

COMMUNE DE MARTIGNY

COMMANDE D'AVANT-PROJETS "PORTE DES NEUVILLES" URBANISATION DE L'ENTREE SUD-EST DE LA VILLE

RAPPORT DE LA COMMISSION D'EXPERTS

1 - Introduction

La commande d'avant-projets pour l'urbanisation de l'entrée sud-est de la ville de Martigny, dite "Porte des Neuvilles", est définie par le règlement et programme remis aux architectes invités.

La consultation s'est déroulée comme prévu du 30 avril 1986 au 30 septembre 1986.

La commission d'experts a répondu par écrit le 27 mai 1986 aux questions qui lui avaient été posées par les architectes invités. L'architecte L. SNOZZI, membre de la commission d'experts n'a pas pu participer au jugement des projets; il a néanmoins pris connaissance des conclusions de ce rapport et déclare qu'il les partage.

2 - Appréciation des projets présentés

2.1 Le groupe d'experts s'est réuni à Martigny le 6 novembre 1986 pour entendre les explications des architectes invités et procéder à une étude approfondie des solutions proposées. Il a finalement tiré des conclusions et formulé des recommandations à l'adresse de l'autorité communale.

2.2 Le groupe d'experts a noté que seul quatre des cinq candidats ou bureaux d'architecture invités avaient remis leurs études à l'organisateur dans les délais impartis; il s'agit de :

MM. BONVIN et VOUILLAMOZ
M. CAMPO
MM. CHABBEY et VOILLAT
M. COPPEY

2.3 Le groupe d'experts a examiné la conformité des dossiers. Il a constaté que le travail demandé avait été accompli et que tous les projets pouvaient être admis au jugement; l'indemnité prévue, soit fr. 10'000.- peut être servie à chaque invité.

3 - Jugement

3.1 Point de vue pour le jugement

Le groupe d'experts étant largement le même que celui qui apprécia la commande d'avant-projets pour la "Porte Nord"

de Martigny constate que, les problématiques étant identiques, les réflexions qui avaient en novembre 1985 sous-tendu son jugement demeuraient parfaitement pertinentes; il décide de les reprendre ici in extenso.

a) L'intérêt de la question posée

La pratique du plan d'urbanisme est aujourd'hui réduite à travers le plan dit "des zones" à des dispositions étroitement fonctionnelles et relationnelles selon lesquelles il s'agirait de localiser dans des secteurs distincts et cloisonnés telle ou telle activité.

A propos de la manière de bâtir, les dispositions les plus communément préconisées et appliquées encouragent le chacun pour soi qu'illustre la forme dispersée et éparpillée des constructions/objets.

Si l'idée de ville est inséparable de l'idée de vivre ensemble, si l'idée de bâtir la ville, de faire l'architecture de la ville et non pas seulement son zonage, peut représenter une pratique alternative, c'est qu'elle porte avec elle l'idée de reconquérir l'espace formé d'architecture comme espace qualifié pour l'embellissement de la ville et pour sa qualité de milieu habitable. Les vides, le non bâti autour des constructions n'est plus dans cette perspective un résidu passif sanitaire et/ou réglementaire, mais un espace actif et voulu complémentaire du bâti qu'il révèle. Le groupe d'experts remarque que c'est une fois encore l'intérêt du débat ouvert à Martigny à travers cette commande d'avant-projets. L'autorité communale veut d'une certaine manière mettre en discussion les moyens de planification dont elle dispose. L'espace d'architecture appartiendrait-il exclusivement à la ville historique ? La ville contemporaine serait-elle inexorablement condamnée à ne plus proposer des espaces d'architecture et pourquoi ? Sinon, quels moyens faut-il se donner aujourd'hui pour renouveler en les actualisant des modes de bâtir selon lesquels la forme de la ville ne serait plus un résultat que l'on subit mais un but que l'on s'assigne.

L'idée d'architecture retrouve ici sa dimension culturelle. L'initiative de l'autorité communale, soucieuse non seulement de conserver le patrimoine mais attentive à l'idée qu'elle doit encourager et promouvoir l'édification d'un nouveau patrimoine, est saluée par le groupe d'experts.

b) L'intérêt de la situation

Point de repère avancé en direction du réseau autoroutier national, le site proposé offre un intérêt exceptionnel pour la question urbaine. Il est en effet question d'y bâtir une sorte "d'ilot de consistance" capable, en marquant l'entrée, de contribuer à la restructuration d'un territoire compris entre ce point et la ville historique.

c) L'intérêt des résultats escomptés

Le groupe d'experts peut résumer de la manière suivante les caractéristiques attendues des projets qui lui sont soumis

- c. 1 Forme et caractère d'un ensemble bâti comme "porte de ville". Concept d'intervention
- c. 2 Contribution de la nouvelle construction à la lecture ou à la compréhension du territoire et de la ville - on a en mémoire à ce propos l'exact tracé et système de repères de la route cantonale dans la direction Riddes/Martigny notamment.
- c. 3 Rapport et raccord de la "nouvelle entrée" avec les réseaux longitudinaux qu'elle intercepte (routes, voie ferrée, terrains de sport, etc). Continuité ou discontinuité des entités territoriales ?
- c. 4 Définition et dessin de l'espace public. La part du bâti dans la forme que prendra l'espace public. La question complexe d'une forme urbaine contemporaine, attentive à la formation des espaces de la ville, à ses articulations offrant, face aux nuisances dues au trafic, les protections qu'exige aujourd'hui la construction de logements.

3.2 Examen des projets

Le groupe d'experts entend alors et successivement les architectes. Une étude approfondie des projets conclut cette deuxième phase de travail.

Projet C.A. COPPEY

Ce projet veut appuyer, sur la ligne de chemin de fer, la limite bâtie de la ville (intra muros) que l'on franchi en transperçant les plans décalés de deux grands fronts. Une large voirie bordée en continu à l'ouest et partiellement en continu à l'est conduit à l'intersection de la route cantonale. Quatre tours massives veulent signer une articulation spatiale entre les réseaux (l'ancienne entrée par la RC et la nouvelle depuis l'autoroute). Deux larges aires longitudinales ont été préalablement franchies. Dans la première : le cimetière, le grand parking et le camping. Dans la seconde : l'aire sportive étendue à l'est.

L'approche et l'analyse de la question est intéressante, mais sa mise en forme est peu convaincante.

Projet CHABBEY-VOILLAT

Ce projet veut établir une série continue d'interventions de l'extérieur vers la profondeur de la ville. Pas de porte à proprement parlé mais une série de séquences dans lesquelles on trouve le renforcement de l'aire industrielle, le parking, le cimetière, etc... et puis, l'aire sportive appuyée à l'est sur des constructions nouvelles et puis, enfin, l'aire bâtie qui sera en continu densifiée. Ce projet peut se caractériser par la construction/articulation de séquences consistantes jalonnant un/des parcours d'entrée. On pourrait presque dire que ce projet "refuse l'entrée" et qu'il marque sa préférence du dedans vers le dehors!

Projet CAMPO

Ce projet est caractérisé par le renforcement des trois couches, la première artisanale, la seconde sportive et puis la troisième d'habitation pour l'essentiel.

Le résultat va sans conteste dans le sens d'une plus grande consistance ce qui est positif.

Le résultat reste néanmoins apparenté au zoning central renforcé, comme il a été dit ci-dessus.

Il faut comprendre que ces 3 séquences renforcées ont en somme valeur de porte ou de signe d'entrée.

Le jury déplore l'absence d'un concept d'intervention plus caractérisé.

Projet BONVIN-VOUILLAMOZ

Ce projet pose ou repose d'emblée la question du schéma ou du principe de circulation pour l'entrée dans la ville. La solution retenue n'est pas une greffe mais une sorte de connexion diffuse.

L'entrée à proprement parlé est de ce fait refusée.

Quand bien même ce principe serait-il pertinent, la question de la porte ou du signe d'entrée dans la ville resterait posée.

Le jury pense que le giratoire d'entrée à lui seul ne peut pas prendre ce rôle.

4 - Conclusions

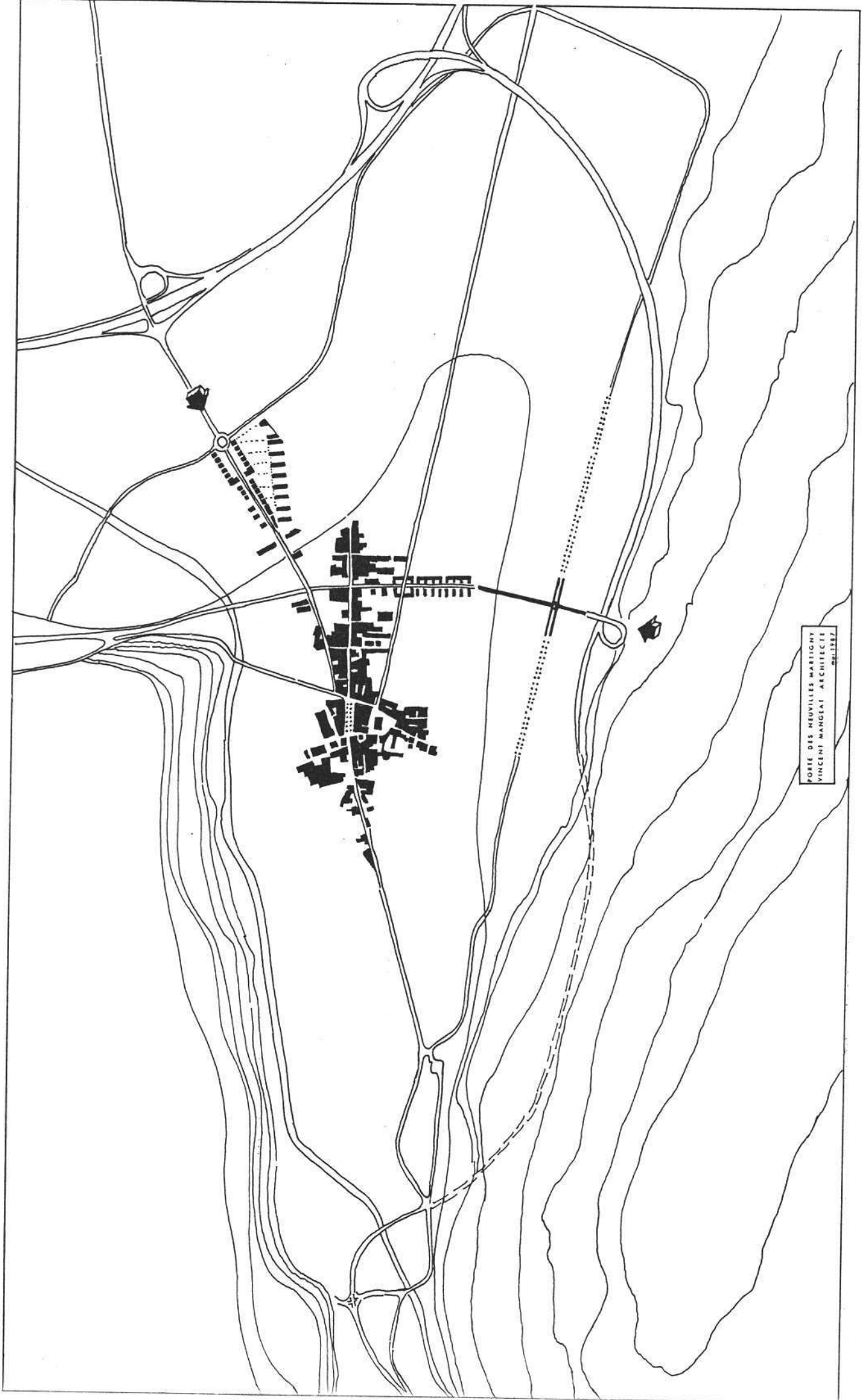
Le jury estime que l'ensemble des études apporte sans conteste une contribution à la compréhension du thème et du lieu.

En forme de conclusion ou de contribution au débat, il décide d'une manière originale de livrer une critique dessinée caractérisée par :

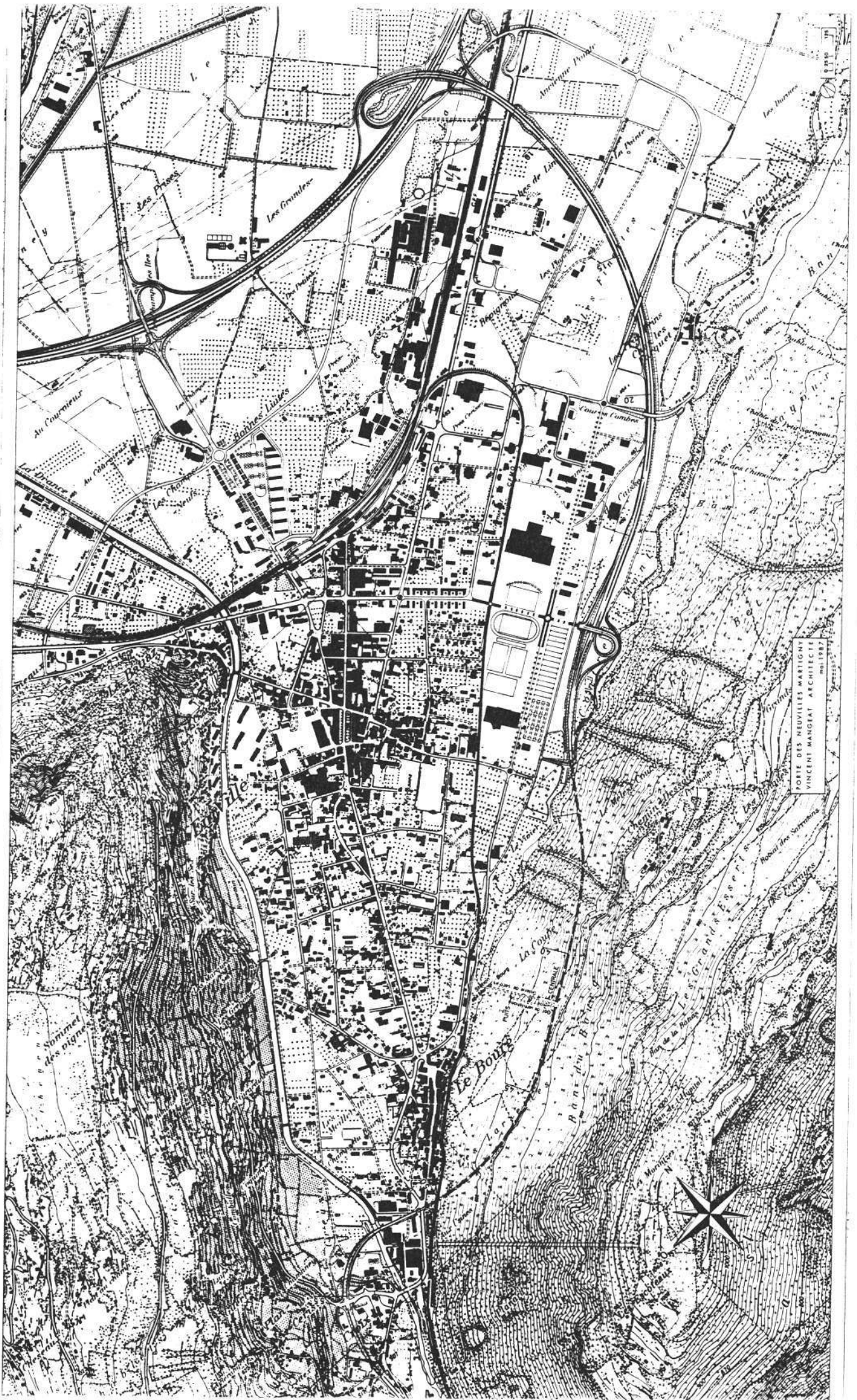
- entrée dans la ville au niveau atteint à la sortie de l'auto-route - niveau surélevé
- construction d'un pont route conduisant au-delà de l'aire sportive et en franchissant la voie ferrée au niveau de la ville proprement dite
- accès latéral aux aires sportives et industrielles à partir du giratoire en tête du pont/route
- capacité d'accueil des infrastructures du pont/route à disposition des installations sportives.

Martigny, le 31 décembre 1987

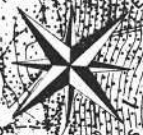
Le président de la
commission d'experts
et pour la commission d'experts
B. ATTINGER

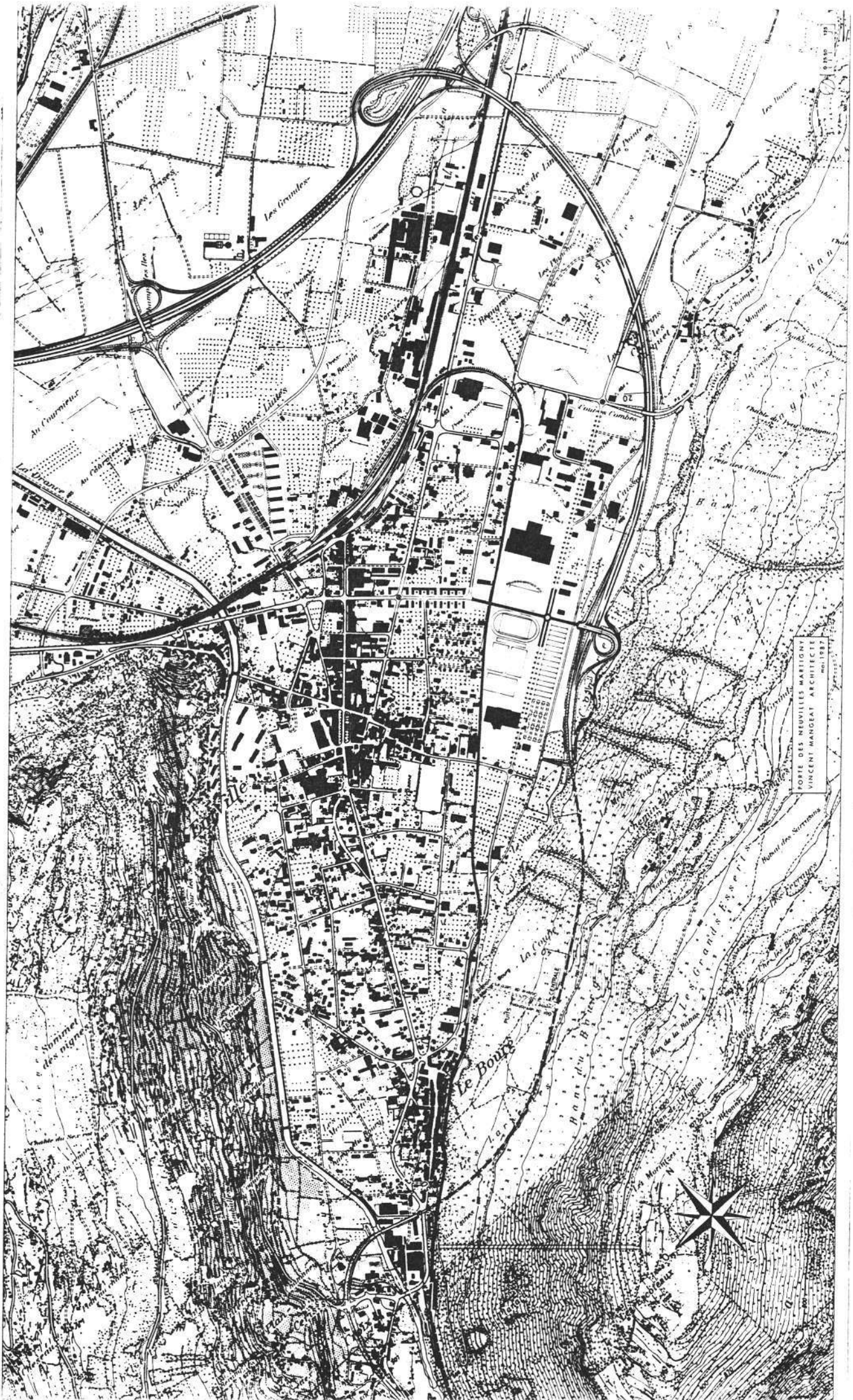


PORT DE NEUVILLES MARTIGNY
VINCENT MANGELAT ARCHITECTE
1987



PORTE DES NEUVILLES MARTINIÈRES
VINCENT MANGÉAT ARCHITECTE
1908





COTE DES NEUVILLES MARTIGNI
VINCENT MANGEAT ARCHITECTE
1911



PORTE DES NEUVILLES MARTIGNY
VINCENT MANGET ARCHITECTE
mars 1987

