

Commune d'Orsières / Station de la Fouly

Mandat d'études parallèles [MEP]

Avec, pour le lauréat, poursuite des études
pour l'aménagement des espaces publics le long
de la route cantonale VS 96

Présentation des projets et délibérations
Auberge Maya-Joie - La Fouly
Rapport final du collège d'experts

Les cahiers de la mobilité

Sion, mai 2021



Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Service de la mobilité
Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle für Mobilität



Sommaire

Rentrée des projets du 12 mars 2021/Recevabilité	p.6
Projets présentés - Remarques préliminaires générales	p.7
Projet N° 1: «VS96»	p.8 - 11
Projet N° 2: «Un grain de Fouly»	p.12 - 15
Projet N° 3: «100% Nature»	p.16 - 19
Projet N° 4: «La Plase du Dzéno»	p.20 - 23
Conclusions du Collège d'experts	p.24
Vernissage et Exposition	p.25

Message de la Commune

Après celui de Champex-Lac en 2019, le MEP de La Fouly est le deuxième projet développé en partenariat avec le Service cantonal de la Mobilité (SDM). Ajoutez le Cœur d'Orsières à ces deux dossiers et vous connaîtrez les trois pièces maîtresses de la stratégie du Conseil municipal en matière de renouvellement de nos infrastructures.

Les quatre groupements approchés ont tous rendu un projet de qualité. Le vainqueur, puisqu'il en fallait évidemment un, est le projet « La Plase du Dzéno », établi par le groupement piloté par « LDW Architecte AAM SIA SWB FAS » accompagné de « Jean-François Lattion – architecte/Atelier Descombes Rampini SA – architecte paysager/Transitec Ingénieurs-Conseils SA – Mobilité/EMDS SA – Ingénieur civil ».

Les lauréats ont séduit le collège d'experts, notamment grâce à leurs propositions de :

- créer une place du village digne de ce nom;
- construire une passerelle qui remet, au propre comme au figuré, la chapelle au milieu du village;
- imaginer un grand parking multifonctionnel à l'entrée de la station.

Il est évident que le développement de ce projet nécessitera encore de longs mois de discussion et d'approfondissement avant la mise à l'enquête d'un dossier abouti qui permettra à La Fouly de gagner en qualité d'espaces publics et en sérénité pour tous ses usagers. Que ceux qui n'ont jamais traversé la station à pied en pleines vacances de Noël avec des véhicules parkés sur les trottoirs me contredisent !

Au terme de la procédure, le Conseil municipal tient à remercier le SDM par son chef, Vincent Pellissier, pour son appui, ainsi que les autres membres du collège d'experts qui ont chacune et chacun apporté un éclairage précieux à nos délibérations. Nos félicitations vont aux quatre groupements pour l'intérêt manifesté et le sérieux de leur travail.

Nous nous réjouissons de poursuivre cette passionnante réflexion sur l'avenir de La Fouly.

Joachim Rausis / Président de la Commune

Message du Service de la Mobilité - SDM

La procédure pour la requalification de la route cantonale traversant la station de La Fouly s'intègre dans le concept cantonal de mobilité 2040. Cette démarche vise à apporter de la qualité dans l'espace public à travers les localités du canton, non seulement dans les agglomérations, mais aussi dans les villages plus petits, qu'ils soient situés en plaine, sur les coteaux ou, comme ici, en montagne.

La question posée aux équipes candidates portait principalement sur la requalification du tronçon routier et sur le stationnement, mais visait également à repenser le mode de fonctionnement de la vallée à partir de La Fouly.

Les professionnels, dans leurs réflexions, ont tous renoncé à réaliser une route de contournement de la station, pour des raisons de proportionnalité entre le coût d'un tel ouvrage et son utilité, mais surtout, car ce site magnifique aurait subi un impact irréversible à ce qui fait son caractère unique.

La démarche ici développée permet de dépasser les réflexions en silo par la collaboration entre les métiers et les sensibilités. Elle donne aussi aux couches institutionnelles que sont la commune et le canton une plateforme de dialogue opportune. En effet, l'esprit du lieu se manifeste au travers de ses usages, relayés par les représentants communaux ou encore par les membres du collège d'experts représentant les habitants. Il s'agit ici dès lors de projeter ensemble, dans ce cadre exceptionnel qu'est le site naturel de La Fouly, dans un écrin alpin magnifique.

Le projet propose de capter à terme les circulations à l'entrée du village, structurant le fonctionnement du reste de la vallée jusqu'à Ferret. La route cantonale se transforme à son extrémité amont de la station en « place du village » par l'implantation intelligente d'un élément construit. Enfin, une passerelle relie la chapelle et transforme cette nouvelle place en « parvis » de l'édifice sacré.

Les questions de saisonnalité ont aussi été traitées de manière pertinente afin que l'urbanisme porte les ambitions de cette destination, se positionnant dans la dynamique d'un tourisme doux et quatre saisons. Le projet recommandé par le collège d'experts, de par sa retenue, sa faisabilité, son économicité, ses propositions ponctuelles intéressantes et la part belle laissée au site, a convaincu de la justesse de ses propositions.

Vincent Pellissier / Chef du Service de la mobilité

1. Rentrée des projets du 12 mars 2021/Recevabilité

Le jour même de leur dépôt à la Commune dans le délai prescrit, les quatre projets ont fait l'objet d'un bref examen de conformité avec les exigences du règlement du MEP. Ce contrôle a été effectué par l'organisateur du MEP (BAMO). La vérification n'a pas porté sur le fond des dossiers, mais sur leur forme (inventaire des documents demandés/caractéristiques du rendu : échelles et formats des planches).

À l'issue de cette analyse et d'un échange avec le SDM, les quatre projets déposés ont été jugés recevables.

Projets présentés – Remarques préliminaires générales

De manière générale, contraints par le contexte urbanistique particulier de la station (seul l'axe principal est déneigé et ouvert à la circulation en hiver), les quatre groupements ont abordé la problématique de la mobilité et du stationnement de manière plus ou moins similaire.

À des degrés divers, chaque groupement a envisagé de retenir autant que possible les véhicules à l'entrée nord de la station sur les deux parkings existants complètement réaménagés avec des propositions entièrement à ciel ouvert ou mixtes (parking enterré en amont de la route).

Pour ce qui est de la traversée, du cœur et de la zone sud de la station, ils ont tenté de répondre aux objectifs en termes de qualité spatiale et de gestion des espaces avec des solutions plus ou moins abouties et adaptées.

Note :

Aucun des quatre projets présentés n'a retenu et développé les variantes suggérées dans l'analyse préliminaire des enjeux de mobilité élaborée par le bureau BTEE en 2018, à savoir :

- *nouvel axe unidirectionnel de contournement de la station par l'ouest en longeant la rive droite de la Dranse ;*
- *solution d'un accès direct au domaine skiable depuis le parking de l'entrée nord au moyen d'un nouveau télésiège, un groupement ayant néanmoins proposé l'aménagement d'un « télé-corde » permettant de rejoindre la desserte communale et de poursuivre en légère pente en direction des installations de ski.*

Projet N° 1 : «VS96»

Groupement: Game-vs Sàrl [pilote] accompagné de Biol Conseils SA - Architecte paysager / Team+ Lausanne - Ingénieur en circulation / Huber & Torrent SA - Ingénieur civil

Constats du groupement / Analyse de l'existant

La Fouly est une station de moyenne montagne qui, depuis le déploiement des effets de la Lex Weber et de la LAT, est très proche de son expansion maximale, ainsi également atteinte en termes de besoins en stationnement. Pour 8 à 10 semaines de pointe hivernales et estivales de fréquentation, il n'apparaît pas opportun d'envisager une solution sur l'année dont l'impact économique serait disproportionné.

Au niveau topologique, la route cantonale constitue un axe structurant majeur entre les deux pôles que constituent le grand parking à l'entrée nord de la station et la centralité sud proche des commerces et du départ des remontées mécaniques.

Au niveau de la temporalité, l'hiver se démarque fortement de l'été. De novembre à fin avril, selon les conditions, seul l'axe principal est déneigé avec un parcage de longue durée des résidents à l'entrée nord et un agglutinement des visiteurs à la journée le long de la route. Alors qu'en été les chalets du coteau est et du plateau de l'Aneuvaz sont accessibles aux véhicules, il est constaté qu'au printemps et en automne, les problématiques de circulation et de parcage sont marginales, voire inexistantes.

Pour les nombreux randonneurs du Tour du Mont-Blanc et autres visiteurs, il n'existe pas d'espace bâti et de place d'accueil dans la centralité sud de la station. Il en va de même pour les diverses manifestations comme la désalpe ou les trails (Trail du Grand-Saint-Bernard/Ultra-Trail du Mont-Blanc).

Projet du groupement - Idées-forces

Le projet consiste à renforcer les pôles nord et sud et à mieux gérer leur connexion. L'entrée nord avec sa grande place et son écopoint peu accueillant est repensée par l'aménagement d'une zone d'accueil et une augmentation sensible de la capacité de parcage, avec un secteur pour le stationnement de longue durée des résidents et un autre dévolu à l'accueil des visiteurs. Une importance prépondérante est donnée à l'aspect paysager du site avec une végétalisation assez abondante et des revêtements plus naturels tout en étant adaptés aux contraintes liées à l'entretien, notamment au déneigement. Pour des raisons économiques, le parcage se fait uniquement en surface (pas de construction en sous-sol), ce qui implique une légère extension des zones actuelles et un défrichage d'étendue limitée côté est.

Entre les pôles nord et sud, la vitesse actuelle autorisée est abaissée et un parcours piéton sécurisé a été imaginé. Au vu de la faible urbanisation, le trottoir actuel est maintenu avec sur le côté opposé de la route la mise en place d'un éclairage plus villageois.

Sur le secteur sud, un espace plus urbain se prête à l'aménagement d'une place du village avec un pavillon multifonctionnel, tourné vers le grand paysage, pouvant servir d'espace de fêtes pour les résidents, mais aussi d'abri pour les touristes de passage et les randonneurs (TMB). Pour ce pavillon généralement ouvert, une possibilité de fermeture en cas de mauvais temps et en hiver est prévue. Le parking existant est partiellement maintenu et végétalisé.

Le réaménagement de l'axe routier est prévu jusqu'au départ des remontées mécaniques à partir de l'Hôtel Edelweiss, le secteur entre ce dernier et les parkings nord étant plus ou moins maintenu dans son état existant. Le revêtement choisi est absorbant et compatible avec les contraintes du déneigement. Prévus en granit, les seuils permettent de donner un aspect villageois sécurisant au centre de la station. Pour mieux connecter les bâtiments et les entrées aux commerces, la route et le parking vis-à-vis du supermarché sont rabaissés d'environ 40 cm. Dans la zone du départ des pistes de ski, les places de parc sont supprimées (sauf en basse saison - parking payant) et un autre emplacement devra être prévu pour les dameuses. L'option du nouveau télésiège au départ de l'entrée nord n'est pas retenue, mais une petite piste sera aménagée pour le retour des skieurs aux parkings. Quant à l'option du contournement, elle ne serait pas favorable à l'animation de la station.

Mobilité - Stationnement - Sécurité

Le paradoxe est que l'axe principal se termine en cul-de-sac (spécialement en hiver), mais que le trafic y est néanmoins intense aux périodes de pointe. Le projet se base sur une gestion optimale du stationnement et une limitation de la vitesse à 30 km/h entre les deux pôles qui se traduit au final par une plus grande sécurisation de la traversée avec l'objectif que les piétons et les cyclistes s'y sentent plus à l'aise.

Au niveau de la mobilité, le projet affiche une claire volonté de sortir les voitures de la station, ce qui nécessite la mise à disposition de navettes, éventuellement autonomes à terme. Cela va impliquer un changement de comportement. Exclusivement pour desservir les pensions de Maya-Joie et du Dolent, le parking déjà existant tout au sud est maintenu avec en son centre une aire de rebroussement pour le bus de la ligne régionale. Sans prendre en compte le parcage sauvage des randonneurs en hiver (environ 100 véhicules) le long de la route amenant au Clou, la capacité globale de stationnement est portée de 300 actuellement à environ 430 places.

Échanges avec le collège d'experts [CE]

En réponse à certains questionnements du CE, le groupement fournit les éclaircissements suivants :

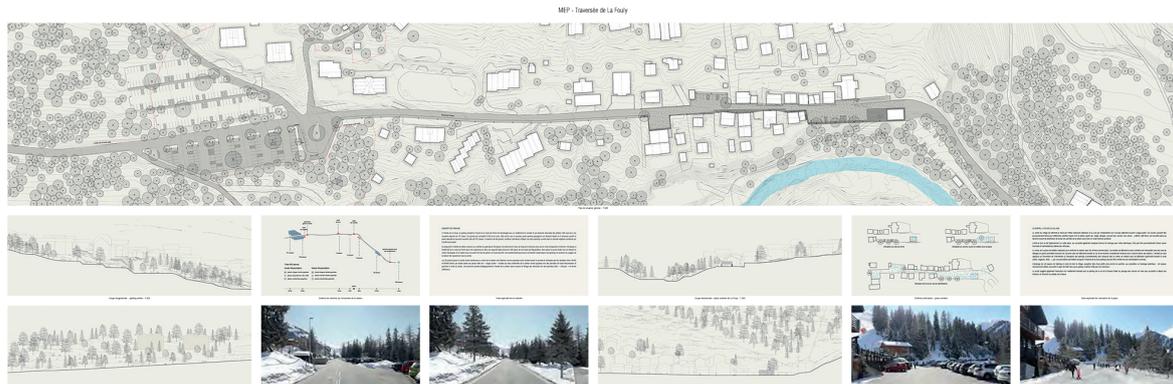
- une gestion « humaine » du parking nord est prévue pour les pendulaires (visiteurs à la journée);
- le piéton est en site propre entre le parking nord et l'Hôtel Edelweiss, le trottoir actuel avec une bordure haute étant maintenu alors qu'au cœur de la station l'étroitesse des lieux impose une mixité;
- dans la zone sud, l'impact du rabaïssement de la place nécessite un rattrapage de la pente direction Ferret et une adaptation de l'accès au bâtiment des remontées mécaniques déjà surélevé à l'état actuel;
- ce bâtiment est à conserver au vu des synergies qu'il offre avec notamment l'Office du tourisme (OT);
- le pavillon prévu sur la place sud est conçu de manière à offrir une polyvalence maximale;
- le croisement des voitures dans la station est possible, le cas échéant au moyen de places d'évitement, les véhicules devant néanmoins attendre derrière le bus lors du transbordement des voyageurs sur l'arrêt prévu à cet effet.

La solution proposée de retenir fermement les voitures dans les parkings d'entrée, a minima en périodes de grande affluence, nécessite la mise en place d'une navette afin de garantir l'efficacité de la mesure. Bien qu'il reconnaisse le bien-fondé de cette proposition, le collège s'interroge quant à son réalisme, notamment au regard de son acceptation par les usagers et de son coût.

La proposition d'une nouvelle construction permet de clarifier la délimitation de la place du village. Elle permet d'arrêter la progression du cheminement et de se retourner sur le grand paysage, remarquable à la Fouly. Le CE doute de la justesse de l'implantation proposée qui accentue encore la « déconnexion » de l'OT avec le village.

Sous un angle plus général, le collège reconnaît les qualités de ce projet tout en relevant que cette proposition, passablement cadrante pour ne pas dire contraignante sous certains aspects, manque un peu de souplesse pour réunir le niveau d'acceptation nécessaire à sa réalisation.

Vue d'ensemble du projet / Plans



Projet N° 2 : «Un grain de Fouly»

Groupement : PLP Rhône Sarl par Paysagegestion [pilote] et LocalArchitecture
- Aspects urbains et paysagers accompagné de MRS Partner - Mobilité / CSD
Ingénieurs - Génie civil

Constats du groupement / Analyse de l'existant

Lorsqu'on approche de La Fouly et surtout lorsqu'on y arrive et s'y arrête, la roche se met en scène et la présence du risque est ressentie et ce constat constitue l'un des fils conducteurs du projet du groupement.

Avec les années, le centre de gravité de la station, autrefois plus centré au cœur du vieux village, s'est déplacé vraiment vers sa sortie sud avec l'avènement des remontées mécaniques et le développement des commerces.

Lorsqu'on traverse la station en roulant sur l'axe principal, on se sent un peu perdu avec le sentiment de se demander où l'on va s'arrêter ou pouvoir le faire.

Selon la saisonnalité, on est en présence de diverses séquences. En été, elles se succèdent avec d'abord l'arrivée sur le parking nord entouré de forêt, puis le cheminement le long d'une rue avec un trottoir où l'habitat est dispersé avant de traverser le hameau d'origine pour déboucher sur la zone commerciale (supermarché, restaurants...) fondue dans celle du départ des remontées mécaniques. En hiver, seul l'axe principal étant déneigé, cela donne lieu à une circulation et des manœuvres (bus, voitures...) plus ou moins anarchiques et des conflits de flux avec le lieu de vie.

Projet du groupement - Idées-forces

Le projet prévoit de réduire la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du secteur entre les pôles nord et sud et de réserver l'usage de la route uniquement aux ayants droit dans le but de redonner de l'apaisement au lieu. C'est un concept intégral, novateur, mais contraignant par rapport à la situation actuelle.

Au niveau paysager, les roches du Tour Noir et du Dolent qui surplombent la station vont se retrouver sur le revêtement au niveau de bordures hautes, basses ou biaisées selon les secteurs. Trois petites balades « Petit Poucet » sont envisagées en révélant par des galets de roche de guidage des chemins déjà existants. Pour les aménagements, des bancs typiques, des arbustes autochtones comme les sorbiers des oiseleurs sont prévus en complément de la mise en valeur des nombreux blocs erratiques déjà existants. Cette roche si naturellement présente se retrouve déjà sur les murets et terrasses des bâtiments, ainsi que dans l'environnement de la chapelle.

Le récit de la traversée réaménagée de la station se décline, en résumé, par :

- une végétalisation des parkings nord, étalés sur trois niveaux et avec un sol plus perméable ;
- la disposition d'une végétation basse le long de la rue menant au village et le pavage de la zone du hameau ;
- l'aménagement de la plateforme touristique vers le supermarché et le départ des remontées mécaniques ;
- la reconnexion de la chapelle par la rivière avec un passage à gué lorsque le débit le permet ;
- une meilleure connexion en paliers de la zone de la terrasse des Glaciers, du départ des remontées mécaniques et de son bâtiment auquel l'Office du tourisme est intégré.

Le gabarit de la route sera réduit à son minimum de 4 m avec un trottoir élargi le long de la rue qui amène au vieux village. Pour la chaussée, un enrobé classique pratique et économique est prévu. Sur tout le périmètre, la vitesse actuelle est limitée et les manœuvres se feront au moyen de places d'évitement en négociant avec les privés dans les rares cas où elles empièteraient sur leur domaine.

Mobilité - Stationnement - Sécurité

L'idée-force du projet est, selon ses auteurs, de faire disparaître à terme la voiture du grand paysage. Les usagers à la journée, estimés à 15-20% (un peu plus en été) doivent être bloqués à l'entrée nord en hiver, mais aussi en été. Pour les périodes de pointe, une navette est prévue avec deux zones de rebroussement, l'une dans la zone du parking nord et l'autre sur la place de Maya-Joie à environ 200 m de la sortie sud de la station.

En hiver, durant les trois semaines d'affluence maximale, le parking de l'Amônaz situé 800 m avant le parking nord peut être mis en service, rallongeant raisonnablement durant cette courte période la cadence de la navette.

En été, les résidents pouvant atteindre leurs chalets en véhicules, la navette peut être maintenue, mais elle sera moins sollicitée. Elle pourra aussi être remplacée par la mise à disposition de vélos en libre-service.

Les parkings nord seront payants avec une tarification modulable selon les saisons (niveau de saturation). La capacité globale actuelle est maintenue, mais en prenant en compte celui de l'Amônaz dont il faut noter qu'étant en zone rouge avalanches, il ne pourra servir qu'en dehors des périodes de danger. Pour pallier ce problème, la capacité d'un des parkings nord peut éventuellement être augmentée d'environ 50 places, même si les projeteurs préféreraient éviter cette solution.

Échanges avec le collège d'experts [CE]

En réponse à certains questionnements du CE, le groupement fournit les éclaircissements suivants :

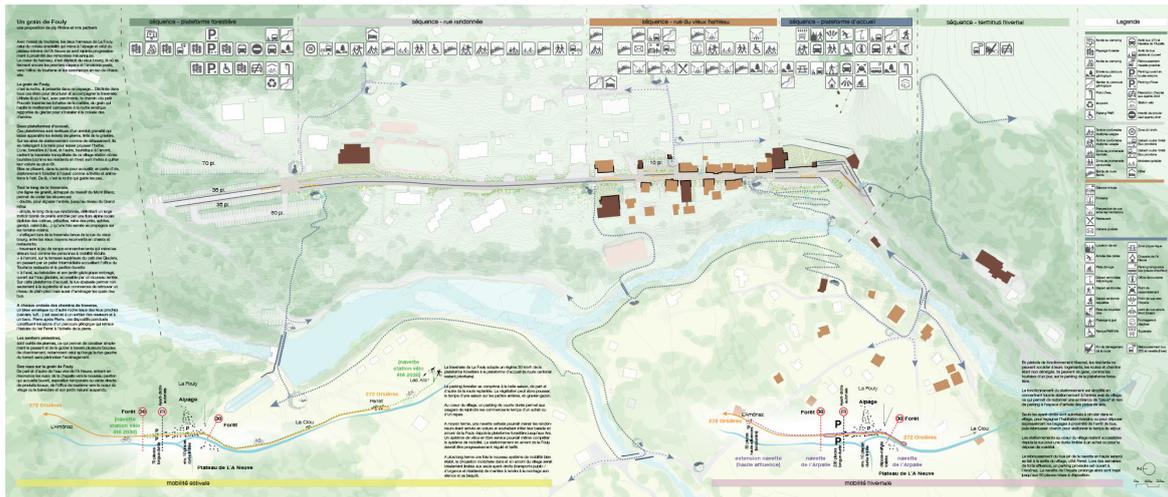
- le fonctionnement du stationnement envisagé et du système de navette nécessite une réflexion poussée ;
- le concept prévu est contraignant, spécialement en été, saison durant laquelle le village de Ferret et les alpages avec leurs buvettes sont accessibles en véhicules. Cette possibilité ne peut pas être retirée aux résidents et aux ayants droit, mais devrait l'être à moyen terme pour les visiteurs ;
- le rattrapage des niveaux en terrasses dans la zone du départ des remontées mécaniques constitue une signature plutôt urbaine qui implique une conception adaptée de manière à ce que les paliers ne disparaissent pas sous la neige, se transformant en une pente proche de celle actuellement existante ;
- les habitudes doivent changer progressivement pour aboutir à ce type contraignant d'exploitation, l'objectif des projeteurs étant de rapprocher la nature de la route en incitant les visiteurs à venir majoritairement vers La Fouly en train puis en bus.

Le CE souligne l'attention particulière du projet au paysage. Le traitement urbain de la place peine à convaincre. La proposition d'un belvédère est pertinente, mais l'arrêt et le retournement vers le grand paysage nécessaires à sa matérialisation sont parasités par le renforcement de la linéarité de la route (murs et traitement du sol) incitant à poursuivre son chemin.

La solution proposée de retenir fermement les voitures dans les parkings d'entrée, a minima en période de grande affluence, impose ainsi la mise en place d'une navette afin de garantir l'efficacité de la mesure. Bien qu'il reconnaisse le bien-fondé de cette proposition, le collège s'interroge quant à sa mise en œuvre, notamment au regard de son acceptation et de son coût.

En conclusion, le collège reconnaît les qualités de ce projet tout en relevant que cette proposition, présentée comme une vision bucolique avec un ton quelque peu angélique, est tout de même assez drastique au regard de la situation existante. Un tel changement de comportement prend du temps et devrait être amené avec un peu de souplesse pour réunir une acceptation nécessaire à sa réalisation. À ce titre, le collège déplore que l'équipe n'ait pas proposé de paysage pour le développement de son projet.

Vue d'ensemble du projet / Plans



Projet N° 3 : «100% Nature»

Groupement : d'architectes & associés SA [pilote] accompagné de Pass-age - architecte paysager / Transportplan SA - ingénieur en mobilité / Alpattec SA - ingénieur civil

Constats du groupement / Analyse de l'existant

Pour le groupement, l'identité de La Fouly se décline autour d'un tourisme doux. On vient dans cette station pour prendre son temps et pour rompre avec le quotidien.

Dans ce contexte, contrairement à l'environnement naturel constitué de forêts, de steppes alpestres très raides et de montagnes surplombantes, la route qui traverse la station et en constitue la colonne vertébrale est peu attractive. L'utilisateur sans but précis s'y trouve désorienté et hésitant et a ainsi machinalement tendance à transiter à la recherche d'un point d'accroche lui convenant.

Projet du groupement - Idées-forces

L'idée du projet est d'avoir une mobilité plus proche de la nature qui se traduit par une centralisation de l'offre de parking à l'entrée nord de la station. Et pour très fortement inciter, voire forcer les usagers à s'arrêter et à parquer à cet endroit, l'accent est mis sur la mise en place entre les parkings et le début de la rue menant au village d'une interface multimodale comprenant :

- un espace de transbordement pour le bus, une navette et un service de livraison ;
- un train touristique et/ou une calèche, des vélos en libre-service en été et des chariots-luges en hiver ;
- en hiver, un petit «télécorde», démontable en été, faciliterait l'accès direct au domaine skiable ;

Le concept et ses démarches se développent en trois séquences incluant :

- une phase d'orientation, d'entrée dans le domaine au sens large et de début des activités ;
- une phase de parcours à travers le vieux village, parmi les chalets ou au bord de l'eau ;
- une phase d'activités diverses alliant nature, tradition et convivialité et durant lesquelles on peut participer à des événements, profiter des joies du ski ou tout simplement admirer le paysage.

Les projeteurs conçoivent la visite de La Fouly comme une expérience à vivre.

Sur l'ensemble de la traversée, la largeur de la chaussée est réduite de 6 m actuellement à 4.80 m avec une vitesse également réduite à 30 km/h. Pour la route, dans son ensemble, le revêtement choisi est un bitume standard compatible avec les contraintes de déneigement.

Concrètement, la première séquence se développe sur la plateforme des parkings nord décrite plus bas.

La deuxième séquence concerne le tronçon entre le Grand Hôtel du Val Ferret et l'Hôtel Edelweiss sur lequel le trottoir pourra être élargi suite à la réduction de la chaussée. Certaines places privées empiétant actuellement sur le domaine public seront à mettre aux normes.

La troisième séquence a trait à la traversée du village où le peu de place nécessite de porter la chaussée à 4.60 m (de façade à façade) avec un traitement particulier du sol pour un meilleur guidage intuitif des véhicules. L'incrustation dans le revêtement de motifs « sabot de vache » renvoie au timbre figurant sur les plans comme signature du concept général du projet.

Dans la zone sud, centre de gravité des activités et manifestations (Tour du Mont-Blanc, désalpe et marchés), une construction fixe est prévue en bordure du talus avec des abris et une pergola avec vue sur la Dranse, le plateau de l'Aneuvaz et le Tour Noir. Son aménagement est flexible selon les besoins et les saisons. Pour le revêtement de surface, des matériaux rappelant la forêt et les éboulis sont choisis. Un mobilier urbain adapté complète l'aménagement de la zone.

Mobilité - Stationnement - Sécurité

À l'entrée nord, deux parkings autonomes et accessibles en « privatif » depuis la route cantonale offrent une capacité totale de 324 places, dont 80 sur le parking ouest et 80 sur la toiture du parking est. Le parking ouest est à ciel ouvert, alors que celui situé à l'est est prévu en béton avec un profilage à deux demi-niveaux de manière à rendre ses faces visibles les plus discrètes et les mieux intégrées possible.

Dans l'interface multimodale décrite plus haut, une possibilité de faire demi-tour est offerte aux usagers et une esplanade donne à la zone d'accueil un caractère convivial et sécurisant pour les piétons qui vont s'engager sur les parcours de leur choix.

Sur la zone sud, le parking en face du supermarché est prévu végétalisé avec un sol stabilisé. Les parkings sont prévus payants avec des revenus affectés au développement recherché du tourisme doux qui induit, hormis pour les ayants droit et les livraisons, l'absence à terme de véhicules à l'intérieur de la station.

Échanges avec le collège d'experts [CE]

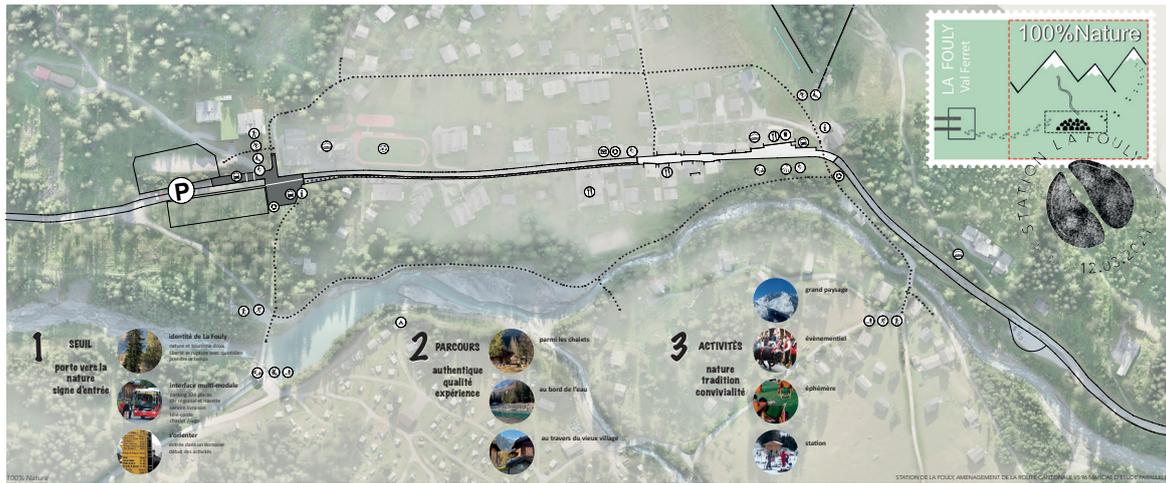
En réponse à certains questionnements du CE, le groupement fournit les éclaircissements suivants :

- l'Office du tourisme est conservé à son emplacement actuel dans le bâtiment des remontées mécaniques ;
- la petite place centrale vers les cases postales actuelles est végétalisée, mais reste praticable ;
- la gestion de l'arrêt du trafic au nord passe par une très forte incitation, voire obligation à utiliser le bus et la navette pour rejoindre le domaine skiable alors qu'en été, l'accès vers Ferret et les alpages ne serait qu'autorisé pour les résidents et les ayants droit et proscrit à terme pour les visiteurs à la journée ;
- contrairement à ce que laisse apparaître le graphisme des plans, la végétalisation est abondante ;
- au niveau du séquençage, pour un bon fonctionnement du système, les travaux doivent commencer par la construction du parking en béton et l'aménagement de celui à ciel ouvert, étant donné qu'à l'intérieur et au sud de la station les places de parc sont quasi intégralement supprimées ;
- cela implique une discussion préalable avec les commerces pour leur proposer une offre limitée de places pour les livraisons et les parages de courte durée avec une gestion différenciée selon les saisons.

Le collège souligne la volonté des auteurs de ramener « l'esprit de l'alpage » sur la route cantonale par une signalétique appropriée incrustée dans le sol. Cependant, la proposition de la nouvelle place du village peine à convaincre. La position de l'abri/ pergola proposé ne permet pas de la délimiter ni d'intégrer l'OT existant. L'architecture modulable des petits édicules peine également à convaincre le collège.

Le collège s'interroge également sur la pertinence de la proposition en réponse à la demande de « retrouver » un véritable cœur de village par l'aménagement, quelque peu décoratif, proposé le long de la rue.

Vue d'ensemble du projet / Plans



Projet N° 4 : «La Plase du Dzéno»

Groupement: LDW Architecte AAM SIA SWB FAS [pilote] accompagné de Jean-François Lattion - architecte / Atelier Descombes Rampini SA - architecte paysager / Transitec Ingénieurs-Conseils SA - Mobilité / EMDS SA - Ingénieur civil

Constats du groupement / Analyse de l'existant

La station de La Fouly pulse entre activités foisonnantes et périodes de grand calme, comme le montre la roue d'activités représentée sur l'une des planches du projet. Bien occupée pendant au maximum six mois, il s'agit de gérer sans surdimensionner exagérément le projet de très importants pics de fréquentation de quelques semaines, aussi bien en hiver qu'en été.

Projet du groupement - Idées-forces

Le projet se veut ambitieux tout en restant économiquement soutenable. Le cœur choisi et voulu de la station est la place conçue à sa sortie sud qui sera le véritable lieu de rencontre et le centre de gravité des activités. Au même endroit, une « galette » spacieuse servira de lieu de giration du bus et de la navette prévue.

Sur et aux abords de cette place, trois interventions majeures lui donneront ce caractère de point de rencontre :

- La construction d'un couvert pour activités en style « raccard valaisan », même si sa forme carrée et basse, ainsi que sa toiture ne le laissent pas apparaître au premier coup d'œil. Les services seront disposés en sous-sol. Ce bâtiment permettra de bien cadrer la place rompant avec l'aspect actuel traversant de l'axe principal.
- L'église, située en rive gauche de la Dranse, en l'occurrence une pittoresque petite chapelle, sera remise au milieu du village par la construction d'un sentier suspendu qui devrait devenir une attraction touristique.
- Des aménagements paysagers discrets permettent l'accès au départ des remontées mécaniques, à la terrasse du restaurant et à la passerelle. Un point d'eau (fontaine), des bassins fleuris et un monument agrémentent également le lieu.

Afin de donner un aspect moins linéaire à la route, le projet prévoit des seuils sans dénivélé le long de la route dans le vieux village. Entre le centre du village et l'entrée nord de la station, la chaussée n'est pas modifiée au niveau de sa géométrie. Le long de la rue entre l'Hôtel Edelweiss et l'entrée nord de la station, le trottoir actuel est maintenu avec côté opposé un concept d'éclairage simple.

En hiver, la station serait fermée, hormis pour les ayants droit et la navette qui assurerait l'acheminement des skieurs vers le départ des remontées mécaniques (également les fondeurs et randonneurs). Au bout des parkings nord, direction sud, un couvert multi-usage agrémenterait la zone d'accueil et d'orientation des visiteurs.

Au niveau du phasage de la réalisation, le projet démarrerait par l'aménagement de la place sud dans l'optique d'enthousiasmer et de mieux faire accepter l'idée de laisser son véhicule au nord pour ensuite profiter pleinement de ce que l'on est venu chercher à La Fouly. La deuxième étape consiste en l'aménagement des parkings en surface (à ciel ouvert) à l'entrée nord, alors que le parking en béton serait réalisé dans une troisième phase selon les besoins et au regard de l'évolution de la capacité économique de la Commune qui en aura la charge.

C'est un système évolutif qui est proposé avec, sur le long terme, une diminution drastique du trafic dans le village en faisant également passer les camping-cars sur le couronnement du « barrage – prise d'eau », propriété d'Électricité d'Émosson SA.

Mobilité – Stationnement – Sécurité

La zone à 30 km/h ne concerne que le secteur reliant le centre de la station à la place sud. Le long de la rue entre les parkings nord et le centre, la limitation actuelle à 50 km/h est maintenue. Les parkings du sud (direction plateau de l'Anevaz) et du centre sont supprimés, celui faisant face au supermarché étant conservé avec sa capacité actuelle.

À l'entrée nord, en plus du parking ouest réaménagé, un parking en béton sobre (piliers-dalle) suivant la pente de la route est prévu en bordure est de la chaussée avec 150 places en sous-sol et une possibilité d'y entreposer les dameuses en été sur une partie plus haute, réalisation qui peut intervenir dans un deuxième temps. Des boxes loués à l'année pourraient partiellement assurer le financement. Sur la toiture et dans la forêt côté est, des places uniquement utilisées durant les pointes seraient aménagées en prenant soin de l'aspect paysager.

Échanges avec le collège d'experts [CE]

En réponse à certains questionnements du CE, le groupement fournit les éclaircissements suivants :

- le cœur du projet étant la création d'une véritable place du village au sud, le phasage en apparence inverse à la logique nécessite de commencer par son aménagement;
- l'ampleur des parkings nord permettant de couvrir même les pointes, leur réalisation doit être échelonnée et s'adapter à l'évolution réelle des besoins à moyen et long terme;
- les investissements prévus au nord et au sud sont importants, mais marginaux entre ces deux pôles.

Le CE souligne la qualité de la place du village proposée. La position excentrée de la nouvelle construction permet d'intégrer l'OT, de délimiter la place, de fermer la perspective pour inciter à un retournement sur le grand paysage. La proposition de la passerelle remet, selon les mots des auteurs, « l'église au milieu du village ».

Le collège relève la qualité de la proposition qui construit, par deux interventions cadrées délicatement, une véritable place du village dans toute sa spatialité.

Vue d'ensemble du projet / Plans

LA PLASE DU DZÉNO VERS UN NOUVEAU CENTRE VILLAGEOIS

Le village de La Plase est situé sur une rive escarpnée de la vallée de la Dône. Le village est composé de plusieurs hameaux et de nombreux bâtiments en pierre et en bois. Le projet vise à créer un nouveau centre villageois en réhabilitant les bâtiments existants et en créant de nouveaux espaces publics.

Les objectifs du projet sont :

- Créer un nouveau centre villageois en réhabilitant les bâtiments existants et en créant de nouveaux espaces publics.
- Améliorer l'accessibilité et la mobilité dans le village.
- Créer des espaces publics de qualité et des lieux de rencontre.
- Valoriser le patrimoine architectural et paysager du village.

PROPOSITION DE PROJET(S)

Le projet est divisé en plusieurs phases :

- Phase 1 : Réhabilitation des bâtiments existants et création d'espaces publics.
- Phase 2 : Amélioration de l'accessibilité et de la mobilité.
- Phase 3 : Création de nouveaux espaces publics et lieux de rencontre.

CALENDRIER DES ACTIVITÉS

PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Réhabilitation des bâtiments existants et création d'espaces publics.
- Amélioration de l'accessibilité et de la mobilité.
- Création de nouveaux espaces publics et lieux de rencontre.

EMPLACEMENTS PUBLICS

Le projet est divisé en plusieurs secteurs :

- SECTEUR PLOUËC CASTELLAN
- SECTEUR PLOUËC
- SECTEUR TRAMBAËC DE LA PLASE
- SECTEUR LA PLASE
- SECTEUR PLOUËC

LA PLASE D'ÉTÉ

Le projet vise à créer un nouveau centre villageois en réhabilitant les bâtiments existants et en créant de nouveaux espaces publics.

LA PLASE D'HIVER

Le projet vise à créer un nouveau centre villageois en réhabilitant les bâtiments existants et en créant de nouveaux espaces publics.

LA PLASE D'ÉTÉ

Le projet vise à créer un nouveau centre villageois en réhabilitant les bâtiments existants et en créant de nouveaux espaces publics.

LA PLASE D'HIVER

Le projet vise à créer un nouveau centre villageois en réhabilitant les bâtiments existants et en créant de nouveaux espaces publics.

Conclusions du Collège d'experts

Au terme de ses délibérations, le Collège d'experts (CE) recommande le projet «La Plase du Dzéno» du groupement piloté par LDW Architecte AAM SIA SWB FAS accompagné des bureaux partenaires Jean-François Lattion – architecte / Atelier Descombes Rampini SA – architecte paysager / Transitec Ingénieurs-Conseils SA – Mobilité / EMDS SA – Ingénieur civil en vue de sa réalisation.

Il considère que le projet répond bien aux attentes des Maîtres de l'Ouvrage ainsi qu'aux objectifs de qualité spatiale, de gestion des espaces et de circulation fixés par le règlement. Il émet en outre à l'intention du lauréat diverses recommandations concernant la suite des opérations (planification des études et de la réalisation).

Le Collège d'experts remercie vivement tous les concurrents pour la qualité et la variété des projets rendus et la conviction affichée lors de leur présentation.

Vernissage et Exposition

La partie officielle du vernissage aura lieu le samedi 5 juin 2021 à 11h00 au Grand Hôtel de La Fouly.

En raison des contraintes d'organisation liées à la pandémie, l'exposition qui suivra ne sera ouverte au public que dans la foulée du vernissage, à savoir : le samedi après-midi 5 juin et le dimanche 6 juin 2021. Les horaires seront publiés sur le site internet de la Commune ainsi que sur les panneaux d'affichage public. Les associations locales concernées seront également directement informées.

