

l'encoche

revue d'information
de la commune de Montana



Décembre 2008 - N°12

PDI et urbanisme :

proposer le nouveau centre

de Crans-Montana



PDi

et

urbanisme

Proposer le nouveau centre de Crans-Montana

Préambule

Dès 2002, le Plan d'action environnement et santé (PAES) démontre que Crans-Montana a le potentiel de prendre son avenir en main. Il est à l'origine du Plan Directeur intercommunal (PDi) qui, en juin 2005, pose aux autorités des six communes un défi stratégique pour la destination: que voulons-nous pour Crans-Montana en 2020? Trois ans après, fin 2008, les premières réponses sont données. Crans-Montana veut se doter des avantages d'une cité à part entière, au cœur d'un territoire alpin à vocations multiples, de la plaine au glacier.

Nous sommes au début d'un véritable *projet territorial*. Il va nous permettre de positionner Crans-Montana comme un pôle touristique reconnu, attractif et respectant les principes du développement durable.

Isabelle Evéquo, responsable du projet d'urbanisation et d'aménagement des centres de Crans et de Montana, en explique ci-après les enjeux et décrit les démarches effectuées au sein des six communes de Crans-Montana en 2007 et 2008.



Isabelle Evéquo
Architecte

I. Construire la ville

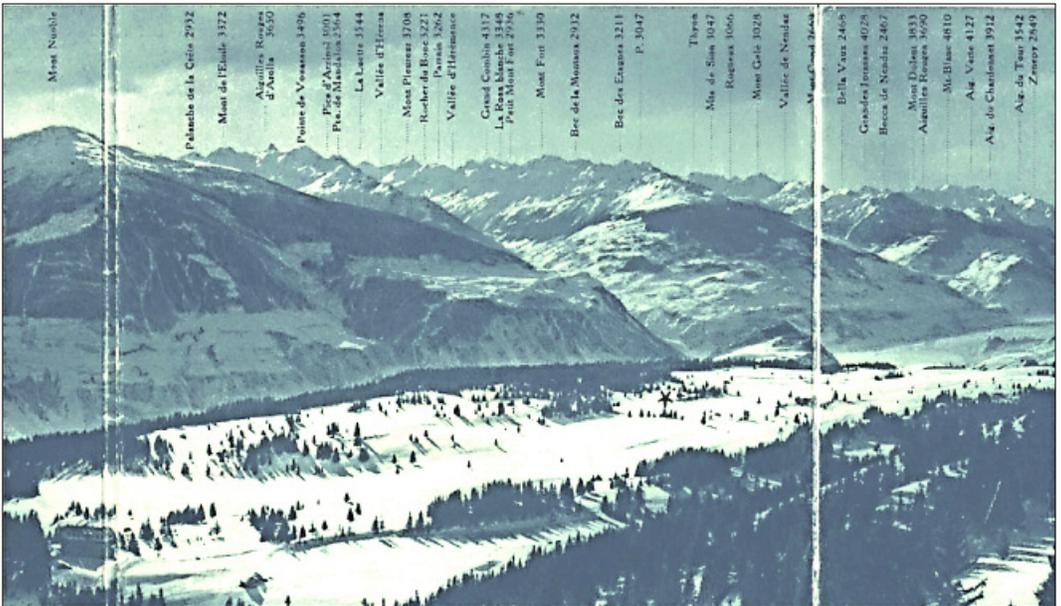
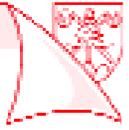
- Comment construire la ville ?
- Les villes de la plaine du Rhône comme Brigue, Sierre ou Sion
- La méfiance à l'égard des projets territoriaux
- Les opposants
- Les ateliers participatifs

II. Un projet territorial pour le centre de Crans-Montana

- Avril 2007 - décembre 2008: des démarches cohérentes
- Une visite guidée du nouveau centre de Crans-Montana
- Un outil de référence en matière d'urbanisme

Annexe: **Les instruments légaux à disposition**

PDI et urbanisme : proposer le nouveau centre de Crans-Montana



Panorama d'hiver (archive Sprenger), début 1900.

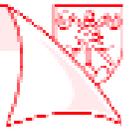
I. Construire la ville

Comment construire la ville ?

Les modes de vie évoluent, se diversifient et se confrontent. Les travailleurs qualifiés se déplacent, les flux migratoires et les échanges contribuent à rendre les populations hétérogènes. On se marie plus tard, ou plus du tout. Les familles s'unissent, se décomposent, se recomposent. On vieillit mais on demeure autonome et actif. On est engagé, solidaire mais le plus souvent individualiste.

Dans ce contexte fragmenté et fluide, comment peut-on travailler à l'édification de la ville ? Comment peut-on mettre à disposition de la collectivité des lieux de vie publics ou privés, des services et des équipements adéquats quand celle-ci est devenue multiple ? Comment peut-on élaborer des projets capables de satisfaire les intérêts divergents des usagers ? Comment peut-on inventer sans heurter ?

PDi et urbanisme : proposer le nouveau centre de Crans-Montana



Panorama d'été (archive Sprenger), début 1900.

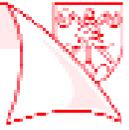
A ces difficultés s'ajoutent également les exigences liées à l'obligation d'anticiper (devoir prévoir pour dans vingt ans, par exemple), caractéristique essentielle de tout projet de territoire. L'échelle des périmètres (plusieurs km²) représente un autre défi.

La multiplicité des liens de cause à effet entre les domaines intervenant dans le choix du lieu d'implantation de quartiers résidentiels ou celui d'édifices publics et les encombrements routiers représentent autant de défis.

La tentation est grande d'aborder des projets isolés et concrets et de les réaliser sans se soucier de leur impact sur l'ensemble.

Dans l'absolu, l'objectif serait de motiver toute intervention, de donner « du sens » aux mutations du territoire et de prendre des décisions en vue d'orienter les évolutions à venir dans la direction que nous pensons juste.

PDi et urbanisme : proposer le nouveau centre de Crans-Montana



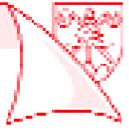
Centre de Montana (archive Deprez), les années 1980.

Une telle démarche systématique contribuerait à construire progressivement une indispensable culture urbaine et territoriale pour bien organiser la vie en commun dans cet espace, notre ville, dont nous sommes tous coresponsables.

Nous serions ainsi mieux armés face à l'attitude de certains, qui considèrent le territoire comme un bien de consommation, et aux objections d'autres, pour qui le caractère abstrait des concepts et des études porte atteinte au pragmatisme et à l'efficacité et rend l'action réfléchie et concertée difficile, attitudes provoquant des blocages destructeurs.

Les villes de la plaine du Rhône comme Brigue, Sierre ou Sion

Actives depuis une dizaine d'années en matière d'aménagement et d'urbanisme, les villes de Brigue, Sierre ou Sion ont compris les enjeux contemporains en la matière. Les autorités en charge de l'aménagement du territoire ont réussi à faire progressivement émerger



cette «culture urbaine et territoriale» citée plus haut, contribuant à créer un climat favorable aux projets de développement. Par une communication participative, les habitants se sont familiarisés avec la complexité inhérente au territoire et ont accepté certains compromis, certaines concessions et certains changements d'habitude pour un nouvel intérêt général, collectivement construit.

Les méthodes participatives et la volonté des politiques en place ont donné l'occasion aux participants d'exprimer leur vision, et aux responsables de l'aménagement d'intégrer les demandes.

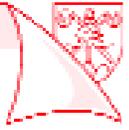
Les projets ont été sortis des «laboratoires» et de la scène politique. Ils ont été exposés en pleine lumière au public. Ils ont été confrontés aux avis impertinents, aux points de vue négligés et aux résistances. Les solutions ont été mises à l'épreuve et revalidées. La suspicion du public à l'égard des spécialistes et des politiques a été levée. Aujourd'hui, nous pouvons constater avec plaisir que les centres urbains aménagés ou en voie de réalisation s'appuyant sur ce processus sont appréciés loin à la ronde.

La méfiance à l'égard des projets territoriaux

La population se méfie souvent des projets d'urbanisme ou d'architecture publique : *trop chers, pas beaux, inadéquats, pas assez populaires, trop près de chez moi, etc.* La première cause est la méfiance naturelle à tout changement. Cette méfiance est alimentée par plusieurs facteurs : la complexité de la discipline qui répond à ses propres règles, des acteurs multiples, un langage propre, des processus sur le (très) long terme, etc.

L'aménagement du territoire est généralement considéré comme une discipline très technique avec un langage spécifique et un contexte légal complexe : *Plan directeur ? Plan d'affectation détaillé ? Plan de quartier ? Projet de construction ? Qui sont les acteurs de l'aménagement du territoire ? Quelles sont leurs compétences ? Quels sont leurs rôles ?* De nombreux malentendus existent autour de la définition de ce dont on parle.

PDi et urbanisme : proposer le nouveau centre de Crans-Montana

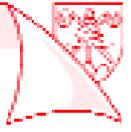


Centre de Montana (photo Pont), les années 2000.

Il faut admettre qu'il est relativement difficile de comprendre l'abstraction des plans d'aménagement ou de construction, et leurs conséquences réelles sur notre environnement : *que veulent dire les taches de couleur ? Quels sont les enjeux essentiels ? Quels seront les avantages du projet ? Quels seront les dommages collatéraux ? Pourquoi changer les règles ? Pourquoi planifier pour nos enfants ? Pourquoi voir plus loin que dans 2 ou 3 ans ? Pour qui ? Pourquoi lire le problème sous un nouvel angle ? Pourquoi changer nos habitudes ?*

Face à toutes ces questions légitimes, il semble nécessaire d'obtenir des professionnels de l'aménagement du territoire une « traduction » de leur message et de leur demander de ne pas utiliser des jargons incompréhensibles. Exprimer clairement les idées peut se révéler aussi important que la qualité du projet en question. Il est primordial de se soucier de communiquer efficacement lors des nombreux et réguliers échanges entre professionnels, politiques, population et médias.

PDi et urbanisme : proposer le nouveau centre de Crans-Montana

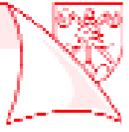


Grenon (photo Pont), les années 2000.

Les opposants

Une particularité des projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire réside dans la multitude des acteurs que sont les urbanistes, les architectes, les ingénieurs en transports, les paysagistes, les responsables politiques et la population. En plus, de nombreux lobbys font valoir leurs intérêts: promoteurs et constructeurs, agents immobiliers, défenseurs de la nature et du paysage, nostalgiques et empêcheurs d'avancer, etc. Nombreux sont ceux qui s'opposent à un projet par peur du changement. D'autres, s'ils ne sont pas opposés au principe, n'en veulent pas à proximité de chez eux: ce sont ceux qui illustrent la défense extrême d'intérêts privés. A cet égard, il apparaît que la notion «d'intérêt public prépondérant» inscrite dans la loi sur l'aménagement du territoire est louable et doit être parfois utilisée.

Les opposants peuvent intervenir sur la forme (*nous ne voulons pas de grand mur de béton blanc car le béton c'est moche...*) ou sur le fond (*la collectivité a mieux à*



faire qu'à investir dans la mobilité douce, un tram, un musée, une piscine, une école,...). Face à ce genre d'arguments, la communication devient très difficile.

Les ateliers participatifs

De plus en plus de villes ont recours aux démarches participatives parce que la population souhaite être intégrée aux différents processus de transformations urbaines. Pour répondre à ces demandes, pour tenter de comprendre les désirs de la population et les intégrer dans les projets, les collectivités développent des «ateliers participatifs».

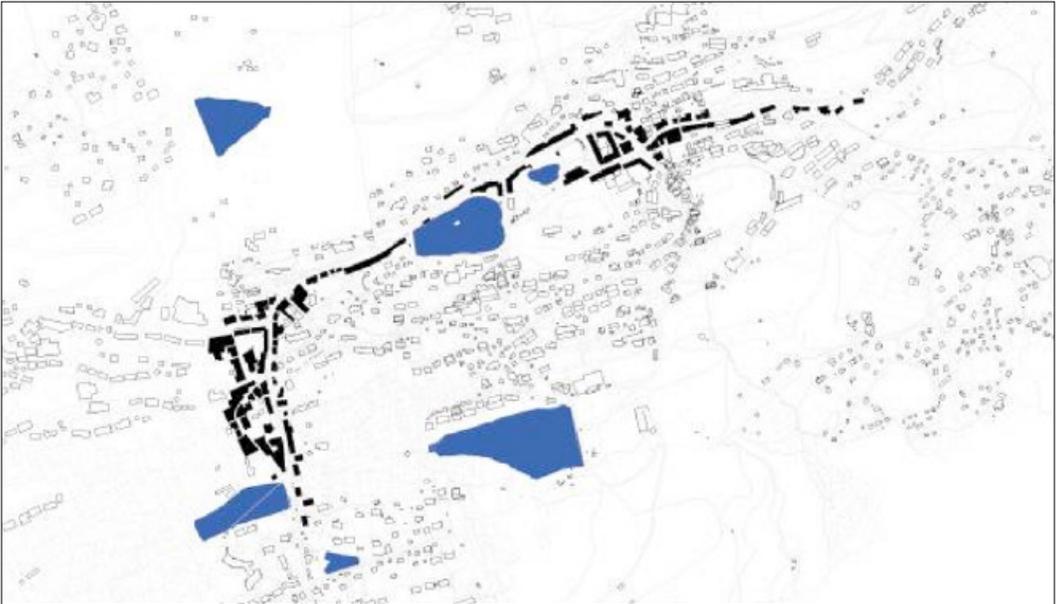
Apprendre à communiquer est une nécessité à plusieurs titres pour les politiques et les professionnels. Pour la population, c'est aussi le moyen de «participer de manière citoyenne et responsable» vis-à-vis du milieu dans lequel on souhaite vivre. En effet, si les politiques et les professionnels sont responsables de notre environnement construit, les maîtres d'ouvrage et la population participent, chacun à leur niveau, à son évolution. Dans ce contexte, il est primordial de se soucier de communication et de répondre aux nombreux échanges entre les différents acteurs.

II. Un projet territorial pour le centre de Crans-Montana

Les stations de Crans et de Montana ont grandi en parallèle. Elles se sont finalement touchées mais restent aujourd'hui encore mal reliées. La route entre les centres de Crans et de Montana se limite à une fonction de transit automobile. Elle n'invite pas à la promenade ni à la découverte du centre voisin. Ainsi, passé le giratoire de l'Albert 1^{er}, ou celui du Grand-Garage, le promeneur est abandonné dans un espace peu défini, sans caractère, dans un «entre-deux» qui attend d'être aménagé.

Le potentiel d'accroissement du nombre de lits touristiques reste important, tant en station qu'en périphérie. Il induit une augmentation du trafic en propor-

PDi et urbanisme : proposer le nouveau centre de Crans-Montana



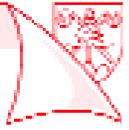
Plan UAC/PDi avril 2007, un seul centre pour Crans-Montana.

tion. Or, la demande de pointe est aujourd'hui déjà problématique. Il importe donc de trouver des solutions permettant de la réduire en modifiant le comportement des usagers en matière de mobilité. Ce n'est pas l'accroissement continu du trafic individuel motorisé qui doit imposer l'évolution de l'offre en infrastructures routières. Celle-ci doit être fixée en fonction des objectifs d'aménagement de centres conviviaux.

L'aménagement des centres en vue de les rendre conviviaux et attrayants constitue un des buts fixés pour redynamiser le tourisme sur le Haut-Plateau.

Dans ce contexte et sur la base des principes adoptés dans le cadre du Plan Directeur intercommunal (PDi), un groupe de travail a été chargé en 2007 de définir des lignes directrices en matière d'Urbanisme et d'Aménagement des centres (UAC). Il a choisi de proposer l'idée d'un seul nouvel espace regroupant les deux centres historiques s'étendant de l'Etang Long, à Crans, à la Gare du funiculaire, à Montana, par un aménagement séquencé des espaces publics.

PDi et urbanisme : proposer le nouveau centre de Crans-Montana

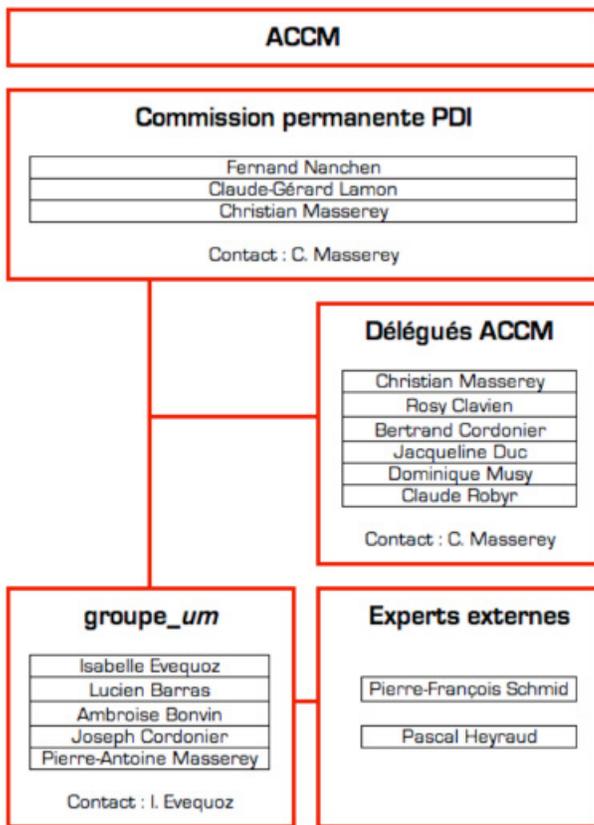


Avril 2007 - décembre 2008 : des démarches cohérentes

Les six conseils communaux ont répondu positivement en avril 2007 aux questions suivantes relatives à la proposition de l'aménagement d'un seul nouveau centre à Crans-Montana :

- Etes-vous favorable à la création d'un espace public entre Crans et Montana sur l'actuelle route de transit au sens d'une colonne vertébrale qui vise à établir une continuité entre les différentes centralités et donne un nouveau visage à l'agglomération ?

RELATION MO/MANDATAIRES



- Etes-vous favorable à la réorganisation en profondeur du territoire en vue d'entraîner des changements d'habitude au niveau de la mobilité ?

- Etes-vous d'accord de favoriser la collaboration étroite entre les services techniques des six communes par la création d'une structure nouvelle au niveau de l'édilité, ceci pour assurer une continuité et une cohérence spatiale sur le Haut-Plateau pour les vingt prochaines années ?

La mission de planifier à moyen et à long terme l'aménagement de l'espace public du Centre de Crans-Montana, situé sur différentes communes, a été donnée en février 2008 au groupe de travail Urbanisme et Mobilité (UM) par la nouvelle commission permanente « PDi et Mobilité » de l'ACCM.

Organigramme UM/Pdi, février 2008.



En avril 2008, les délégués de l'ACCM confirmaient les postulats de réflexion suivants proposés par le groupe de travail UM :

- créer des centres conviviaux et attrayants qui modifient le comportement des usagers de la voiture individuelle
- rapprocher les activités pour réduire les distances à parcourir
- déplacer le trafic hors du centre
- instaurer un système de transport public «centre»
- renforcer l'attractivité du centre sur toutes les périodes de l'année
- intensifier les relations en amont du centre avec le domaine skiable.

En juin 2008, les délégués de l'ACCM validaient le concept directeur d'aménagement proposant :

- d'aménager six portes d'entrées à la station (Etang Long, Mérignou, Centre-Scolaire, Régina Victoria, Grand-Signal et Funiculaire)
- de relier les noyaux historiques par un espace naturel de type jardin urbain, à priorité piétonne, réservé aux activités récréatives et au délassement
- de renforcer la couronne hôtelière au nord et au sud du jardin urbain pour rapprocher la clientèle.

En octobre 2008, les délégués de l'ACCM validaient les quatre schémas directeurs concernant :

- les pôles programmatiques
- les aménagements paysagers
- les parkings de captage et la circulation automobile
- le réseau de transport public.

En décembre 2008, le groupe UM présente son rapport final et demande à l'Assemblée des délégués de l'ACCM de passer à la phase de concrétisation des mesures proposées et acceptées en 2008.

PDi et urbanisme : proposer le nouveau centre de Crans-Montana



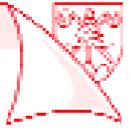
Plan UM/PDi juin 2008, deux noyaux historiques, un jardin urbain, 6 portes d'entrées, 2 couronnes d'hôtels.

Une visite guidée du nouveau centre de Crans-Montana

Afin de mieux s'imprégner de l'atmosphère qui pourrait régner dans le nouveau centre de Crans-Montana, pourquoi ne pas laisser vagabonder notre imagination le temps d'une visite guidée.

Les portes d'entrées à la station, véritables structures d'accueil pour le visiteur de passage, sont des bâtiments « phares » qui signifient l'arrivée au centre de la station. Ces bâtiments pourront offrir des structures de prise en charge avec des guichets de livraison et des guichets de location (par exemple, appartements, chambres, skis, vélos, calèches ou voitures électriques). Ils comprendront des parkings de captage lumineux et conviviaux, incitant les résidents, les touristes et les visiteurs à prendre le temps de se rendre au centre à pied.

Ces espaces seront mis en scène. Ils donneront un avant-goût de ce que le visiteur va découvrir plus loin



par des vues engageantes sur le paysage proche et par des prolongements aménagés (place, espace de transit, départ de cheminements piétonniers, etc.).

Les noyaux historiques doivent être denses et leurs programmes variés avec des logements à l'étage et des rez-de-chaussée commerciaux. Les terrasses et les cafés pourront se prolonger sur la chaussée publique. Le patrimoine historique sera mis en valeur et conservé selon certaines règles. Les bâtiments publics seront représentatifs, ils ne ressembleront pas à des locatifs ou à des résidences.

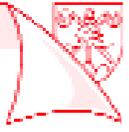
La pollution et les nuisances du trafic s'estomperont. Les transports publics seront attractifs. Les rues seront animées, les vitrines inviteront à la flânerie, l'espace public sera vivant. En hiver, la ville blanche à la montagne continuera à fasciner visiteurs et habitants.

Le jardin urbain sera le trait d'union entre les deux noyaux historiques. Il ménagera le vide nécessaire et complémentaire à la densité des noyaux historiques. Il sera l'espace de décompression, avec des points de vue mis en scène, des séquences paysagères proposant tantôt les surfaces lisses et bleues des lacs, tantôt les bosquets de sapins, tantôt des clairières ou des collines.

On y trouvera la maison du tourisme, des programmes récréatifs gratuits et des aires de repos offrant les plus belles vues sur les Alpes valaisannes. Les manifestations importantes comme les remises de médailles, les concerts d'ouverture du Caprices festival ou les discours de fêtes pourront avoir lieu dans cet espace ouvert, généreux et convivial.

On y créera des lieux remarquables avec des points d'attraction pour le visiteur. Les rives du Lac Grenon seront prolongées. Des pavillons d'activités seront disposés le long du parcours.

La couronne des hôtels au sud et au nord du jardin urbain sera densifiée. Les socles des hôtels existants seront réaménagés et ouverts sur l'espace public (par exemple au nord de la Migros). De nouvelles surfaces



commerciales et de services y seront disposées. Les socles des hôtels faciliteront les échanges entre le public et la clientèle hôtelière. Les hôtels tireront bénéfice du jardin urbain devenu lieu public par excellence : il sera l'espace prolongeant les jardins plus privatifs des hôtels.

De véritables **pôles d'activités** seront (ré)aménagés dans ce nouveau centre compris entre l'Etang Long et la Gare du funiculaire.

Le pôle d'activités situé à l'entrée ouest visera à faire entrer le **Golf alpin** «le plus haut du monde» en ville. Tous les programmes liés à la pratique de ce sport doivent être visibles à cet endroit. Une véritable mise en scène de l'événement «Golf» doit avoir lieu dès l'arrivée à l'Etang Long. Les rives nord du lac doivent être aménagées de façon à s'ouvrir sur le green du trou n° 18. Des espaces aménagés en relation avec le Golf seront créés à la hauteur des immeubles des *Trois Vétérans* et du *Fontainebleau* sur la rue du Prado pour mieux laisser pénétrer l'ambiance «Golf» jusque dans le noyau historique de Crans.

A l'ouest du jardin urbain, le *Grand-Garage* actuel fera place à un espace généreux offrant terrasses et cafés aux promeneurs et aux curieux. Les flâneurs du jardin urbain y croiseront les skieurs exaltés de retour en ville, descendus de Cry d'Err. Cette nouvelle place articulera le noyau historique de Crans avec le jardin urbain et offrira un accès engageant aux hôtels de la couronne sud, aujourd'hui mis un peu à l'écart.

Le jardin urbain sera le nouvel espace de référence reliant les deux noyaux historiques de Crans et de Montana. Cet espace a l'ambition de donner un nouveau visage à la ville de montagne ; il propose une série d'activités publiques et de détente dans un espace ouvert. On y trouvera un **Espace jeunesse** avec crèche et activités parascolaires, la Maison du tourisme et ses expositions sur les produits du terroir. Il sera complété de jeux de plein air. Cet espace accessible à pied depuis toutes les portes d'entrées sera le cœur des deux noyaux historiques.



Des **manifestations** seront organisées sur l'esplanade de Grenon tout au long de l'année : du discours du 1^{er} août aux soirées rock du festival Caprices, du tea-time sur chaises-longues panoramiques à l'igloo du Petit Jésus, des bars neige après-ski aux vendeurs de marrons et autres produits du terroir, les utilisations possibles de cet espace sont fort nombreuses.

Les terrasses ensoleillées à l'est de la patinoire offriront un espace de détente aux skieurs, patineurs et curleurs ainsi qu'aux randonneurs et aux mini-golfeurs. **L'ambiance sportive** de la ville à la montagne se propagera davantage encore par de nouvelles liaisons côté montagne.

Une nouvelle place de la Gare accueillera le visiteur et l'invitera à se rendre dans le noyau historique la jouxtant. C'est à partir de cet espace d'entrée, que l'on pénètre dans le centre de la ville à la montagne.

L'aménagement paysager est fait d'une constellation d'espaces allant depuis la Gare du funiculaire à l'Etang Long. Il propose d'articuler en une série de séquences les espaces résiduels existants pour formuler une nouvelle promenade urbaine. Le jardin situé au coeur de l'ensemble est un puissant espace de décompression complémentaire aux noyaux historiques denses et commerciaux.

Pour créer un centre vivant et convivial (un des buts pour redynamiser le tourisme), la **circulation automobile** y est réduite. L'espace de proximité (places, rues) est offert aux personnes plutôt qu'aux véhicules individuels. La circulation ne sera pas déplacée vers les quartiers résidentiels par une route de contournement. La qualité de vie, le bien-être et la tranquillité de ces quartiers seront préservés.

Les parkings de captage en périphérie du centre seront disposés aux portes d'entrées. Les stationnements de surface seront supprimés du périmètre centre.

PDi et urbanisme : proposer le nouveau centre de Crans-Montana



crans-montana

*urbanisme & mobilité

association des communes de Crans-Montana - ACCM
plan directeur intercommunal - PDI
urbanisation, mobilité et aménagement des centres
rapport de synthèse

Synthèse Brochure UM 2008, disponible auprès de l'administration communale et de l'ACCM.

L'offre en **transports publics** est améliorée. Une desserte spécifique pour le centre est prévue et sera adaptée à la demande. Les voitures seront de petite taille et de différents types. Le transport de périphérie sera assuré et amènera les résidents aux portes d'entrées selon des cadences saisonnières.

Un outil de référence en matière d'urbanisme

Engager des réflexions à l'échelle du territoire et de la ville, planifier des édifices publics importants, aménager l'espace public et assumer ainsi la représentation de la ville à la montagne sont des actions majeures aux enjeux complexes.

En mandatant le groupe UM (Urbanisme et mobilité) pour engager **une réflexion globale** sur le centre de Crans-Montana, l'ACCM sur l'impulsion du PDI, s'est donnée de nouveaux moyens pour dépasser les actions au coup par coup qui contribuent à la fragmentation du tissu urbain.

PDi et urbanisme : proposer le nouveau centre de Crans-Montana



L'objectif de la mise en place de ce plan directeur «centre» exprimant les principes à adopter dans les domaines urbanistiques, paysagers, de circulation et de transports publics, consistera, à partir de son approbation collective par les délégués de l'ACCM, à servir de plan de référence pour les communes sites lors de réalisations sur ce périmètre. Nous formulons l'espoir que ce plan devienne un véritable instrument légal de planification au service d'une nouvelle «pensée urbaine» pour Crans-Montana.

Isabelle Evéquoz
architecte EPFL-SIA,
responsable du groupe de travail UM

ANNEXE :

Les instruments légaux à disposition

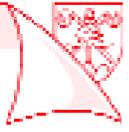
Le malaise que nous avons face à l'espace bâti contemporain (manque de repères, manque d'espaces piétons, manque d'animation, absence d'identité urbaine, tissu urbain décousu, espace fourre-tout, ...) est souvent dû à un manque d'identité induit par la juxtaposition non dirigée de morceaux d'architecture. Il appartient aujourd'hui à l'homme politique, appuyé par un entourage professionnel, de veiller à la maîtrise des interventions dans l'espace.

Pour ce faire, l'homme politique et son entourage professionnel disposent, entre autres, d'instruments légaux définis ci-dessous.

Plan d'aménagement détaillé (PAD)¹

Dans certains cas la réglementation de construction et de zone ne contient que des prescriptions générales d'utilisation. Prenons le cas de la Moubra, zone affectée aux sports et aux loisirs. Le plan de zone ne spécifie pas où placer une piscine, des parkings, des espaces de

¹ Définitions tirées de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT).



détente ou des places de sports extérieurs. Dans ce cas, il peut être nécessaire de concrétiser les dispositions générales du plan de zone en précisant quelle zone serait propice à quelle implantation.

Le plan d'aménagement détaillé (PAD) constitue un instrument de planification approprié à disposition des communes pour résoudre ce type de problématique.

Dans l'exemple cité plus haut, on fera figurer dans le plan des affectations particulières des éléments spécifiques comme la piscine, les places de jeux, etc., de manière structurée et détaillée dans la zone affectée aux sports et aux loisirs.

Il existe deux types de plans d'aménagement détaillés (PAD): ceux qui concrétisent l'affectation du sol en respectant les prescriptions du plan de zone et du règlement communal, et ceux qui concrétisent l'affectation du sol sans respecter les prescriptions du plan de zone.

Les premiers sont soumis à la procédure d'autorisation de construire, établis et approuvés par le Conseil communal, les seconds sont établis par le Conseil communal, décidés en assemblée primaire et homologués par le Conseil d'Etat.

Si une zone présente une structure parcellaire défavorable ou insuffisamment équipée, le PAD peut être combiné avec un remembrement parcellaire.

Plan de quartier

Le plan de quartier indique le périmètre et définit les mesures particulières d'organisation et de protection ainsi que le genre, le nombre, la situation et la conception générale des bâtiments et des groupes de bâtiments. Il fixe les gabarits.

Les communes peuvent utiliser le plan de quartier comme instrument légal de planification dans les cas suivants:

- lorsqu'on souhaite concrétiser la structuration et l'aménagement à l'intérieur d'une zone ou d'une partie de zone (*par exemple, lorsque dans un*



secteur partiellement bâti, on souhaite améliorer la qualité du bâti et implanter les nouveaux bâtiments de façon à créer une place publique comme on pourrait le faire dans le secteur du Grand-Garage à Crans)

- lorsque l'architecture de nouvelles constructions doit s'adapter aux bâtiments existants dignes de protection (*comme sur les parcelles des hôtels historiques Carlton, Alpina & Savoy, Rhodania*)
- lorsque les nouvelles constructions doivent s'adapter à l'aspect de sites puissants et emblématiques (*comme dans le secteur de la colline du Parc ou dans le secteur du Sporting en bordure du Golf*).

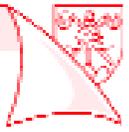
Il est aussi possible qu'un règlement de construction impose un plan de quartier pour une zone spécifique qu'elle a estimée sensible.

Concours d'architecture

L'Association Suisse des ingénieurs et architectes (SIA) a entrepris dès 1877 de publier des normes sur les concours d'architecture. Le règlement SIA 142 actuellement en vigueur constitue la référence en matière de concours d'architecture. Il indique les règles à respecter pour l'organisation d'un concours. Le jury est composé de spécialistes et de représentants de l'adjudicateur et les soumissions sont généralement publiques.

La compétence du jury, la présentation d'un dossier technique bien fait et l'efficacité de l'organisation sont indispensables au succès d'une procédure de concours. L'investissement consenti pour la bonne organisation d'un concours est récompensé par la soumission de projets bien étudiés dont la réalisation et l'exploitation sont facilitées.

Les concours d'architecture ont fait leurs preuves depuis très longtemps. Ils s'avèrent particulièrement efficaces pour apporter des solutions optimales. En Suisse, ils remontent à une longue tradition. Utilisés dès le XIX^e siècle, ils ont permis la réalisation de nombreux édifices publics (Palais fédéral, écoles, gares, univer-



sités, hôpitaux, ensembles résidentiels et aménagements urbains). Etant conçus pour résoudre des problèmes spécifiques dans des contextes naturels sensibles ou urbains de valeur, ils se traduisent par une amélioration qualitative des projets architecturaux.

On notera toutefois un nombre incalculable de projets primés tombés dans l'oubli. Ceci démontre que le concours ne débouche pas forcément sur un objet réalisé. Pour cela, il faut un Maître de l'ouvrage ayant une volonté déterminée de garantir la continuité des idées de base dégagées lors de la phase conceptuelle du concours.

On peut dire que, face à la production de masse, les projets issus de concours d'architecture proposent des réalisations soignées, produisent des éléments innovatifs et bousculent les idées préconçues.