

CONCOURS D'ARCHITECTURE

LES GARES DU CHABLE - VERBIER - BRUSON

RAPPORT DU JURY

Le Chable, le 1er juillet 1988

SOMMAIRE

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

1. Organisation et buts du concours

1.1 Organisation du concours

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

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

1.2. Buts du concours

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

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

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

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

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

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

2. Jury

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

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

3. Projets soumis

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

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

4. Examen préalable

L'examen technique préalable des projets a porté sur :

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

Le cube moyen des projets est de 180.000 m³, dans une fourchette entre 130.000 m³ et 200.000 m³.

Lors de la présentation du rapport d'examen préalable, le jury a constaté que malgré certaines lacunes, tous les projets pouvaient, conformément à l'article 43 de la norme 152, être admis au jugement.

5. Jugement

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

5.1. Premier tour

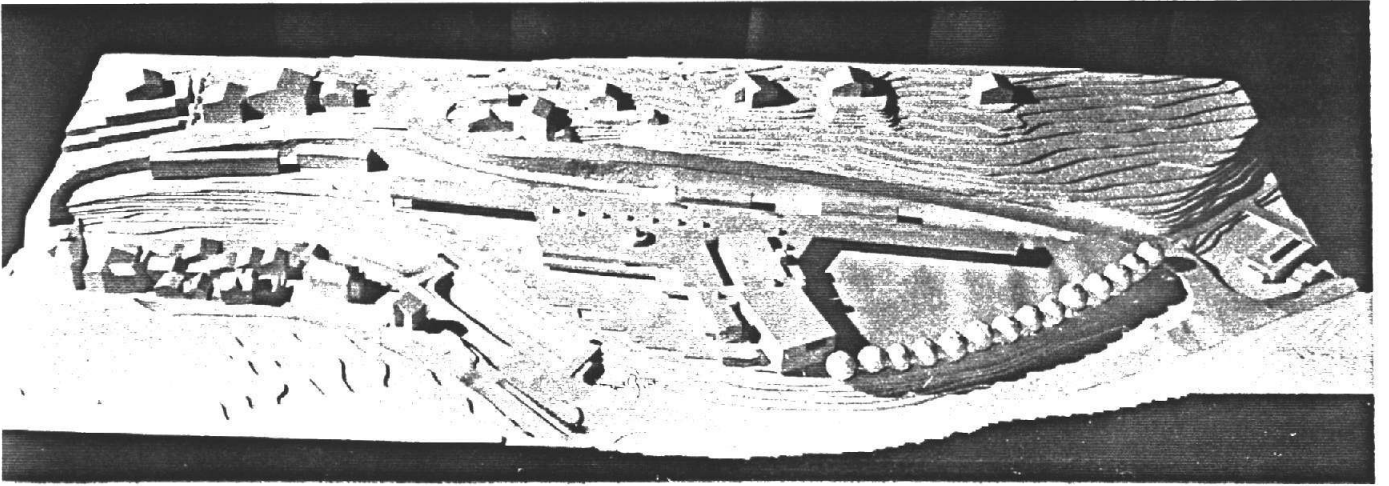
Malgré certaines qualités, le jury décide d'éliminer au premier tour des projets en raison de leur inadaptation aux problèmes posés, et notamment:

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

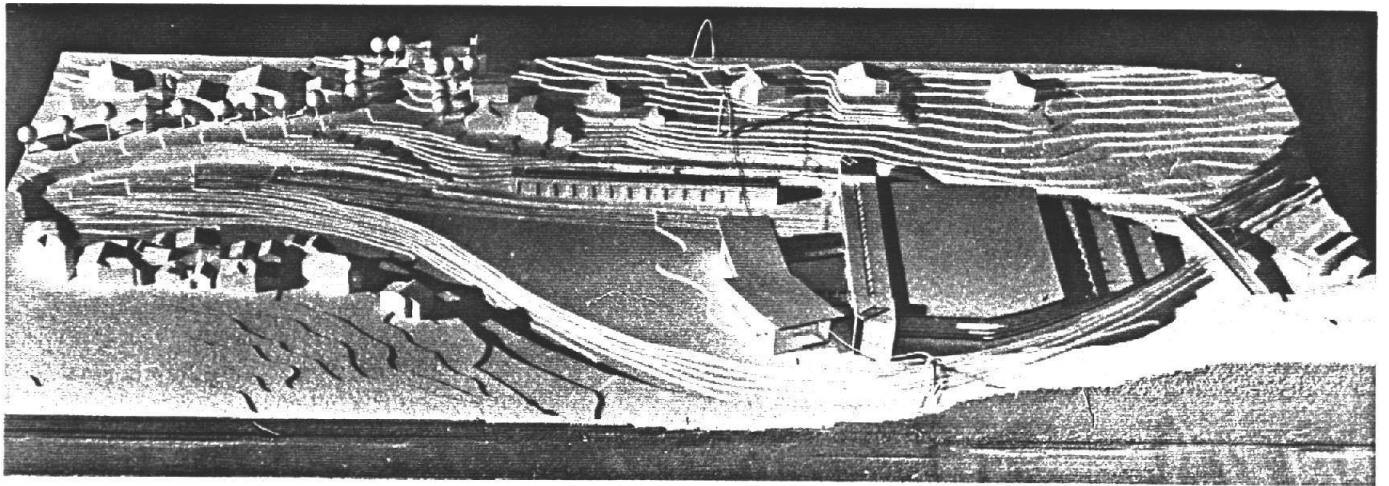
Sont ainsi éliminés au premier tour les projets suivants :

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

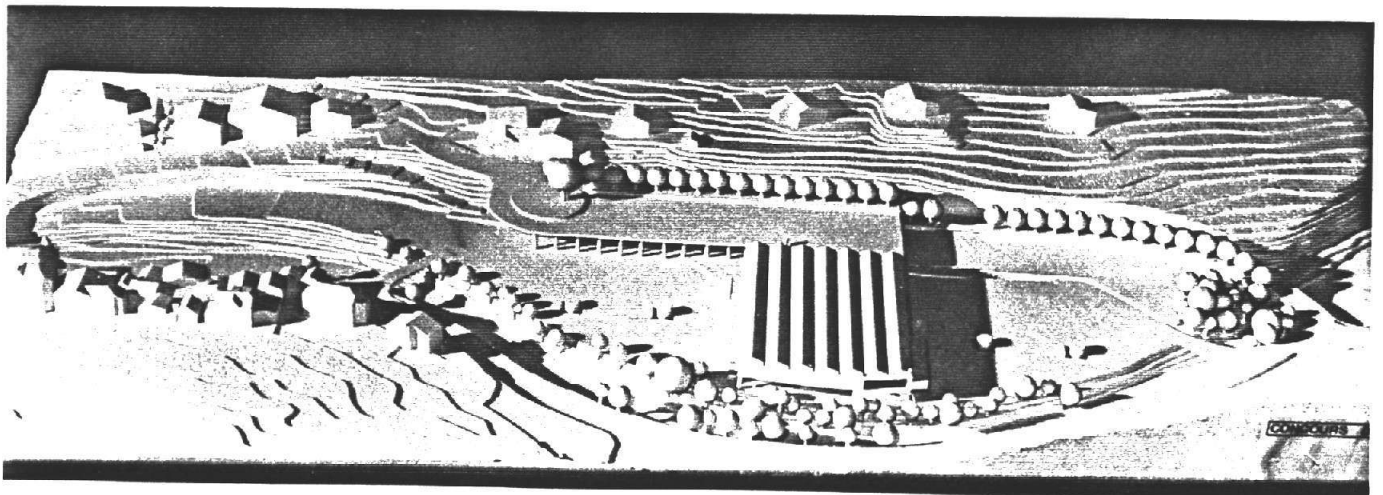
PROJET NO. 5



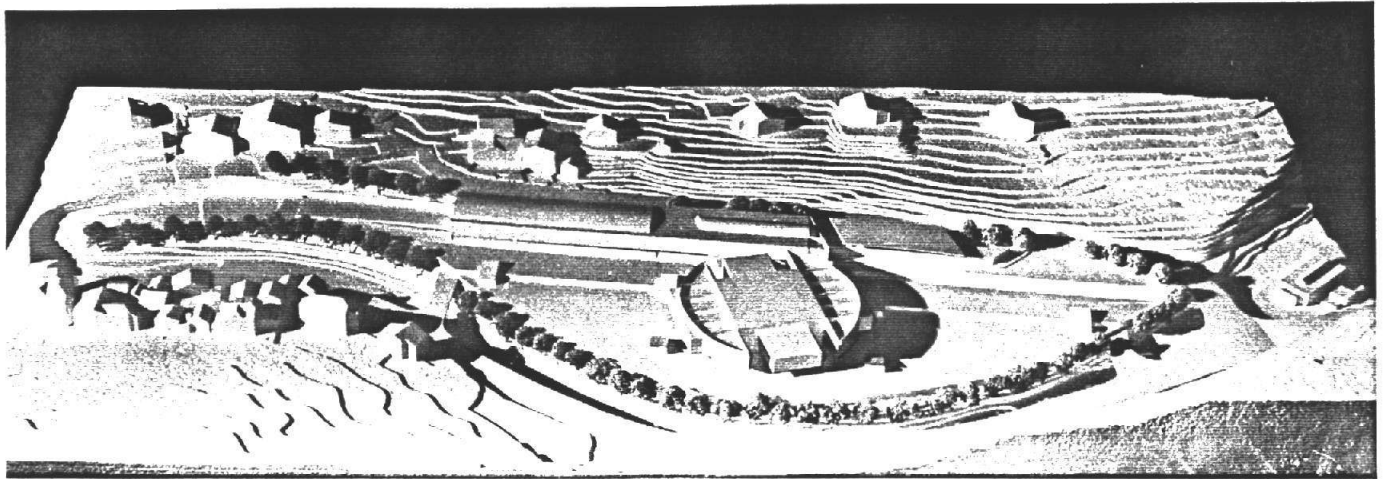
PROJET NO. 15



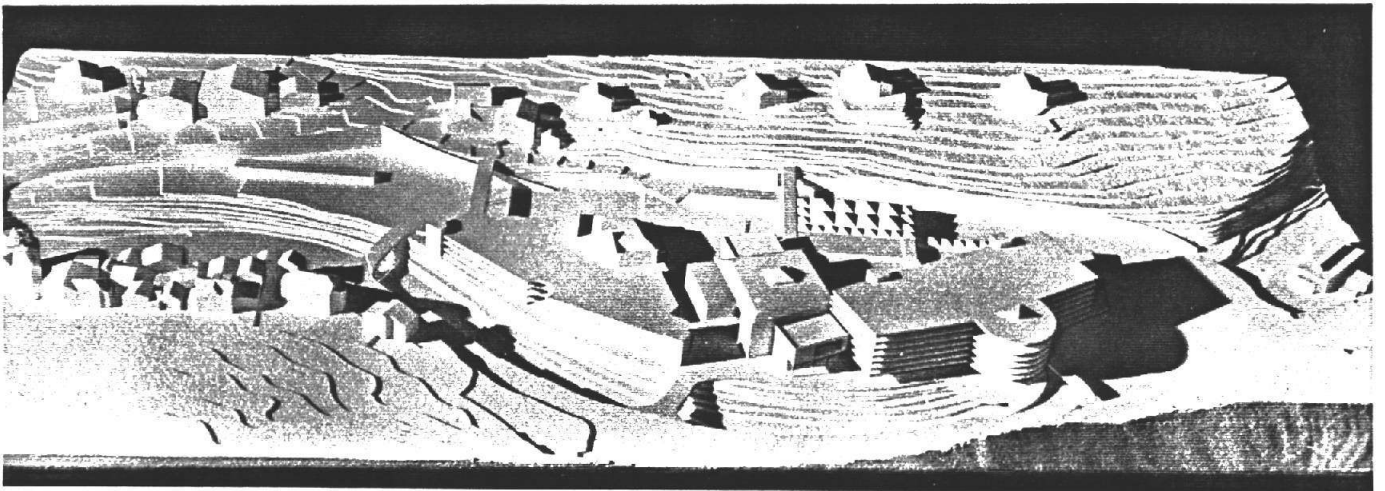
PROJET NO. 16



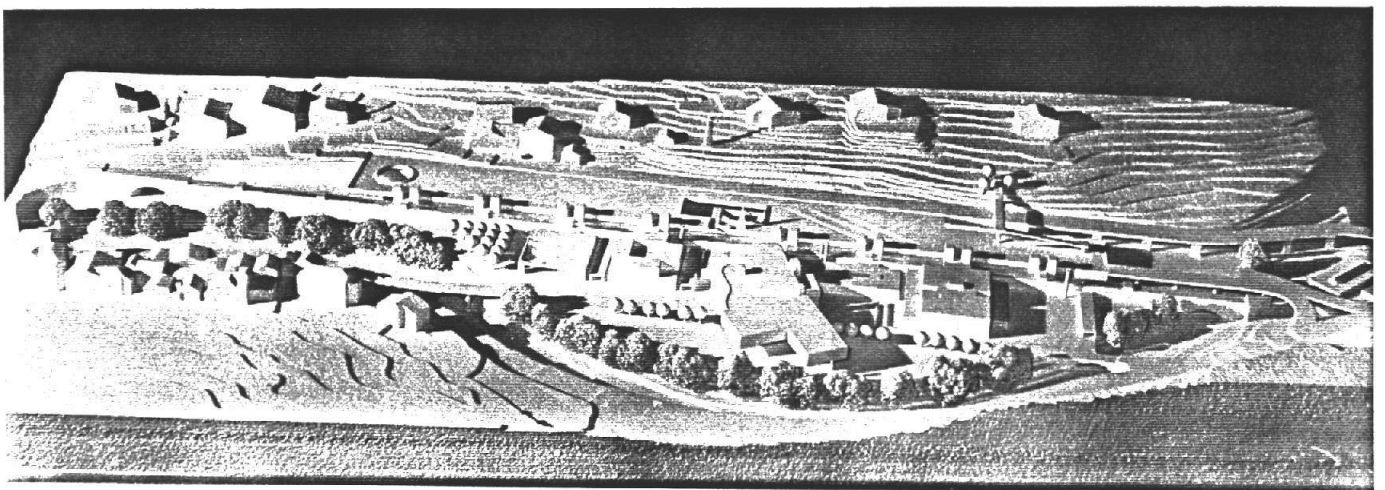
PROJET N0. 19



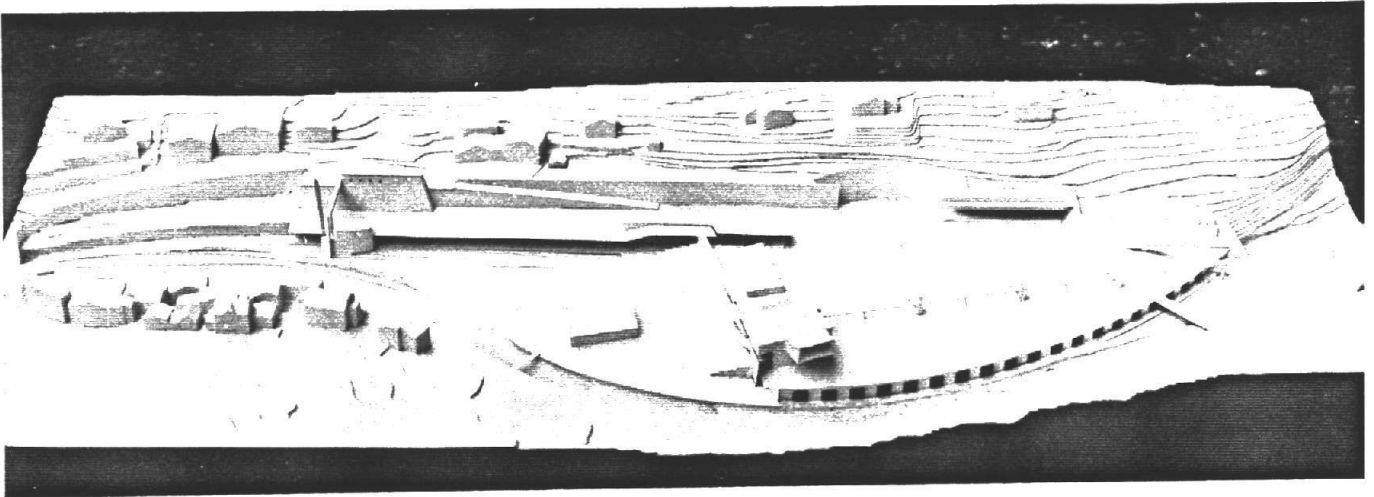
PROJET N0. 20



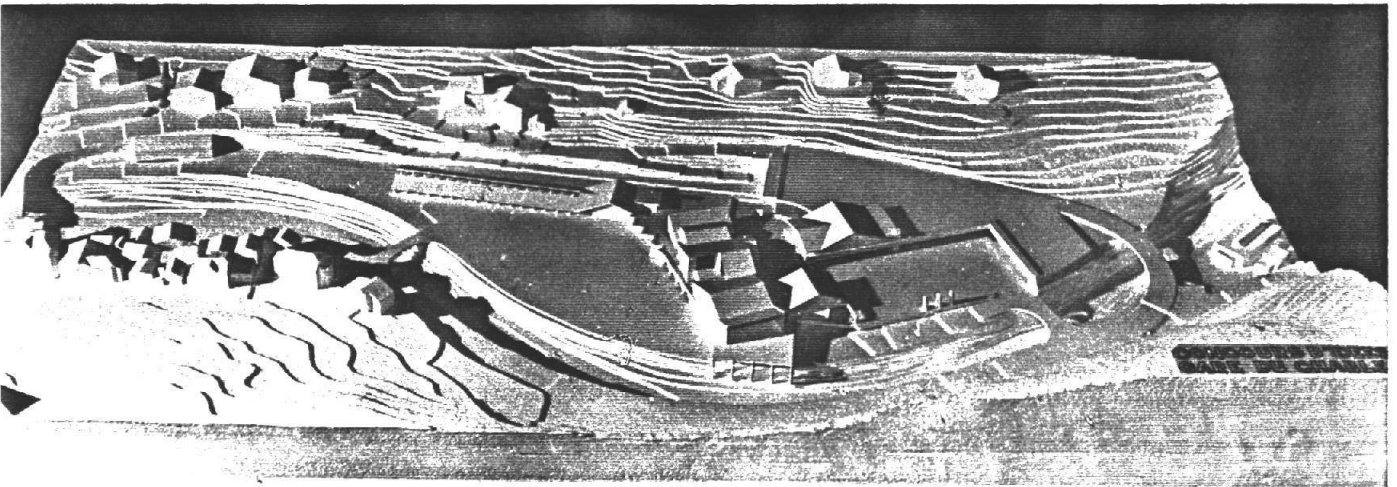
PROJET N0. 21



PROJET N0. 26



PROJET N0. 34



5.2 Deuxième tour

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

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

Les projets suivants sont éliminés au deuxième tour :

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

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

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

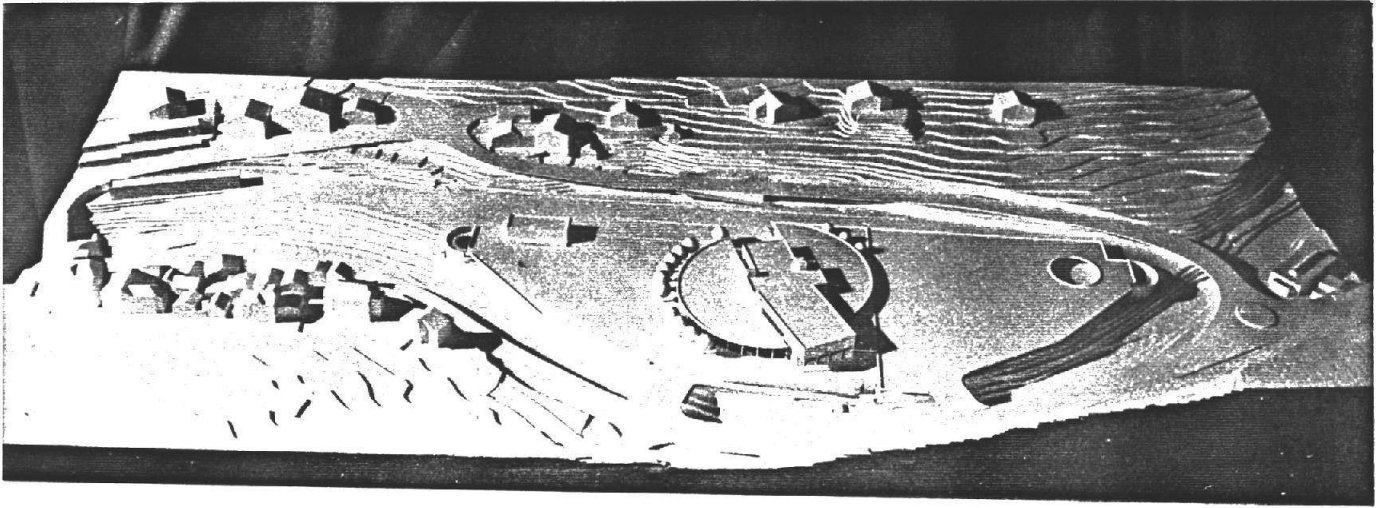
exprimée par une architecture intéressante, bien que cette solution pose de graves problèmes fonctionnels;

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

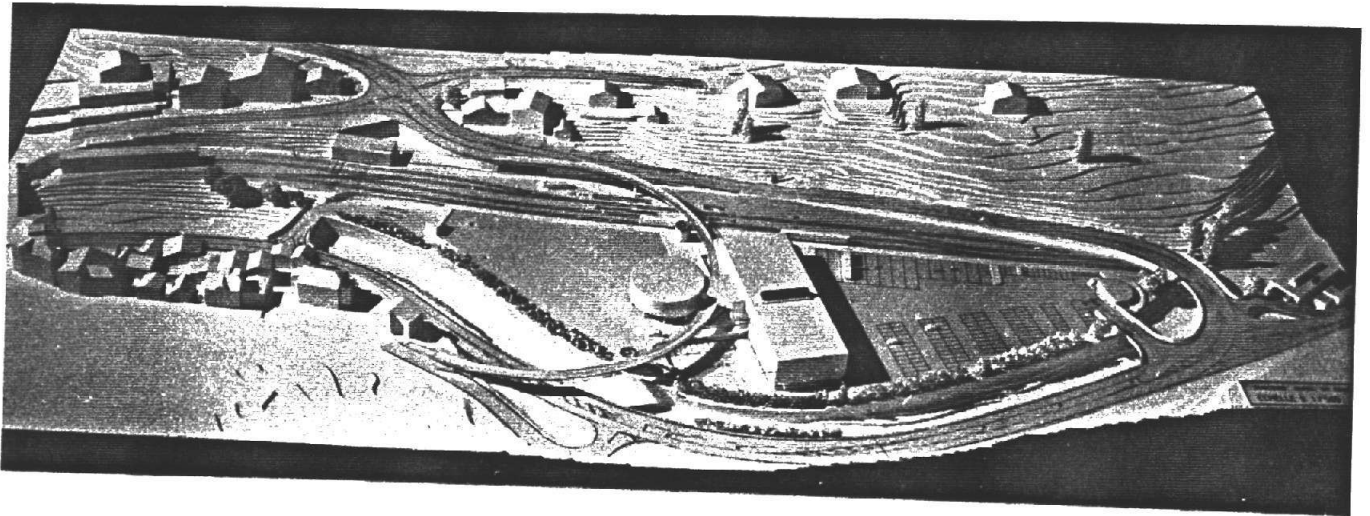
raccourcissement inexploitable des voies M-O;

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

PROJET NO. 2



PROJET NO. 6



PROJET NO. 7

