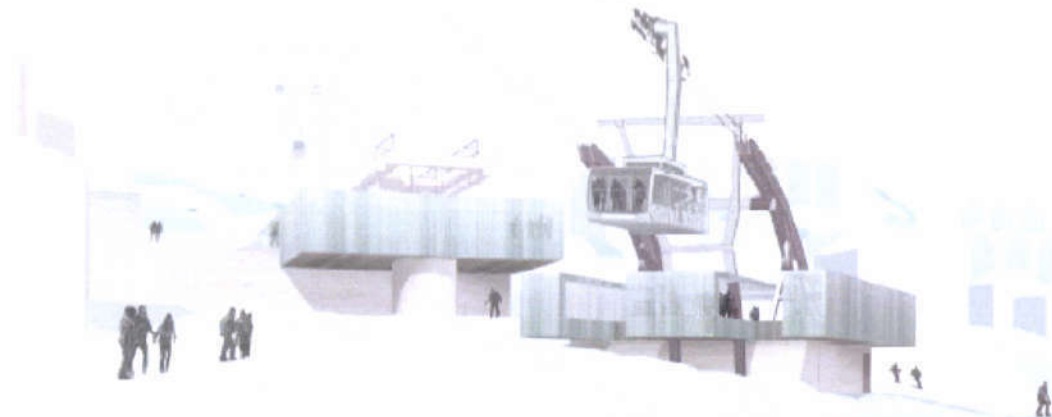


**MANDAT D'ÉTUDES PARALLÈLES
AMÉNAGEMENT DU SITE AU
DÉPART DE LA TÉLÉCABINE GRIMENTZ – BENDOLLA
STATION DE DÉPART DU TÉLÉPHÉRIQUE
GRIMENTZ – ZINAL**



RAPPORT DU JURY

Mai 2008

**COMMUNE DE GRIMENTZ
REMONTÉES MÉCANIQUES DE GRIMENTZ**

Mandat d'études parallèles

MAÎTRES DE L'OUVRAGE ET ORGANISATEURS

Ce mandat d'études parallèles est organisé conjointement par la Commune de Grimentz et les Remontées mécaniques de Grimentz SA, d'entente avec les propriétaires privés situés dans le périmètre d'étude.

DONNÉES DE BASE

Les Remontées mécaniques de Grimentz SA prévoient, d'entente avec la Société du Téléphérique Zinal – Sorebois SA, la construction d'une installation lourde de liaison (téléphérique 125 places) entre Grimentz et le domaine skiable de Zinal. Le point de départ devrait se situer idéalement en contiguïté avec la gare de la télécabine pour des raisons de commodité et de circulation des skieurs.

La Commune de Grimentz souhaite également aboutir à l'étude d'un plan de quartier définissant les masses au 1 : 500 dans le périmètre défini.

Les conclusions de l'étude de circulation du Bureau Transitec / Lausanne intitulée « Schéma directeur des déplacements » doivent être prises en compte dans le cadre de l'étude.

L'extension de l'Hôtel Alpina (env. 25 chambres) avec locaux commerciaux, wellness, etc. fait partie des conditions du mandat d'études.

Le périmètre du plan de quartier doit accueillir des résidences d'habitation, hôtels, commerces, parking éventuel.

Le projet définitif doit garantir une certaine souplesse dans son exécution, notamment une construction par étapes. L'accès aux installations de remontées mécaniques doit être garanti en tout temps ainsi que la circulation sur les voies publiques et privées.

NORMES APPLICABLES

Il s'agit d'un mandat d'étude confié parallèlement à plusieurs mandataires au sens de l'annexe relative aux mandats d'études parallèles de la norme SIA 142 édition 1998.

En acceptant le mandat d'étude, les architectes invités s'engagent à la respecter.

Mandat d'études parallèles

ARCHITECTES INVITÉS

Les bureaux suivants ont été invités à présenter une étude :

- Bassi Carella architectes Genève
- Collectifarchitectes Sierre
- Atelier d'architecture La Cordée SA Grimentz
- Devanthéry & Lamunière Genève
- Geninasca et Delefortrie Architectes Neuchâtel
- Kittel Jean & Cie SA Vissoie
- Nunatak architectes Fully
- Savioz - Meyer - Fabrizzi Sion

GROUPE D'EXPERT POUR LE JUGEMENT

Les projets ont été examinés par une commission composée des personnes suivantes :

Président :

- O. Galletti, Architecte cantonal

Membres architectes :

- A. Ruppen, architecte à Brig
- R. Salvi, architecte à Delémont
- E. Ventura, architecte à Lausanne
- P. Jodidio, Editor - Publisher à Grimentz

Membres des Remontées mécaniques Grimentz – Commune – Privés :

- M. Nicolas Salamin RMG
- M. Yves Salamin RMG
- M. Gaby Solioz Commune Grimentz
- M. Pascal Rouvinet Privés

Suppléants spécialistes :

- Vincent Epiney Garaventa

Mandat d'études parallèles

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Les réponses aux 14 questions anonymes ont été envoyées à tous les concurrents et membres du jury le 21 décembre 2007.

PROJETS RENDUS

Tous les bureaux invités ont rendu un projet dans les délais.

Le contrôle technique a été réalisé par le Bureau d'ingénieurs Simon Crettaz Sàrl.

Il a porté sur les points suivants :

- Délai de rendu
- Nombre de planches
- Respect des conditions fixées dans les « Directives aux architectes » adressées à chaque bureau.

Tous les projets ont été admis au jugement.

Il est précisé que les volumes SIA annoncés par les concurrents varient entre 6'866 m³ et 55'874 m³.

Cette grande différence provient du mode de calcul et du genre de projets. Certains projets proposent un regroupement des deux installations de remontées mécaniques avec parking, hôtel, logements, d'autres

uniquement un bâtiment abritant le départ du Téléphérique Grimentz – Zinal. La comparaison des volumes n'est donc pas possible.

CRITÈRES DE JUGEMENT

Les critères de jugement suivants ont été donnés à titre indicatif. Les mandataires et les experts les ont appréciés en fonction des qualités spécifiques de chacun des avant-projets et des options générales choisies.

- La qualité des rapports établis par la proposition avec la station existante, le site naturel et le paysage.
- L'organisation générale, le système distributif structurel et fonctionnel, son adéquation au programme et aux objectifs définis.
- Le caractère architectural de la solution proposée et son rapport avec le construit existant.
- Les options urbanistiques et architecturales, la qualité d'accueil et de vie qui en résulte.
- L'économie, la faisabilité et le phasage du projet.

Mandat d'études parallèles

JUGEMENT

Le Groupe d'expert s'est réuni à Grimentz les 23 et 24 avril 2008.

Aucune présentation orale par les concurrents n'a été faite de manière à garantir l'anonymat.

CRITIQUE GÉNÉRALE

Lors de la prise de connaissance de l'ensemble des projets en parcourant le site mis à disposition, le jury a cherché à comprendre les thèmes principaux faisant l'objet du concours. Cette réflexion préliminaire a mis en évidence les éléments essentiels de la problématique. Dans cette situation centrale articulant le village, les remontées mécaniques et les espaces de parkings, l'insertion d'une nouvelle installation dont la volumétrie est définie par son rapport à la montagne, le projet doit aborder la question des rapports d'échelle entre cette nouvelle infrastructure et l'échelle du village. La réflexion doit aborder également la question du caractère du village de Grimentz en tentant de confirmer sa vocation de station familiale cherchant à vivre de sa relation à la montagne et du maintien de l'authenticité du noyau villageois.

La question du phasage des investissements est également apparue comme une question importante pour permettre un développement continu et harmonieux de la station.

Mandat d'études parallèles

ANALYSE DE DÉTAIL DES PROJETS

(par ordre alphabétique)

Mandat d'études parallèles

Projet N°1	Autrement
Auteur	Atelier d'architecture la Cordée SA Grimentz

L'auteur propose d'implanter la station de départ du téléphérique de Zinal en aval de la Route de la Roua, cherchant à établir un dialogue avec le départ de la télécabine existante. On peut regretter que ce choix ne soit pas accompagné d'une réflexion convaincante sur le traitement de l'espace publique entre ces deux installations. La nouvelle installation est traitée aussi bien par le choix de son implantation que par sa volumétrie ou par son langage architectural comme un objet autonome. Ce choix d'autonomie entre en contradiction avec la nécessité reconnue par l'auteur de relier la nouvelle installation à la télécabine de Bendolla, la passerelle étant en conflit avec la volumétrie et l'architecture des deux bâtiments. Dans le nouveau bâtiment, le rapport entre la géométrie de la Route de Roua et la géométrie du volume de départ n'est pas résolu, le volume des escaliers et ascenseurs affaiblissant la pureté revendiquée par l'autonomie du volume menant à Zinal.

La réorganisation des espaces en amont de la Route de la Roua ne fait pas l'objet d'une proposition cohérente permettant d'intégrer le projet et les bâtiments existants.

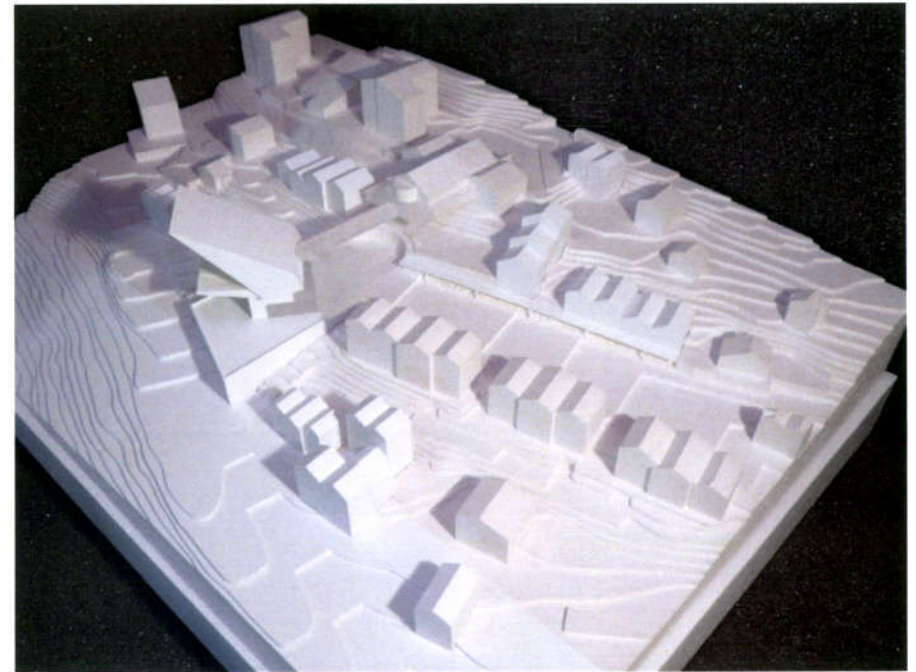
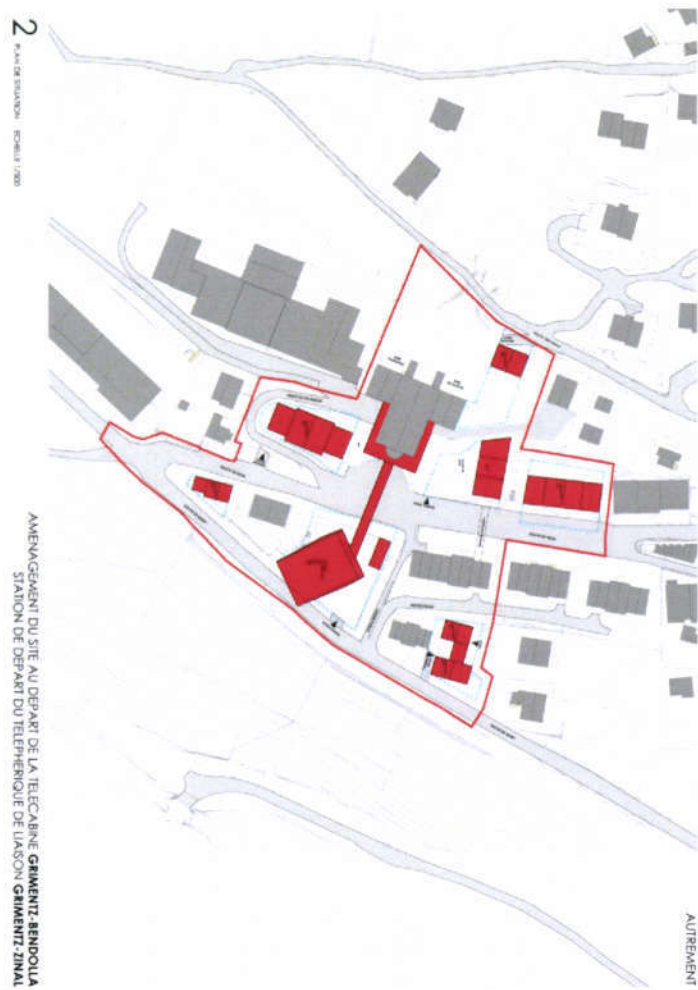
D'autre part, cette proposition est difficile à défendre au niveau fonctionnel, le tube reliant les deux installations n'étant pas dimensionné pour gérer les flux de skieurs devant se croiser. Alors que le traitement du nouveau volume a fait l'objet d'une attention au niveau de son traitement architectural, sa volumétrie reste problématique.

Les propositions de réorganisation du socle en amont de la Route de Roua restent trop imprécises pour pouvoir définir clairement et établir un réel dialogue entre les deux départs.

Alors que les propositions additives des espaces amont permettent une intervention par étapes, la proposition du parking aval en relation directe avec la route d'accès et le téléphérique est logique, toutefois elle impose un investissement simultané pour le parking et le téléphérique qui rend l'ensemble de l'opération plus difficile à réaliser.

En conclusion, le projet n'a pas su résoudre la contradiction d'une implantation en aval de la Route de Roua et le besoin de se connecter à l'installation menant à Bendolla. Il cumule les handicaps d'une volumétrie trop généreuse et d'une interconnexion problématique.

Mandat d'études parallèles



Mandat d'études parallèles

Projet N°2

The cristal station

Auteur

Bassi Carella architectes

Genève

Le projet cherche à résoudre non seulement le départ du nouveau téléphérique et de ses connexions mais aussi à donner une image plus urbaine du lieu qui a la double fonction et de poursuivre la rue principale qui traverse l'ancien village et de créer une approche progressive en sens inverse. La construction d'un grand mur de soutènement habitable par des commerces qui reprend l'amorce d'une construction de ce type dans l'angle au début de la rue piétonne est une solution intéressante.

L'intention de profiter du dénivellement naturel de la pente pour créer un parking couvert est appréciée (les blessures infligées à la montagne pour les places de parc sont récurrentes et problématiques pour l'ensemble de Grimentz) même si les places de parc à disposition ne sont pas très éloignées du site. Par contre, l'accès au parking en surface par la nouvelle boucle de la route au Sud semble difficilement réalisable, quasi impossible par rapport aux courbes de niveau et aux parcelles à exproprier.

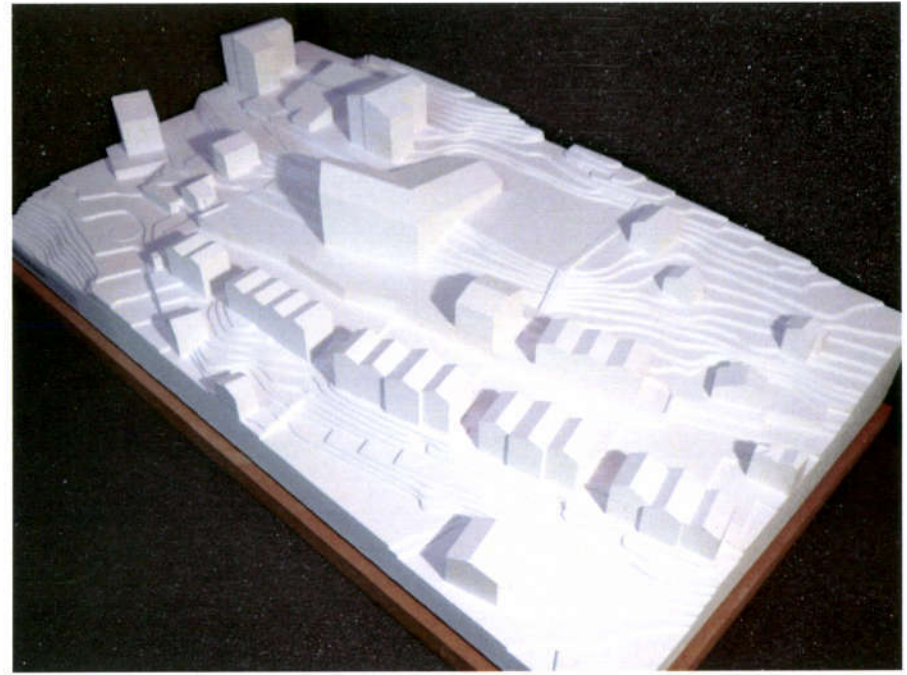
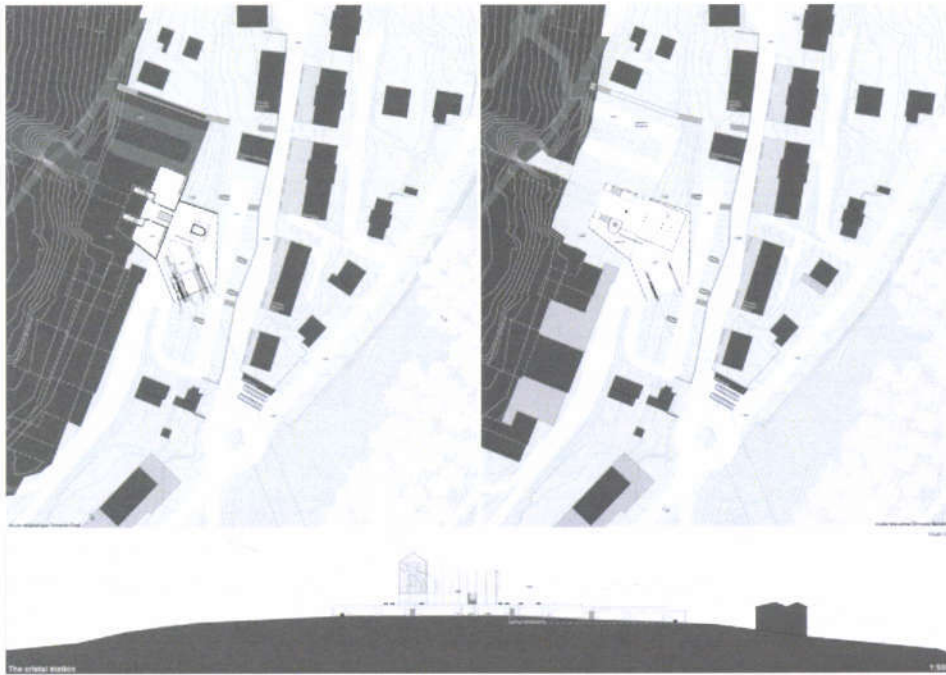
L'auteur du projet cherche à relier sous un même toit le téléphérique et la télécabine. La connexion entre ces deux éléments est idéale, elle pourrait être encore améliorée par un escalator. Le contact visuel entre les deux éléments via la double hauteur est un atout majeur. Cependant, le jury constate que la contrainte du tracé pour le téléphérique n'est pas respectée.

Le changement d'angle à un fort impact sur la forme du bâtiment et la possibilité technique de réaliser la ligne du téléphérique dans son ensemble (pas de possibilité de dévier le tracé prévu).

Si du point de vue fonctionnel et économique le fait d'avoir rassemblé sous le même toit les deux éléments est pertinent, par contre l'impact visuel devient lui très important. Le faite du départ du téléphérique est quasi aussi haut que le locatif-chalet latéral. Le conflit avec les habitants de ce dernier est important et délicat.

Le choix d'une enveloppe en polycarbonate transforme le bâtiment, la nuit, en une grande lanterne. Ce choix est plus problématique de jour, à proximité des grandes ouvertures fondamentales du bâtiment, le matériau proposé perd de sa pertinence. D'autre part il est totalement étranger au milieu construit de ce site.

Mandat d'études parallèles



Mandat d'études parallèles**Projet N°3****Sors du bois****Auteur****Collectifarchitectes****Sierre**

Le projet *Sors du bois* s'organise autour de schémas de circulation et d'implantation particulièrement convaincants. Les auteurs reprennent les études faites et font preuve d'une grande connaissance de la situation locale. Tous les accès aux bâtiments existants et nouveaux sont ainsi parfaitement assurés.

Ils proposent un axe de trafic modéré et la création d'une *interface*, d'une place définie par la nouvelle installation de départ Sorebois avec l'accueil, les caisses, un café, et une *maison du tourisme*. C'est aussi le lieu choisi pour le terminal des bus, ainsi que pour un emplacement de stationnement pour véhicules effectuant des déposes rapides. Cela nous semble pertinent.

Le traitement architectural de l'axe routier tient plus d'un aménagement urbain (arbres, pavages) que d'une réalisation de village de montagne.

Le prolongement de la piste de ski jusqu'à la route permet aux skieurs de déchausser en front de la terrasse de l'Hôtel Alpina.

Le jury apprécie particulièrement ces nouvelles propositions.

Le projet est parfaitement fonctionnel et le système de distribution des services et accès répond entièrement aux attentes des utilisateurs : la plateforme d'échanges skieurs sur le même niveau, des circulations aisées, etc....

Par ces choix organisationnels et programmatiques, il en résulte une réalisation volumineuse, exprimée par *une boîte en bois* posée sur plusieurs socles de béton en terrasse.

L'expression architecturale plaît et les images sont séduisantes. Même si le traitement de cette *boîte en bois* n'enveloppe pas l'installation mécanique de Sorebois au même titre que celle de Bendolla, ou inversement.

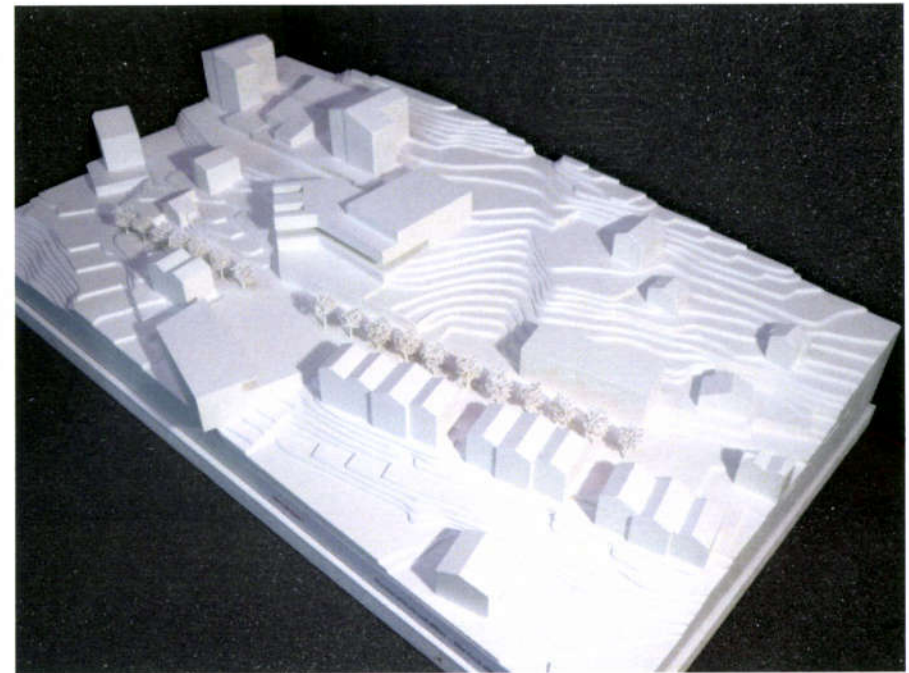
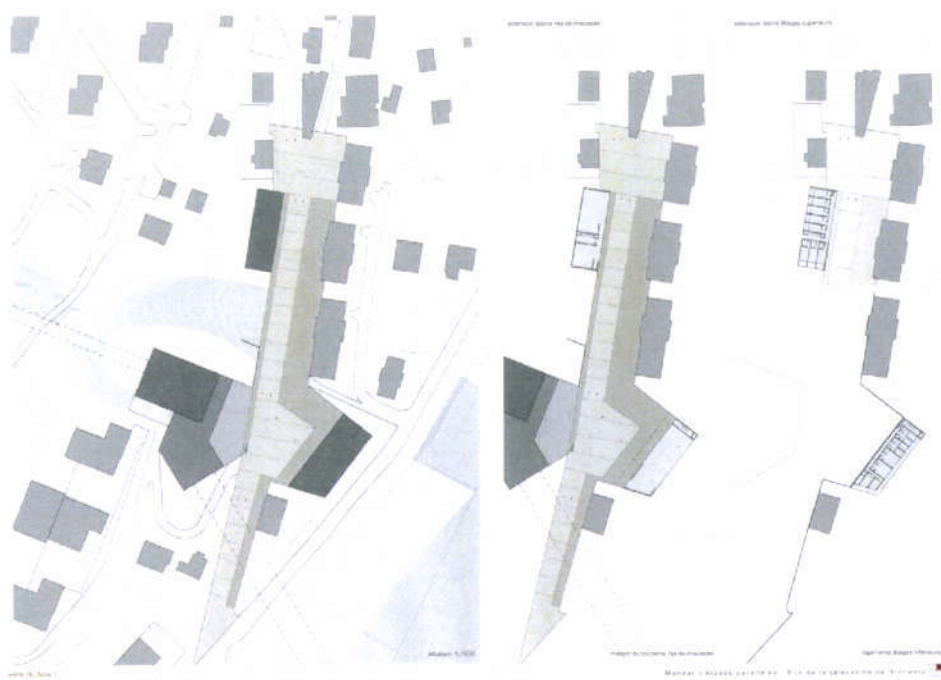
La toiture impose une grande surface horizontale. Même végétalisée, elle est sans égal à Grimentz et son impact visuel est important. Surtout depuis la partie haute de Grimentz. L'intégration du projet dans le paysage villageois n'est pas équilibrée.

De plus, la pérennité d'une toiture végétalisée à l'altitude de Grimentz n'est pas garantie (neige, eau, écart de température).

L'équilibre financier du projet paraît également difficile à atteindre, notamment par le volume construit important, la réalisation et l'exploitation d'un café, d'une *maison du tourisme*, la réalisation du traitement routier et des aménagements.

Néanmoins, le jury reconnaît en ce projet de grandes qualités.

Mandat d'études parallèles



Mandat d'études parallèles

Projet N° 4 **D'une pierre deux coups**
Auteur **Devanthery & Lamunière**
 Genève

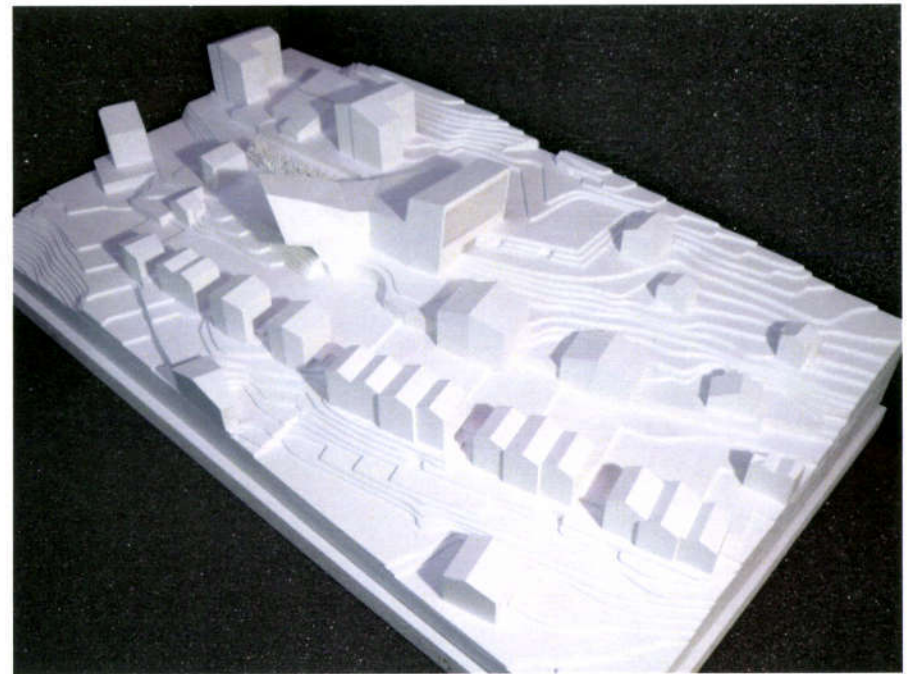
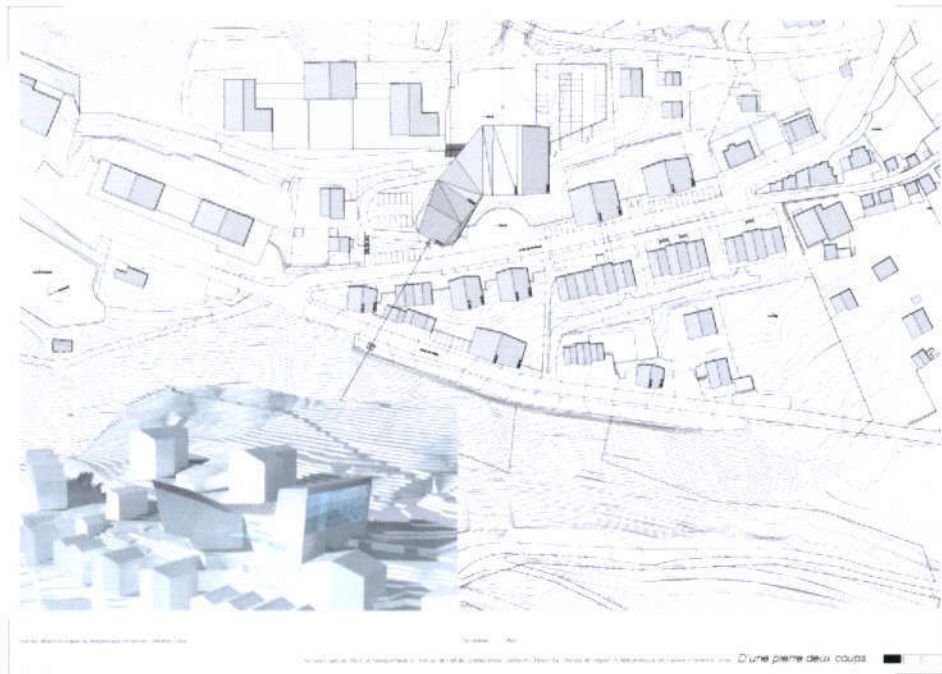
Le projet Devanthery & Lamunière est à bien des égards le plus radical des propositions pour les nouvelles installations des Remontées mécaniques de Grimentz. Il propose d'englober à la fois l'ancienne structure et la nouvelle dans un ensemble comprenant un hôtel situé du côté du vieux village. Selon les architectes, l'aspect externe serait celui « d'une grande couverture dont la forme rappelle autant le plissé des montagnes que l'angularité des toitures. Signe cohérent et renouvelé, ouvert sur le monde alpestre. »

Puisant sans doute son esthétique dans le paysage alpin, cette proposition tranche néanmoins de manière significative avec l'architecture existante du village. L'échelle de l'ensemble, bien que modeste par rapport à ce qui se fait dans certaines stations de ski, semble porter bien au-delà de la discrétion actuelle de Grimentz.

Avec ses caisses centrales et départs pour les deux installations au même niveau, ce projet permet une bonne circulation des skieurs et propose effectivement de créer une nouvelle infrastructure qui n'était pas sollicitée par les termes de la consultation. Par ailleurs, une extension de l'Hôtel Alpina trouve place du côté opposé de la Route de Roua, comme il avait été préconisé dans les indications données aux architectes. En dehors de la nouvelle structure principale, d'autres nouveaux bâtiments tel cet agrandissement de l'Alpina, de facture nettement plus « classique » par rapport au village, prennent place le long de la Route de Roua.

Les architectes ont aussi, à la différence d'une partie de leurs confrères, choisi d'aborder la question du « développement durable » dans le contexte de ce projet - « La compacité de la forme et le regroupement des infrastructures et des équipements. Le peu d'emprise de nouvelles constructions sur le site. Terrassements limités au minimum. Utilisation de matériaux démontables et recyclables. »

Mandat d'études parallèles



Mandat d'études parallèles

Projet N°5

Homtec

Auteur

Geninasca et Delefortrie Architectes

Neuchâtel

L'auteur s'appuie sur une réflexion globale du rapport à établir entre l'infrastructure de transport et le village et ses habitants. Cette réflexion porte aussi bien sur les rapports d'échelles que sur le caractère de la station de Grimentz ; il articule les trois échelles qu'implique la nouvelle installation en les intégrant dans un projet cohérent. En effet, en révélant la mécanique nécessaire à l'accès aux sommets aussi bien pour la nouvelle installation que pour l'ancienne, il réduit la volumétrie du projet au strict nécessaire et établit un lien évident avec la montagne. En articulant les deux départs en deux bâtiments indépendants, il propose une volumétrie en accord avec l'échelle du village permettant une intégration réussie dans le paysage et le village. Le traitement proprement dit des couverts d'accès aux cabines assure la transition entre l'échelle de l'infrastructure de transport et l'usager.

Le projet propose également une vision du futur de la station par une vision de l'espace public pour ce lieu. En rapprochant la piste du village, il confirme l'importance de la montagne pour la vie de Grimentz, proposant un nouveau centre de gravité convivial et plus proche du cœur du village et des commerces.

Les propositions générales pour le développement des espaces en amont sont simples, elles cherchent à relier le domaine de l'espace public que constitue la Route de la Roua à la pente de la montagne.

Celle-ci est restituée partout où c'est possible, les différentes constructions venant se poser sur ce pré dans une vision cohérente avec le caractère de Grimentz.

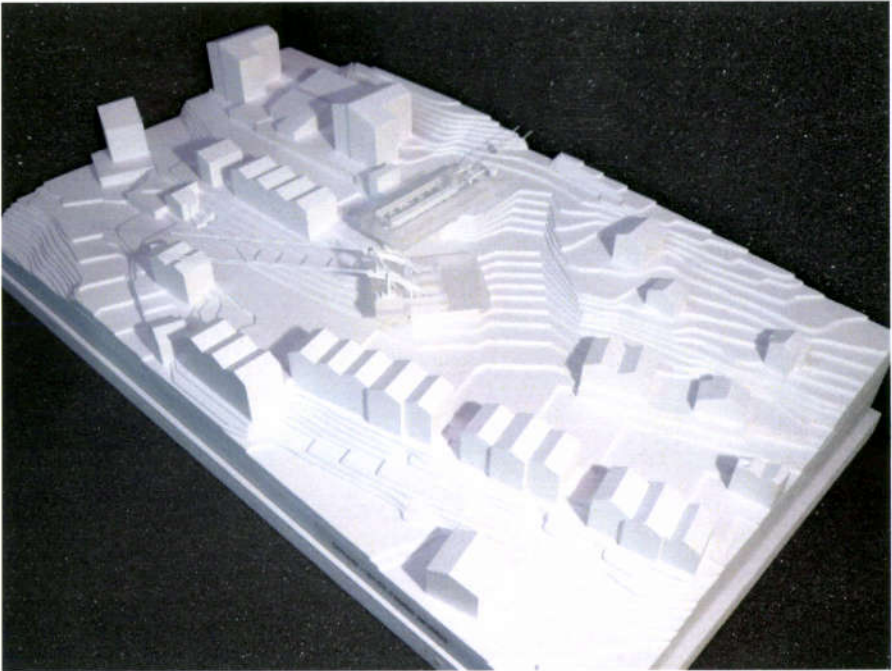
Les propositions au niveau des accès et des parkings sont en accord avec ce caractère et les moyens qu'ils permettent de dégager.

Le lien entre les espaces de parkings existants est judicieusement aménagé par rapport à la volumétrie du nouveau départ, il aboutit au cœur du dispositif entre les deux départs. Par contre, le traitement des espaces permettant d'arriver au début de cet accès mériterait un traitement plus convaincant en intégrant deux problématiques : le trajet des piétons mais également le lieu où il s'agit de prévoir l'arrêt des bus.

Les propositions pour le développement des parcelles privées permettent un développement au gré des possibilités de chacun, chaque pièce gardant une autonomie, tout en entrant dans une vision globale cohérente. L'extension de l'hôtel trouve une position intéressante avec le bâtiment existant et offre un développement avec la réalisation d'une *place-café* judicieusement placée. Les deux autres bâtiments d'*habitation, commerces et parking* trouvent eux aussi des positions pertinentes. Le concept général garde une souplesse suffisante pour pouvoir évoluer dans le temps en fonction des diverses opportunités.

De manière générale, le projet offre une grande économie de moyens et permet un développement en étapes permettant d'échelonner les investissements. Le jury apprécie particulièrement la force tranquille qui en émane, la simplicité et la grande qualité de l'expression architecturale et spatiale de cette proposition.

Mandat d'études parallèles



Mandat d'études parallèles**Projet N°6****Nouveau départ****Auteur****Jean Kittel & Cie SA****Vissoie**

L'auteur propose d'implanter la station de départ du téléphérique de Zinal en aval de la Route de la Roua, cherchant à établir un dialogue entre le départ de la télécabine existante et la nouvelle installation de part et d'autre d'un espace de rencontre. Cette proposition offre une organisation générale simple et facilement lisible en relation avec l'accès direct au vieux village en maintenant un gabarit limité à la nouvelle infrastructure.

La réorganisation des espaces en amont de la zone de rencontre ne fait pas l'objet d'une proposition cohérente permettant d'intégrer le projet et les bâtiments existants.

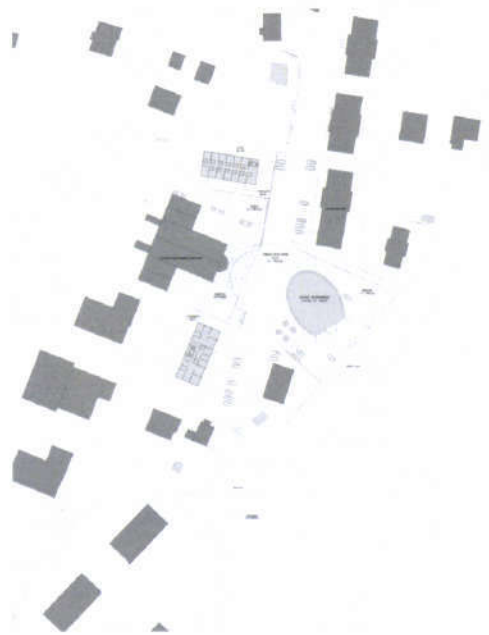
Elle propose au contraire une addition d'éléments ayant chacun sa propre logique. Par exemple, le volume de l'hôtel est perpendiculaire à la pente alors que le volume d'appartements, parallèle à la pente, est implanté à côté du socle sans relation précise avec le nouvel espace de référence. Le traitement du socle ne parvient pas à être un fil conducteur à l'ensemble. Ces propositions renforcent l'hétérogénéité d'un lieu dont c'est déjà le principal défaut.

D'autre part, cette proposition est difficile à défendre au niveau fonctionnel au moment où la nouvelle installation doit fonctionner en relation avec la télécabine existante pour réunir les domaines skiabiles de Grimentz et Zinal. Cette solution proposant 4 étages entre les deux départs est peut-être concevable dans l'idée d'une installation disponible au départ de Grimentz en choisissant un départ vers Bendolla ou vers Zinal ; elle ne l'est plus pour un skieur venant de Zinal et se rendant à Bendolla.

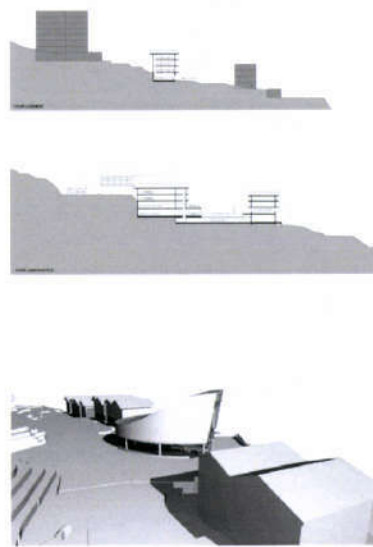
Alors que le traitement du nouveau volume a fait l'objet d'une attention tant au niveau de son traitement architectural que de son échelle, les propositions de réorganisation du socle restent trop imprécises pour pouvoir définir clairement l'espace de rencontre et établir un réel dialogue entre les deux départs.

Alors que les propositions additives des espaces amont permettent une intervention par étapes, la proposition du parking aval en relation directe avec la route d'accès et le téléphérique est logique, toutefois elle impose un investissement simultané pour le parking et le téléphérique qui rend l'ensemble de l'opération plus difficile à réaliser.

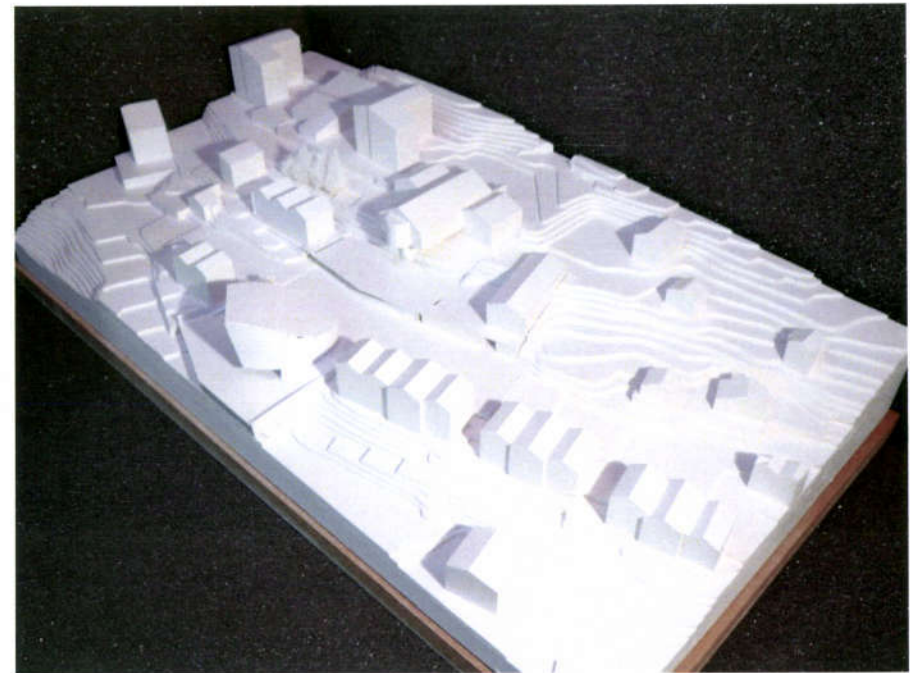
Mandat d'études parallèles



MANDAT D'ETUDES PARALLELES - SITE DE LA TELECABINE DE GRIMENTZ



NOUVEAU DEPART
SITUATIONS - PROFILE 1 1/2



Mandat d'études parallèles**Projet N°7****Bezel****Auteur****Nunatak architectes****Fully**

Deux étages de base superposés forment la plate-forme pour la nouvelle installation à construire. Le premier étage s'oriente vers la place. Ce niveau définit clairement un espace extérieur public et accueille les bureaux et points de vente des installations. Un deuxième étage accueille quelques locaux commerciaux supplémentaires. Les étages de base prévus imposent de déplacer plus au nord la voie d'accès existante et l'accès piétons.

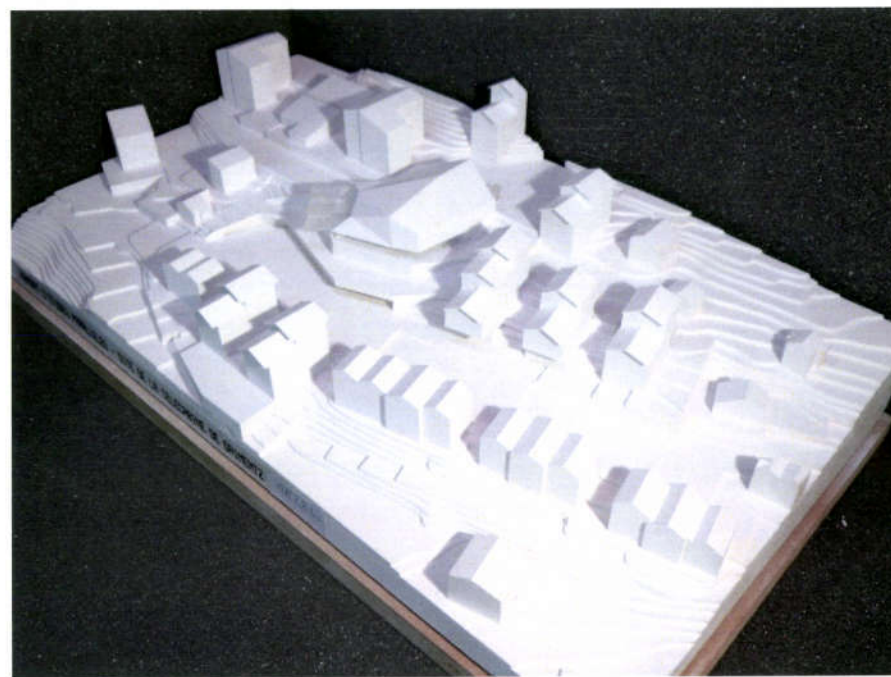
La route serpente autour des nouveaux bâtiments projetés. La situation de ces constructions placées entre les routes, reste difficile à traiter de manière convaincante.

Le choix de maintenir le système d'accès met en évidence la difficulté d'un projet cherchant à traiter dans une seule intervention la majeure partie des problématiques posées par le concours tout en maintenant certaines infrastructures. Est-il correct d'accéder au nouveau complexe à travers les escaliers existants? Ces escaliers sont en l'état une réponse uniquement fonctionnelle à une dénivellation importante. Une fois au niveau de départ, les installations projetées sont bien interconnectées. Le transit d'une installation à l'autre ne pose aucun problème pour les visiteurs. Le traitement de la nouvelle couverture reste imprécis. Le rapport entre sa forme et la mécanique émergente reste aléatoire et ne convainc pas.

La proposition se base sur une très forte densification des constructions, s'appuyant au centre historique du village. Dans cette structure d'habitations se place la nouvelle installation, faisant penser à un monument culturel. Cette intervention ne peut convaincre qu'en partie.

De manière générale, la grande cohérence de l'ensemble est appréciée. Cette intégration implique pour ce projet un investissement global important, un phasage étant difficile à mettre en œuvre.

Mandat d'études parallèles



Mandat d'études parallèles

Projet N°8 **Pôôô**
Auteur **Savioz – Meyer – Fabrizzi**
 Sion

Le projet Savioz - Meyer - Fabrizzi propose de « densifier les constructions le long de la Route de Roua et de créer un espace de rencontre bordé de commerces... » L'aspect le plus visible de l'installation serait logiquement une nouvelle gare de départ autonome, situé face à l'Hôtel Alpina. Avec ses dimensions considérables, cette gare se différencie de l'architecture avoisinante, y compris de l'actuel bâtiment des Remontées Mécaniques de Grimentz. Les architectes revendiquent cette différence et déclarent : « Le projet ne nie pas l'ampleur de cette installation, mais au contraire il l'annonce par une gare de départ au volume significatif par rapport aux constructions voisines. » Largement aveugle, le nouveau bâtiment pour le téléphérique de Zinal est situé à proximité de l'actuel gare de départ vers Bendolla et conserve entièrement cet édifice dont on aurait pu mettre en question l'esthétique afin d'unifier l'ensemble des installations. Ce projet crée une large place d'arrivée pour les skieurs côté amont, offrant un choix libre de destinations (montée vers Bendolla ou Zinal).

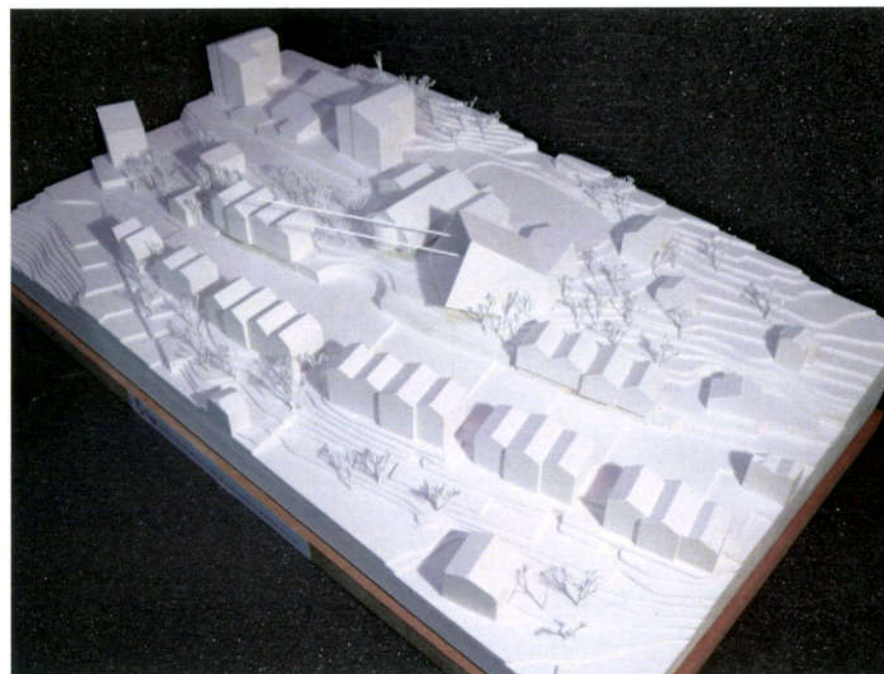
En dehors de la nouvelle gare de départ, la « densification » proposée par les architectes reprend le style d'architecture de cette partie de Grimentz (Hôtel Alpina ou Immeuble Tarcianne). L'actuelle place d'arrivée des autocars est conservée, mais offre grâce à la nouvelle gare des possibilités accrues pour les skieurs. Une extension de l'Hôtel Alpina est proposée, très logiquement, du même côté de la Route de Roua que l'actuel hôtel.

Ce projet offre sans doute une vision économique réaliste et résout bien le problème des arrivées et départs des skieurs. On peut qualifier de pragmatique la reprise du style « Alpina » pour les nouveaux bâtiments (en dehors de la gare elle-même).

La conservation *in extenso* des actuels bâtiments des Remontées Mécaniques de Grimentz y va sans doute de même.

A la fois en raison de l'aspect massif de la nouvelle structure principale, mais surtout devant l'absence d'une véritable réflexion sur les bâtiments avoisinants, y compris l'actuelle gare de départ des Remontées Mécaniques, le Jury n'a pas souhaité retenir cette proposition.

Mandat d'études parallèles



Mandat d'études parallèles

DÉCISION DE LA COMMISSION D'ÉTUDE ET RECOMMANDATION AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Au terme du jugement, le jury a tenu à souligner l'effort des concurrents dans la recherche de réponses au problème posé. La qualité et la diversité des propositions présentées ont mis en évidence les difficultés d'une mise en forme cohérente et harmonieuse du programme.

Suite à l'analyse des projets, la Commission recommande le projet du Bureau Geninasca et Delefortrie Architectes à Neuchâtel pour la poursuite de l'étude.

Ce projet, par son attitude face au site et sa mise en forme du programme, répond globalement aux objectifs et aux exigences formulées par le Maître d'ouvrage.

Le jury remercie l'ensemble des concurrents de leur contribution à résoudre ce problème.

Pour la Commission d'étude

Le Président

Olivier Galletti

