

CONCOURS D'ARCHITECTURE

LES GARES DU CHABLE - VERBIER - BRUSON

RAPPORT DU JURY

Le Chable, le 1er juillet 1988

SOMMAIRE

1. Organisation et buts du concours
2. Jury
3. Projets soumis
4. Examen préalable
5. Jugement
6. Palmarès
7. Proposition du jury à l'organisateur
8. Conclusions et remarques générales
9. Approbation du rapport
10. Auteurs des projets primés
11. Auteurs des projets
12. Exposition

1. Organisation et buts du concours

1.1 Organisation du concours

Le présent concours a été organisé conjointement par la Commune de Bagnes, l'Etat du Valais, le chemin de fer Martigny-Orsières et Téléverbier S.A. Il était ouvert aux architectes, urbanistes et ingénieurs établis en Suisse ou d'origine suisse.

Les inscriptions ont été prises en considération jusqu'au 31 janvier 1988. Dans ce délai les organisateurs ont reçu 72 inscriptions. Les documents prévus par le règlement ont été envoyés aux personnes inscrites durant le mois de février. Les concurrents avaient la possibilité d'adresser des questions écrites au jury jusqu'au 1er mars 1988. Les réponses à toutes les questions et quelques informations complémentaires ont été envoyés à tous les concurrents inscrits le 13 mars 1988. Les projets devaient être rendus pour le 11 juin et la maquette pour le 17 juin 88. Dans ces délais 34 projets sont parvenus aux organisateurs.

1.2. Buts du concours

La plateforme des gares du Châble occupe une position privilégiée au centre de la Vallée, à proximité de l'agglomération Châble-Villette. Point de passage obligé de tous les moyens de transport publics et privés, celle-ci devra être conçue comme la plaque tournante assurant les interconnexions entre les divers modes de transports et tendra à valoriser l'attractivité des transports publics (la liaison directe entre le réseau CFF et les transports par câbles est unique en Suisse).

Point de convergence de tous les villages de la Commune de Bagnes, elle offre un emplacement idéal pour organiser les fêtes, manifestations et autres grandes réunions populaires, destinées à la population résidente et touristique, piétonne ou motorisée.

Sa position centrale lui confère enfin un rôle de liaison entre les deux rives et son aménagement doit constituer un trait d'union entre les villages de Châble et Villette.

Vue la complexité des problèmes posés, le jury attendait des concurrents un concept général clair permettant l'organisation des différents éléments du programme sans aller jusqu'au bout d'une étude de détail de l'organisation, selon la conception et la finalité d'un concours d'idées. Un soin particulier devait être apporté à :

- la qualité de l'accueil;
- la qualité architecturale des espaces publics;

- l'intégration aux réseaux existants et au site naturel et bâti;
- la facilité de transfert entre les divers moyens de transports;
- la sécurité et la rapidité des cheminements piétons;
- l'organisation rationnelle de la circulation.

2. Jury

- Président : B. Attinger, architecte cantonal, Sion
- Membres : W. Ferrez, président de la commune de Bagnes
 A. Luisier, vice-président de la commune de Bagnes
 G. Magnin, ingénieur, chef ponts et chaussées, Sion
 J. Casanova, président directeur Téléverbier S.A.
 B. Delasoie, chef service M-O, Sembrancher
 — Ph. Bovy, ingénieur, professeur ITEP / EPFL, Lausanne
 — R. Diener, architecte, professeur EPFL, Bâle
 — A. Galfetti, architecte FAS, SIA, Bellinzone
- Suppléants : J.-F. Baillifard, municipal commune de Bagnes
 E. Gross, ingénieur DTP, Sion
 — P.-A. Croset, architecte EPFL, Lausanne, Milan
- Experts : N. Mayor, ingénieur, délégué aux transports, DTP, Sion
 — P. De Aragao, ingénieur, ITEP / EPFL, Lausanne
 — R. Jordan, urbaniste d'arrondissement, DTP, Sion
- Secrétariat — : J. Widmann, architecte EAUG, SIA, Sion

Le jury a siégé les 28, 29, 30 juin et 1er juillet 1988.

3. Projets soumis

A la date du rendu, les 34 projets suivants ont été envoyés :

N. 1	18 64 18
N. 2	58 02 25
N. 3	48 50 78
N. 4	19 15 33
N. 5	73 67 15
N. 6	75 08 50
N. 7	02 05 88
N. 8	55 59 73
N. 9	79 19 13
N. 10	01 71 13
N. 11	62 86 39
N. 12	20 27 23
N. 13	85 20 64
N. 14	88 90 10
N. 15	05 06 88
N. 16	16 11 30
N. 17	23 49 87
N. 18	19 88 89
N. 19	19 60 38
N. 20	03 23 35
N. 21	19 73 87
N. 22	39 00 93
N. 23	27 18 09
N. 24	60 00 09
N. 25	64 17 23
N. 26	10 09 62
N. 27	42 61 42
N. 28	20 03 64
N. 29	49 46 23
N. 30	30 41 74
N. 31	26 08 54
N. 32	02 01 04
N. 33	82 35 43
N. 34	15 37 09

4. Examen préalable

L'examen technique préalable des projets a porté sur :

- les délais d'envoi;
- le contrôle du rendu (documents demandés);
- le contrôle des projets (respect du programme);
- le contrôle des relations principales et de l'organisation fonctionnelle;
- le contrôle sommaire des surfaces et cube SIA;
- l'organisation technique des gares M-O et Téléverbier;
- le contrôle technique des circulations automobiles et des parkings.

Le cube moyen des projets est de 180.000 m³, dans une fourchette entre 130.000 m³ et 200.000 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'article 43 de la norme 152, être admis au jugement.

5. Jugement

Après avoir passé en revue tous les projets en prenant connaissance du rapport approfondi établi par les auteurs de l'examen préalable, le jury constate avec satisfaction que la contribution apportée par les concurrents est intéressante et importante bien qu'aucune solution ne semble d'emblée apporter une réponse aux nombreuses questions posées par ce concours d'idées. Sans anticiper sur les conclusions du jugement, il va s'attacher avec les différents maîtres d'ouvrage concernés et représentés en son sein, par l'analyse des projets présentés, à approfondir et à préciser son point de vue quant au programme à réaliser dans ce lieu. A partir des idées exprimées dans les différents projets, une discussion se développe dans le jury pour définir les meilleures manières de résoudre les différents problèmes posés en une solution cohérente.

5.1. Premier tour

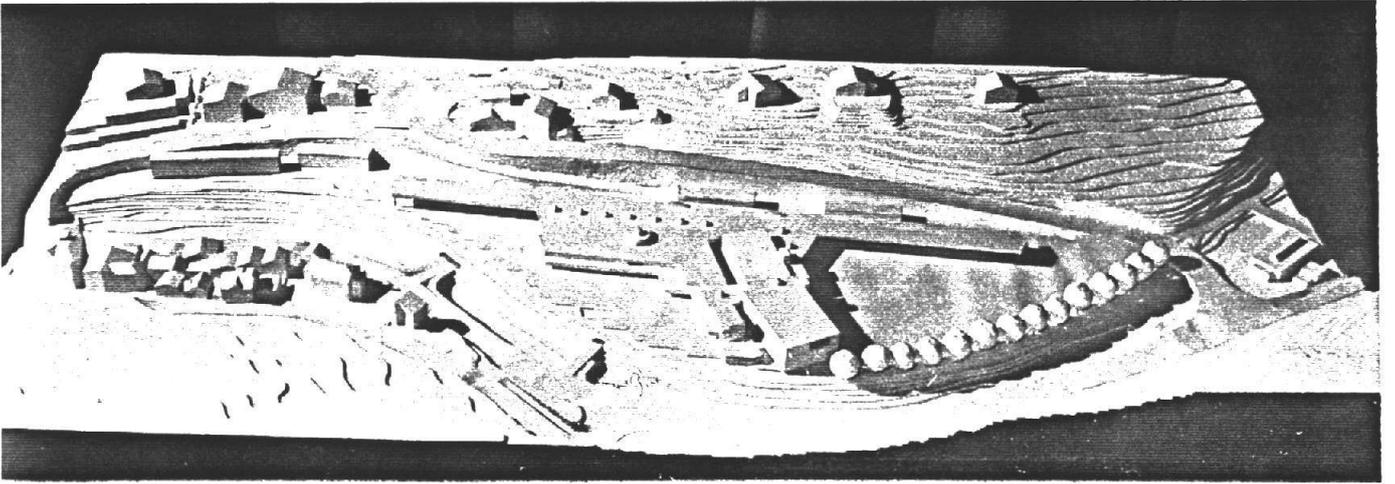
Malgré certaines qualités, le jury décide d'éliminer au premier tour des projets en raison de leur inadaptation aux problèmes posés, et notamment:

- l'incompatibilité avec le caractère et la potentialité du site ou une mauvaise compréhension du lieu;
- le manque de clarté, la complication excessive du concept, ceci tant au niveau du parti que de l'organisation générale;
- l'absence ou l'inadéquation des idées proposées.

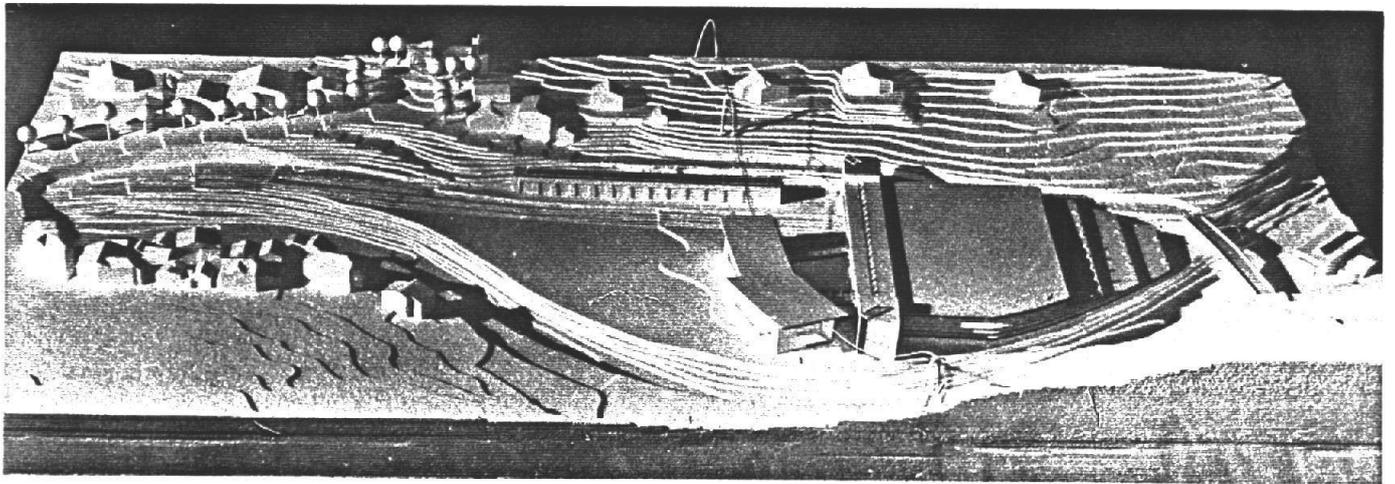
Sont ainsi éliminés au premier tour les projets suivants :

N. 5 73 67 15
N. 15 05 06 88
N. 16 16 11 30
N. 19 19 60 38
N. 20 03 23 35
N. 21 19 73 87
N. 26 10 09 62
N. 34 15 37 09

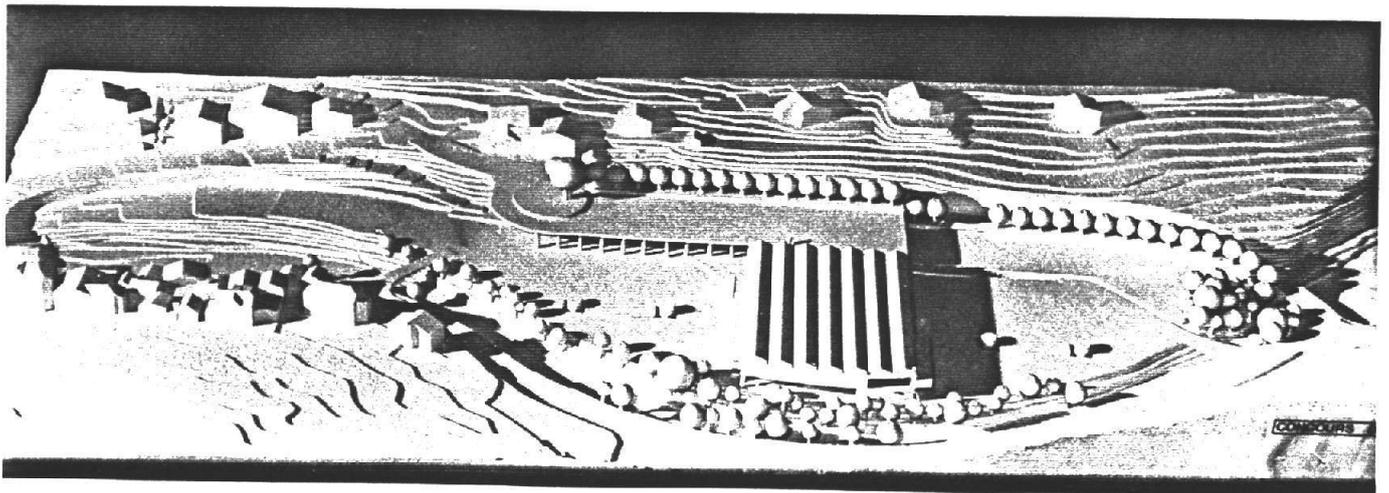
PROJET NO. 5



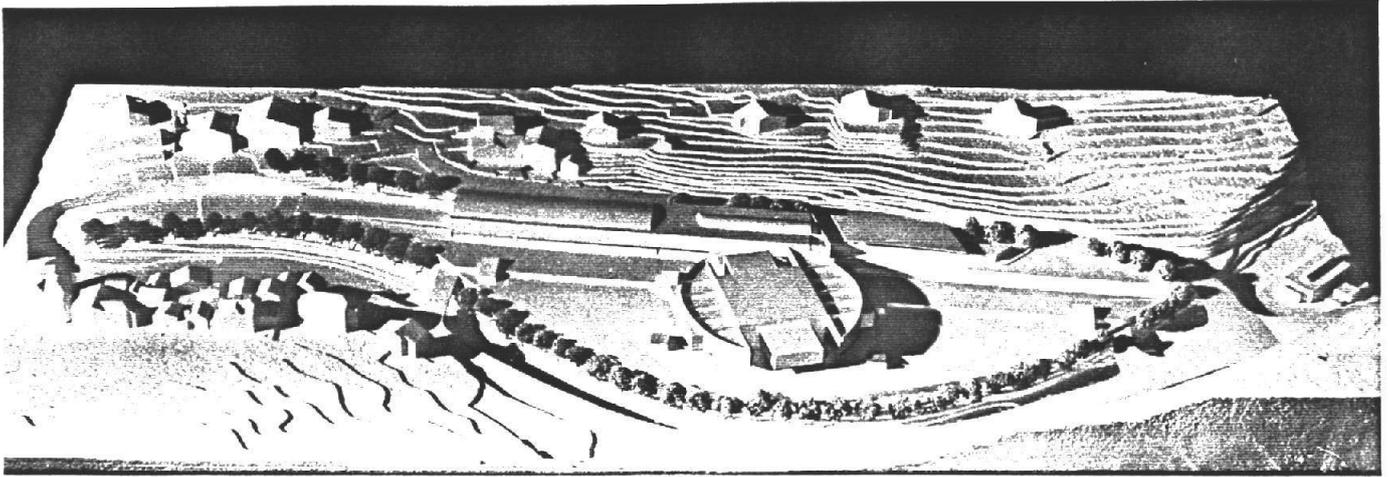
PROJET NO. 15



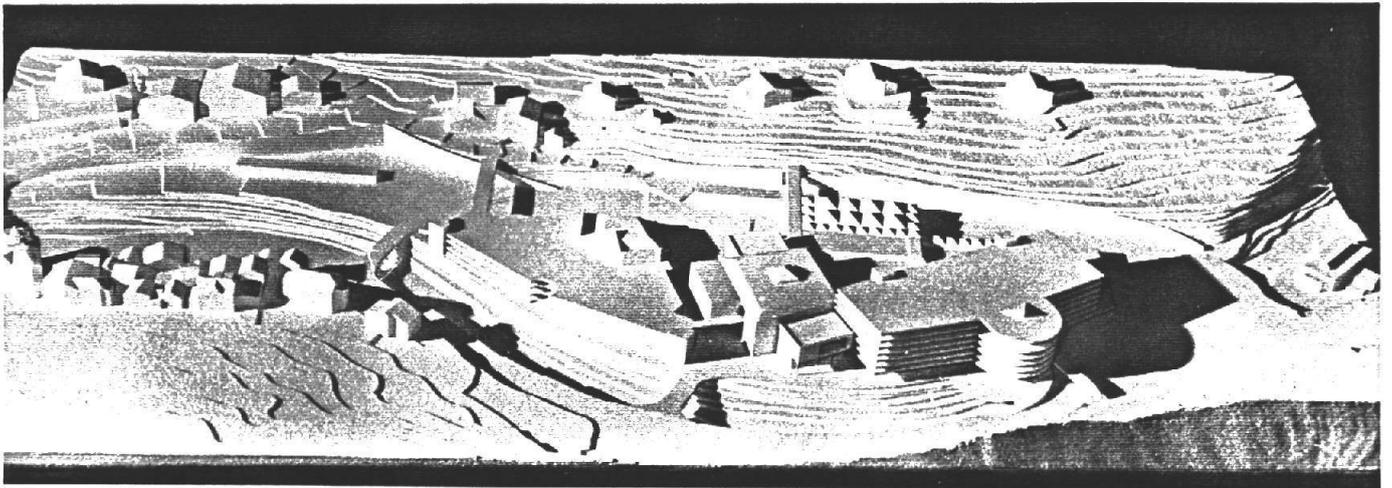
PROJET NO. 16



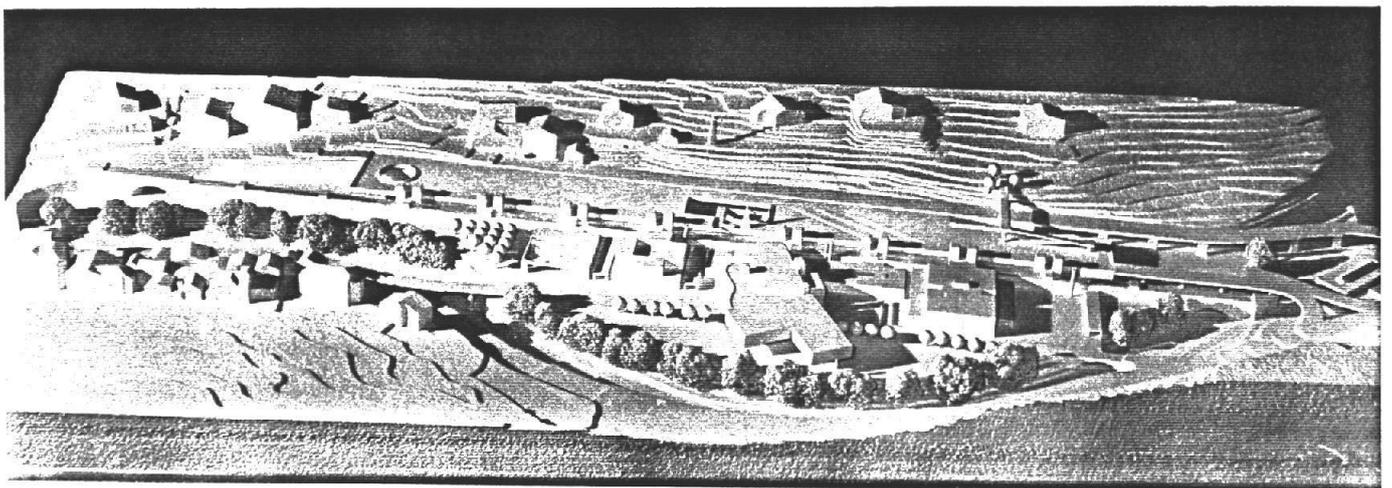
PROJET N0. 19



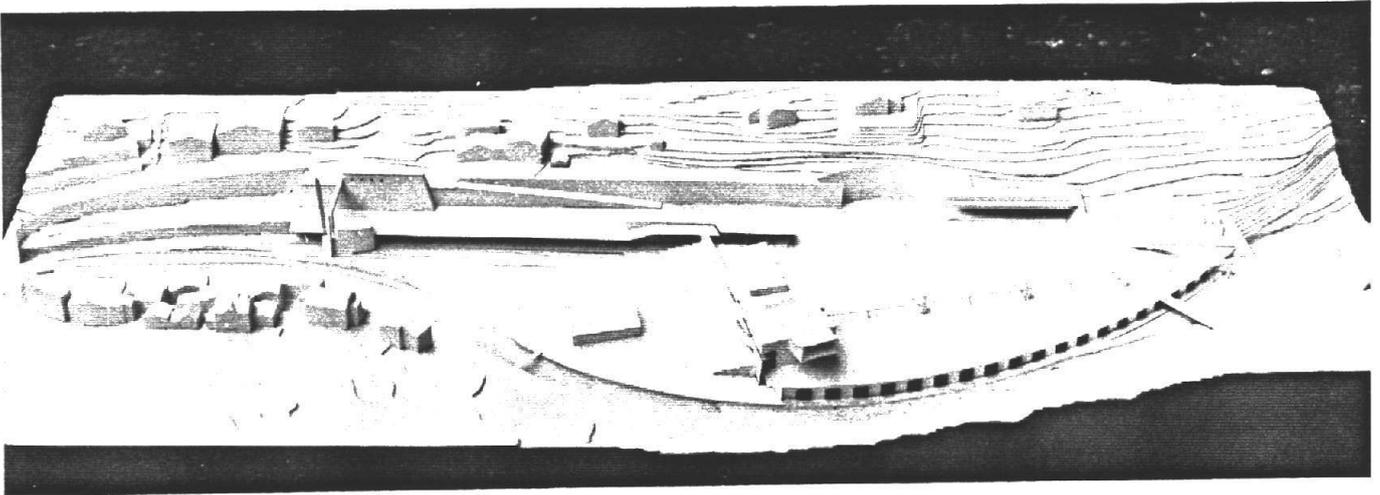
PROJET N0. 20



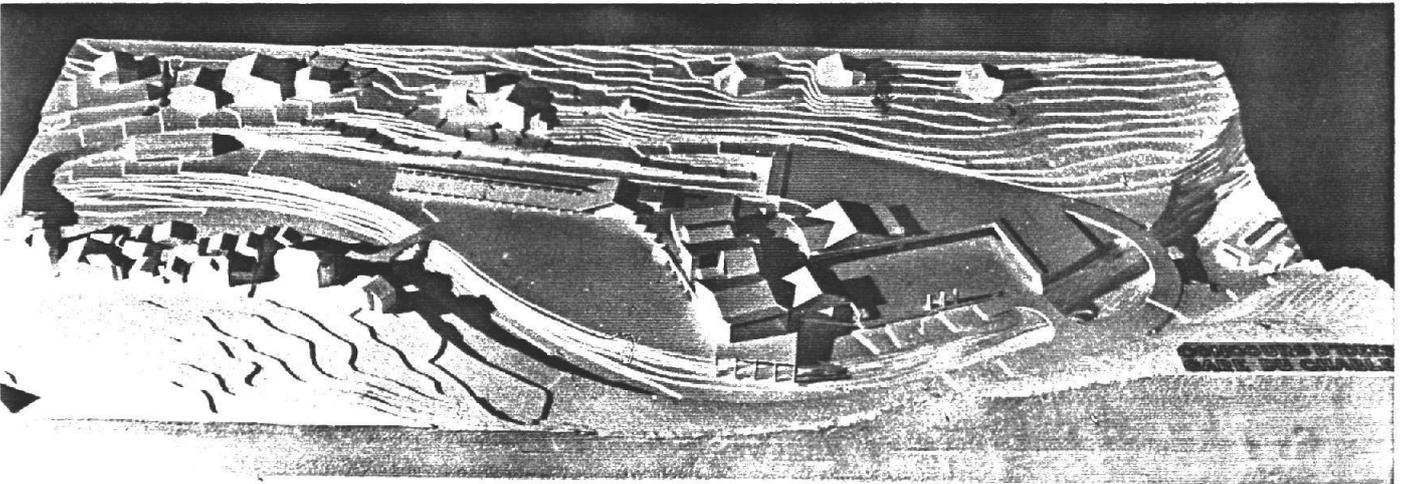
PROJET N0. 21



PROJET NO. 26



PROJET NO. 34



5.2 Deuxième tour

Au deuxième tour, le jury élimine un certain nombre de projets après les avoir analysés de manière approfondie sur la base des critères suivants :

- la construction du lieu et le rapport avec les villages;
- la forme architecturale et la qualité des espaces extérieurs;
- les caractères distributifs et constructifs, l'organisation et le fonctionnement des principaux éléments du programme;
- la qualité des espaces d'accueil, les parcours, la lumière et l'orientation;
- la constructibilité par étapes et l'économie générale;
- la contribution à une solution des problèmes posés par l'apport d'idées.

Les projets suivants sont éliminés au deuxième tour :

N. 2 58 02 25
N. 6 75 08 50
N. 7 02 05 88
N. 8 55 59 73
N. 11 62 86 39
N. 12 20 27 23
N. 14 88 90 10
N. 17 23 49 87
N. 22 39 00 93
N. 23 27 18 09
N. 24 60 00 09
N. 29 49 46 23
N. 30 30 41 74
N. 31 26 08 54
N. 33 82 35 43

Dans ce groupe de projets éliminés au deuxième tour, il y a lieu de relever:

- projet n. 6 : son intention de relier les deux villages avec les gares de Téléverbier, mais en utilisant une grande courbe démesurée pour une passerelle piétonnière;
- projet n. 8 : son idée de nouvelle route sur la rive droite qui, bien que séduisante, complique l'organisation au niveau de la gare du M-O et ne règle pas dans son tracé le problème de transit vers le haut de la vallée;
- projet n. 12 : son idée de marquer le site avec une architecture forte qui barre la vallée, sans toutefois que ce "barrage" crée de relations satisfaisantes entre les deux villages;
- projet n. 14 : la qualité de son organisation des circulations est malheureusement contredite par les moyens architecturaux démesurés mis en oeuvre;
- projet n. 22 : son idée de créer une grande plateforme surélevée pour la gare routière et les manifestations est intéressante, mais elle n'est pas aboutie au niveau de son expression architecturale;
- projet n. 24 : l'idée de saturer le site par un grand parking hors terre est

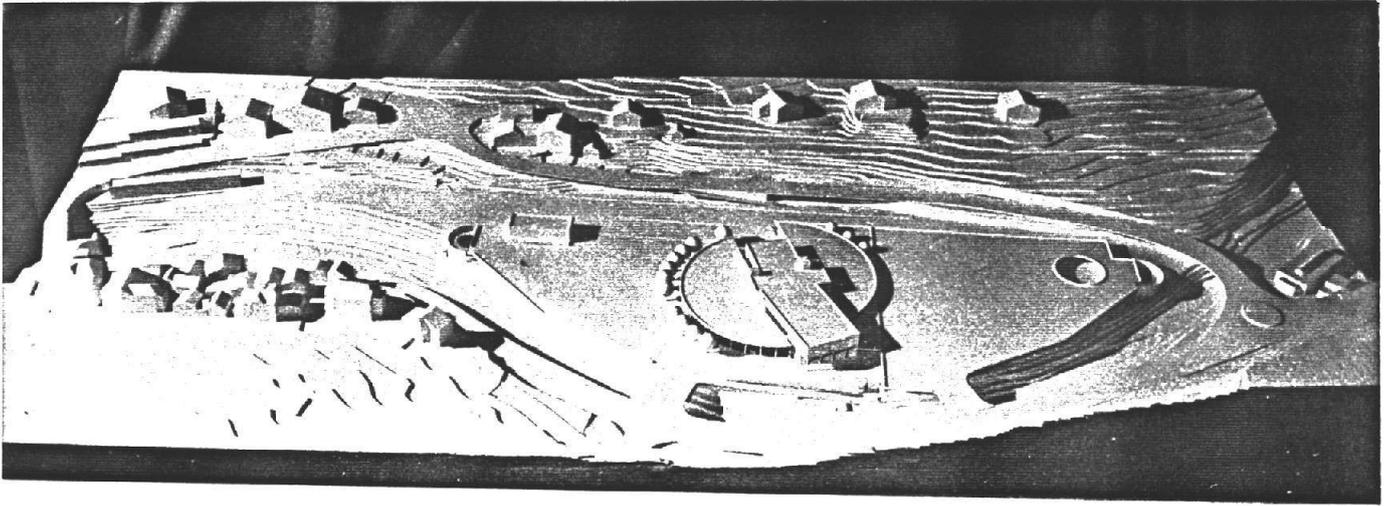
exprimée par une architecture intéressante, bien que cette solution pose de graves problèmes fonctionnels;

- projet n. 29 : sa qualité d'échelle des bâtiments dans le site, et l'idée de créer une place d'accueil entre les différentes gares, n'est possible que par une réduction considérable du programme exigé, et par un

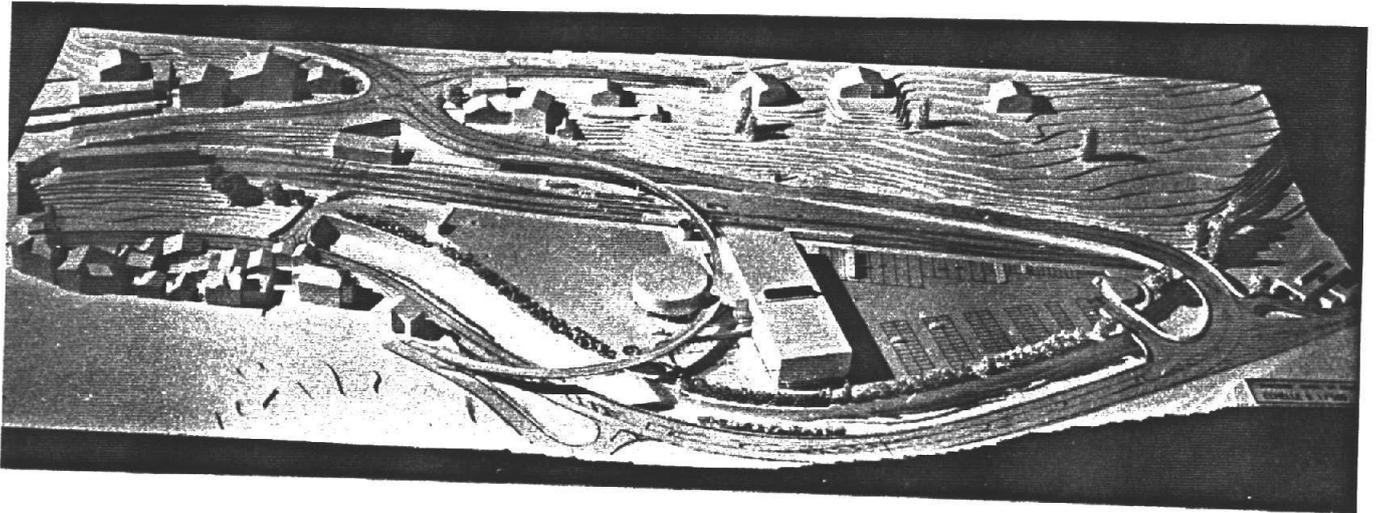
raccourcissement inexploitable des voies M-O;

- projet n. 30 : son idée de raccourcir la liaison en direction de Verbier par la création d'un viaduc en aval des gares de Téléverbier n'est malheureusement pas exploitée de façon satisfaisante.
- projets 31 et 33 : leur idée de créer une terrasse en prolongement de la pente est séduisante, mais l'enterrement de la route cantonale entraîne de graves problèmes fonctionnels.

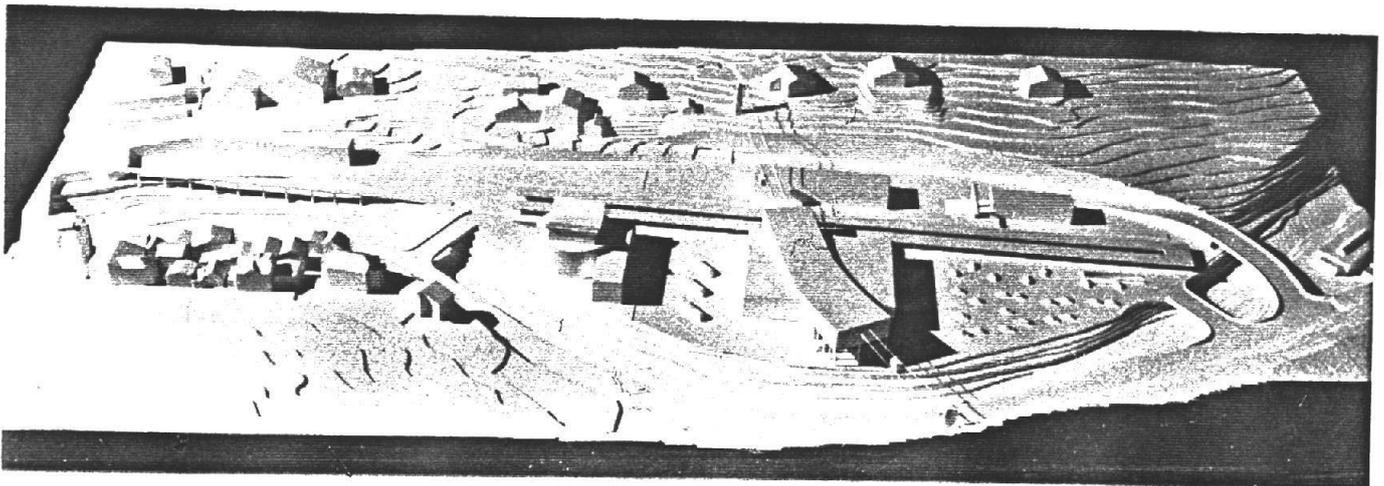
PROJET NO. 2



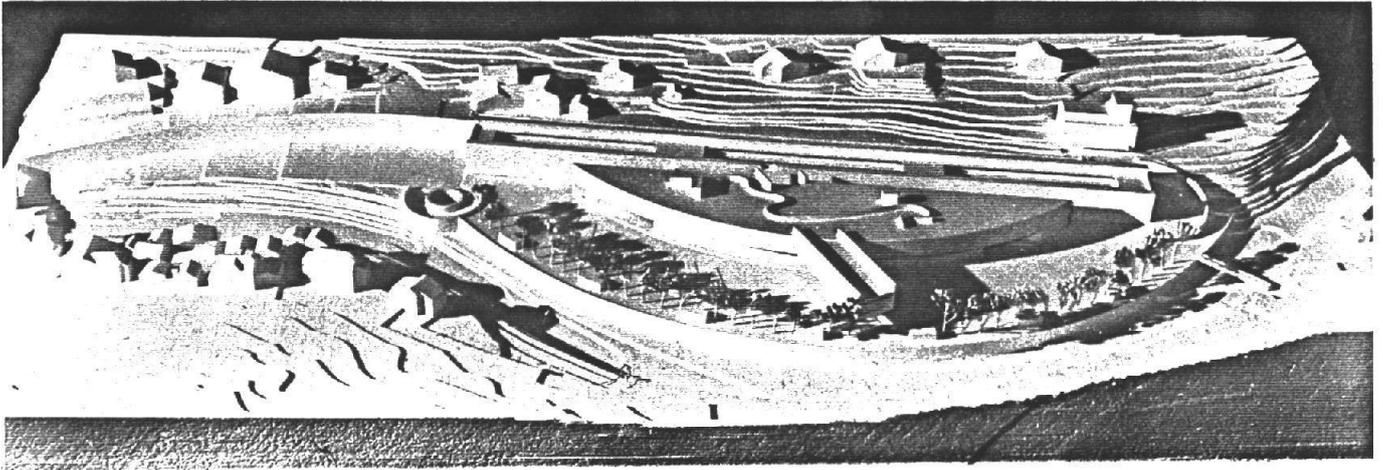
PROJET NO. 6



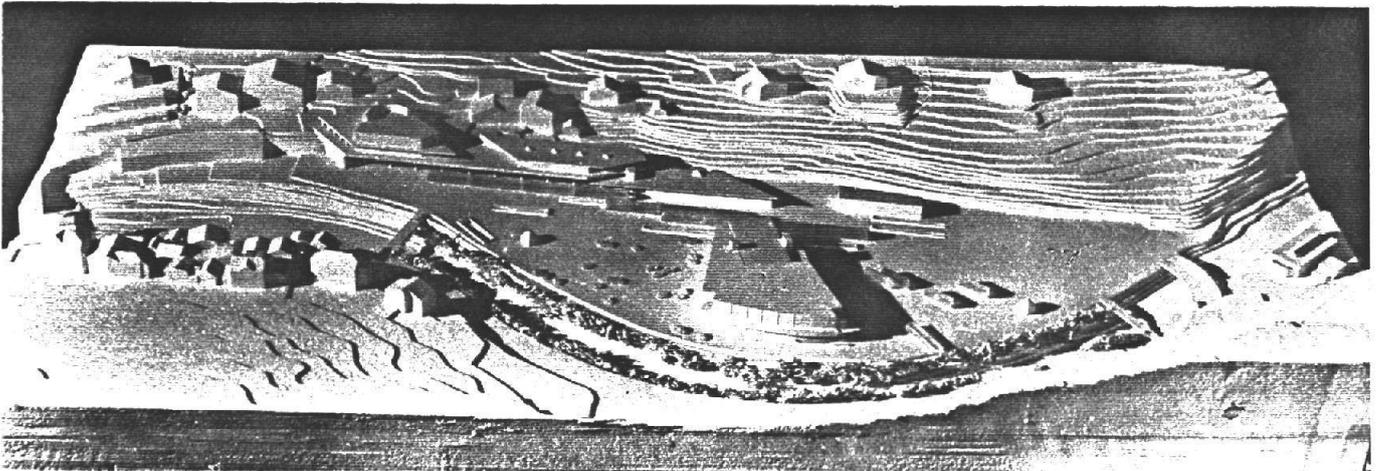
PROJET NO. 7



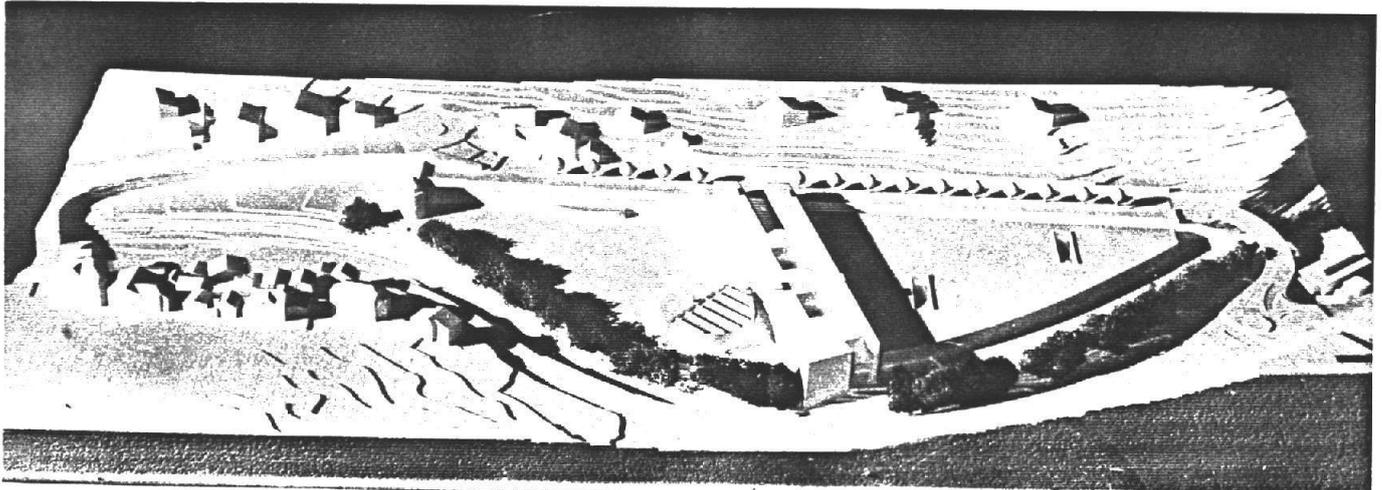
PROJET NO. 8



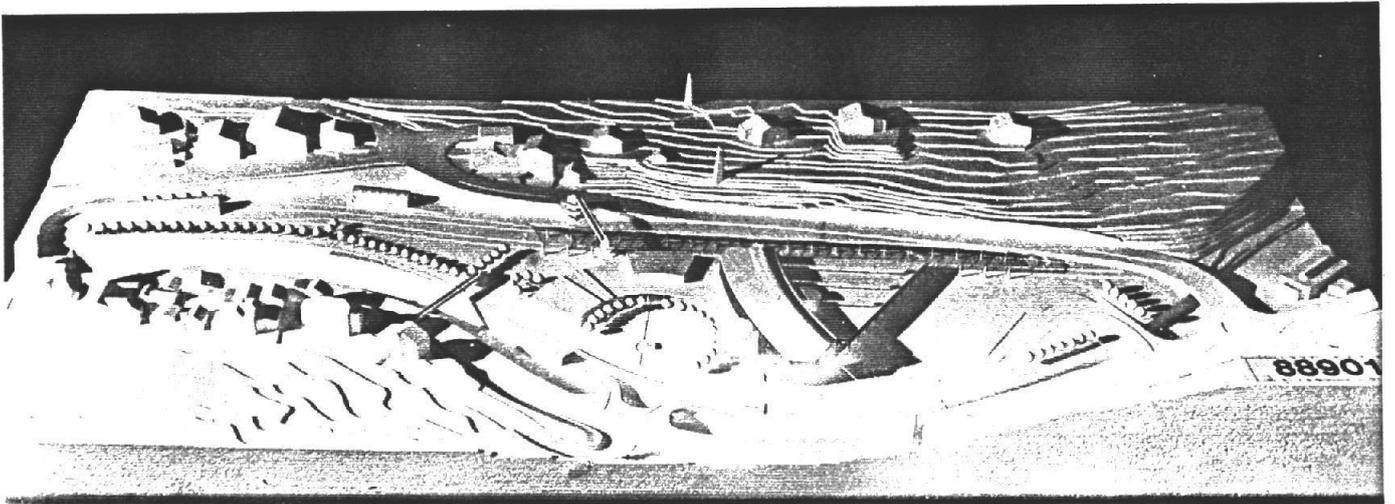
PROJET NO. 11



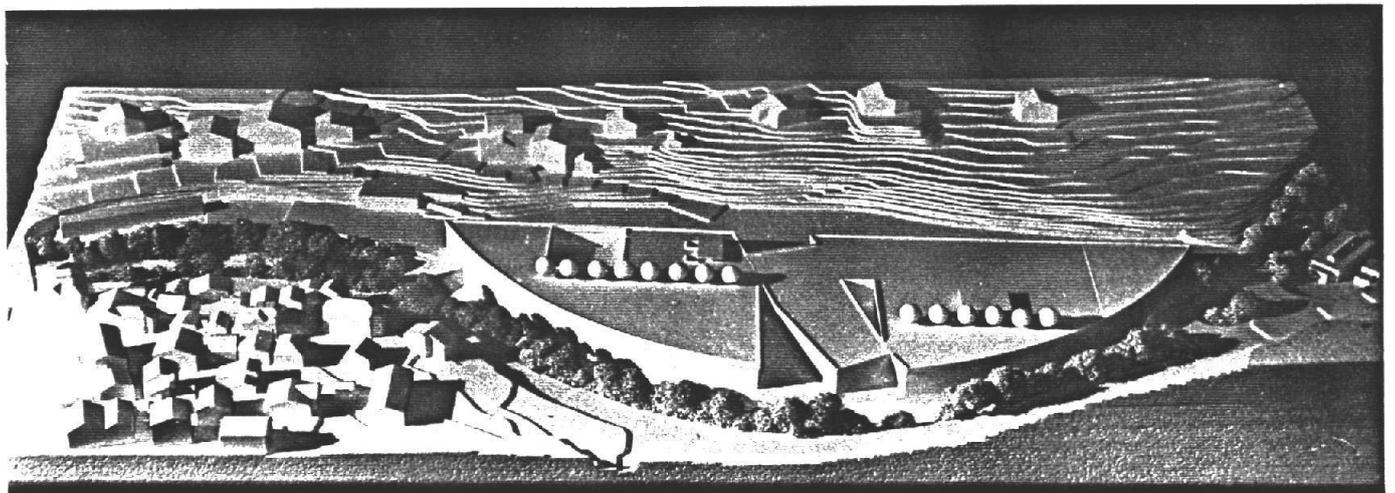
PROJET NO. 12



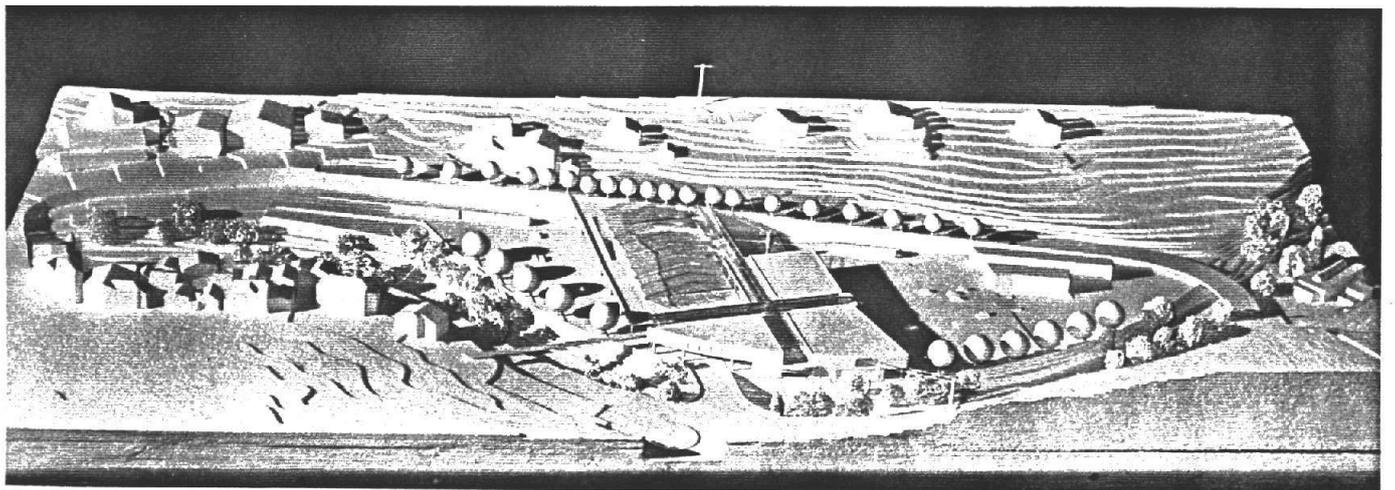
PROJET NO. 14



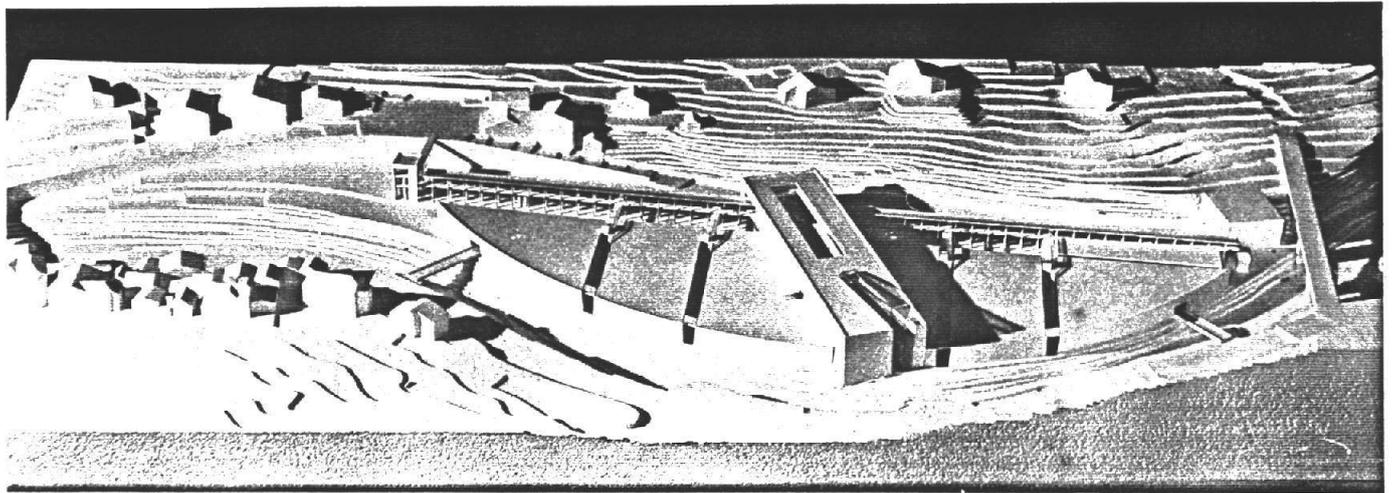
PROJET NO. 17



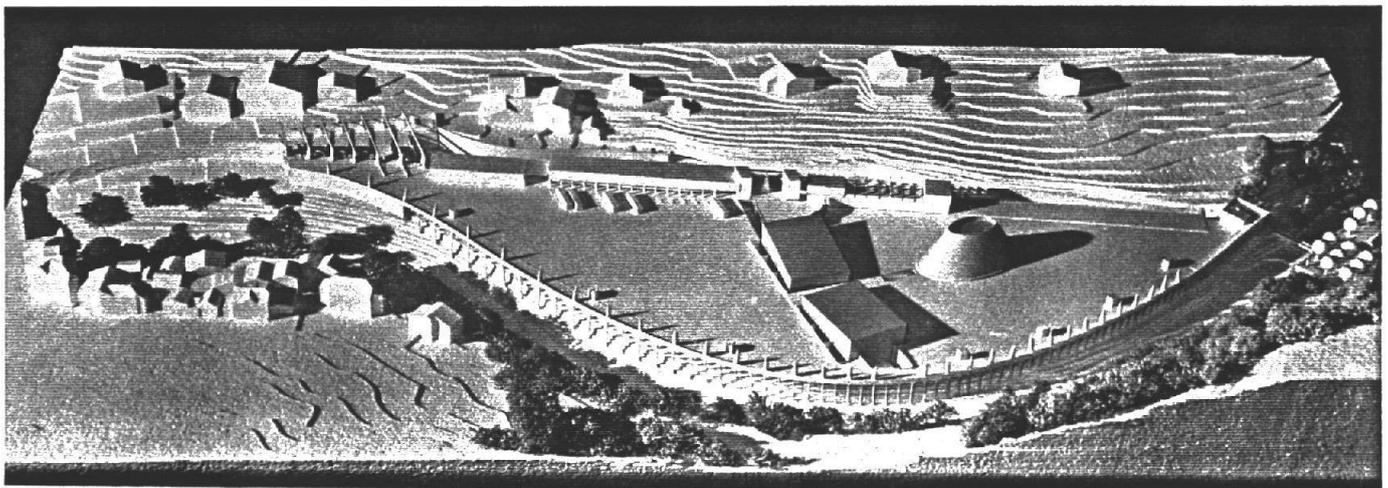
PROJET NO. 22



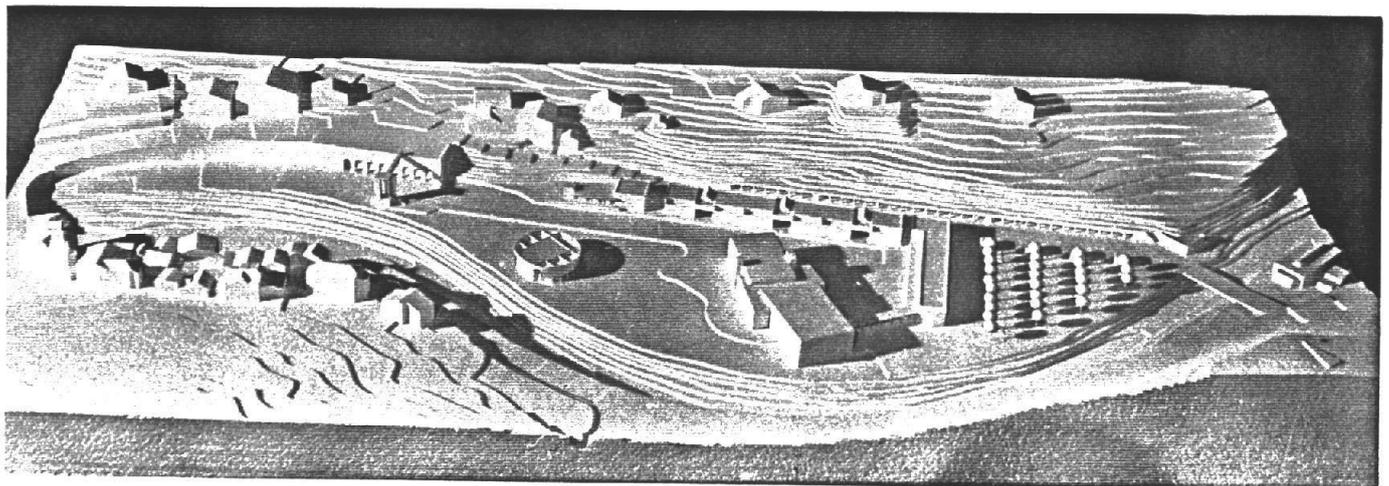
PROJET N0.23



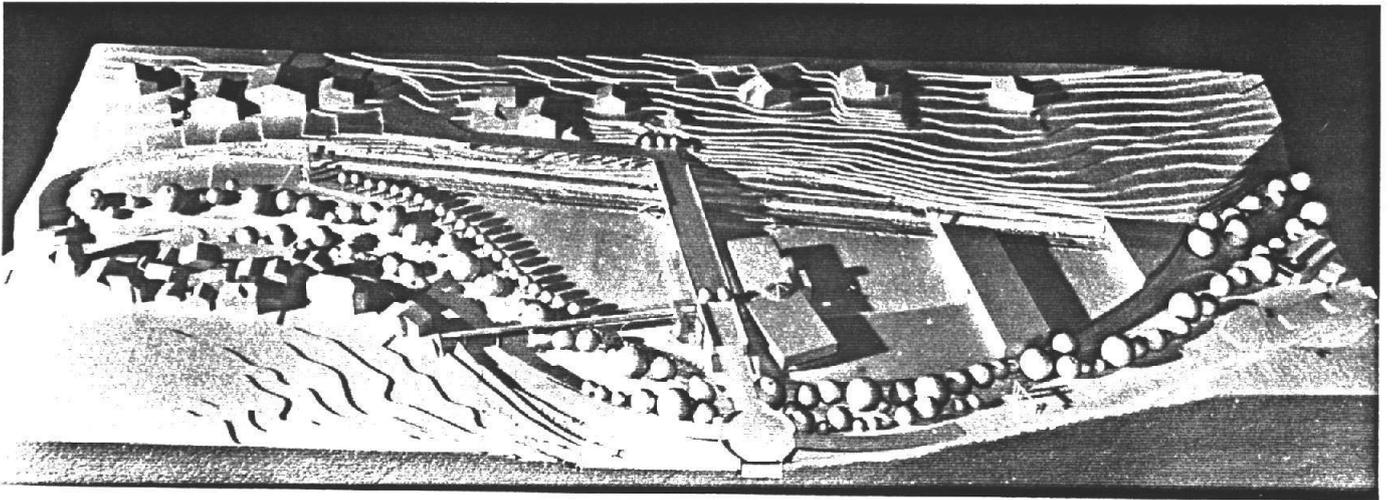
PROJET N0. 24



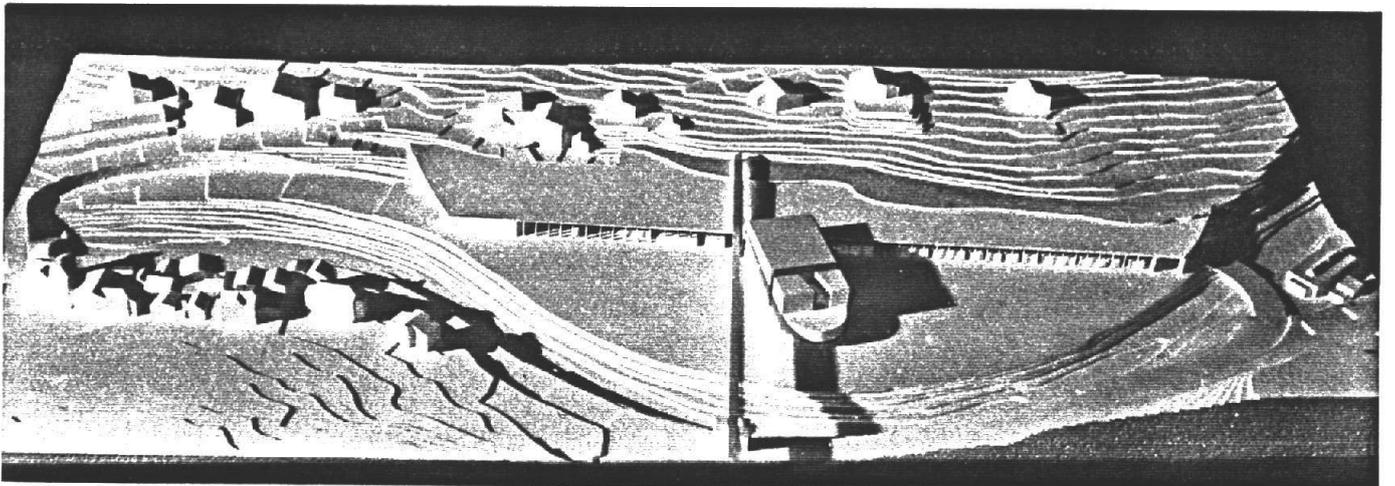
PROJET N0. 29



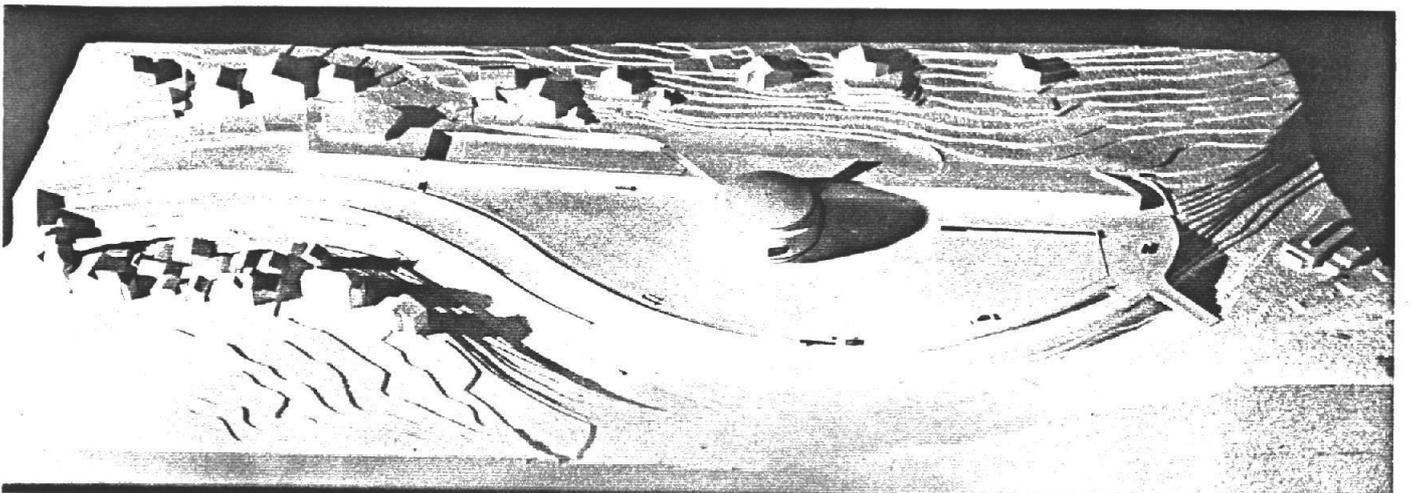
PROJET NO.30



PROJET NO. 31



PROJET NO. 33



5.3. Troisième tour

Les projets restants sont analysés en détail, sur les mêmes critères que pour le deuxième tour, mais de manière plus approfondie. Sur cette base, le jury décide d'éliminer les projets suivants :

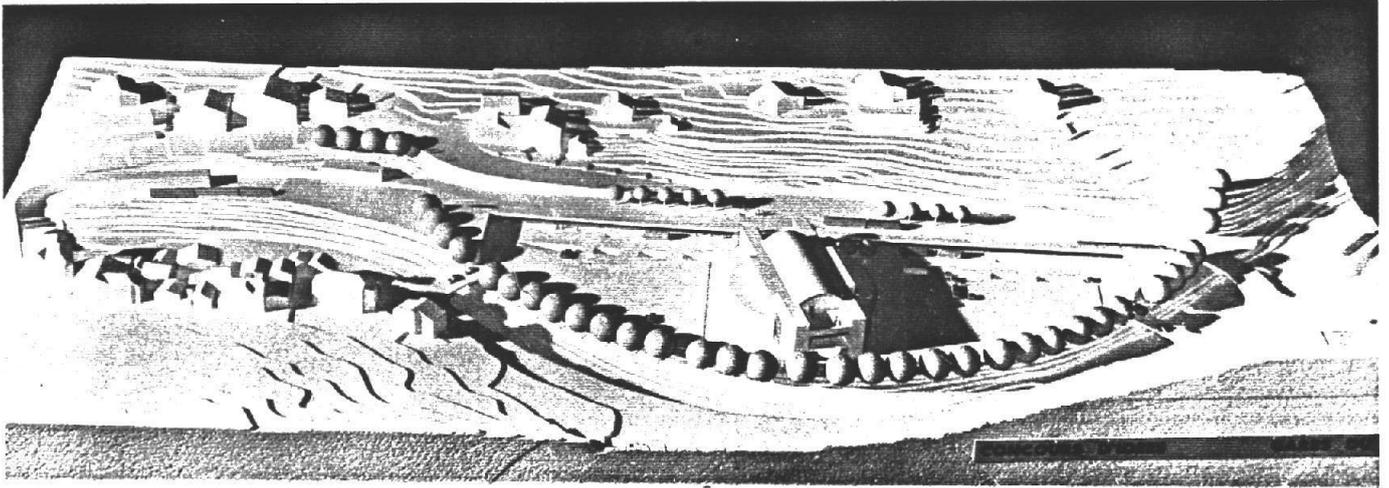
N. 13 85 20 64

N. 18 19 88 89

N. 27 42 61 42

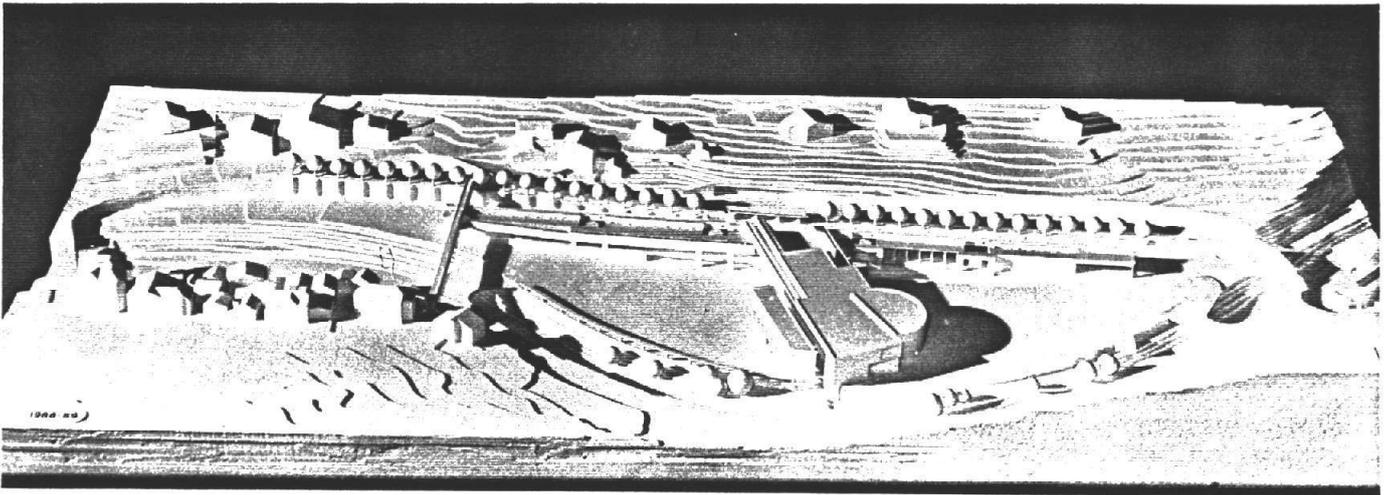
N. 28 20 03 64

Projet n. 13



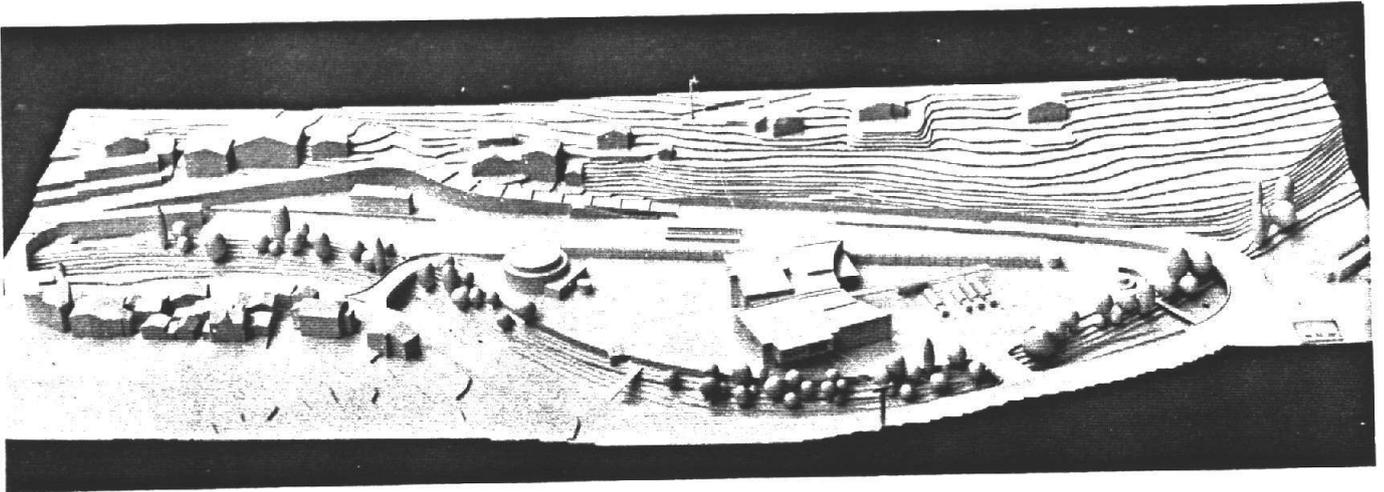
Le projet prévoit la construction d'un grand parking souterrain dans la plateforme, d'un fonctionnement très rationnel, limité à l'est par un grand quai couvert pour la gare routière et le chemin de fer. Toutes les fonctions sont concentrées dans un unique grand bâtiment central, couronné par la salle polyvalente. Le projet présente les inconvénients suivants : mauvais aménagement de la gare routière; nombreux conflits de circulation; absence de liaisons avec les villages; grande difficulté de réalisation par étapes, l'essentiel du programme devant être réalisé en première étape

Projet n. 18



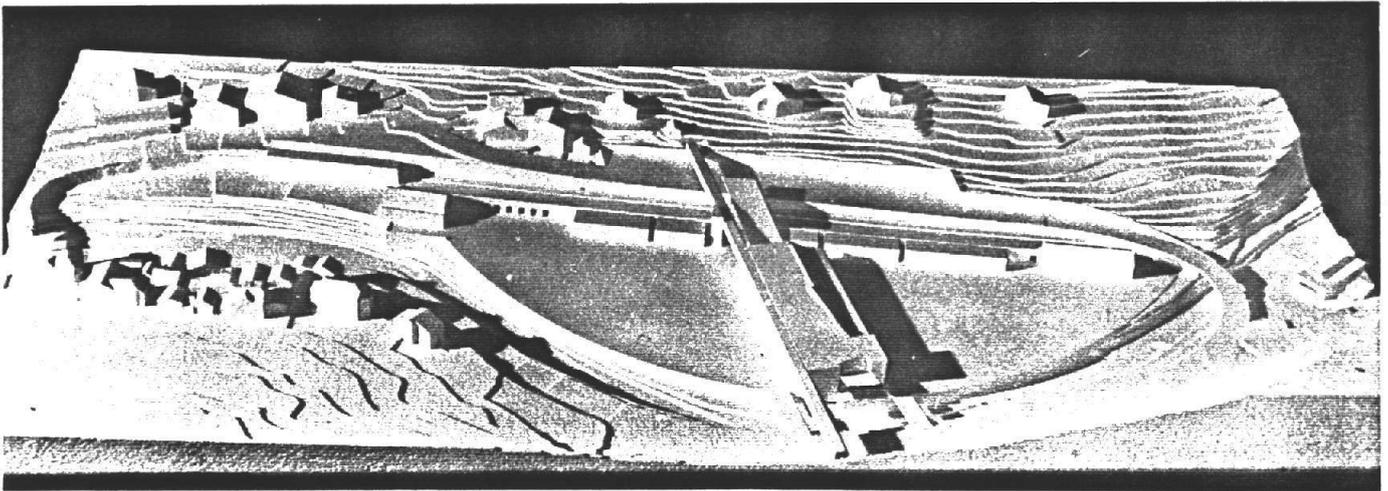
Le projet prévoit la construction d'un grand parking souterrain sur la plateforme, aménagé de façon compliquée et confuse. La combinaison de la salle polyvalente avec l'espace de manifestations est intéressante. Le projet permet une souplesse d'exploitation du M-O, et garantit de bonnes relations avec les villages. La distribution intérieure du bâtiment central est confuse, ce qui provoque des conflits entre circulations piétons et véhicules.

Projet n. 27



Le projet prévoit un grand parking souterrain sous la plateforme, d'un fonctionnement satisfaisant pour les voitures mais pénible pour les piétons, en raison des longs cheminements imposés. La gare routière est aménagée de façon satisfaisante, et bien séparée de l'espace extérieur pour les manifestations situé de l'autre côté des gares de Téléverbier. Les liaisons entre les villages sont insuffisantes. Les cheminements des voyageurs à l'intérieur des bâtiments ne sont pas organisés précisément et clairement.

Projet n. 28



Le projet propose un grand parking souterrain divisé en deux parties réalisables séparément. Les liaisons avec les villages sont garanties avec une grande passerelle tangente aux gares de Téléverbier. La proposition d'aménager le parking des bus le long de la nouvelle route cantonale est inutilisable. Le mélange des fonctions entre Téléverbier et les S.I. est traité de façon inadmissible, ainsi que les circulations internes dans des espaces trop exigus. Les aménagements routiers à l'extérieur de la plateforme ne sont pas définis (présélection).

5.4. Projets primés

Les projets :

N. 1 18 64 18

N. 3 48 50 78

N. 4 19 15 33

N. 9 79 19 13

N. 10 01 71 13

N. 25 64 17 23

N. 32 02 01 04

restant après les trois d'élimination sont retenus pour être primés. Ils contribuent chacun à leur manière à la réflexion sur l'ensemble des problèmes posés. L'analyse qui suit fait ressortir leurs caractéristiques principales.

Projet n. 1

Le projet définit une image architecturale très claire dans le site, en isolant les gares des télécabines dans un grand vide délimité par un long mur.

Le projet propose de bâtir un "boulevard" sur la partie est du terrain, en limite de la pente, sous lequel sont concentrés les parkings souterrains. Ce "boulevard" est conçu comme un "quai" d'arrivée pour les voyageurs qui accèdent à travers un pont aux gares des télécabines. Des bâtiments de commerces et d'habitations sont proposés pour faciliter l'intégration avec le village de Villette. Le terrain au niveau de la plateforme est laissé entièrement libre, et est aménagé en gazon carrossable utilisable pour des activités en plein air en basse saison.

Organisation des circulations

Le projet présente le grave inconvénient de maintenir le trafic de transit de la route de Verbier à travers le village de Villette, en refusant de traiter le nouveau "boulevard" comme route de transit entre le carrefour des Abattoirs et le carrefour des Fleurettes. Les accès au parking couvert s'effectuent au niveau de la plateforme inférieure, obligeant à traverser les voies de chemin de fer. Les accès piétons au parking sont situés sur le côté est du "boulevard", ce qui oblige à le traverser pour accéder aux gares des télécabines. La gare routière est mal aménagée.

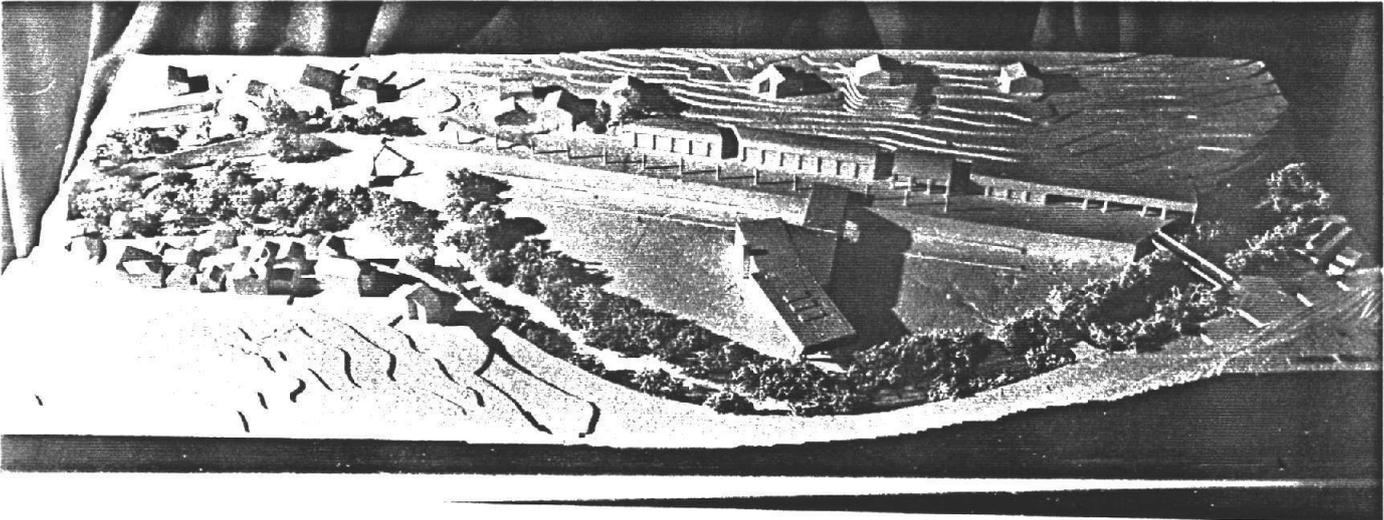
Relations avec les villages

Le nouveau "boulevard" garantit une excellente relation avec le village de Villette et un bon accès à la plateforme inférieure. Aucune relation n'est créée en revanche avec le village du Châble.

Organisation du programme

Le parti architectural oblige à réaliser entièrement les parkings souterrains et le "boulevard" qui le recouvre, ce qui rend très difficile une construction par étapes. La relation fonctionnelle entre les gares du train et des télécabines est satisfaisante, mais les halls de transit sont trop exigus. Mauvaise position des S.I. et de la Salle des fêtes.

Projet n. 1



Projet n. 3

Le projet propose de concevoir l'ensemble de la plateforme comme un terminal des différents trafics. Un grand parking souterrain sur trois niveaux sature le sol de la plateforme. Les différents bâtiments sont regroupés autour des gares des télécabines, selon une disposition en croix qui facilite une construction par étapes.

Organisation des circulations

La conception des circulations des véhicules en boucle crée de multiples conflits entre les véhicules et les piétons. Les piétons sont obligés de traverser les voies de chemin de fer en sous-sol, à travers le parking. La conception monobloc du parking rend difficile une construction par étapes. Le carrefour des Abattoirs ne présente pas un aménagement satisfaisant.

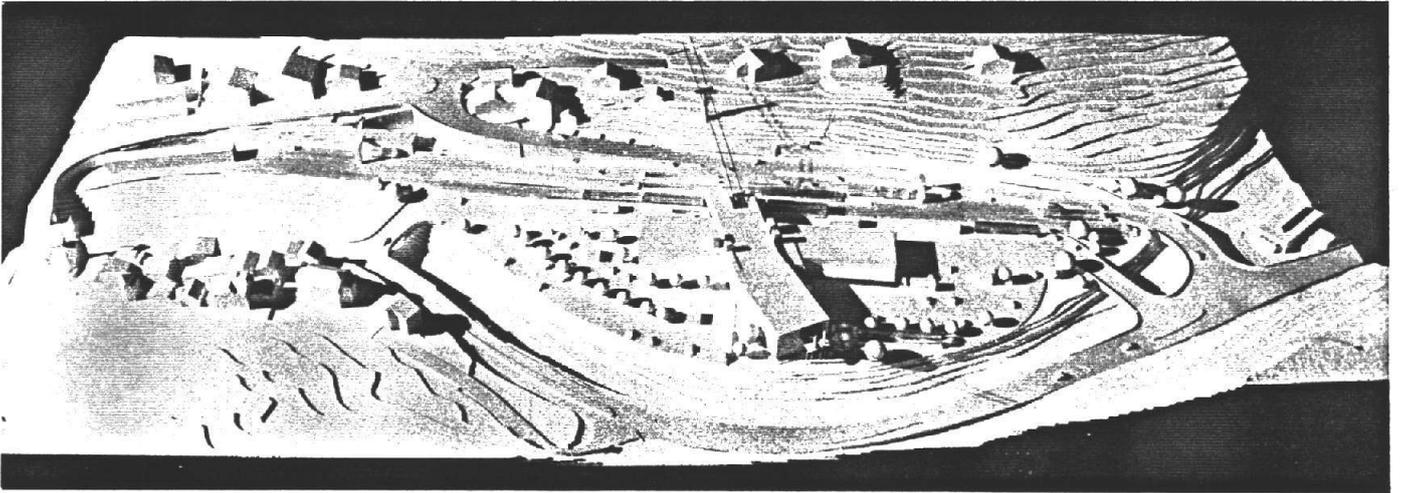
Relations avec les villages

Le projet ne prévoit pas de relation avec le village du Châble. La relation avec le village de Vilette est rendue difficile par l'obligation de traverser les voies de chemin de fer en sous-sol.

Organisation du programme

Le projet propose une bonne solution de regroupement des bâtiments publics et des locaux communs autour des gares des télécabines, facilitant une construction par étapes. Les différents espaces d'accueil et de transit sont bien dimensionnés.

Projet n. 3



Projet n.4

Le projet propose une structuration du site au moyen de deux axes directeurs, support des parcours des piétons. L'image générale du projet est d'une grande clarté et simplicité. Les bâtiments proposent une bonne disposition des différentes fonctions reliées par une "galerie" continue de distribution. La route cantonale est en revanche mal définie et oblige à d'importantes excavations. La définition architecturale des bâtiments est particulièrement précise, avec de grandes qualités d'échelle.

Organisation des circulations

Un grand parking est construit sur la plateforme, de deux niveaux souterrains et un niveau supérieur. L'accès s'effectue à travers un double pont, ce qui permet de séparer les trafics déjà au niveau de la route cantonale. Le parking se termine à l'est contre la "galerie" de distribution : une fente de lumière permet d'orienter les voyageurs vers les sorties. Les circulations des piétons sont clairement organisées le long de la "galerie" de distribution. La gare routière est bien située mais mal aménagée. Le carrefour de Abattoirs n'est pas aménagé de façon satisfaisante.

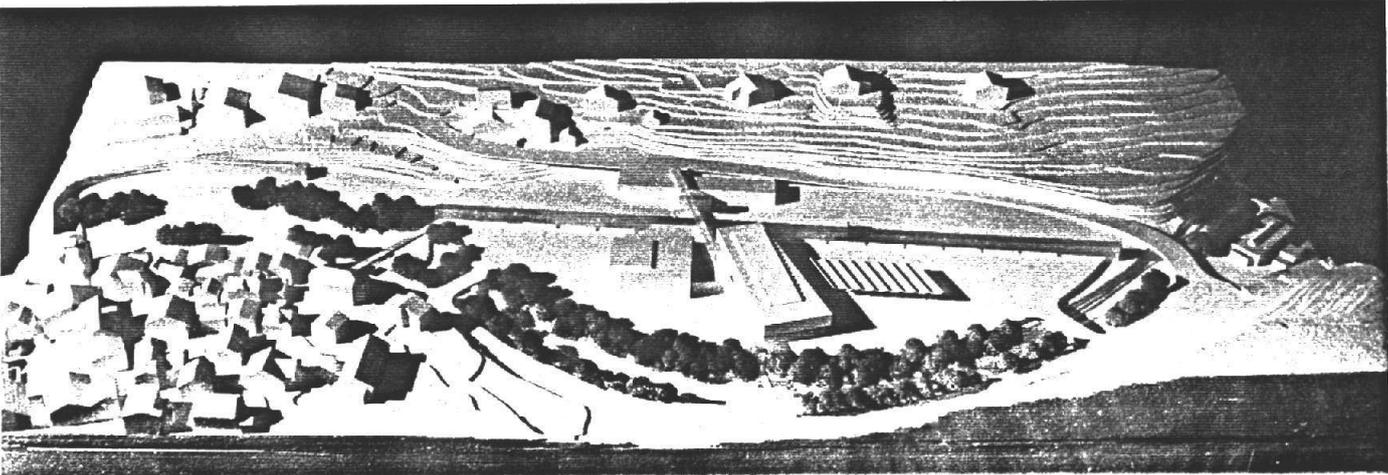
Relations avec les villages

La création de deux axes piétons structure le site et garantit une excellente communication entre les différentes parties : la galerie de distribution dans le sens longitudinal (nord-sud) s'étend au nord en direction du village du Châble, auquel l'on accède à travers une nouvelle passerelle sur la Dranse, et au sud en direction des terrains sportifs; une passerelle continue dans le sens transversal (est-ouest) relie directement les villages de Villette et du Châble, en particulier les écoles.

Organisation du programme

Le regroupement des différents bâtiments garantit une bonne relation entre les gares, la salle polyvalente et le restaurant. La réalisation de la gare des marchandises en partie sous la route cantonale rend difficile une construction par étapes. Les locaux de service et locaux communs des gares des télécabines sont mal définis et insuffisants. La gare actuelle pour Verbier serait difficile à conserver dans l'aménagement proposé. Le bâtiment des S.I. est mal placé, sa construction dépendant de la nouvelle route cantonale.

Projet n. 4



Projet n. 9

Le projet propose de construire un grand parking monobloc dans la pente, à l'est de la nouvelle route cantonale. Une longue passerelle traverse ce parking et relie le village de Villette avec les bâtiments des télécabines, surmontant l'obstacle de la route cantonale et de la voie de chemin de fer. Les différentes parties fonctionnelles sont réparties en une série de bâtiments différenciés sur la plateforme inférieure.

Organisation des circulations

Le projet prévoit une bonne séparation des différents trafics, en situant sur différentes parties du site les différentes fonctions : gare routière, livraisons marchandises, parkings voitures. Le schéma de circulation sur la plateforme, qui maintient un bon passage sous les gares de Téléverbier, pourrait être encore amélioré en créant deux ponts sur la Dranse. Les accès aux parkings sont satisfaisants.

Liaisons avec les villages

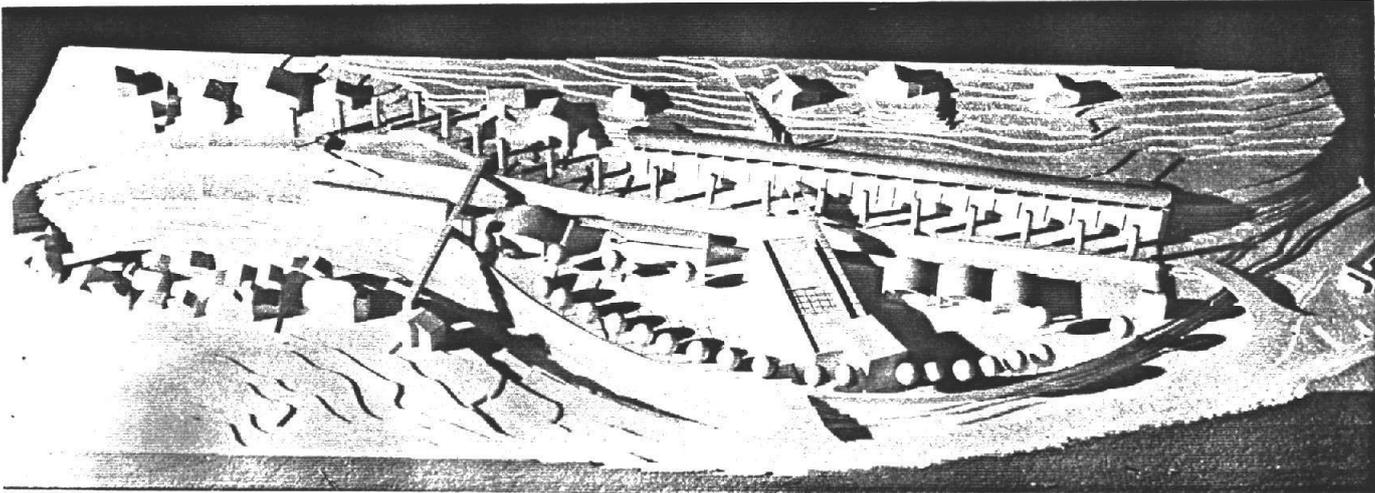
La longue passerelle dans le sens est-ouest propose une intéressante relation avec le village de Villette; cependant, son traitement architectural n'est pas satisfaisant, obligeant à traverser le parking enterré en un passage trop étroit. Une seconde passerelle est proposée sur la Dranse, permettant un bon accès à la salle polyvalente depuis Le Châble et depuis Villette. Le grand parking du côté est crée par son expression architecturale une barrière continue du côté de Villette, ce qui exclue la possibilité d'une bonne intégration .

Organisation du programme

Le projet propose une bonne relation entre les différentes gares. Les gares des télécabines ne sont toutefois pas suffisamment dimensionnées dans les locaux communs. Les S.I. sont mal distribués (dispersion dans plusieurs bâtiments). La salle polyvalente est peu fonctionnelle . Les espaces extérieurs ne présentent pas un aménagement intéressant, et les différents bâtiments sont excessivement dispersés sur la plateforme.

S'agissant d'un concours d'idées, le jury a admis le débordement souterrain du périmètre.

Projet n. 9



Projet n. 10

Le projet propose une forte caractérisation du site au moyen d'une architecture résolument "métropolitaine" qui se réfère à des exemples connus des avant-gardes artistiques des années '20 (constructivisme soviétique, De Stijl hollandais, etc...). Le programme est fragmenté en différents bâtiments, qui suivent toutefois des principes unitaires de composition géométrique selon des lignes structurantes qui traversent le site.

Organisation des circulations

Les parkings des véhicules sont répartis en trois unités : grand parking linéaire à l'est des voies, sous la route cantonale; parking-silo sous la plateforme (emplacement pour la tente des manifestations); parking en surface sur le secteur B. L'accès commun à différents types de trafic produit des conflits dans les circulations en surface sur la plateforme. L'organisation interne du parking linéaire est difficile, alors que l'aménagement de la gare routière est satisfaisant.

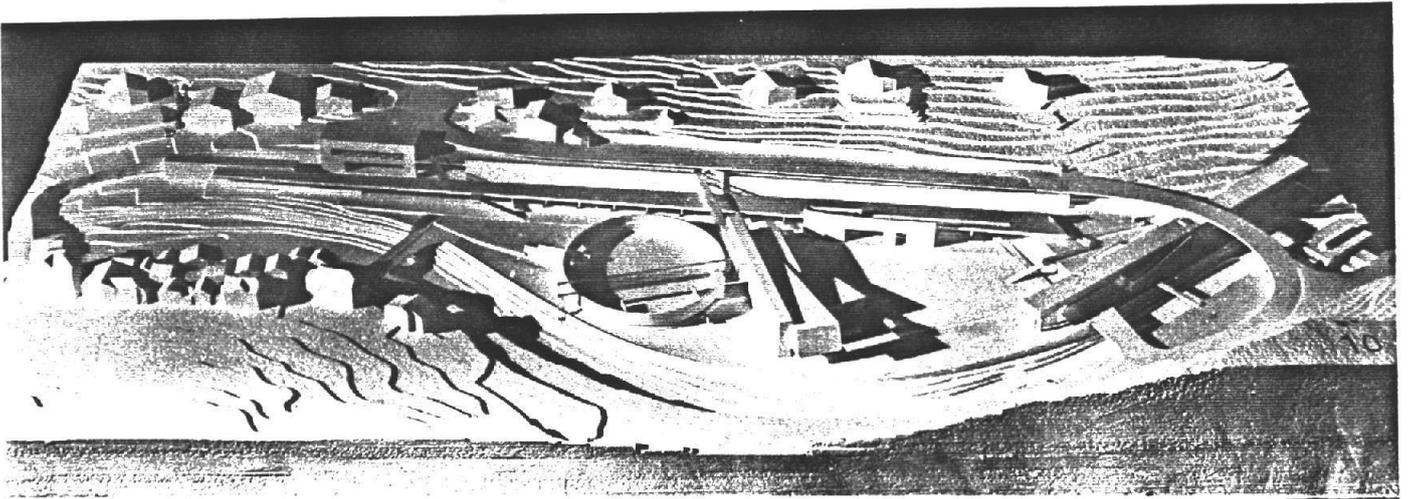
Liaisons avec les villages

Liaison satisfaisante entre Villette et la plateforme, au moyen d'une promenade sur le toit de la gare reliée par des passerelles aux différents bâtiments. Absence de liaison entre la plateforme et Le Châble, ainsi qu'entre les deux villages.

Organisation du programme

Le projet implique la transformation immédiate de la gare actuelle de Téléverbier et la nécessité de réaliser intégralement le parking à l'est des voies avant de construire la route cantonale. Le très fort dessin unitaire du projet rend d'autre part très difficile une construction par étapes et une flexibilité dans l'exploitation d'un programme complexe. Espaces trop exigus pour les gares des télécabines et difficile exploitation du M-O. La localisation de la salle polyvalente devant le carrefour des Fleurettes est intéressante, mais pose toutefois des problèmes de nuisances. Le bâtiment des S.I est inexploitable.

Projet n. 10



Projet n. 25

Le projet prévoit la construction d'un grand parking linéaire à l'est des voies, à côté et sous la route cantonale, qui définit très clairement la limite de la pente de Villette. La plateforme est entièrement libre et aménagée en jardin à l'intérieur duquel les bâtiments des gares se concentrent en un volume unitaire à plan en croix. La nouvelle route est traitée en grande terrasse qui s'étend jusqu'au carrefour des Fleurettes, depuis laquelle il est possible d'accéder directement aux gares des télécabines.

Organisation des circulations

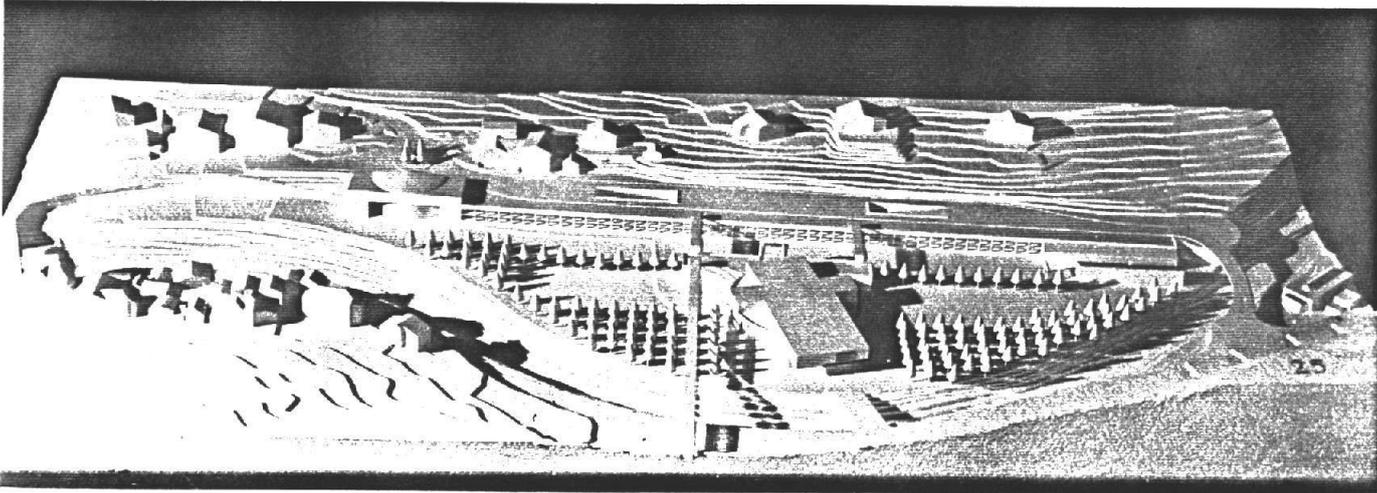
Le projet propose deux parkings : le grand parking linéaire à l'est, accessible directement depuis la route cantonale, et un silo sur le secteur B, relié par un transport automatique aux gares traité de façon insatisfaisante. L'accès à la gare routière sur la plateforme par un pont sur la Dranse est mal positionné par rapport aux gares Téléverbier. Les circulations des piétons sur deux niveaux sont mal organisées, ce qui provoque des conflits entre les files d'attente et les autres flux des piétons. Les carrefours des Abattoirs et des Fleurettes ne sont pas aménagés de façon satisfaisante.

Liaisons avec les villages

Le projet garantit de bonnes relations entre les deux villages et la plateforme au moyen de passerelles. Une passerelle surélevée sur la route cantonale permettrait toutefois une meilleure relation avec le village de Villette (école).

Organisation du programme

La construction du parking oblige à déplacer au préalable les voies du M-O. La construction de la route cantonale ne peut se faire que lorsque le parking est achevé, ce qui rend très difficile une construction par étapes. Le front ouvert du parking permet une très bonne ventilation naturelle. Le dessin des gares est insatisfaisant dans l'organisation des espaces intérieurs, en particulier dans les espaces de liaison, de transit et d'attente pour les télécabines. Par ailleurs, les relations entre les niveaux inférieurs et supérieurs ne sont pas clairement déterminées. Les locaux communs, le buffet et les services industriels sont sous-dimensionnés. La position de la salle polyvalente sur le carrefour des Fleurettes est intéressante, mais pose des problèmes de nuisances.



Projet n. 32

Le projet prévoit la construction d'un front continu à l'est des voies M-O, dans lequel sont regroupés les locaux d'accueil des voyageurs. L'accès aux gares des télécabines s'effectue le long de deux passerelles sur deux niveaux, intégrées à l'architecture des gares, ce qui permet l'organisation des files d'attente en plein air. Le projet prévoit une bonne définition architecturale du bord de la route cantonale à l'est, et cela au-delà du carrefour des Fleurettes jusqu'à l'ancien pont du Châble. Le projet offre une image architecturale cohérente, basée sur une bonne échelle et une simplicité des bâtiments, à l'exception des gares de Téléverbier. D'autre part, la position de la salle polyvalente est architecturalement trop agressive, contredisant la linéarité du mur de soutènement.

Organisation des circulations

Le projet prévoit la construction d'un grand parking continu, de deux niveaux excavés à l'est, et d'un niveau couvert hors-terre sur la plateforme le long de la Dranse. Le projet prévoit le déplacement du carrefour des Abattoirs au-delà du bâtiment existant des abattoirs. L'accès depuis la route cantonale aux parkings est mal conçu, créant des conflits au niveau du sous-sol. Les liaisons piétonnes entre le parking et les gares des télécabines sont insatisfaisantes, ainsi que celles entre la gare routière et les télécabines. Le déplacement des espaces d'accueil et de service à l'est des voies permet un bon regroupement, mais les accès proprement dits ne sont pas traités correctement.

Liaisons avec les villages

Les liaisons entre la plateforme et les deux villages sont garanties par une passerelle entre le Châble et la grande terrasse au-dessus des parkings.

Organisation du programme

L'organisation du parking permet une construction par étapes, bien que la partie est nécessite son achèvement pour permettre la construction de la route cantonale. L'organisation des accès et des espaces de service à l'intérieur des gares des télécabines ne satisfait pas aux données du programme. Les locaux du M-O sont dispersés le long de la galerie d'accueil, et les voies sont trop courtes. Toute la partie construite sous la gare M-O devrait être supprimée.



6. Palmarès

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

Sur la base de l'analyse détaillée qu'il a faite des projets, il décide de les classer de la manière suivante :

1er rang : N. 25 64 17 23

2ème rang : N. 4 19 15 33

3ème rang : N. 32 02 01 04

4ème rang : N. 1 18 64 18

5ème rang : N. 3 48 50 78

6ème rang : N. 9 79 19 13

7ème rang : N. 10 01 71 13

Le jury décide de ne pas faire d'achats et d'attribuer les prix suivants :

Le premier prix d'un montant de 32.000 .-
au projet n. 25 64 17 23

Le second prix d'un montant de 30.000 .-
au projet n. 4 19 15 33

Le troisième prix d'un montant de 27.000 .-
au projet n. 32 02 01 04

Le quatrième prix d'un montant de 25.000 .-
au projet n. 1 18 64 18

Le cinquième prix d'un montant de 14.000 .-
au projet n. 3 48 50 78

Le sixième prix d'un montant de 12.000 .-
au projet n. 9 79 19 13

Le septième prix d'un montant de 10.000 .-
au projet n. 10 01 71 13

7. Propositions du jury aux organisateurs

S'agissant d'un concours d'idées et au vu des résultats obtenus, le jury propose aux organisateurs de faire un deuxième tour sous la forme d'une commande d'avant-projets auprès des auteurs des quatre premiers projets primés, soit les projets n. 25, 4, 32 et 1, et de réserver à cet usage le montant prévu pour les achats.

A cet effet, et après avoir vérifié:

- la faisabilité du transfert de la gare de marchandises plus haut dans la vallée;
- la possibilité de coordonner la réalisation par étapes du parking (programme réduit) avec celle de la route cantonale, entre le carrefour des Fleurettes et le pont sur la Dranse,

le jury établira un programme d'organisation et de localisation précis qui servira de base à cette commande d'avant-projet. Il fonctionnera comme groupe d'experts.

8. Conclusions et remarques générales

Arrivé au terme de ces travaux, le jury souhaite relever la complexité des problèmes posés aux concurrents et le grand éventail de réponses apportées par ces derniers. Il les remercie tous car chaque projet, à sa manière, a contribué tant à l'analyse des problèmes posés qu'à l'approche de solutions. Le travail effectué a démontré que le programme prévu était réalisable et que la qualité de la solution, encore à définir, pourrait être améliorée par le transfert de certaines fonctions en amont de la rivière. Il a acquis la conviction que la plateforme du Châble pourra devenir un espace d'accueil agréable et performant pour l'ensemble des utilisateurs.

9. Approbation du rapport

Après un dernier contrôle de lecture du présent rapport, le jury l'approuve en y apposant sa signature le 1er juillet 1988 au Châble.

B. ATTINGER



W. FERREZ



A. LUISIER



G. MAGNIN



J. CASANOVA



B. DELASOIE



Ph. BOVY



R. DIENER



A. GALFETTI



P.-A. CROSET



10. Auteurs des projets primés

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

Projets primés

1er prix	N. 25	64 17 23	Claudine Lorenz, arch. SIA - EPFL, Sion François de Wolff, arch. SIA - EPFZ, Sion Transportplan, P.-F. Schmid, ing. SIA - SVI - EPFL, Sion Collaborateur : Ch. Salamin, ing. ETS, Sion
2ème prix	N. 4	19 15 33	Architektur + Ortsplanung, Bern Rudolf Rast, arch. ETH-SIA Bernhard Stucky, arch. ETH-SIA Christian Furter, arch. ETH-HTL-SIA
3ème prix	N. 32	02 01 04	Catherine Prélaz & Astrid Dettling, architectes EPFL, Lausanne Collaborateurs : Anouk Ferrario, Urs-Peter Flückiger, Lausanne
4ème prix	N. 1	18 64 18	Christian Burri, Worb Bureau Kubik, Worb Collaborateur : Ulrich Doepper, Lausanne
5ème prix	N. 3	48 50 78	Jean-Claude Maillot, arch. Bureau Daniel Fortis, Genève
6ème prix	N. 9	79 19 13	Beat Kämpfen + Jürg Meister, arch. ETH-SIA, Zürich Collaborateur : Urs Genucchi, Zürich
7ème prix	N. 10	01 71 13	Raymond Theler + Christof Wyer, architectes, Brig - Glis

11. Auteurs des projets

<u>Projets</u>	<u>Devises</u>	<u>Noms des auteurs</u>
N. 1	18 64 18	Christian Burri, Worb Bureau Kubik, Worb Collaborateur : Ulrich Doepper, Lausanne
N. 2	58 02 25	Paul-Louis Tardin, arch., Lausanne Coll. : Anne Tardin
N. 3	48 50 78	Jean-Claude Maillot, arch. Bureau Daniel Fortis, Genève
N. 4	19 15 33	Catherine Prélaz & Astrid Dettling, architectes EPFL, Lausanne Collaborateurs : Anouk Ferrario, Urs-Peter Flückiger, Lausanne
N. 5	73 67 15	Jan Gryzaj, ing. arch. SIA, Genève Krystyna Olivet, arch., Genève
N. 6	75 08 50	Gabriel Tournier, arch. EAUG - SIA, Troinex Pierre Schweizer, ing. EPFL - SIA, Genève Coll.: Yves Cornefert, arch. DPLG Alain Tournier, arch. ETS
N. 7	02 05 88	Hervé Dessimoz, arch. EPFL - SIA, Meyrin Dario Taschetta, Meyrin
N. 8	55 59 73	Rosa Mischler Rosanò Renato Magginetti Gabriele Bertossa, architectes, Bellinzona
N. 9	79 19 13	Beat Kämpfen + Jürg Meister, arch. ETH-SIA, Zürich Collaborateur : Urs Genucchi, Zürich
N. 10	01 71 13	Raymond Theler + Christof Wyer, architectes, Brig - Glis
N. 11	62 86 39	Georges A. Meylan, arch. ETS, Lausanne Jean-Marc Duvoisin, ing. EPFL-SIA, Pully
N. 12	20 27 23	Eric et Grégoire Comina, arch. ETS, Sion Coll. : Pierre-Alain Fibicher, arch. EPFL, Sion Marie-Hélène Schmidt, arch. EPFL, Sion CELCOT S.A. + E. et G. Comina SA, Verbier A. Deneriaz et C. Pralong, ing. EPFZ - SIA, Sion

- N. 13 85 20 64 Architektur und Planung, Elias Balzani, arch.
ETH-SIA-SWB, Brig
- N. 14 88 90 10 Michel Troillet, Orsières
Franzetti & Musy, Martigny
Fournier - Monod - Pavesi, Martigny
Robert - Grandpierre & Rapp SA, Lausanne
- N. 15 05 06 88 Michel Gruner, arch. EAUG - SIA, Vézenaz
Christophe Ganz, arch., Vézenaz
- N. 16 16 11 30 Mario Bevilacqua, arch. FAS - SIA
Jean-Daniel Urech, urb. FUS, arch. FAS-SIA
Hansjörg Zentner, arch. FAS-SIA, Lausanne
Marco Ceccaroli, arch. EPF-SIA, Lausanne
- N. 17 23 49 87 Charles-André Meyer, arch. FAS-SIA, urb. FUS,
Sion
Coll. : Bernard Comte, (Assistance Informatique
Architecture)
Michel et Stéphane Andenmatten, ing. SIA-ASIC
Coll.: Jean-Michel Georgy, ing. ETS
- N. 18 19 88 89 Hervé Robyr, arch. ETS, Sion
- N. 19 19 60 38 Fredy Anderegggen, arch. ETH - HTL - SIA, Visp
- N. 20 03 23 35 Martin + Michellod s.a., Verbier
- N. 21 19 73 87 Jan Steinfels et Lauro Lepori, architectes,
Genève
- N. 22 39 00 93 ACAU, Carouge
Michel Buffo, ing., Genève
Pierre Richard Klemm, ing., Chêne-Bourg
- N. 23 27 18 09 Grégoire Andenmatten, arch. EPFL-SIA, Lutry
Seied Alavi, arch. EPFL, Lutry
Coll. : Dominique Bürki, arch. EPFL
François Giddey, étudiant EPFL
- N. 24 60 00 09 Philippe Meier et Christine Sjoestedt, arch.
EPFL, Genève
Coll.: Francisca et Sébastien Schmidt, arch. ESA
Pascale Abbé, arch. ESA
Laurence Châtelain, arch. EPFL
Patrick Goel, dessinateur
- N. 25 64 17 23 Claudine Lorenz, arch. SIA - EPFL,
Sion
François de Wolff, arch. SIA - EPFZ,

Sion
Transportplan, P.-F. Schmid,
ing. SIA - SVI - EPFL, Sion
Collaborateur : Ch. Salamin, ing. ETS,
Sion

- N. 26 10 09 62 Jean-Pierre Schmid, ADAS SA, Carouge
- N. 27 42 61 42 François Dugerdil, Martin Broennimann et
Jean-Pierre Hiestand, architectes associés,
Genève
Coll. : Bruno Porchet
- N. 28 20 03 64 Architecture Bruchez et Fellay, Verbier
Bureau d'ingénieurs ATIB S.A.
Coll. : Hofstetter, Lausanne
- N. 29 49 46 23 Jean-Paul Chabbey, arch. EPFL, Monthey
Georges Garanis, arch. EPFL
- N. 30 30 41 74 Fabrice Franzetti, arch. EPF-SIA, Martigny
Coll.: Roger Fellay et Catherine Biollay
Consultant : Roni Roduner, arch. OTIA, Arzo
Coll. circulations : CERT S.A., Martigny
- N. 31 26 08 54 Joël Chervaz, arch. EPFL-SIA, Muraz-Collombey
- N. 32 02 01 04 Catherine Prélaz & Astrid Dettling,
architectes EPFL, Lausanne
Collaborateurs : Anouk Ferrario,
Urs-Peter Flückiger, Lausanne
- N. 33 82 35 43 Nicolas Deville, arch. EPFL, Genève
Isabelle Schmid, arch. EPFL
Jean-Marc Anzevui, arch. EAUG
Fabrizio Franchetti, dessinateur arch.
- N. 34 15 37 09 Pierre Dorsaz S.A., Verbier

12. Exposition

Les projets sont exposés du **mardi 5 juillet** au **vendredi 15 juillet** 1988,

à la **salle polyvalente du Cycle d'orientation du Châble.**

La salle est ouverte de 15 heures à 20 heures.

Une séance avec le jury est prévue le mardi 12 juillet à 17 heures.

Les auteurs des projets non primés sont invités à retirer leurs dessins et maquette auprès de l'Administration communale de Bagnes dès le 20 août 1988, jusqu'au 20 septembre 1988. Passé ce délai, l'Administration disposera des projets non retirés.

Le Châble, le 1er juillet 1988

Le Président du jury



Bernard Attinger