

Commune d'Hérémence

Mandat de projet pour l'aménagement urbain
à Hérémence intégrant la restructuration de
la route cantonale RC 55 ainsi que certaines
routes et places communales

Mandat d'architecte urbaniste, d'ingénieur en
transports et mobilité ainsi que d'ingénieur en
génie civil spécialisé en projets routiers

Les cahiers de la mobilité

Sion, novembre 2019



Sommaire

1. Contexte général	p.4
1.1 Situation actuelle	
1.2 Objectifs généraux	
2. Groupements retenus et groupe d'évaluation	p.5
2.1 Groupements retenus	
2.2 Groupe d'évaluation	
3. Enseignements de la procédure	p.6
4. Conclusions du groupement d'évaluation	p.7
5. Annexes: critiques et projets	p.8 - 26

1. Contexte général

1.1 Situation actuelle

Le Service de la mobilité (SDM) et la commune d'Hérémence souhaitent réaménager et valoriser la RC 55 sur le tronçon traversant le village d'Hérémence.

La réalisation de cette mesure fait partie d'une réflexion plus large de la commune d'Hérémence concernant le réaménagement des espaces publics au centre du village d'Hérémence.

C'est pourquoi, dans le cadre du présent mandat de projet, il est envisagé d'y intégrer deux tronçons routiers communaux, des espaces piétonniers de liaison ainsi que des places publiques en lien direct avec la RC55. En effet, les tronçons concernés forment actuellement un espace public discontinu qui manque de cohérence.

1.2 Objectifs généraux

Le développement de la zone touristique des Masses (construction d'un complexe thermal, projet d'hébergement touristique) renforce la charge de trafic qui traverse le village. Cette route qui se caractérise par une dimension inhomogène de son gabarit et des cheminements piétonniers qui varient d'inexistants à confortables selon les tronçons.

De plus, le village d'Hérémence reste confronté à la circulation habituelle générée par les activités et prestations présentes en son centre, à savoir : l'école primaire, la crèche et l'UAPE, la maison de commune, l'église principale, les activités culturelles à la salle polyvalente, la Maison Bourgeoisie et le pôle muséal, les commerces et la population résidente.

Dès lors, le canton du Valais et la commune souhaitent repenser la mobilité au travers et au centre du village d'Hérémence et y revaloriser l'espace public en assurant une bonne cohabitation entre les automobilistes, les utilisateurs des modes doux, les piétons, les riverains, commerces, visiteurs et ainsi requalifier la traversée de ce village en gardant et créant des espaces de rencontre favorisant l'esprit villageois.

2. Groupements retenus et groupe d'évaluation

2.1 Groupements retenus

Les groupements retenus sont les suivants (numérotés par ordre alphabétique) :

1. Actes collectifs architectes, RWB Valais SA, Atelier Grept, CITEC
2. CSD Ingénieurs SA, GEA SA
3. Meyer architecture Sàrl, Pass-age architecte paysagiste, BISA, Transitec
4. Nomad architectes Valais Sàrl, Guillaume Favre, CITEC
5. SD Ingénierie Dénériaz & Pralong Sion SA, Urbaplan SA

2.2 Groupe d'évaluation

Le groupe d'évaluation est composé des personnes suivantes :

- | | |
|----------------------|--|
| • Karine Sierro | Présidente, Hérémence |
| • Benoît Sierro | Vice-Président, Hérémence |
| • Jean-Daniel Dayer | Conseiller, Hérémence |
| • Patrick Dayer | Responsable du Service technique, Hérémence |
| • Vincent Pellissier | Chef du Service de la mobilité, Etat du Valais |
| • Eric Duc | Chef de la section IRT, Service de la mobilité, Etat du Valais |
| • Patrick Sauthier | Chef de l'arr. 2, Service de la mobilité, Etat du Valais |
| • Michel Maistre | Ingénieur au Service de la mobilité, Etat du Valais |
| • Frédéric Dayer | Architecte |

3. Enseignements de la procédure

Tous les groupements ont rendu des dossiers complets et conformes aux demandes. Les cinq propositions sont retenues pour les évaluations.

L'enjeu de ce mandat de projet est de trouver une proposition qui revalorisera l'espace public en assurant la bonne cohabitation entre les différents utilisateurs et leurs modes de déplacements, tout en favorisant l'esprit villageois.

En réponse à cette donnée, tous les projets apportent leur réponse avec des approches fortement nuancées. Tous mettent en évidence les éléments clés du village que sont ses seuils, son centre, son hyper-centre et ses places de diverses tailles. Certaines lectures laissent supposer un traitement résolument urbain difficilement applicable en montagne. Des propositions concrètes et fines mettant en valeur le patrimoine bâti et les propriétés urbanistiques spécifiques du village sont apportées par certains groupements. La suppression d'éléments perturbateurs, la clarification des espaces en révélant les fronts bâtis existants et l'usage d'un vocabulaire unitaire sans juxtapositions ont été considérés pertinents par le groupe d'évaluation.

4. Conclusions du groupe d'évaluation

Après un examen approfondi et une discussion générale, le groupe d'évaluation a tenu à souligner l'effort des concurrents dans la recherche de réponses aux problèmes posés. La qualité et la diversité des propositions présentées ont permis de comparer les différentes options et de procéder à l'évaluation finale par notation selon les critères définis dans le cahier des charges.

A l'unanimité, le groupe d'évaluation propose au maître de l'ouvrage de confier au groupement **Nomad architectes Valais Sàrl, Guillaume Favre, CITEC**, la poursuite des études en vue de l'aménagement urbain à Hérémente intégrant la restructuration de la route cantonale RC55 ainsi que certaines routes et places communales. Ce projet répond pleinement aux objectifs formulés par le maître d'ouvrage notamment par une belle sensibilité au site et à la clarté du parti et des intentions.

Le groupe d'évaluation remercie l'ensemble des groupements pour la qualité des propositions et pour leur contribution à la recherche de solutions. L'ensemble de ce travail lui a permis de faire des comparaisons sous différents aspects et d'ouvrir des discussions sur de nombreux thèmes.

5. Annexes : critiques et projets

1. Actes collectifs architectes, RWB Valais SA, Atelier Grept, CITEC.
2. CSD Ingénieurs SA, GEA SA.
3. Meyer architecture Sàrl, Pass-age architecte paysagiste, BISA, Transitec.
4. Nomad architectes Valais Sàrl, Guillaume Favre, CITEC.
5. SD Ingénierie Dénériaz & Pralong Sion SA, Urbaplan SA.

Équipe 1

Groupement Actes collectifs architectes

RWB Valais SA, Atelier Grept, CITEC

Le projet repère les quartiers historiques et propose de hiérarchiser les espaces publics en utilisant différentes « granulométries » de revêtements de sols soit de l'enrobé bitumineux, du pavage ou du gravier.

L'enrobé bitumineux revêt la RC55 ainsi que ses abords directs comme un liant entre l'ancien et le nouveau. La rue et la place de l'église seront pavées et rendues intégralement piétonnes. Pour le quartier de Soumy, le pavage ne s'installe que ponctuellement sur les lieux identitaires. Le gravier sera utilisé pour les dessertes, liaisons fines en dehors de l'espace rue. Une arborisation et une végétalisation sont proposées en fonction des différents lieux.

Un trottoir s'installe du côté aval de la route et s'étire de la chapelle de St-Quentin le long de la RC55 jusqu'à la porte sud du village. L'entrée sud du village est marquée par un cheminement en balcon sur les pyramides d'Euseigne. Un seuil en pavé est aménagé devant le mazot invitant à rejoindre le cœur historique. En contrebas du cimetière, l'espace est réaménagé en installant un belvédère offrant la vue sur le paysage et quelques places de parc. La place des Emigrés est requalifiée en déplaçant et en y implantant un grand volume qui accueillera le nouvel office du tourisme. Une fontaine s'installe sur le tracé du torrent souterrain. Une proposition de parking sur trois niveaux occupe l'amont de l'entrée nord du village sur lequel des volumes d'habitations sont suggérés.

La route cantonale est prévue sur toute la traversée avec une largeur de 5.60 m sauf sur le secteur le plus étroit au Sud. Entre le secteur d'entrée sud et la Poya de La Lé, un trottoir en estacade offre le point de vue sur les Pyramides. Un trottoir est prévu sur toute la longueur, sauf sur la partie sud entre la Poya de la Lé et le secteur précédant l'Eglise. Quelques places de stationnement de courte durée sont prévues avant l'entrée nord du village. A cette entrée, la route est décalée contre la façade du parking pour libérer un espace piéton devant la chapelle. Le parking remodelé est proposé avec des rampes à chaque extrémité et surmonté de bâtiments d'habitation.

La proposition de rendre le centre uniquement piéton, bien qu'intéressante dans la démarche, ne répond pas au cahier des charges ni au contexte particulier du village. La condition de la résultante créée pour la Poya de La Lé bloque les flux et n'apporte pas de réponse au problème posé. Bien que l'idée de déplacer l'office du tourisme semble bonne, la densification de la place des Emigrés, avec la position et la taille du volume proposé ainsi que les espaces extérieurs résultants, peinent à convaincre. L'intention évoquée par la position du nouveau parking, notamment la longueur et la hauteur de la façade, crée un front conséquent et continu sur l'amont. En fonction de leurs différentes localisations et particularités, une réflexion sur les chemins piétonniers et les dessertes aurait dû compléter le projet.

ALL INFORMATION CONTAINED
HEREIN IS UNCLASSIFIED
DATE 08-28-2010 BY 60322
UCBAW/BJ

Un feu, un village, corporel plusieurs états, plusieurs rêves de proximité et de l'action. On peut y penser, l'attendre y vivre. On peut s'y arrêter pour parler de ses paysages, de ses jeux de lumière, de ses abîmes, ou simplement pour aller à la rencontre de ses habitants.

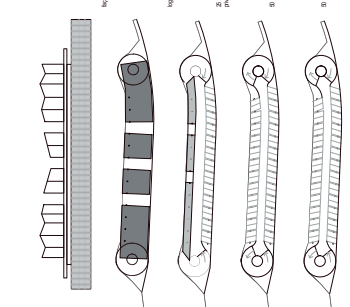
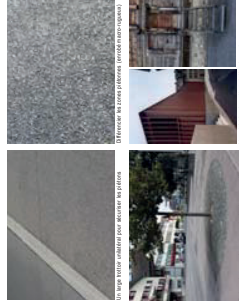
[illegible][illegible][illegible]

qui concernent le passage (plus ou moins) du statut de salarié à celui d'entrepreneur. Une ventilation de moyen (voire même à l'extrême, par nationalité) type *typologie* des entreprises est présentée dans les pages 2 à 4.

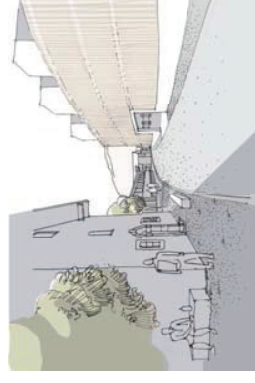
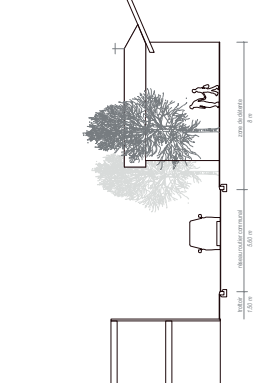
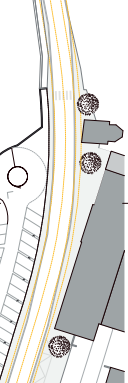
[illegible]

1ère granulométrie | l'enrobé bitumineux
la traversée du village

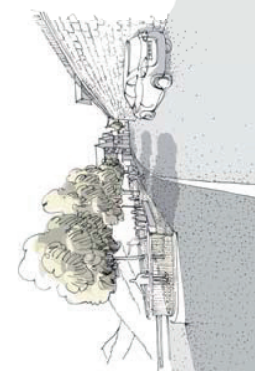
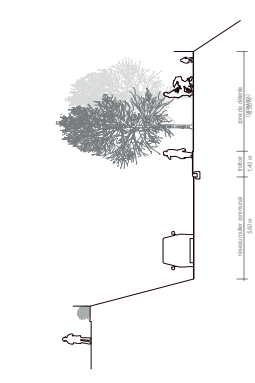
- les chemins de desserte dans la pente, la traversée du village
- le lien entre l'ancien et le nouveau, le revêtement moiré et fédérateur des différentes époques
- l'espace public ouvert et lié, récepteur des mobilités
- une arborisation ponctuelle s'insérant dans les dilatactions de la rue principale.



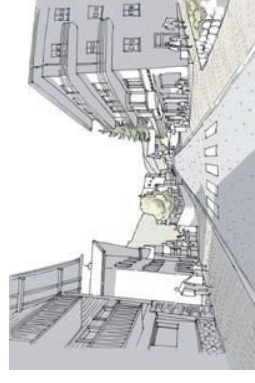
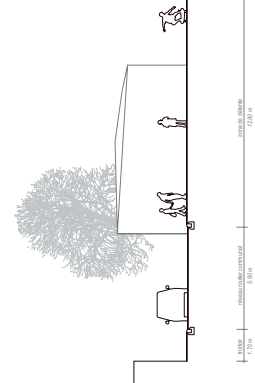
La route est dotée de contre la façade d'apport pour faire un espace plat devant la chapelle. Pour ce faire, le projet actuel du parking doit être légèrement modifié afin d'élargir la partie nord et de permettre plus de place aux véhicules de stationnement. Un nouveau chemin piétonnier est envisagé entre la chapelle et la Route des Héliers pour permettre une boucle piétonne sur le plan de l'étang du village.



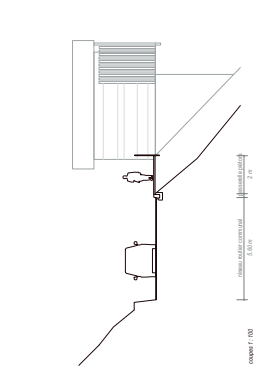
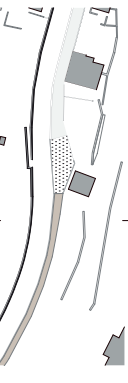
finir le nord du village.
Sous le mur impoisonné d'artillerie, une place paysanne s'ouvre sur le paysage et marque l'entrée du village dense. Ce belvédère, matérialisé par un escalier en pierre, offre quelques places de stationnement de courte durée, le temps d'une photographie du panorama alpin ou d'une valée du cœur historique, à deux pas



Le lac d'Engins, au sud-est de la commune, est un lac d'origine humaine. Son emplacement est dû à la construction d'un barrage en 1935 pour permettre la mise en culture de terres situées en aval. Les rives du lac sont très agréables, et il est possible de faire de nombreuses activités nautiques. Le lac est entouré d'un espace vert très agréable, et il est possible de faire de nombreuses activités sportives.



rentrée au village
Un trou au cheminert en bas du sur les Pyramides d'El Gizeh, au sud de la ville, marque l'entrée
du village et marque les parois pittoresques du village. Un seul en pied
est aménagé au-dessus du village, au-dessus de la route de la ville, au-dessus de la route de la ville.



Équipe 2
Groupement CSD ingénieurs SA
GEA SA

Le groupement définit les enjeux du projet. Pour les valeurs d'usage, les partis sont de renforcer l'identité du village par ses entrées et lieux d'animation ainsi que la structure paysagère existante. Pour la mobilité, les choix sont de sécuriser et rendre confortables les différents réseaux ainsi que d'assainir le domaine public du stationnement gênant.

La première proposition est de requalifier l'entrée nord du village fondée sur une alternative de parking souterrain. La place ainsi libérée accueille des bâtiments à vocation publique. Les aménagements extérieurs adjacents sont traités en terrasses avec des vergers ainsi qu'un élément aquatique. Ils constituent un ensemble urbain destiné à valoriser la chapelle St-Quentin, à relier l'aire de sports et le cimetière en générant un lieu d'animation sociale.

Le concept développe des propositions d'aménagements spécifiques sur les quatre lieux-clés que sont la place St-Quentin, la place des Emigrés, la place de l'Eglise et l'esplanade des Pyramides à l'entrée sud unifiés par un langage commun. Chacun de ces espaces met en scène l'eau ainsi que les vues en direction du panorama. Un « fil vert » est créé par de l'arborisation et de la végétalisation. L'office du tourisme est déplacé sur la place des Emigrés et la place de l'église est réaménagée en installant un bassin et du stationnement.

Le concept propose de renforcer l'offre locale en transports publics par du transport à la demande avec des navettes électriques compactes qui permettrait de répondre à l'ensemble des besoins.

Ces différentes propositions ont pour avantage d'avoir soulevé le débat. Il en ressort pour le groupe d'évaluation que les intentions sont plus adaptées à une situation de plaine et ne répondent pas de manière convaincante à un territoire de montagne et à ses spécificités.

La réflexion menée pour le traitement de la route cantonale est intéressante. Le concept prévoit une section courante de 5.50 m de gabarit et prévoit quelques élargissements afin de garantir la fluidité et le confort routier. Il propose également un pincement de la route à 3 m de largeur sur les deux secteurs étroits au sud, ce qui permet le maintien d'une liaison piétonne de 1.65 m continue à la hauteur de la route cantonale. Ce principe est possible du fait d'une visibilité suffisante de part et d'autre des secteurs étroits. L'entrée nord, comme mentionné ci-dessus, propose un accès dénivelé au parking par la route communale des Ateliers ainsi qu'une restructuration complète du parking prévu en sous-sol avec des bâtiments publics ou privés au-dessus de ce dernier. Quelques places de parc sont maintenues au centre du village, le solde étant prévu dans le nouveau parking. L'aménagement des arrêts de bus est à vérifier du point de vue sécuritaire. Au vu des conditions climatiques hivernales et de l'altitude du village, la pose d'enrobé du type « Colclair » ou assimilé ne semble pas opportun.

Situation générale

Le réaménagement de la traversée d'Hérémence est une opportunité unique pour **conférer au village une identité** à la hauteur de sa qualité et de son potentiel touristique.

Aujourd'hui, **Hérémence souffre d'une traversée de localité en mauvais état**, parfois dangereuse, dédiée essentiellement à la voiture, qui colonise les espaces disponibles au détriment du confort et de la sécurité des piétons, tout au long des réseaux principal et secondaire.

Depuis lors, l'entrée du village a été "dégivrée" par l'engagement de la réalisation de cet ouvrage, en attente depuis de nombreuses années, dans le talus désormais profondément découpé sur une hauteur atteignant jusqu'à près de 10 mètres.

Au-delà de la nécessité de créer un parking destiné à assainir le stationnement dans le village et à répondre différemment aux besoins des habitants, le fait de l'aménager en entrée de localité ne valorise en rien cette dernière.

Délocalisé par rapport au cœur du village, même s'il n'est distant que de 300 mètres environ de la place des Emigrés, l'enieu sera de le rendre attractif pour les habitants.

Enjeux

Renforcer l'identité du village par

Valeur
d'usageRenforcer la structure paysagère
existante

—

les différents réseaux

[illegible]

Assainir le domaine public du stationnement gênant

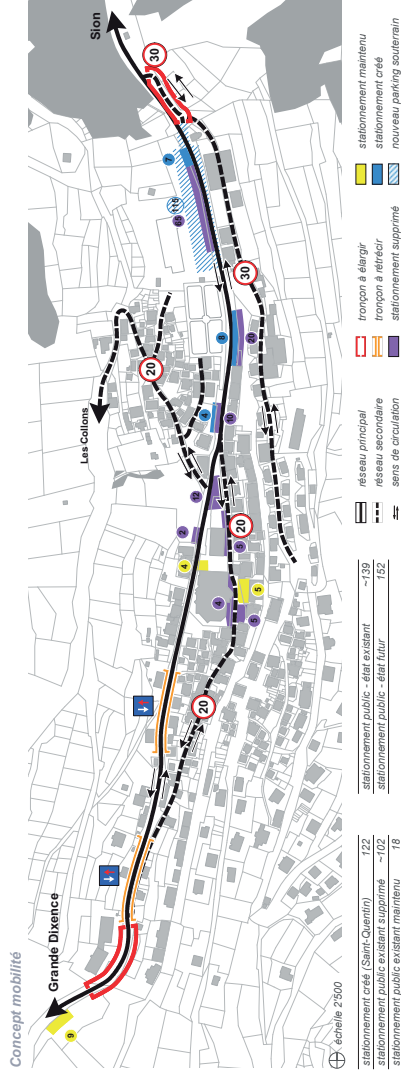
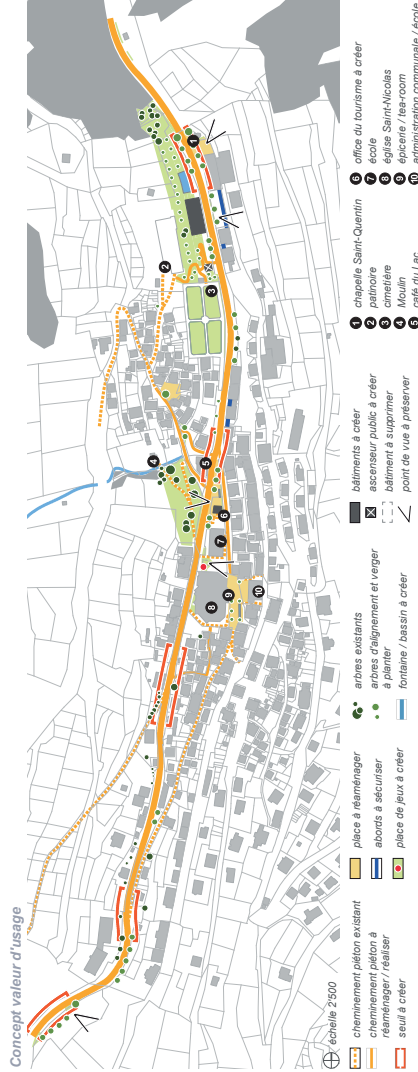
Démarche proposée

Etant donné l'importance de ce secteur pour le futur de la commune et bien que ce soit pas prévu par le cahier des charges, le groupement a souhaité développer une proposition de reconstruction de l'entre nord du village, fondée sur une alternative de parking souterrain.

Si cette proposition ne rencontrait toutefois pas l'agrément de la commune, l'aménagement routier envisagé à 46^e est conçu pour respecter l'implantation et le fonctionnement de l'ancien parking, moyennant des adaptations minimales des géométries. Le concept d'aménagement est en coloré.

Le parking, organisé sur un seul niveau et offrant 115 places environ, est combiné avec la mise en œuvre d'une nouvelle construction dont le programme d'intérêt/utilité public/que reste à définir selon les ambitions de l'autorité communale (logements pour personnes âgées, cellule santé, salle communale, commerces, etc.).

Ce nouveau programme, combiné avec l'aménagement d'une place d'accueil paysagée, constitue un **ensemble urbain destiné à valoriser la chapelle Saint-Quentin et à qualifier l'entrée du village**, tout en générant un lieu d'animation sociale à fort potentiel, relié au cimetière et à la patinoire / aire de sports. Une procédure d'affectation permettra la mise en œuvre du programme, conformément aux dispositions du PAZ en vigueur.



Espaces publics

Les places du village, ainsi que tous les espaces disponibles en surplageur le long des routes, sont aujourd'hui occupés par du stationnement public ou privé et ne laissent que peu de place à l'agrément et pour l'appropriation des habitants. De plus, ils sont à dominante minérale et manquent sensiblement de verdure et d'arborescence.

référence est une commune remarquable, tant par son patrimoine bâti que non-bâti. Les espaces publics, ses générateurs d'animation et de qualité de vie locale, doivent être supports de ce patrimoine. De plus, la présence de l'eau, du lien au barrage de la Grande-Dixence ainsi que des nombreux points de vue sont des éléments à valoriser particulièrement.

C'est pourquoi le concept développe des propositions d'aménagements spécifiques sur les quatre lieux-clés que sont la place Saint-Quentin, la place des Emigrés, la place de l'Eglise et l'Esplanade des Pyramides (entrée Sud), qui sont aménagés selon un langage commun, permettant d'offrir une image unifiée au village et à l'ensemble de ses éléments identitaires.

Chacun de ces espaces majeurs met en scène l'eau (en terrasses, chutes et bassin à Saint-Quentin, en bassin ou fontaine sur les autres places), ainsi que les points de vue en direction du panorama (bancs, arbres, table

elle ces espaces majeurs et accompagne le parcours
soutenu par la plantation de marronniers sur toute la
traverse du village, là où les gabarits du domaine public
permettent tout en "baisant" les parcours transversaux en
direction de la place de l'Église ou de la mairie.

Le cœur bétonné aux abords de l'église Saint-Nicolas est planté ou verti selon les surfaces et opportunités présentes.

Environnement piétonnier

Les parcours piétons sont constitués d'aménagements partiels (passages sécurisés, bandes peintes, etc.) sans constituer de véritable réseau.

Le trottoir existant est discontinu et trop étroit. Ses abords côté aval ne sont parfois même pas protégés et présentent des risques de chutes. L'accompagnement de son parcours est limité par le peu de mobilier dédié à la vue ou plus simplement au délassement.

En outre, seuls deux marronniers lui offrent un peu d'ombrage. Quelques fontaines, peu attrayantes ou trop discrètes, peignent à l'animer.

Il est par conséquent devenu prioritaire d'agir en faveur des piétons de manière claire par des aménagements confortables et sécurisés.

Le concept des cheminements piédonniers proposé dès lors l'aménagement d'un trottoir continu d'une largeur minimale de 1,65 mètre à l'aval de la chaussée, le long de la RC, dont le revêtement se prolonge sur l'ensemble des espaces routiers à franchir, afin de signifier la continuité et le maillage du réseau. Les autres cheminements existants sont resurfacés et sécurisés.

L'éclairage public est renforcé aux points de franchissement. Là où la chaussée est insuffisamment large pour permettre un aménagement différencié véhicules-piétons, il est proposé de systématiser la mise en place de zones de rencontre ou de plateformes de franchissement à vitesse modérée avec le même revêtement, tout en préservant une bande aménagée pour des piétons.

Les arrêts de bus sont quant à eux prévus sur chaussée pour ralentir le trafic.

Compte tenu de la proposition d'aménagement qui a des effets modérateurs sur la vitesse (même si du point de vue légal, elle reste limitée à 50 km/h) et de l'étroitesse de la chaussée, les vélos sont intégrés au trafic routier.

Stationnement

Le village est caractérisé par l'aménagement de places de stationnement partout où l'espace public peut le permettre.

sur deux niveaux hors sol, "coince" entre la route cantonale et le mur de soutènement, d'une capacité totale de 97 cases, permettra de supprimer un certain nombre de places au centre du village pour libérer de l'espace public.

Son étroitesse rend son exploitation très contrainte ; il ne fonctionne comme deux parkings indépendants et superposés, le rez-de-chaussée ne pouvant être connecté avec l'étage, dans lequel une place handicapés est planifiée, alors qu'il n'est pas prévu d'ascenseur. Par ailleurs, les places de l'étage ne sont pas conformes aux normes VSS relatives aux parkings publics.

L'aménagement d'un parking souterrain plus confortable et mieux dimensionné, accessible depuis la route des Ateliers, est des lors proposé. Une première estimation des coûts montre que cette proposition n'est pas beaucoup plus onéreuse que le projet actuel, notamment tenu du fait qu'elle ne se développe que sur un niveau, qu'elle utilise une route existante comme rampe d'accès et que la chaussée doit être de toute façon renforcée en surface. En outre, elle propose une capacité supérieure de 20%, offrant la possibilité de répondre aux besoins du nouveau programme proposé, voire de permettre quelques places de type P+R, selon la politique communale de mobilité développée.

Par ailleurs, cette solution est susceptible de permettre une requalification identitaire pour le village, en surface et sur le dénivelé réaménagé, tout en valorisant le domaine privé communal par une opération immobilière d'une certaine envergure (environ 1'800 m² Spd).

La place pour les cars, initialement prévue en encoche face au parking projeté, est déplacée sur la place de l'Écopoint de Peletaz, qui doit être réaménagée.

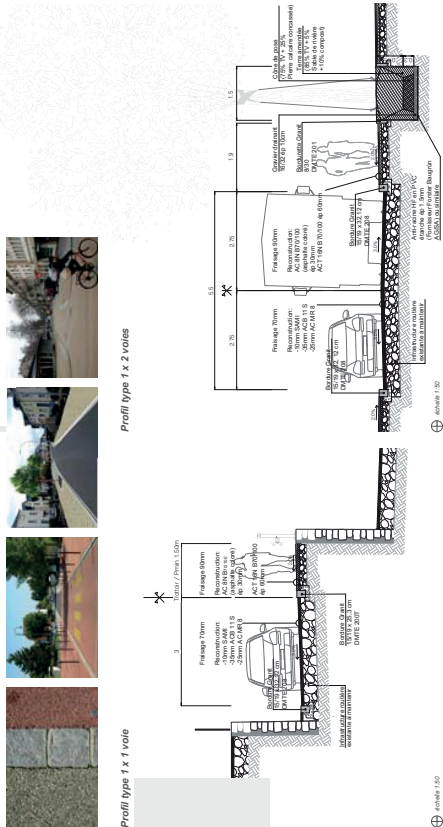
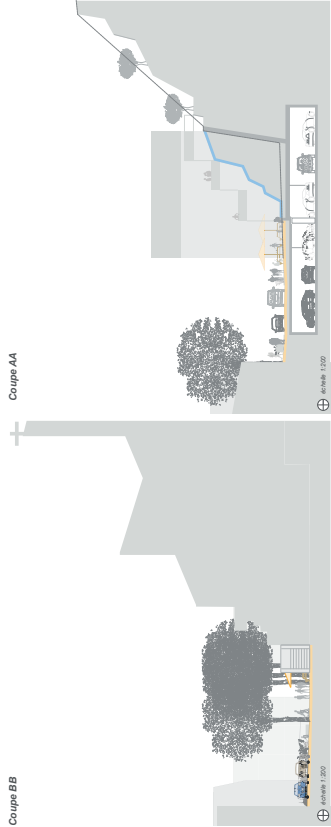


Suite à la vête des lieux, des défauts de la surface de roulement (fissures, ombrées) ont été relevés. Des mesures de portance ne sont pas disponibles, mais l'inspection visuelle met en évidence un bon état de la chaussée à l'exception de quelques problèmes d'ombrage probablement limités à la couche de roulement. Ainsi, le projet envisage la réaction des couches d'ordres bitumineux (couche de roulement et couche de liaison), sans intervenir sur la couche de fondation en gravé non traité. Une vérification des dévers pour un drainage efficace des eaux sera effectuée, afin de prendre en compte l'élimination rapide des eaux météoriques et éviter le danger de fuite d'adhérence.

Les fabricis sont en argillite coloré (type Colclair ou similair) : le revêtement cobalt est un enrobé à chaud ou fêlé, possédant des propriétés semblables à celles d'un enrobé classique.

Estimation des coûts

Une estimation sommaire des mesures prioritaires, du point de vue architectural et de génie civil, évaluée pour les travaux à l'environ CHF 3,5 Mio (précision à ± 2%). Le bilan des secteurs aménagés indique que la surface de la chaussée à réfectionner est d'environ 11 000 m², celle des trottoirs d'environ 4 000 m², celle des aménagements architecturaux d'environ 1 700 m².



Équipe 3

Groupement Meyer architecture Sàrl

Pass-age architecte paysagiste, BISA, Transitec

Le projet s'appuie sur une lecture historique et topographique du territoire qui rappelle l'expansion du village et le déplacement du tracé de la route principale en mentionnant les qualités du site définies par ISOS. Un traitement par séquences s'installe selon les contraintes routières et les événements propres au village.

Les seuils d'entrées du village sont clairement précisés : au nord, la chapelle St-Quentin et au sud, le raccord au sommet de la Poya de La Lé. Le traitement des surfaces environnantes permettra de végétaliser l'ensemble de manière cohérente. La pose d'éléments construits de petites dimensions offrira aux piétons la possibilité de s'installer. Il est suggéré d'utiliser le raccord pour en faire un lieu d'usage public. En effet, son importance patrimoniale complétée par sa situation privilégiée (vue panoramique sur les pyramides d'Euseigne et le val d'Hérens) en font un objet-clé.

Le cheminement piéton est prévu le long de la RC55 toujours en aval. Il se dilate ou se rétrécit, en séquences, en s'adaptant aux contraintes routières et en révélant le paysage aux points-clés. Ceci se formalise notamment par un belvédère aménagé de manière idoine se référant aux seuils d'entrée.

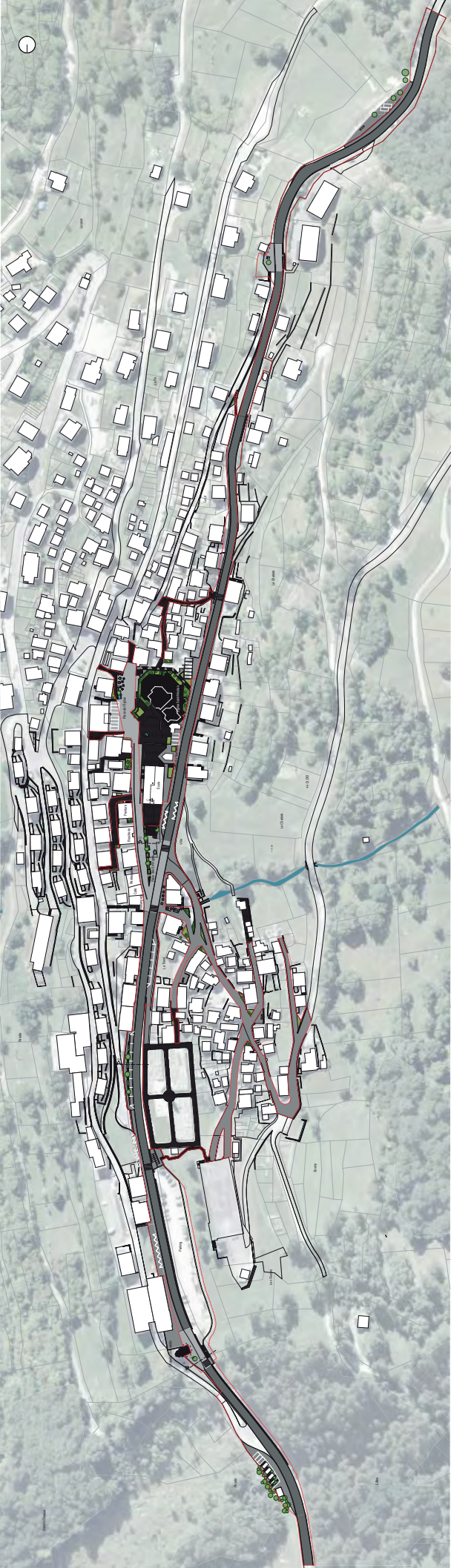
L'hyper-centre du village composé de l'église et de l'école est relié à la place des Emigrés par un système de rampes-escaliers. Une strate horizontale réservée aux piétons est ainsi créée à un niveau intermédiaire entre la route principale et celle de l'église. Cette proposition de nouvelle liaison transversale apporte une lecture de l'esplanade et met en relation directe les éléments forts du centre. L'espace de la place des Emigrés est pensé comme une place d'accueil et relie les différents plateaux que sont la rue Principale, la cour d'école, le parvis de l'église, la rue de l'Eglise et la place de l'Eglise. La place de l'Eglise, qui est le cœur du village, est clairement définie par les fronts des bâtiments sur son pourtour. Une terrasse à l'ombre d'un arbre est proposée à l'endroit où s'offre la vue. Du stationnement est suggéré devant le bâtiment communal. Pour l'ensemble du projet, la justesse des choix de revêtements de sol est relevée.

L'ambiance végétale est caractérisée par des bacs de plantations semblables à ceux installés vers l'église. Ils se retrouvent aux entrées du village ainsi que sur les différentes places. Les espaces verts existants sont requalifiés et plantés du gazon fleuri pour rappeler les prés s'immisçant dans le village. L'intention est de guider la végétation naturelle et indigène afin qu'elle prenne place dans l'espace public. Sur ce thème, une végétalisation de la façade du parking nord est proposée.

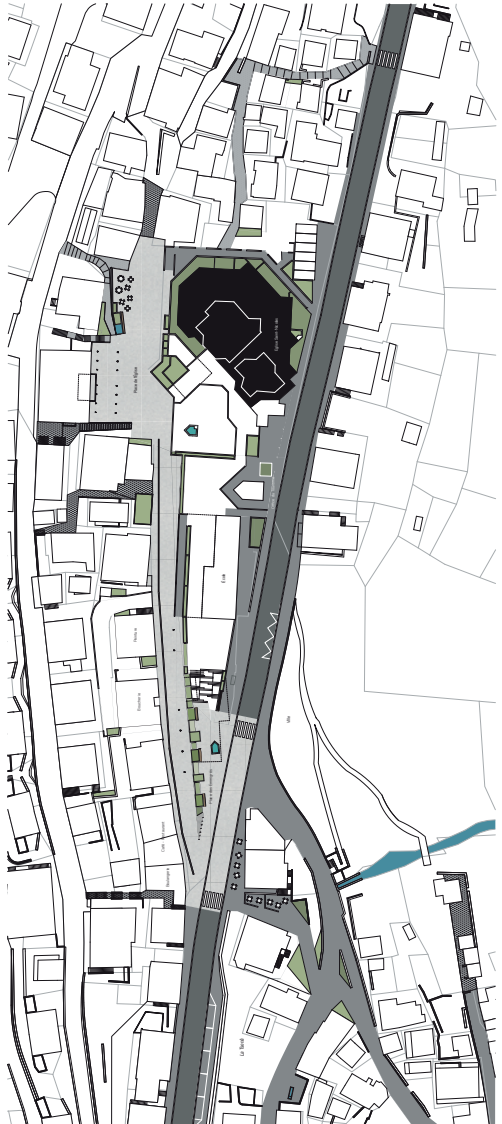
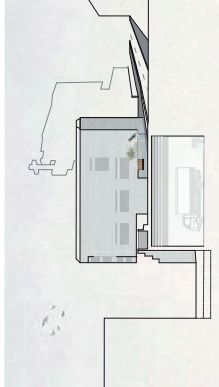
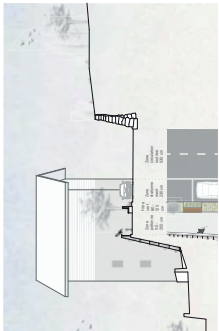
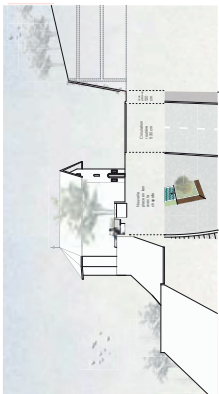
Le traitement de la route cantonale reste assez succinct. La largeur utile de 5.30 m est prévue sur l'ensemble de la traversée avec un rétrécissement à 4.50 m à hauteur de la chapelle de St-Quentin et à 4.30 m sur le secteur Sud, sur une longueur de 150 m. Le cas de croisements impliquant des véhicules lourds devant se faire en partie sur le trottoir n'est pas idéal

d'un point de vue sécuritaire. Le concept de stationnement prévoit une limitation de durée pour quelques places au centre du village. Le nouveau parking couvrira les besoins en places de parc en moyenne et longue durée ainsi que pour les particuliers.

La pertinence et la cohérence des propositions appuyées d'une lecture fine et précise du site convainc l'ensemble du groupe d'évaluation.



Plan de situation 1000



Plan de situation 1000



Dr. Yannick Besson - Hérémence

Équipe 4
Groupement Nomad architectes Valais Sàrl
Guillaume Favre, CITEC

Le projet pose des intentions claires comme révéler ce qui existe déjà, unifier l'espace public par l'usage d'un seul matériau, conserver les plus grands vides possibles sur les espaces publics et d'assurer une lecture continue et claire de la RC55.

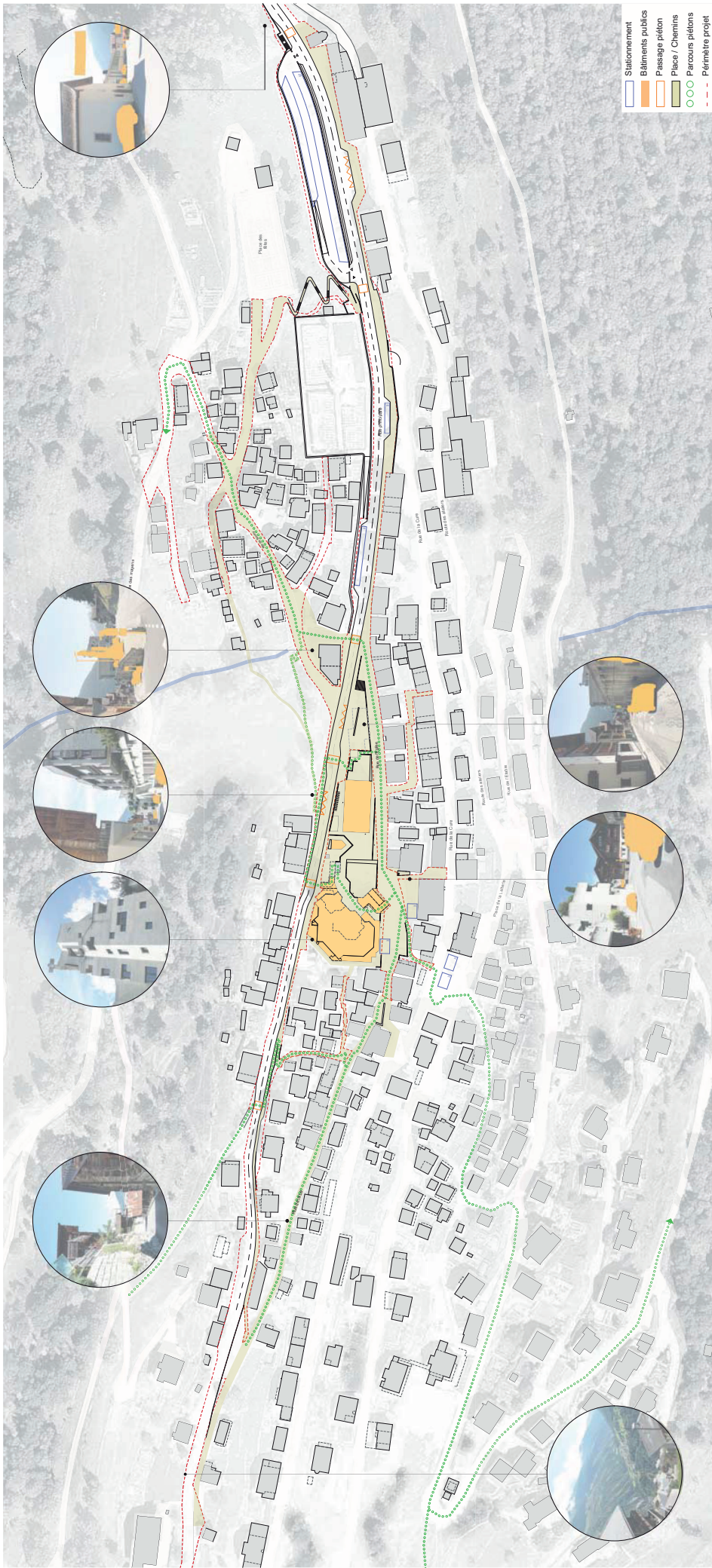
La proposition est d'utiliser le pavé de granit, de façades à façades, sans bordures ni motifs. Ce revêtement est appliqué sur toutes les rues, venelles, escaliers et places du village, bordés par les anciennes maisons, à l'exception de la route cantonale qui reste en bitume. Les bâtiments publics émergent de ce sol unifié et la végétation est intégrée au bâti.

Les places sont libérées des éléments perturbateurs et réaménagées avec des éléments discrets garantissant la polyvalence d'utilisation. La place de l'église ainsi uniformisée par le granit met en évidence le contraste entre le brutalisme géométrique du béton de l'église et des anciennes façades de mélèze. Une terrasse, un banc à l'ombre d'un arbre ainsi que quelques places de stationnement sont proposées.

La place des Emigrés est délimitée à l'ouest par un long banc en mélèze. Un emmarchement est proposé sur la pointe nord de la place menant sur l'espace qui crée un premier plan mettant en scène la vue sur l'école, l'église et laissant le grand paysage se profiler.

La route cantonale est prévue à une largeur de 5.30 m, permettant de croiser une voiture avec un poids lourd. La zone centrale, légèrement décalée par rapport à la situation existante, permet la mise en place des arrêts de bus sur chaussée ainsi que des traversées piétonnes. Dans ce secteur, la géométrie de la route cantonale quelque peu abrupte doit être adaptée. Quelques places de parc sont maintenues au centre du village.

Le parti retenu et les intentions claires séduisent le groupe d'évaluation. Le manque d'informations concernant le traitement précis des seuils d'entrées et de certains moments du projet sont cependant regrettés.



PLAN DE SITUATION 1/1000



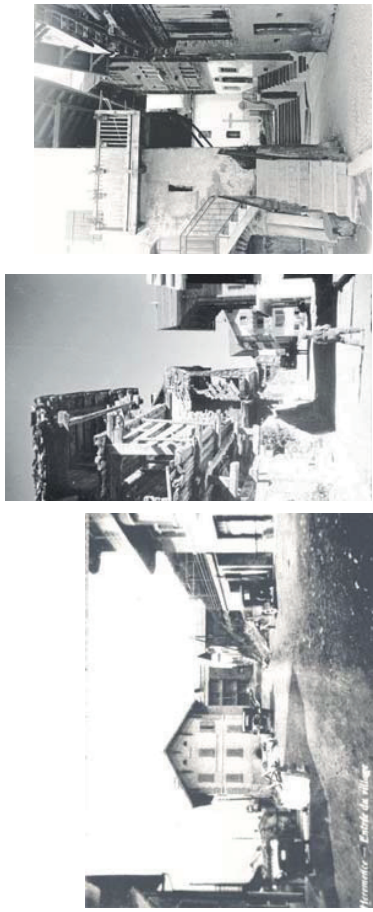
Le village vit pourtant en quasi autarcie jusqu'en 1925, lorsque la route avec la plaine est construite en val-de-Dur. Cette route profondément transforme la vallée et ses habitants, en y amenant une population de constructeurs, un savoir-faire industriel et un nouveau matériau, le béton.

Le tracé de la nouvelle route évite le cœur du village qu'elle contourne par l'amont, engendrant ainsi le développement d'un nouveau quartier. Celui-ci est dominé par l'égise Saint-Nicolas, réalisée par l'architecte Paulin Walser. Forcément, dans le style bourgeois, elle se présente comme l'école primaire du bureau sédentaire, Morisod, Furrer et Kyburg, s'inspirant du monument en béton.

Le village d'Héremence, probablement déjà habité à l'âge du fer, est mentionné pour la première fois en 1195 en tant qu'Aremens, le « site des laborieux ». C'est le début d'une histoire riche et mouvementée qui verra se succéder les occupants tantôt savoyards et tantôt haut-valaisiens.

Deuxièmement, l'espace public est unifié par l'usage d'un seul matériau de sol, le pavé en granite, posé à l'égale à l'égale, à l'égale, à l'égale. Ce matériau est appliqué sur toutes les rues, vergelles, escaliers et places du centre du village, bordées par les anciennes maisons, à l'exception de la route cantonale qui reste en bitume.

Les bâtiments publics en béton émergent de ce sol unifié, et organisent les différences de niveaux par des murs et des escaliers. La végétation est intégrée au bâti.



TZENNA VERS 1895

RUE DE L'EGUISE VERS 1958

ESCALIERS VERS 1960

Équipe 5

Groupe SD Ingénierie Dénériaz & Pralong Sion SA
Urbaplan SA

Le projet propose d'affirmer le réseau des espaces publics, de créer un trottoir continu en balcon et d'aménager les portes d'entrée du village.

La route cantonale est divisée et met en séquences le domaine public selon les caractéristiques rencontrées. Les entrées sont traitées en matérialisant le sol et rétrécissant le gabarit routier. Des places de rebroussement y sont installées notamment pour rendre la circulation à sens unique sur la Poya de La Lé. Une des séquences de la route cantonale prévoit une largeur de chaussée de 3.50 m et un trottoir de 0.90 m à 1.0 m à niveau ou avec bordure braise. Le croisement des véhicules est prévu sur le trottoir, principe non accepté par le SDM. D'autres séquences avec une largeur de chaussée de 4.50 m sont également prévues, avec croisement sur le trottoir.

Une promenade, le long du village, est formalisée par la création d'un trottoir à géométrie variable sur le côté aval de la route cantonale en offrant la vue sur la vallée. Le cœur du village est dessiné entre la place de l'Eglise, la rue de l'Eglise, la place des Émigrés et la terrasse du café des Dix. Le caractère de ce centre est étiré jusqu'au croisement de la Rue de Soumy, des chemins amenant au parc du Moulin à l'esplanade sportive. Un revêtement en pavés est proposé pour unifier ces espaces. Il est proposé de donner un statut de parc à la zone non utilisée du cimetière. Un revêtement spécifique est proposé sur le tracé enterré du torrent de la Tzena. La place de l'Eglise est requalifiée en installant un arbre, un bassin, un banc et des places de stationnement. L'abribus sur la place des Emigrés est conservé. Un réaménagement des places de stationnement est complété par un arbre et un banc avec un bassin. Une proposition de plantation d'arbres à grand développement vient ponctuer le réseau.

Le groupe d'évaluation craint que la multiplicité d'intentions trouble la lecture et que le caractère urbain de leurs juxtapositions

[illegible][illegible]

Coupe AA 1:100

Rue de la Cure

Balcon-beeldvliet

Stat.

RC

5.0 m

7

10.0 m

Cimetière

Coupe BB 1:100

Rue de l'Église

4.25m Plots des Entrées

43.7m RC

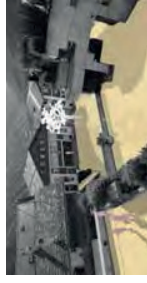
40.0m Terrasse de café

sdplus urbpian

Le Balcon d'Hérémence

CONCEPT D'AMENAGEMENT

Affirmer le réseau des espaces publics en valorisant et connectant les places, placettes, parcs et équipements

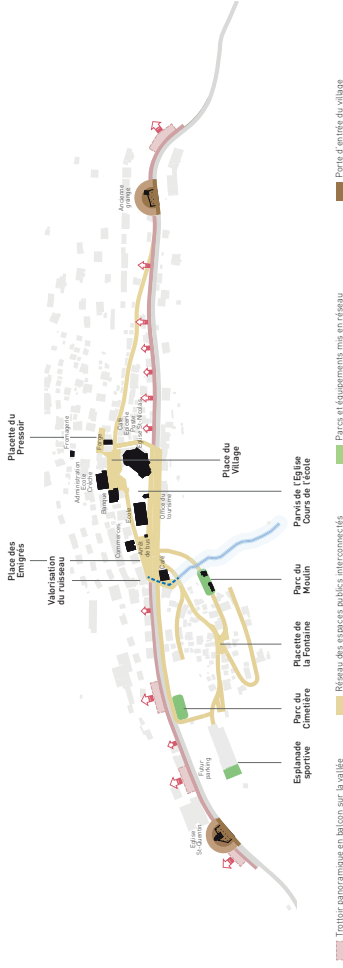
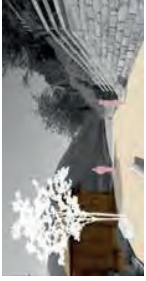


2

Créer un trottoir continu en
balcon, promenade panoramique
sur la vallée ponctuée par des
belvédères

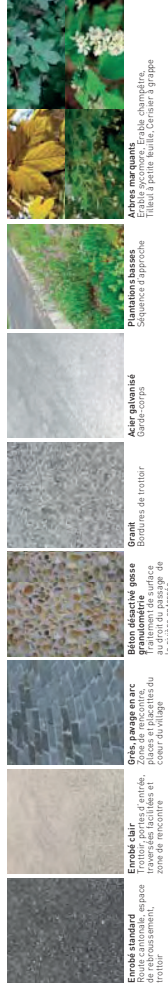


Aménager les portes d'entrée
du village, sous la forme
de seuils (à niveau)



Le projet vise à affirmer et valoriser le réseau des espaces publics en reorganisant leurs connexions pour mettre le piéton à l'honneur. Une promenade tout au long du village se matérialise par la création d'un trottoir continu à géométrie variable, véritable baxton panoramique sur la vallée. Un cœur de village se dessine entre la place du Village, la Rue de l'Eglise, la Place des Emigrés et la terrasse du café des Dix. Le caractère du centre est élargi jusqu'au croisement de la Rue de Soumy, des chemins amenant au parc du Moutin et à l'esplanade sportive. Un revêtement spécifique en pavés est proposé pour mettre en valeur ces espaces publics majeurs. La plantation d'arbres à grand développement vent ponctuer ce réseau. La valorisation ou création de fontaines, ainsi que la mise en place de bancs et garde-corps, améliore l'attractivité de ces espaces. Deux portes annoncent l'entrée dans le village d'Hérémence sous la forme de traversées facilitées de la RC, au droit de l'Église St-Quentin et au débouché de la Route de la Lé.

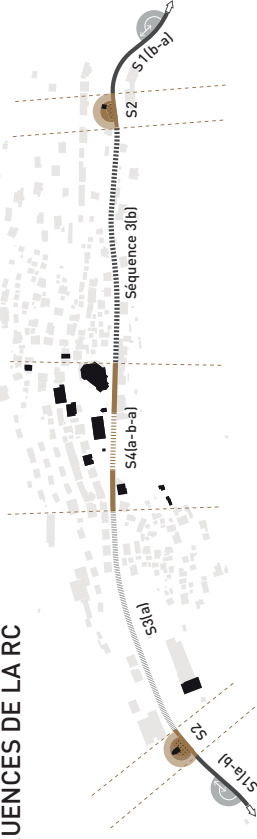
MATÉRIALITÉ



Communauté
Herémence

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement - Service de la mobilité

SÉQUENCES DE LA RC



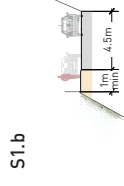
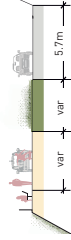
La route cantonale traverse le village d'Hérémence en constituant ainsi l'axe principal par lequel on découvre la localité. L'aménagement proposé de la RC met alors en séquence le domaine public selon les caractéristiques locales rencontrées. A chaque extrémité du village, les séquences d'approche annoncent le village proprement dit. Lorsque le contexte bâti est présent de chaque côté de la route, deux portes d'entrée sont matérialisées par un revêtement de chaussée différencié et un gabarit routier plus étroit. À partir de ces deux portails d'accès, les séquences internes du village accueillent et font croquer le cœur du village, espace public majeur du centre avec ses équipements et services.



Approche

Tourne-char avec plantations basses séparant la chaussée et l'espace de rebroussement à caractère piéton.

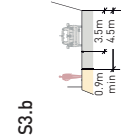
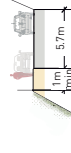
Gabarit existant étroit, bordure
biaise franchissable de 6cm
séparant le trottoir et la chaussée.



Village

Trottoir généreux et confortable pour le piéton, créant une promenade panoramique sur la vallée.

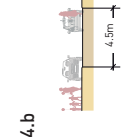
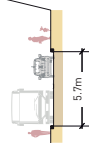
Bordure braise franchissable
de 6cm séparant le trottoir
et la chaussée de manière à
garantir les croisements entre
VI et PI



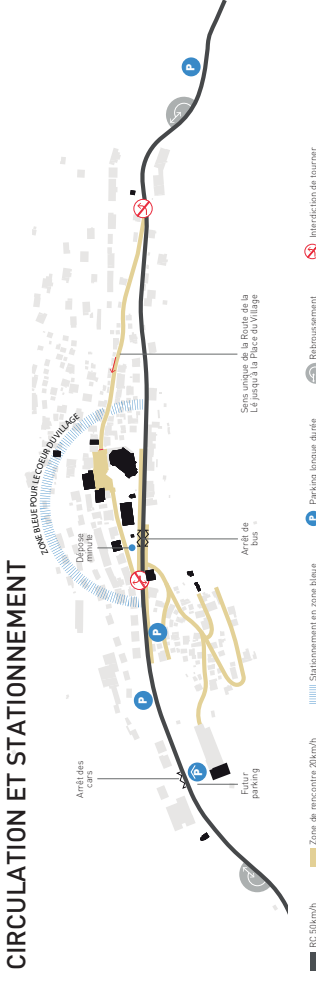
Coeur

Affirmation et mise en valeur
du cœur piéton, apaisé par un
traitement soigné de l'espace
public du centre.

Resserrement de la voirie, arrêt de bus avec possibilité de dépassement, bordure braise franchissable de 6cm séparant le trottoir et la chaussée.



CIRCULATION ET STATIONNEMENT



La route cantonale reste à 50km/h, mais son gabarit est adapté en fonction de la place disponible et de l'équilibre à trouver pour une bonne relation entre piétons et véhicules. Deux rebroussements à chaque extrémité du village permettent de gérer les mouvements interdits aux carrefours avec la rue de l'Eglise et la route de La Lé pour des raisons de sécurité. La route de La Lé est mise en sens unique compte tenu de son gabarit étroit. Le stationnement le long de la RC est réorganisé en coordination avec le futur parking couvert du village. Le centre du village est entièrement en zone bleue de manière à répondre à la préférence des commerces et services. La dépense-minute de l'école se fait sur la place des Emiratés.

