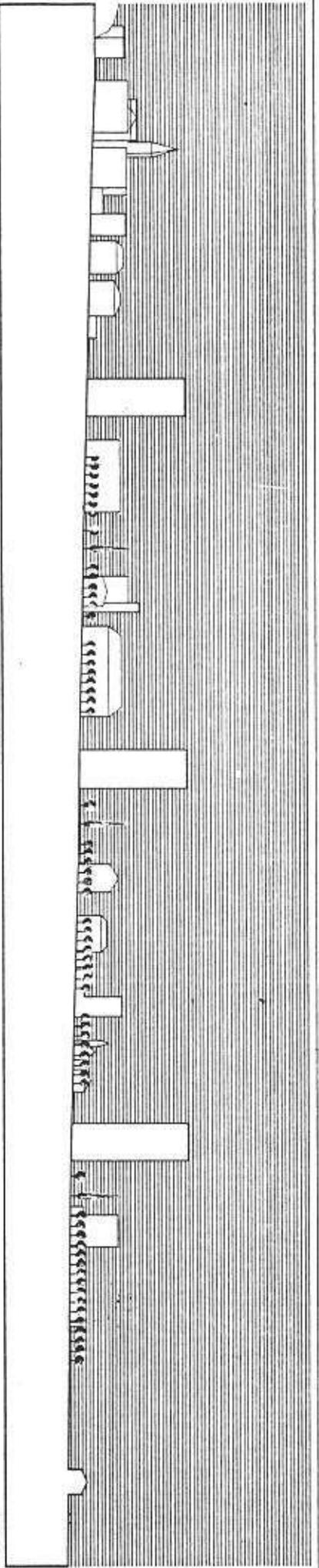
COUPE GG



COUPE B-B



COUPE A-A



COMMUNE DE MONTHEY
 CONCOURS D'IDEES POUR LA
 STRUCTURATION DE L'AVENUE DE LA GARE
 ARCHITECTE FAS AJREUO GAFETTI

JUN 1989

COUPES LONGITUDINALES

ECHELLE 1/1000





COMMUNE DE MONTIGNY
CONCOURS D'IDEES POUR LA
STRUCTURATION DE L'AVENUE DE LA GARE

ARCHITECTE PAB AURELIO GALPETTI

JUN 1989

PHOTOGRAPHES



2.3 PROJET DE M. JEAN-GERARD GIORLA

Le projet, on pourrait dire, procède à partir de l'Avenue de la Gare en s'en éloignant jusqu'ou il lui paraît nécessaire, pour en épaissir les arrières. Les principales interventions et propositions sont cependant situées au Sud.

Quelques retouches ponctuelles s'inscrivent sur le front Nord. Il s'ensuit, quelque peu renforcée par rapport à la situation actuelle, une certaine définition spatiale de l'Avenue de la Gare. D'un autre point de vue, le projet veut souligner, mais presque toujours avec plus d'insistance au Sud, les limites des voiries de ceinture, en continu ou contigu dans la règle, dans une forme ponctuelle le long de l'Avenue de l'Europe.

La volonté de contenir le périmètre du bourg, en renforçant la nouvelle limite, a été saluée positivement. Le percement d'une nouvelle voirie conduisant à l'Avenue de la Gare en face du Collège devrait être examinée.

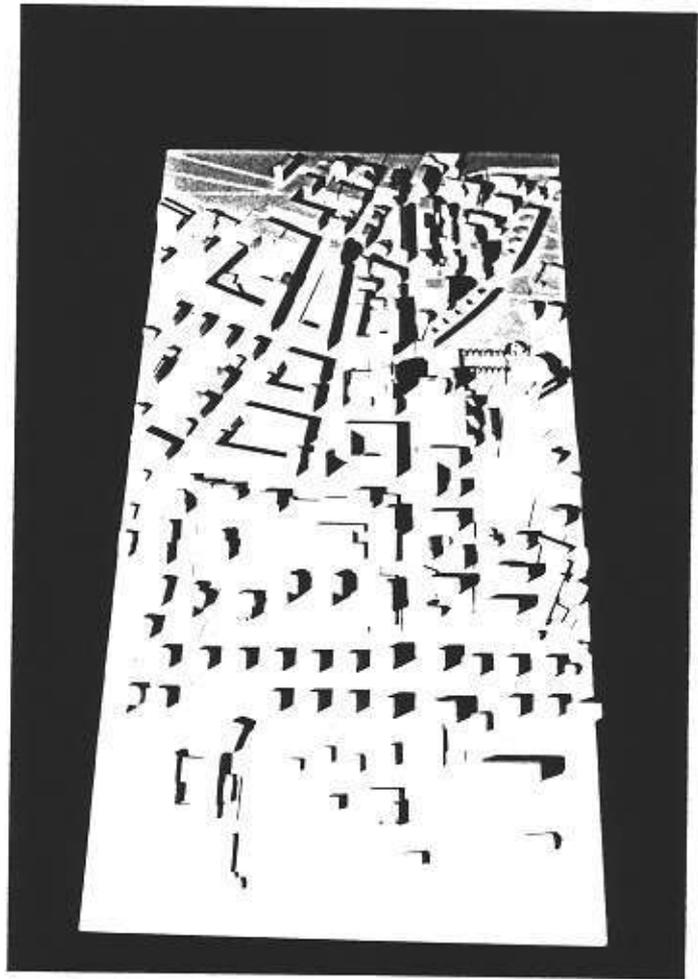
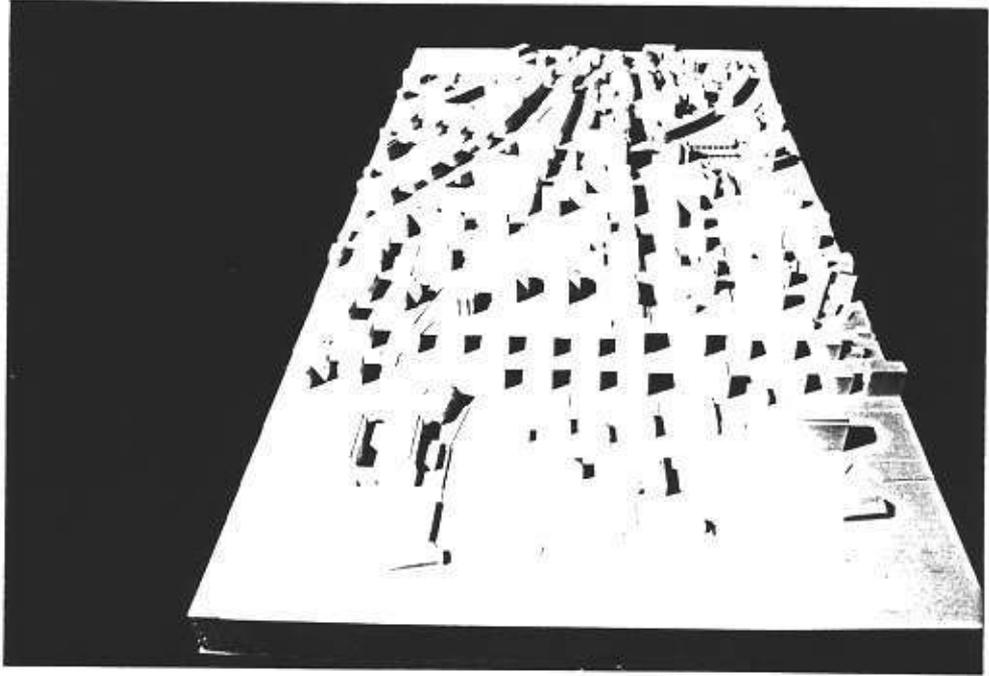
Le groupe d'experts a particulièrement été intéressé dans ce projet par l'attention portée on pourrait dire à la petite échelle de traces, tracés et voiries, ainsi qu'à la question de la recomposition, à partir quelquefois de débris épars, d'un certain nombre de morceaux de ville plus consistants dans leurs formes.

COMMANDE D'AVANT-PROJETS

COMMUNE DE MONTHEY

PLAN DE STRUCTURATION POUR LE SECTEUR AVENUE DE LA GARE ET DIVERS
ILOTS BORDANT LA PETITE CEINTURE

D'une manière générale, le groupe d'experts regrette de ne pas avoir été confronté à une vision plus globale du problème qui, posé à l'Avenue de la Gare, et le projet le montre en partie, avait tout loisir de prendre la hauteur requise pour énoncer un concept susceptible d'apporter sa contribution à la question brûlante et engagée de la révision de l'actuel plan de zones !





ETAT ACTUEL



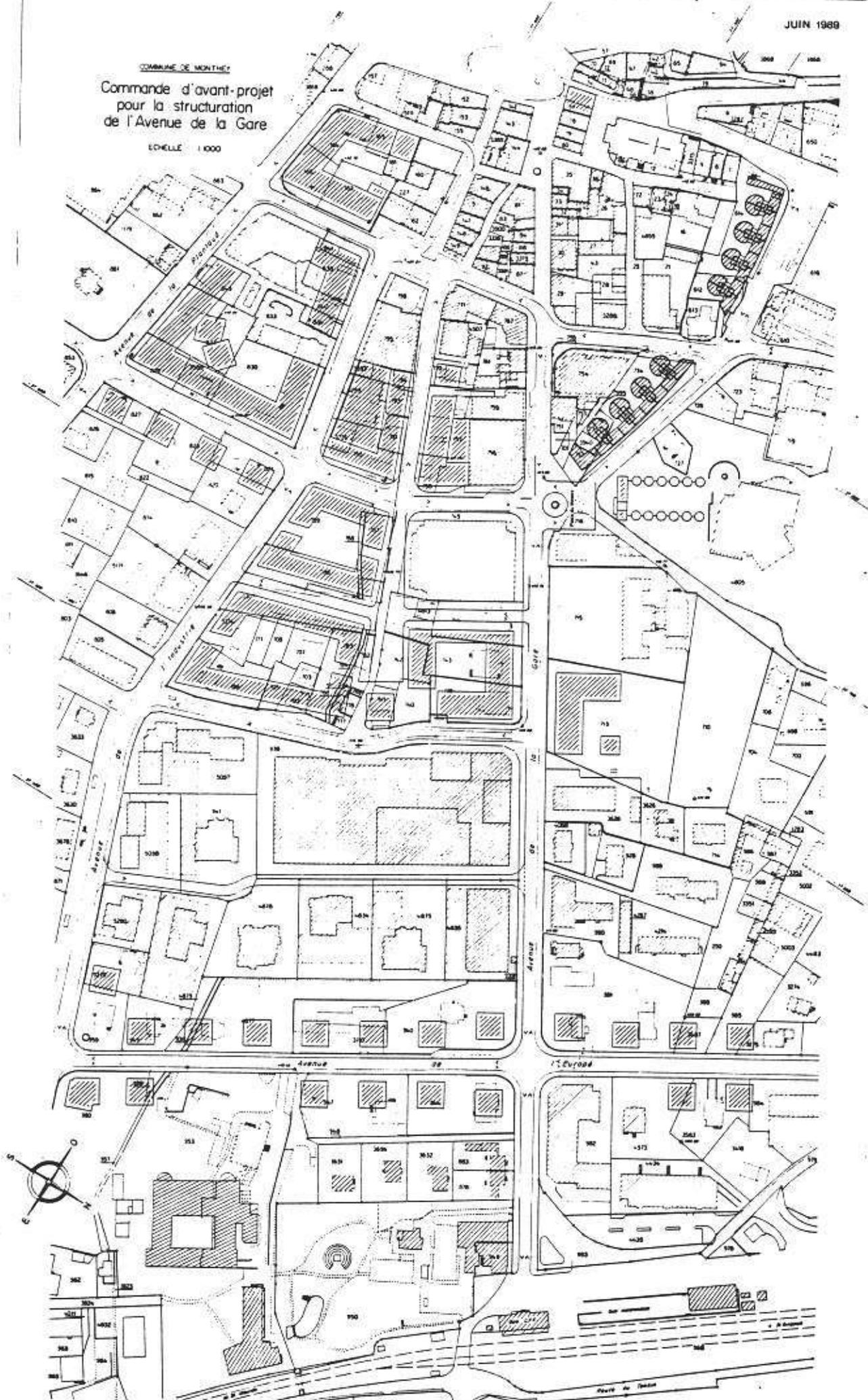
PLAN D'ENSEMBLE

ETAT PROJETE



COMMUNE DE MONTHEY
Commande d'avant-projet
pour la structuration
de l'Avenue de la Gare

ECHELLE 1/1000



Plan de l'avenue de la Gare (Commune de Monthey)
N° 100/1000

2.3 PROJET DE MME CLAUDINE LORENZ

Le projet ici aussi veut, à partir de la question de l'Avenue de la Gare, prendre en compte l'espace total de la ville.

Il veut, à partir d'une réflexion intéressante sur le rapport espace public / espace privé, donner une série de règles pour en assurer la croissance. Après avoir hiérarchisé les voiries et les avoir définies en termes d'espaces, il pose le principe du dedans et du dehors, autrement dit, des faces ou façades ouvertes sur les rues et des espaces protégés situés au centre des îlots strictement définis sur leurs quatre côtés. C'est le dispositif urbain de l'îlot quadrangulaire qui est ici proposé.

Cette manière de faire est régulièrement attachée, dans l'histoire, à une nouvelle implantation et se déploie dans un "territoire neuf". Qu'en est-il ou que peut-il en advenir quant il veut se superposer à un territoire en grande partie bâti dans le mode éparpillé et astructuré qui caractérise le fait urbain contemporain ? C'est bien la difficulté ou, comme le pense le groupe d'experts, la ou les limites de la proposition. Il paraît en tout état de cause illusoire et inapproprié aux conditions du moment (voiries, parcellaires, état des propriétés, bâti, vides intersticiels et résiduels) d'imaginer la mise en place d'un tel dispositif et quasiment impossible et improbable, sa gestion sur une longue période.

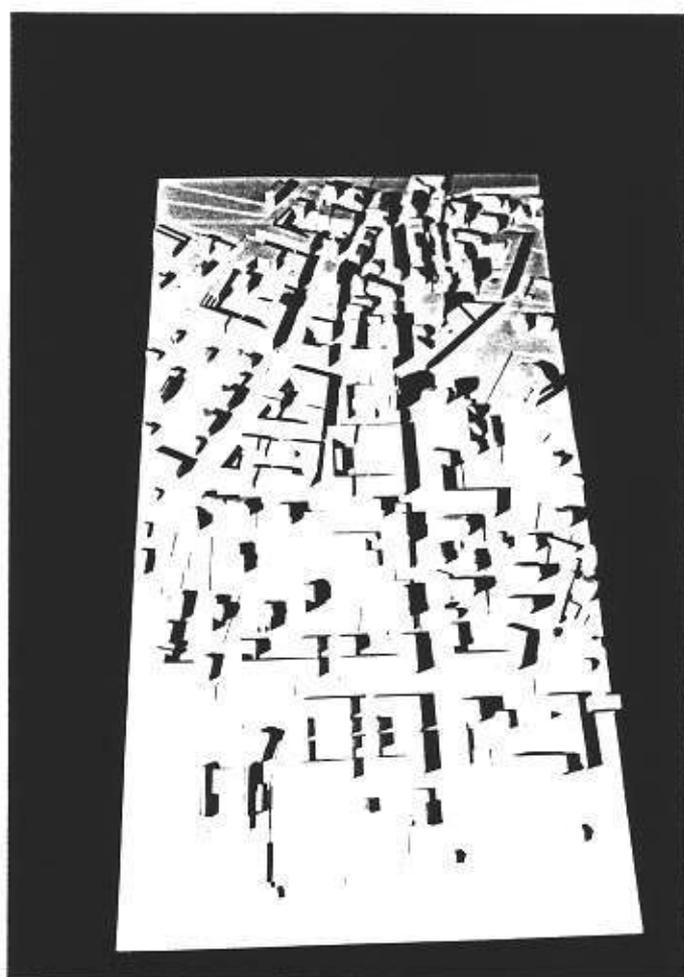
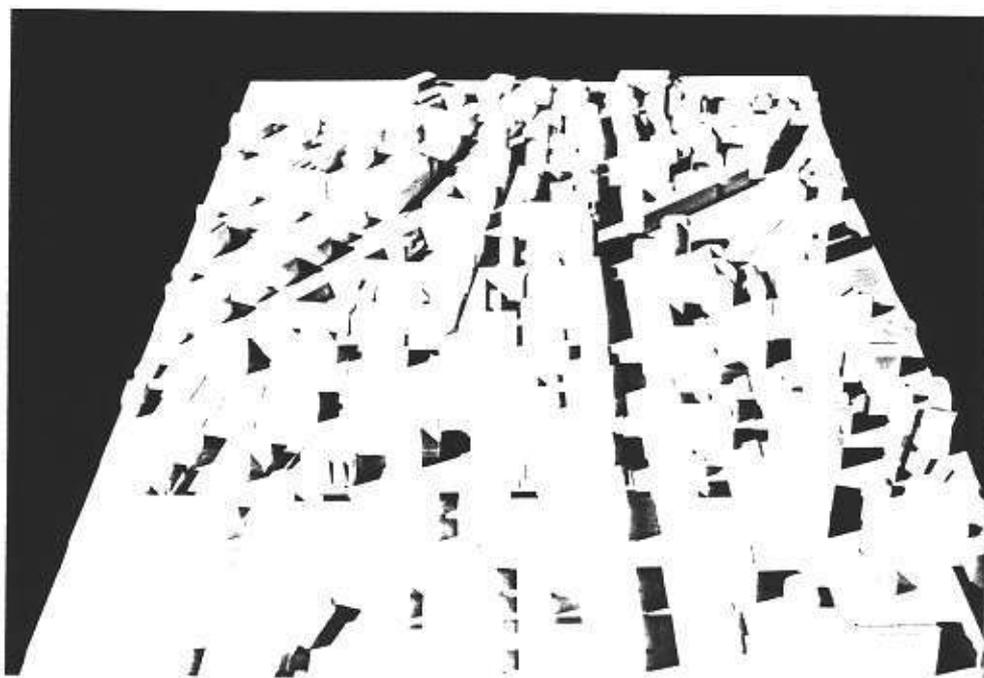
D'un point de vue plus général, le groupe d'experts doit dire qu'il a été surpris par le type d'espace urbain auquel

le projet renvoie, notamment par rapport à sa "modernité" ou plus exactement à son absence de modernité.

En effet, on est ici en présence d'un mode de faire qui a notamment prévalu dans la ville du XIXème siècle. En l'état, il ne porte en rien témoignage des importantes modifications dans les besoins d'espace, de lumière et de dimensions (pour des voiries notamment) attachées autant à la sensibilité contemporaine qu'à une évolution inéluctable de la forme que prend successivement, et selon les époques, l'espace de la ville.

Le traitement de l'Avenue de la Gare est dans ce cas-là, une conséquence des choix, semble-t-il inopportuns, qui ont été faits.

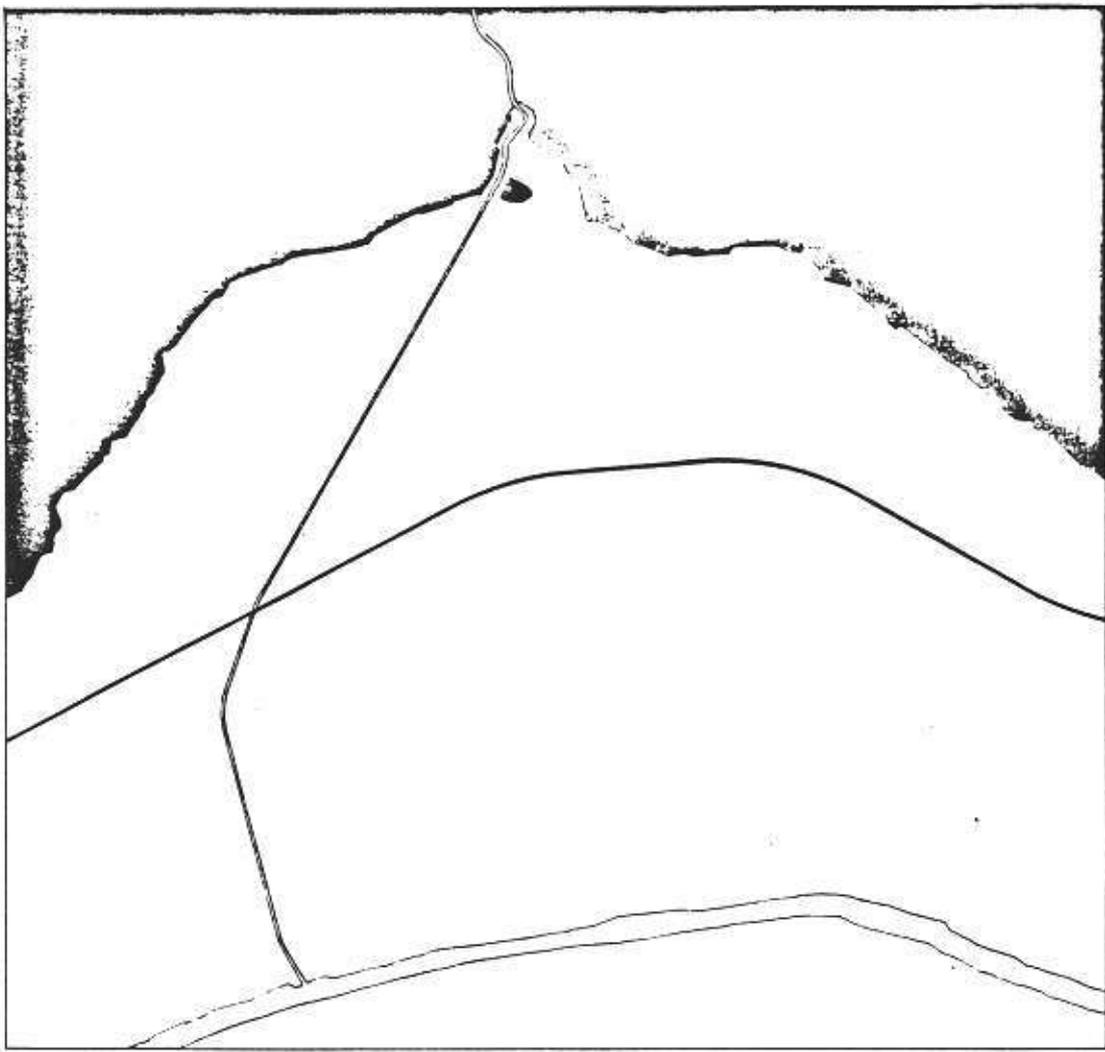
Finalement, seul le périmètre de l'ancienne ville, immédiatement attaché au bourg, devrait ou pourrait être "consolidé" dans le principe formulé par ce projet.



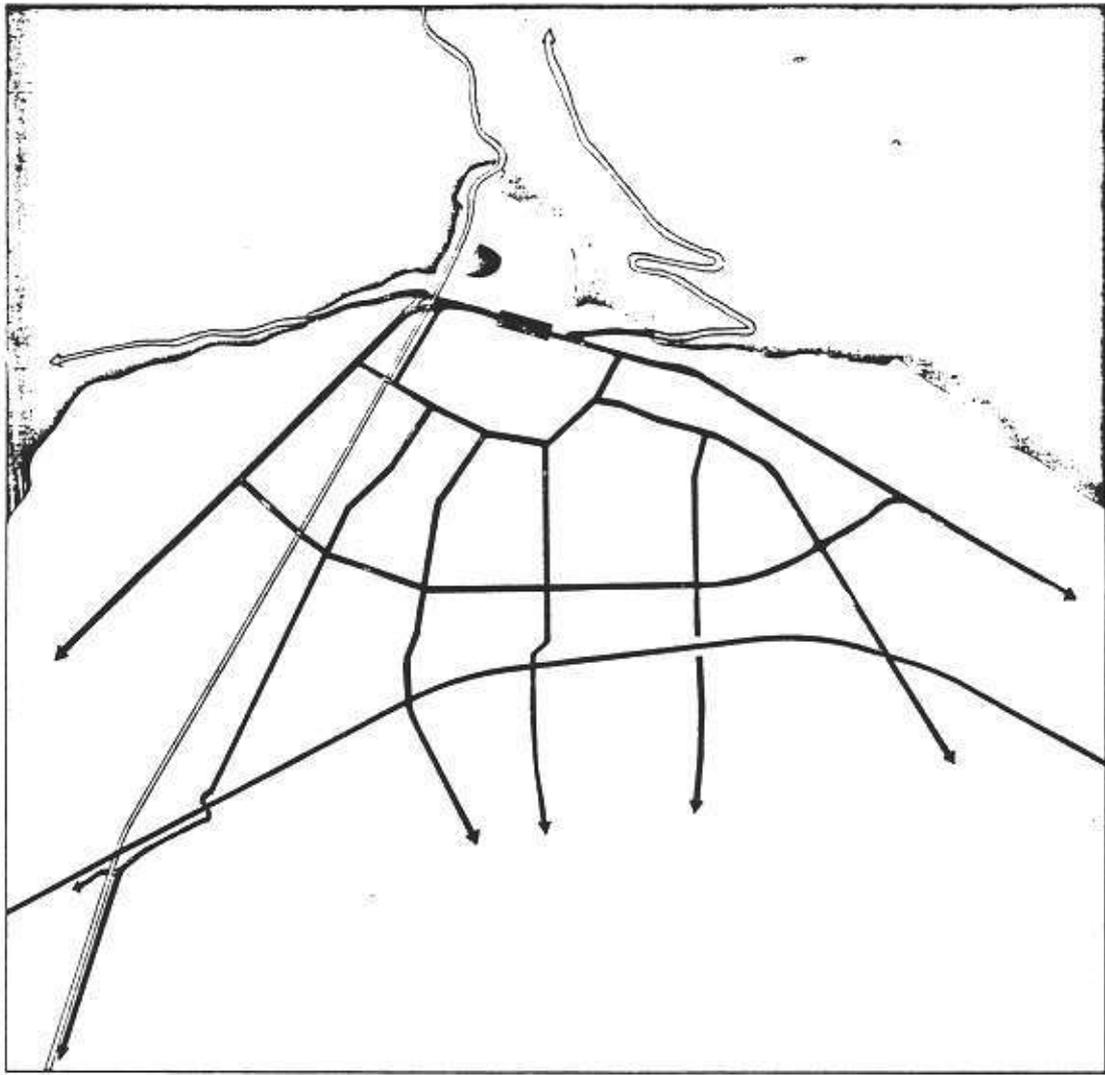
STRUCTURATION DE
L'AVENUE DE LA
GARE A MONTHEY

AVANT - PROJET

C. LORENZ SION



limites



circulations principales

STRUCTURATION DE L'AVENUE DE LA GARE A MONTHEY

AVANT - PROJET
C. LORENZ SION

MONTHEY: Quelques réflexions quant au développement de la ville.

ANALYSE

Cette étude a pour objectif de définir les principes urbanistiques ainsi que les données de composition spatiale qu'il y aurait lieu d'appliquer de part et d'autre de l'Avenue de la Gare, y compris les ilots bordant la petite ceinture.

Considérant ce périmètre comme un échantillon d'un développement potentiel de la ville, notre démarche propose une réflexion plus globale quant au développement de Monthey.

L'espace de la ville de Monthey est délimité d'un côté par la montagne, de l'autre côté par le Rhône.

La Vièze et le chemin de fer coupent cette surface en 4 parties.

Le noyau historique occupe le quadrant nord ouest. Il est desservi par la Rue de Lausanne et le réseau des rues qui convergent au centre. La nouvelle création des ceintures soulagera ce centre.

Notre proposition veut définir et matérialiser l'ensemble de l'espace urbain entre montagne et voie ferrée.

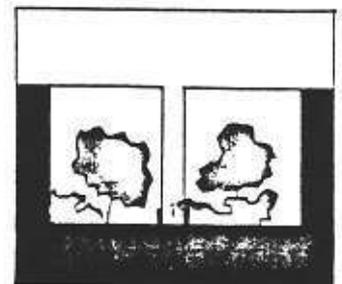
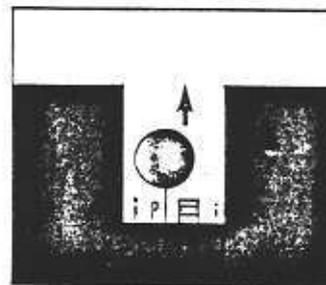
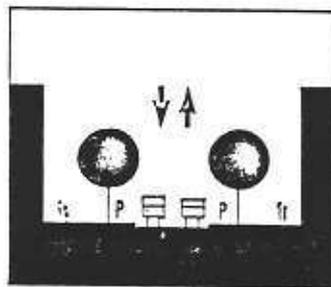
Nous sommes d'avis, que seule une densification de la ville allée à un arrêt des constructions en périphérie peut être une proposition pertinente à la destruction actuelle du territoire par l'éparpillement des constructions.

PREMIERE PROPOSITION

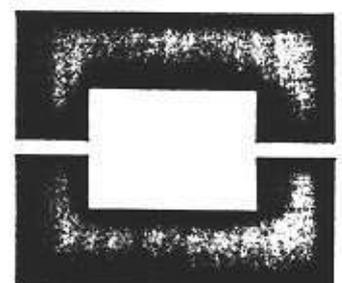
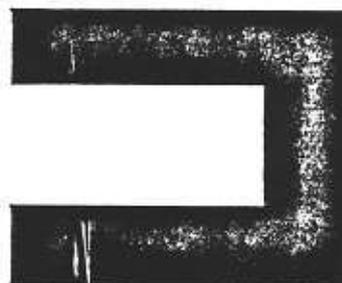
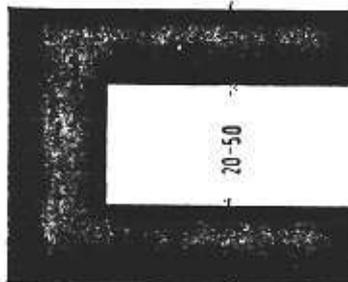
Définition claire et précise des espaces publics et privés.

Les voiries et places existantes ou à réaliser définissent par alignement l'espace à construire.

Les voiries sont hiérarchisées en fonction de leur importance, et reconnaissent en coupe des différenciations spatiales : les avenues (double sens) définissent les quartiers, les rues (sens unique) définissent les blocs, les cheminements piétons traversent les blocs.



A l'intérieur des ilots construits sont définis des espaces libres privatisés, de manière à obtenir des constructions obéissant aux règles hygiénistes et offrant des espaces intérieurs de qualités calmes et verdoyants.



DEUXIEME PROPOSITION

La hauteur des volumes est délimitée à 4 niveaux.

TROISIEME PROPOSITION

La densité de l'ilot est résultante de l'alignement sur les voiries et du vide intérieur défini.

CONSEQUENCE D'UNE TELLE DEMARCHE

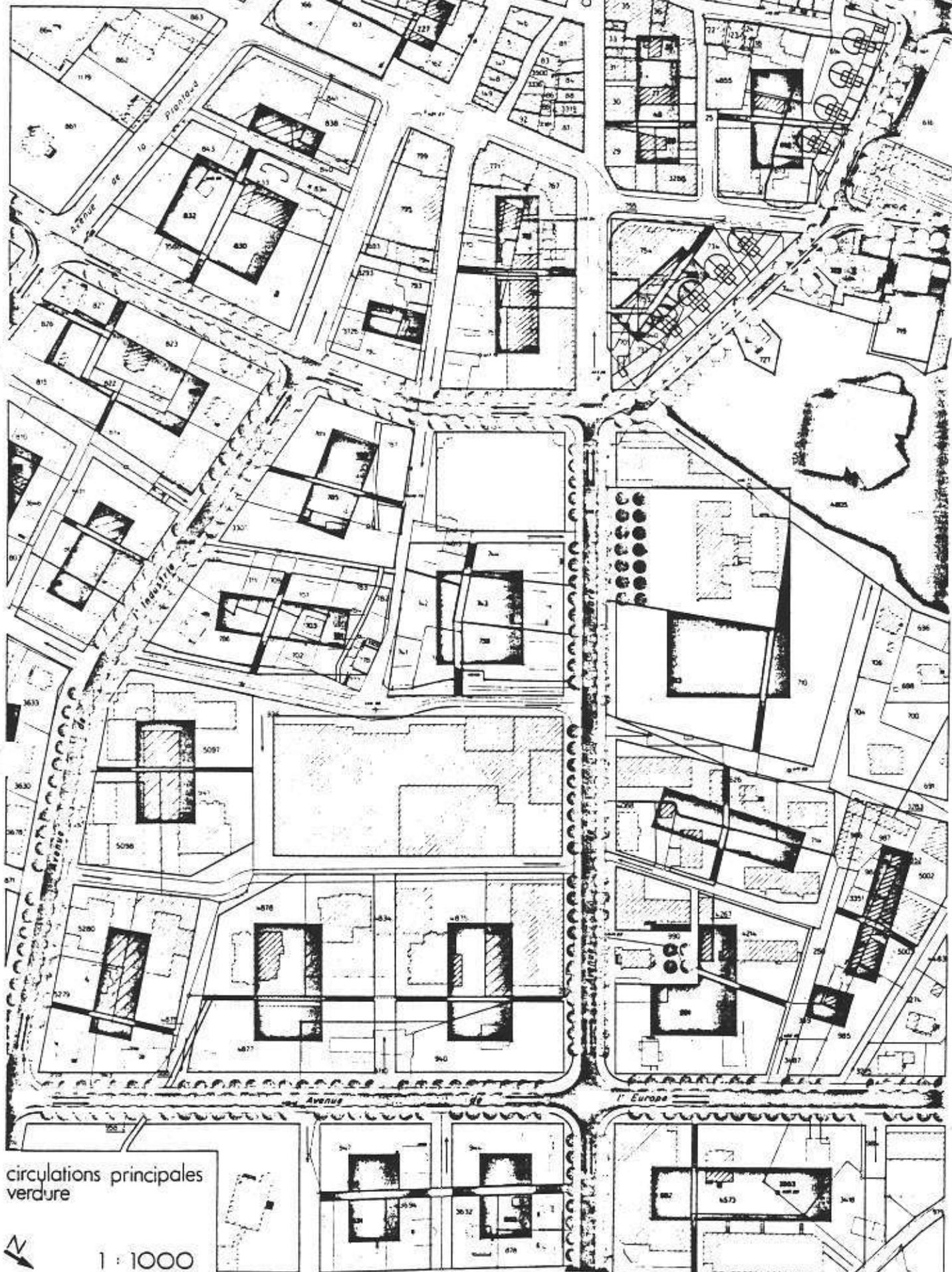
Notre proposition est un exemple d'application possible sur les parcelles à disposition.

Il s'agit d'une image momentanée, intermédiaire, d'une ville en évolution substantielle pour une densification urbaine.

STRUCTURATION DE
L'AVENUE DE LA
GARE A MONTHÉY

AVANT - PROJET

C. LORENZ SION



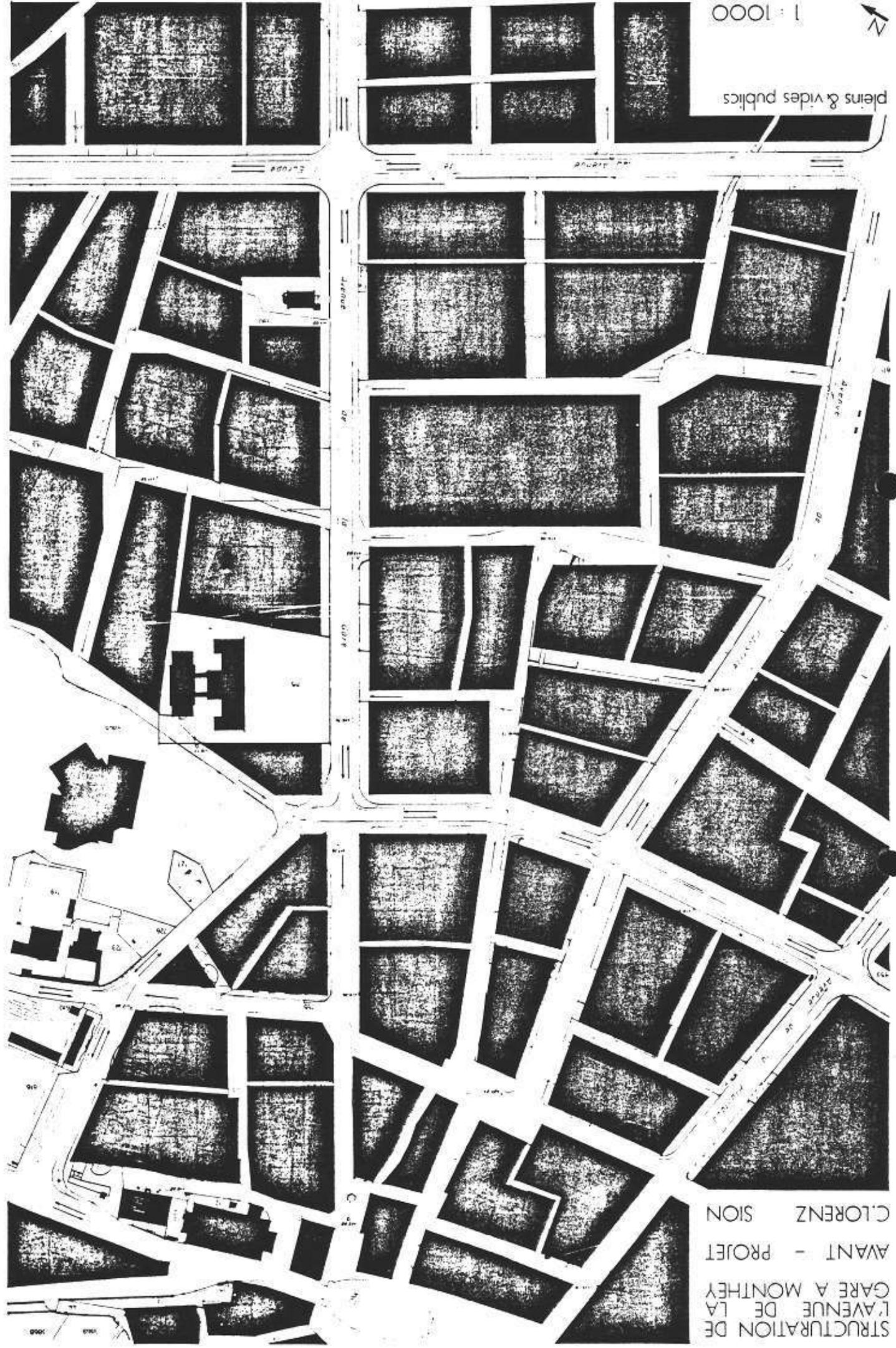
circulations principales
verdure

1 : 1000

1 : 1000



plans & vides publics

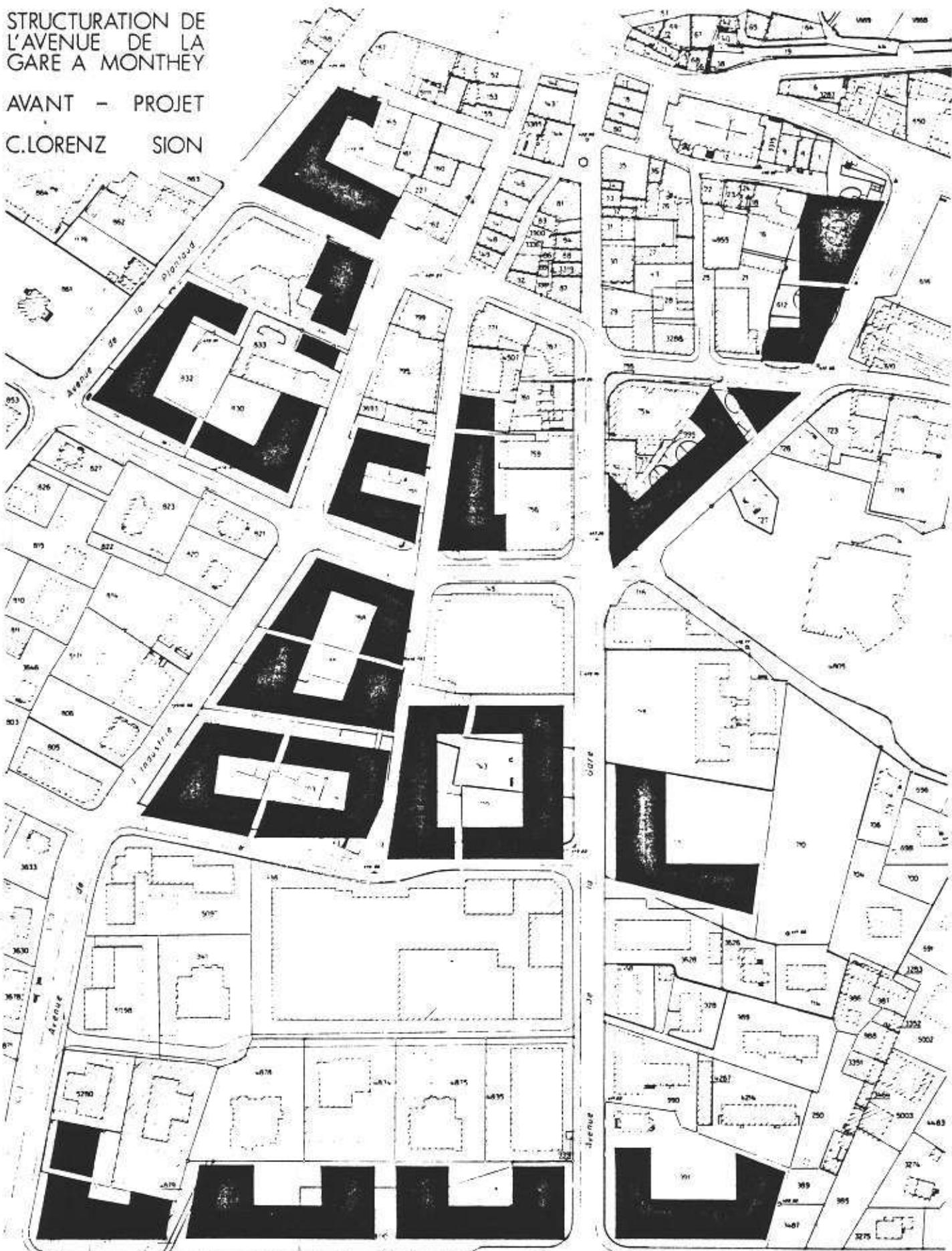


STRUCTURATION DE
L'AVENUE DE LA
GARE A MONTHEY
- AVANT -
PROJET
CLORENSION

STRUCTURATION DE
L'AVENUE DE LA
GARE A MONTHEY

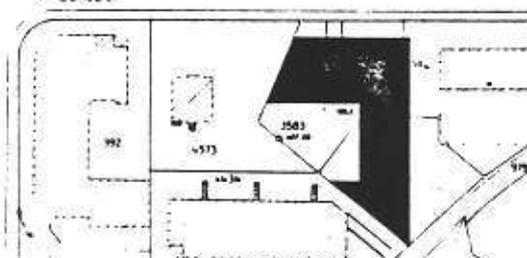
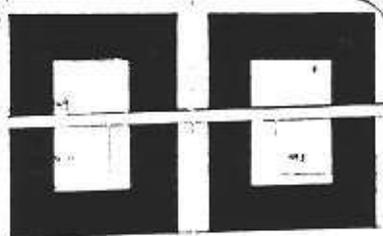
AVANT - PROJET

C. LORENZ SION



un fragment :
adaptation sur les
parcelles a disposition

1 : 1000



2.4 PROJET DE MM. GACHET ET MESTELAN

Dans le prolongement de leurs réflexions à propos de la construction du nouvel Hôtel de Ville, les architectes Gachet et Mestelan posent d'emblée la question de l'Avenue de la Gare dans le cadre plus général de la recherche d'un modèle urbain et de son processus de mise en place. C'est donc le contrôle de l'espace et du temps qui conduit leur recherche.

Observant l'intelligente combinaison dans le plan de la ville des dispositifs concentriques et rayonnants, ils proposent de les renforcer par le bâti, par le traitement des axes de communication et par la végétation.

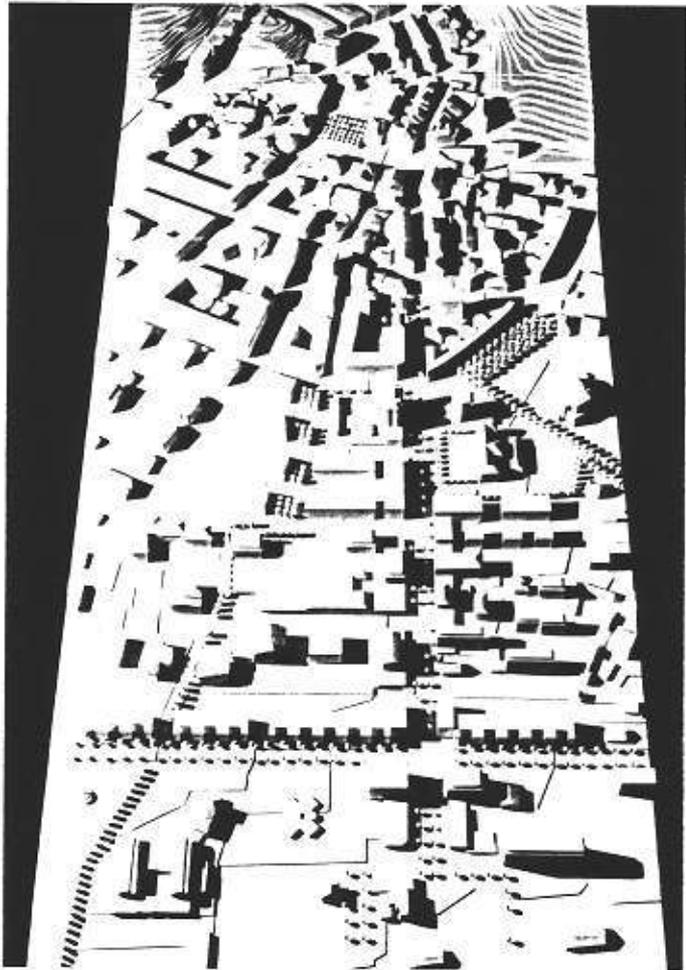
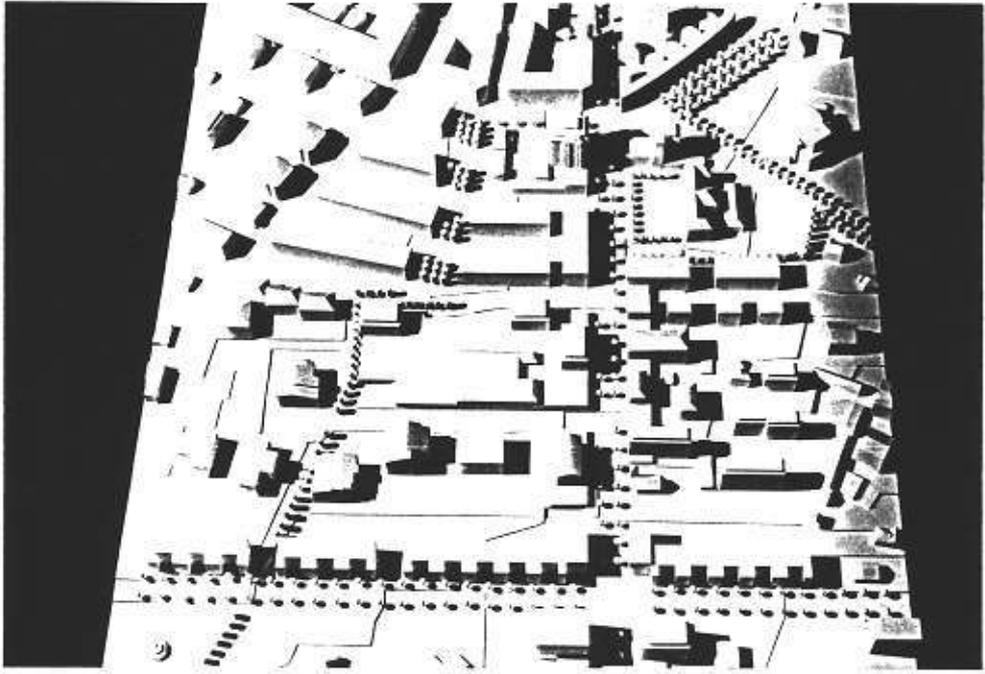
En prenant en compte la dimension territoriale révélée notamment par le tracé des voiries selon directrices et génératrices du cône de déjection de la Vièze, l'étude propose de décliner spatialement le plan de la ville selon deux grands niveaux de lecture.

On trouvera donc judicieusement combinés le tissu banal renforcé sur son réseau bidirectionnel de voiries et l'entier des institutions reliées dans le notinum d'un espace vert successivement et selon les cas à valeur de parcs de mails et d'allées.

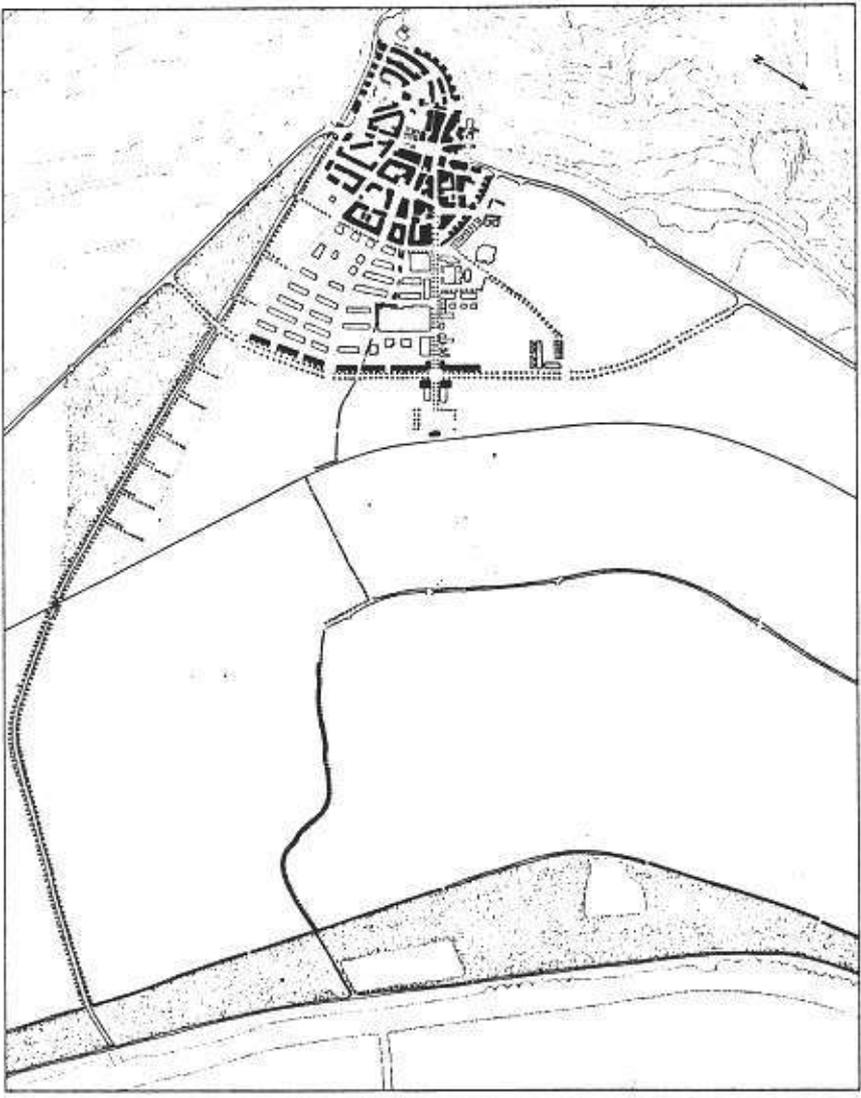
Le groupe d'experts a particulièrement été intéressé dans ce projet par le processus de clarification, de renforcement et de requalification du paysage de la ville tel qu'il pourrait ressortir à terme du traitement de l'espace institutionnel

notamment. Ce n'est décidément pas ici de "zones vertes ou non bâties" dont il est question, mais de véritables réseaux d'architecture aux essences choisies. On ne peut s'empêcher d'évoquer ici et par analogie, le travail exemplaire de Plecnik à Ljubljana.

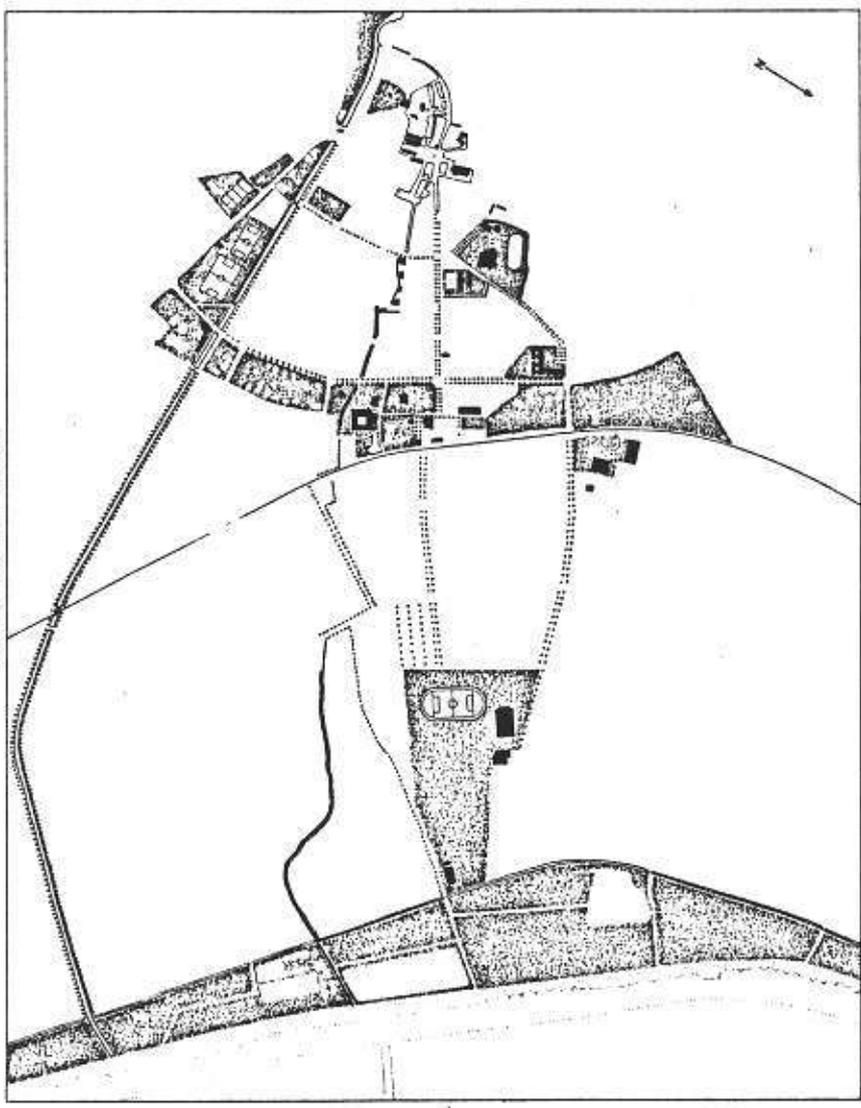
Par ailleurs, l'intéressant travail sur le bâti n'est pas apparu suffisamment convainquant, non pas à propos de ses résultats formels, mais parce qu'il ne semble pas procéder d'une règle suffisamment simple, évidente et praticable, capable somme toute d'être un véritable "outil de gestion spatiale".

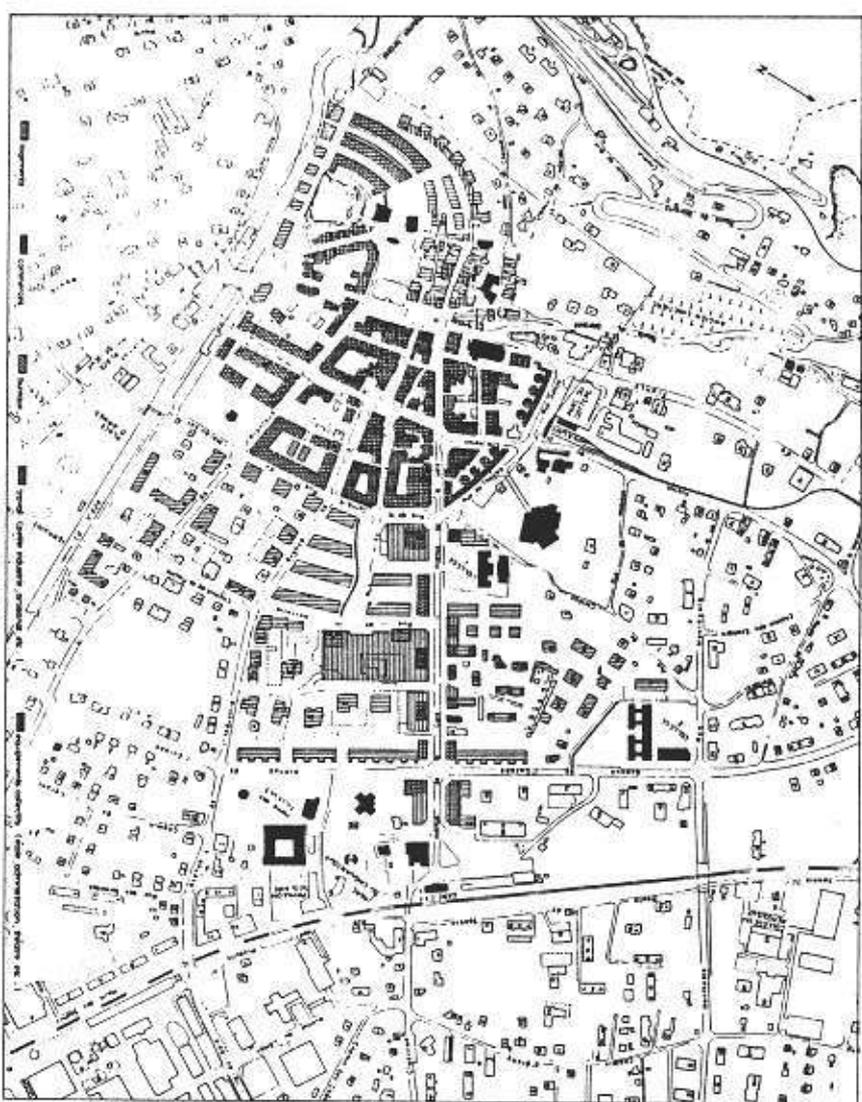


modèle urbain éch. 1/5000



nature et espaces publics éch. 1/5000

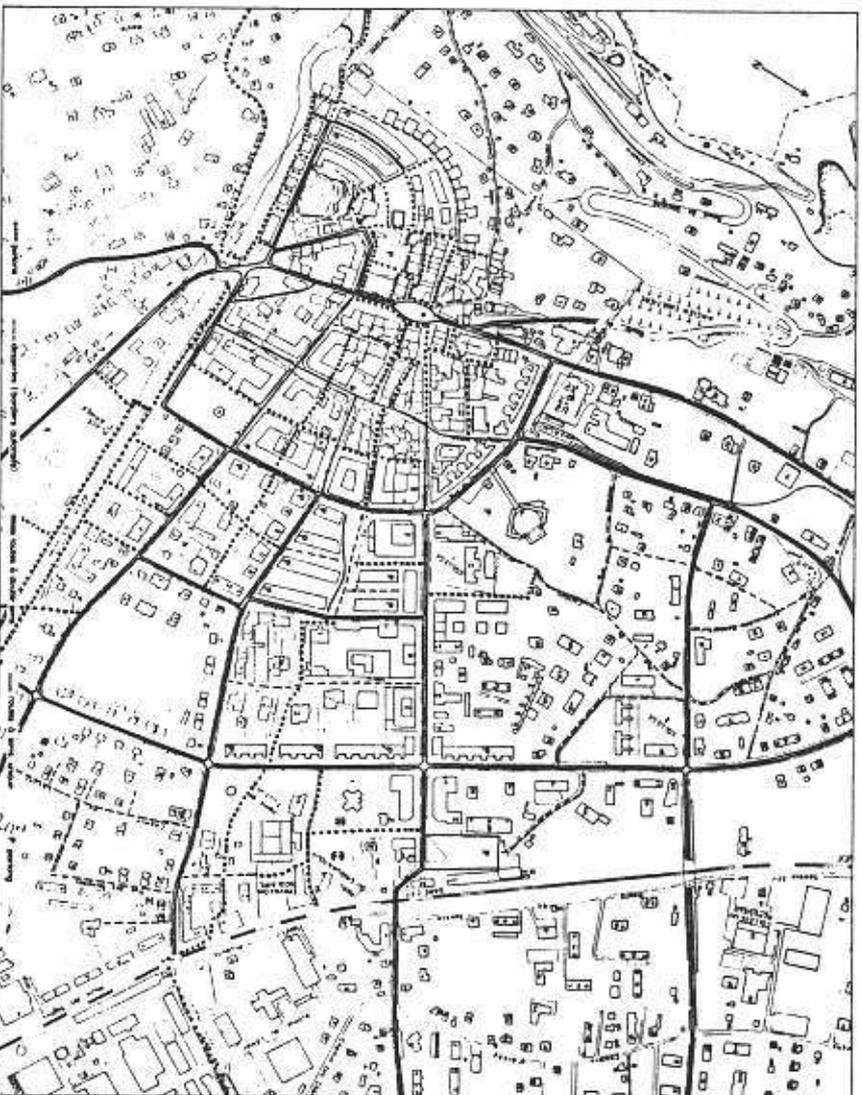




projections 40° 1' 2000

PHESTERMAN RICHIEF ARCHITECTES

MONTREY, STRUCTURATION POUR LE SYSTÈME AVENUE DE LA GARE



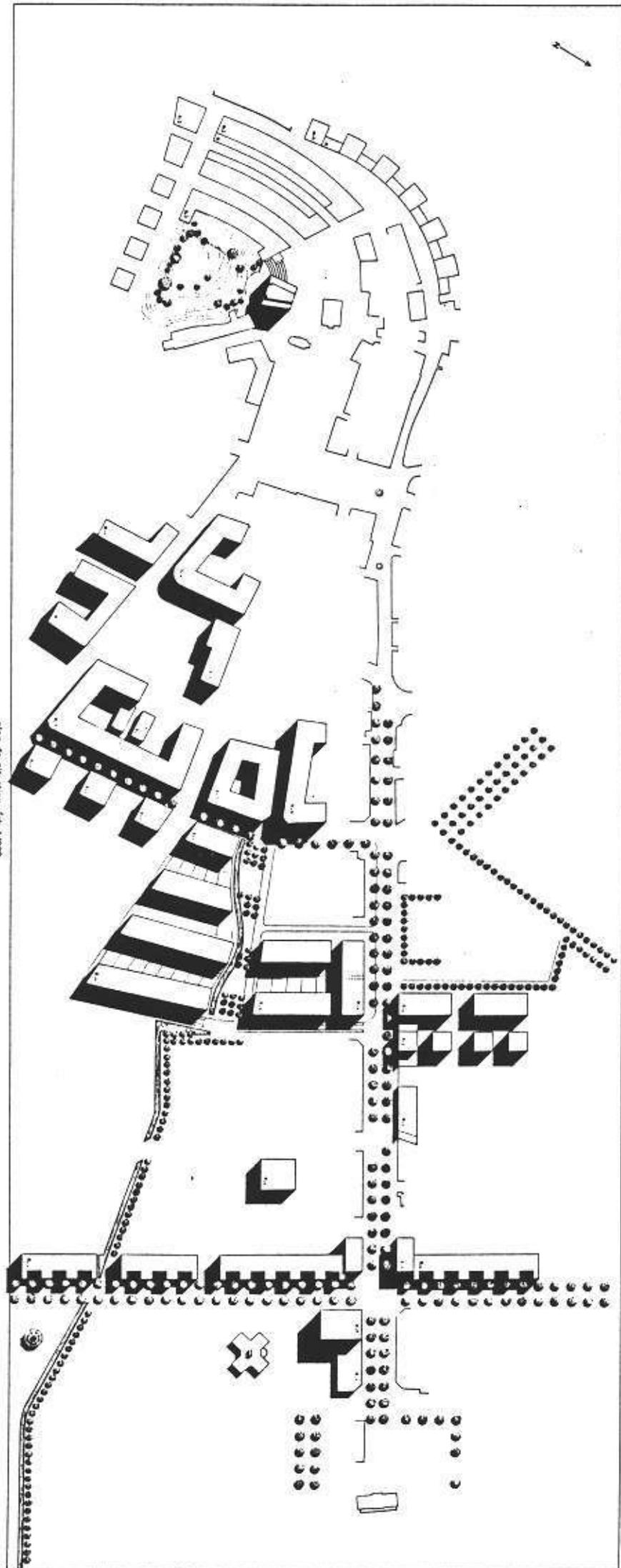
projections 40° 1' 2000

LAISANNE 25.06.89

PIERRE-ETLAN RENARD ET ARCHITECTES

MONTREY : STRUCTURATION POUR LE SECTEUR AVENUE DE LA GARE

LAUSANNE 1989



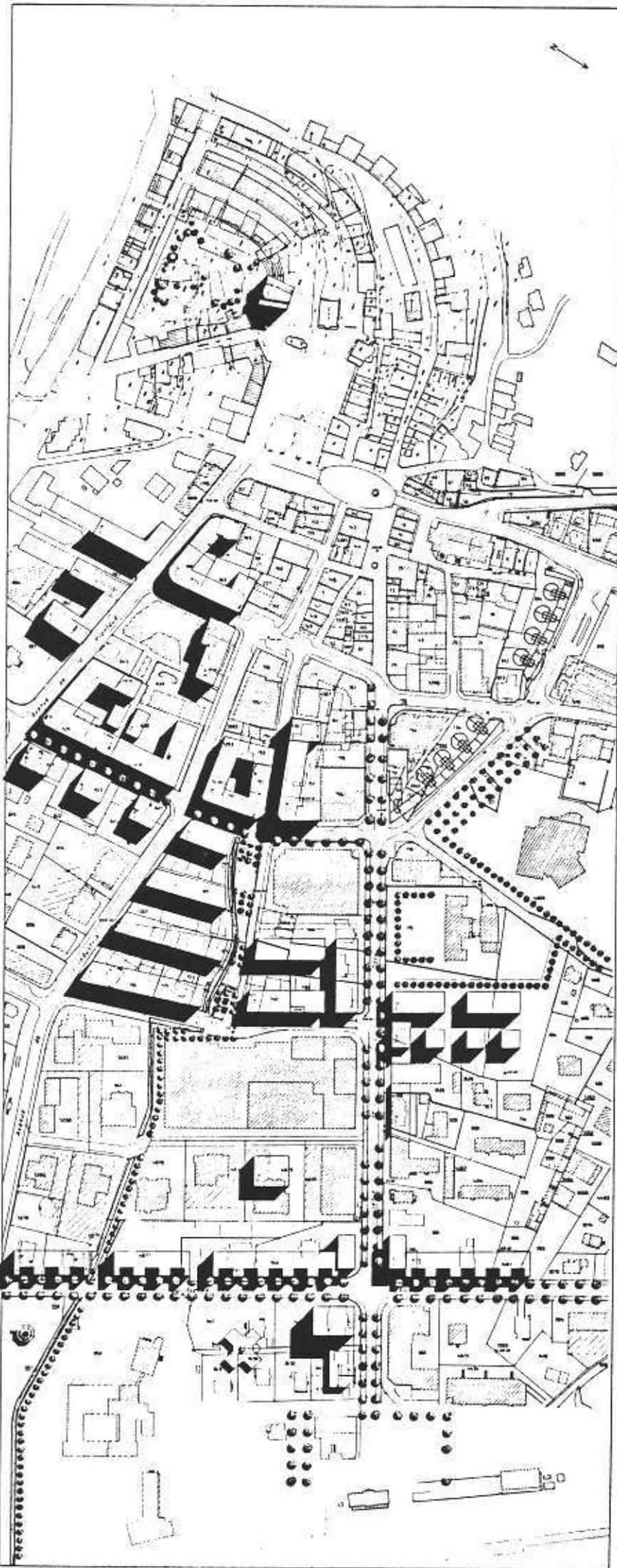
plan de situation éch. 1/500

PIERRE JEAN BACHET ARCHITECTES

MONTREUX: STRUCTURATION POUR LE SECTEUR AVENUE DE LA GAIR

LAUSANNE 1989

plan de situation éch. 1/500 (superposition)



3. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE D'EXPERTS

Le groupe d'experts constate tout d'abord avec satisfaction que la commande d'avant-projets a parfaitement atteint le but qu'elle visait. Il remercie les architectes invités pour l'intéressant niveau de leurs prestations.

A l'autorité politique, il peut affirmer qu'elle a maintenant en mains une série de concepts et de niveaux d'interventions susceptibles de constituer "la membrure" du nouveau plan des zones de la ville dont la révision est engagée.

Si aucun projet n'a, aux yeux du groupe d'experts, rassemblé et synthétisé toutes les questions, il apparaît néanmoins qu'un résultat exemplaire pourrait être atteint en combinant trois niveaux de lectures, dans trois domaines et à trois échelles tels qu'ils ressortent des projets des architectes A. Galfetti, B. Gachet et puis de J.-G. Giorla.

La combinaison proposée n'est pas réductrice, mais veut rassembler :

- 1) Une réflexion sur le renforcement par le bâti du réseau fondamental des voiries (rayonnant et concentrique) à partir duquel émerge puissamment une "nouvelle Avenue de la Gare". On aura reconnu ici le projet de l'architecte A. Galfetti. C'est de la grande échelle dont il est question.
- 2) Superposée à la première, l'échelle du réseau institutionnel dans son architecture végétale et selon ses voiries plantées, proposée par les architectes

Gachet et Mestelan, devrait idéalement se combiner avec le projet de A. Galfetti.

- 3) A propos des différentes couches et épaisseurs bâties situées entre les voiries concentriques notamment, c'est l'architecte J.-G. Giorla qui propose à petite échelle toute une série d'intéressantes interventions susceptibles ici de renforcer ou bien là encore de recoudre quelques fragments.

En conclusion, le groupe d'experts invite le commanditaire de la commande d'avant-projets à retenir la synthèse telle que proposée ci-dessus et dans le plan en annexe.

Au nombre des décisions importantes qu'il doit prendre, il s'agira notamment de

- a) prendre toutes dispositions d'alignement pour permettre à terme, et si nécessaire, la réalisation des différentes ceintures jusqu'à leurs extrémités. Cette disposition qui est spatiale (repères dans l'espace du réseau de voirie dans sa forme et selon sa hiérarchie) n'en est pas moins fonctionnelle et distributive parce qu'elle vise à irriguer plus correctement le tissu urbain ce qui est ici parfaitement nécessaire.
- b) prendre toutes dispositions pour bâtir à partir de ça, un nouveau plan des zones dans lequel et pour une large part, se substituerait à l'actuel plan, qui ne dit que "où l'on peut bâtir" une série d'indications spatiales pour dire enfin "comment on doit bâtir". Une sorte de plan des lieux architecturés en complément et en

superposition pourrait-on dire au zoning traditionnel, zoning dont les lamentables effets ne sont plus à démontrer !

- c) inviter si nécessaire les architectes A. Galfetti, B. Gachet, P. Mestelan et J.-G. Giorla à affiner par des études ponctuelles les éléments qui ont été retenus dans leurs différentes propositions.

Pour le groupe d'experts :

Vincent MANGEAT
architecte professeur EPFZ

