

URBANISME & MOBILITE

ASSOCIATION DES COMMUNES DE CRANS-MONTANA
PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL
URBANISATION, MOBILITE ET AMENAGEMENT DES CENTRES

RAPPORT FINAL

Décembre 2008

N° AFFAIRE	UM
MANDANT	ASSOCIATION DES COMMUNES DE CRANS-MONTANA
MANDATAIRES	ARCHITECTES Isabelle Evéquo, pilote, architecte EPF Lucien Barras, architecte EPF Ambroise Bonvin, architecte ETS Joseph Cordonier, architecte ETS UTS Pierre-Antoine Masserey, architecte EPF INGENIEUR EN CIRCULATION Pierre-François Schmid, ingénieur EPF PAYSAGISTE Pascal Heyraud, architecte-paysagiste FSAP
VERSION	Rapport final V 1.1 19.12.08

Table des matières.....4
Liste des abréviations.....6

1. Introduction.....7
1.1 Structure du document.....8
1.2 Historique.....10
1.3 Mandat.....12
 Structure du mandat
 Groupe de pilotage

2. Données de base.....16
2.1 PAES.....16
2.2 PDI.....18
2.3 UAC.....19

A ETAT DES LIEUX.....25

3. Problématique générale.....26
3.1 La ville à la montagne.....26
3.2 Constats généraux.....28
3.3 Objectifs généraux.....29
3.4 Périmètre de l'étude.....30
 3.4.1 Périmètre de réflexion
 Limites
 Constats
 Objectifs
 3.4.2 Périmètre d'intervention
 Limites
 Constats
 Objectifs

4. Analyses thématiques.....34
4.1 Morphologie.....36
4.2 Paysage.....42
4.3 Urbanisation.....50
4.4 Circulation.....56
4.5 Activités.....66
4.6 Parcellaire.....76
4.7 Population.....94
4.8 Tourisme.....98

5. Hypothèses de développement.....102
5.1 Statu quo.....102
5.2 Dissémination.....104
5.3 Concentration.....106

6. Synthèse A.....108

B PROJET TERRITORIAL.....111

7. Périmètre.....112
7.1 Portes, pôles, interfaces.....112

8. Concept général d'aménagement.....114
8.1 Conception directrice.....114
8.2 Schéma directeur.....116
 8.2.1 Portes d'entrées
 8.2.2 Noyaux historiques
 8.2.3 Jardin urbain
 8.2.4 Couronnes des hôtels
8.3 Concept de circulation.....126
 8.3.1 Piétons
 8.3.2 Transports publics
 8.3.3 Voiture
 8.3.4 Concept général de circulation
8.4 Concept d'espace public.....134
 8.4.1 Vocabulaire et outils d'aménagement
 8.4.2 Concept général d'espace public

9. Plan d'aménagement du centre.....140
9.1 Pôles programmatiques.....140
9.2 Aménagements paysagers.....142
9.3 Circulation automobile et parkings.....152
9.4 Transports publics.....156
9.5 Plan directeur.....160

10. Synthèse B.....162

C MISE EN ŒUVRE.....165

11. Cahier des charges des zones.....166
11.1 Sites stratégiques.....167
 PQ existants
 Nouvelles zones
11.2 Plans d'aménagement détaillés.....178
 11.2.1 Etang-Long
 Périmètre
 Structuration
 11.2.2 Sporting
 Périmètre
 Structuration
 11.2.3 Grand-Garage + Mérignou
 Périmètre
 Structuration
 11.2.4 Hôtels Carlton + Alpina Savoye
 Périmètre
 Structuration
 11.2.5 Grenon Ouest
 Périmètre
 Structuration
 11.2.6 Grenon Nord
 Périmètre
 Structuration
 11.2.7 Hôtels Bella-Lui + Grand Ambas.
 Périmètre
 Structuration
 11.2.8 Funiculaire + Clinique Bellevue
 Périmètre
 Structuration

12. Ateliers participatifs.....212

13. Conclusion.....217

14. Synthèse C.....218

D ANNEXES.....221

Glossaire.....222
Bibliographie.....226

Liste des abréviations

Législation fédérale	
LAT	Loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire
LPE	Loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement
OAT	Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire
OPair	Ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air
OPB	Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit
Législation cantonale	
LATC	Loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions
LR	Loi du 10 décembre 1991 sur les routes
Vocabulaire technique	
ACCM	Association des communes de Crans-Montana
CFF	Chemins de fer fédéraux
CMT	Crans-Montana Tourisme
COS	Coefficient occupation du sol
CUS	Coefficient utilisation du sol
PAD	Plan d'aménagements détaillés
PAES	Plan d'action environnement et santé
PAZ	Plans de zones communaux
PDI	Plan directeur intercommunal
PDL	Plan directeur localisé
PDR	Plan directeur régional
PQ	Plan de quartiers
P+R	Parking relais
R1	Résidences principales
R2	Résidences secondaires
TIM	Transports individuels motorisés
TNM	Transports non motorisés
UAC	Urbanisme et aménagement des centres
UM	Urbanisme et mobilité

1. Introduction

Lorsqu'ils inaugurent le premier hôtel sur la colline du Parc en 1892, Louis Antille et Michel Zufferey se doutent-ils du formidable développement qui attend la région des Crans de la Contrée de Lens?

Plus de cent ans plus tard, il faut reconnaître que la ville de Crans-Montana est bien différente des prairies sauvages où paissent quelques vaches: plusieurs accès routiers ont été créés à partir des villages d'Icogne/Lens, Chermignon/Montana et Randogne/Mollens, les constructions forment un tissu continu du Pas de l'Ours aux Barzettes, la capacité d'accueil dépasse les 50'000 personnes. En chiffres, Crans-Montana est devenu la plus grande ville du Valais.

Malgré ce succès, la croissance rapide de la ville a engendré de nombreux problèmes: gaspillage du sol, éparpillement des activités, congestion du trafic motorisé, perte d'identité, atteinte au paysage, explosion des résidences secondaires, augmentation du prix des terrains, difficulté à se loger pour les indigènes, pendularité.

A ces questions spatiales s'ajoutent des contraintes liées à la monoculture touristique et aux changements climatiques: vieillissement de la clientèle, désintérêt croissant pour le ski, raccourcissement de la haute saison, tourisme estival insuffisamment exploité, baisse de rentabilité des remontées mécaniques et des commerces, chute des nuitées hôtelières, manque chronique de neige.

Le découpage de Crans-Montana en six communes politiques a longtemps constitué un obstacle majeur à la mise en place d'une planification cohérente et concertée pour l'aménagement du territoire. Avec la constitution de l'Association des Communes de Crans-Montana (ACCM), les citoyennes et citoyens disposent aujourd'hui d'un outil capable de tracer le visage de leur ville dans 15 ou 25 ans.

A l'inverse des pionniers guidés par leur seul instinct, les autorités actuelles souhaitent préparer le futur en orientant le destin de Crans-Montana vers un projet de société durable, qui réponde à des objectifs économiques, sociaux et environnementaux. L'aménagement du territoire représente un moyen d'atteindre ces objectifs.

Ce rapport rassemble les recherches et réflexions des architectes et spécialistes développées dans le cadre du mandat «Urbanisme, mobilité et aménagement des centres».

1.1 Structure du document

Le rapport final Urbanisme & Mobilité se présente en quatre cahiers de la manière suivante:

A. Etat des lieux

Cette première partie expose la problématique générale de la situation actuelle à une échelle territoriale (périmètre de réflexion) ainsi qu'à une échelle locale (périmètre d'intervention). Elle établit également des constats plus détaillés basés sur différentes analyses thématiques. Des perspectives d'évolution sont proposées pour chacun des thèmes analysés et des hypothèses de développement sont étudiées.

B. Projet territorial

La deuxième partie définit précisément le périmètre d'intervention suite au choix d'une des trois hypothèses de développement: la concentration. Elle expose les objectifs généraux d'aménagement dans un schéma directeur. Celui-ci distingue les différentes zones à aménager dont les caractéristiques suivantes sont définies: urbanisation, circulation, activités et paysage.

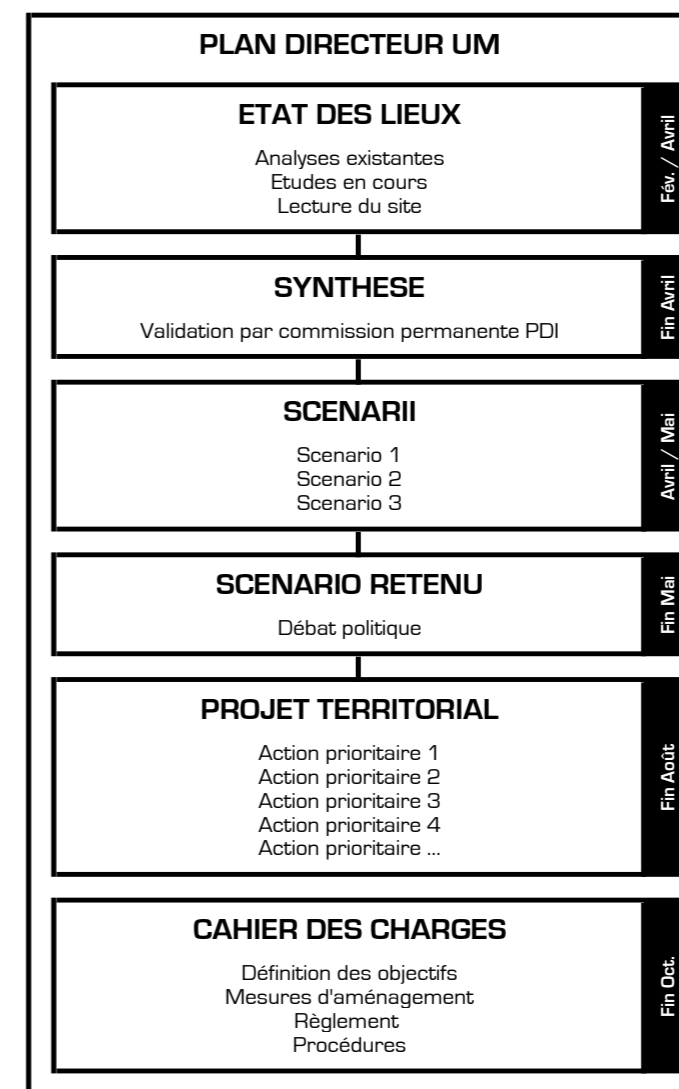
C. Mise en œuvre

La troisième partie établit un cahier des charges des zones à aménager sur la base d'un relevé des sites stratégiques. Elle formule des propositions concrètes au travers de nouveaux PAD en appliquant les principes énoncés au chapitre précédent.

D. Annexes

La dernière partie apporte un certain nombre d'éléments utiles à la compréhension de quelques problématiques abordées dans le document.

PRESTATIONS 2008



1.2 Historique

PAES

Au début des années 1990, une centaine de chefs d'Etat du monde entier se retrouvent à Rio de Janeiro pour établir un programme ambitieux de lutte contre les changements climatiques. Des engagements non contraignants sont dégagés lors de ce sommet de la Terre, dont l'Agenda 21 qui comprend des recommandations visant à assurer une bonne qualité de vie, accessible à tous, aujourd'hui et demain.

A la fin des années 1990, la Commission de Coordination du Haut-Plateau de Crans-Montana, stimulée par Sierre Région, décide de s'engager concrètement dans ce processus et crée la Commission Agenda 21. Celle-ci relève certaines lacunes au niveau de l'aménagement du territoire et une circulation chaotique dans les centres. Une enquête «Vision Crans-Montana 2000» menée par CMT auprès des résidents et des touristes révèle que les personnes sondées demandent une inversion de la priorité voiture-piéton.

Au début des années 2000, l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) choisit Crans-Montana comme région pilote pour son Plan d'Action Environnement et Santé (PAES). L'OFSP signe un contrat avec les six communes stipulant que la région va mettre l'accent sur la mobilité et le bien-être, ainsi que sur le développement harmonieux de l'urbanisme et du patrimoine bâti.

Le groupe de travail «Patrimoine d'aujourd'hui» établit une observation critique de l'état des lieux, après avoir entrepris une analyse historique approfondie. A cette occasion, l'ouvrage «Un siècle de tourisme à Crans-Montana» est édité aux éditions Porte-Plumes. En conclusion de cet ouvrage, un appel urgent est lancé en faveur d'un aménagement du territoire pris en main par un organe commun aux six communes. Le sol, patrimoine par excellence des générations, n'est pas extensible à l'infini.

PDI

Le principal instrument de pérennisation du PAES, le Plan directeur intercommunal (PDI), est repris par les six communes qui l'ont fortement développé depuis 2006. Inspiré des résultats du PAES, cet instrument de travail a débouché sur la création d'une association des six communes. Acceptée par 70% de la population, elle est effective depuis le 1^{er} janvier 2008.

Dans le cadre du PDI, une commission intercommunale pour l'urbanisme et l'aménagement des centres (UAC) a été créée en 2007. Elle est constituée d'un élu de chaque commune et d'une architecte.

Commission UAC

«Crans-Montana a besoin d'un centre convivial répondant aux attentes et aux besoins actuels de la population résidente et touristique». C'est à partir de cet objectif que la commission UAC a proposé de poursuivre la réflexion engagée depuis le PAES.

Le nouveau périmètre du centre est défini entre l'Étang-Long à Crans et la gare du funiculaire à Montana. Ce nouvel espace a l'ambition de relier les petits centres historiques repérés lors de l'analyse territoriale faite dans le cadre du PAES. Il invite à la promenade et à la découverte du centre voisin par la route de transit entre Crans et Montana. La circulation n'y sera plus prioritaire lorsque les différents lieux de rencontres seront mis en réseau. L'envie d'unifier et d'articuler par la continuité les différentes centralités est lancée et la requalification des espaces est amorcée.

En avril 2007, la Commission de Coordination accepte de créer un espace public entre Crans et Montana pour donner un nouveau visage à la ville de montagne. Elle accepte également de réorganiser en profondeur son territoire en vue d'entraîner des changements d'habitude au niveau de la mobilité. Elle décide enfin de favoriser une nouvelle collaboration entre les services techniques des six communes pour une meilleure cohérence spatiale sur le Haut-Plateau pour les vingt prochaines années.

En janvier 2008, la toute fraîche Association des Communes de Crans-Montana (ACCM) forme la commission Urbanisme et Mobilité (UM), constituée de six délégués de l'association et de cinq architectes.

1.3 Mandat

L'Association des Communes de Crans-Montana (ACCM), en séance de commission de coordination du 18 avril 2007, a accepté le concept «Espace Public» proposé par le groupe UAC élaboré dans le cadre du nouveau Plan Directeur Inter-communal.

Groupe de pilotage et mandataires

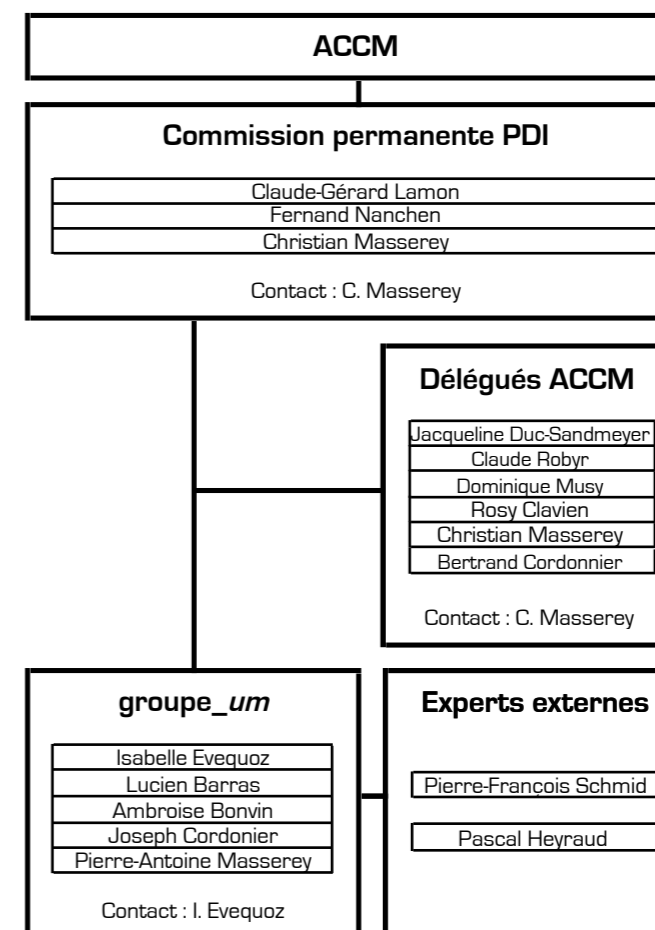
Sur cette base, l'ACCM a donné un mandat de prestations à un groupe d'architectes indépendants piloté par Mme Isabelle Evéquoz, architecte EPFL.

Le groupe de mandataire Urbanisme et Mobilité (UM) est composé de MM. Lucien Barras, architecte EPFL, Ambroise Bonvin, architecte HES, Joseph Cordonier, architecte HES et Pierre-Antoine Masserey, architecte EPFL.

Le groupe UM a été mis en place dans le but de planifier à moyen et à long terme l'aménagement de l'espace de rencontre sur le Haut-Plateau. Il est constitué de plusieurs bureaux dont la coordination est assurée par une seule personne ayant œuvré au travail fait en amont (UAC).

Selon les besoins, il s'appuie sur des compétences externes en matière de circulation, d'environnement ou de paysage.

RELATION MO/MANDATAIRES



Structure du mandat

Le groupe UM définit les tâches à effectuer et présente à chaque étape son travail à la Commission permanente PDi pour validation. La Commission s'en réfère à l'ACCM.

Lors des années précédentes, les autorités ont approuvé la base de travail réalisée dans le cadre du PAES, du PDi et du groupe UAC. Sur cette base le groupe UM établit les principes directeurs. Ceux-ci sont validés à chaque phase par la Commission permanente PDi.

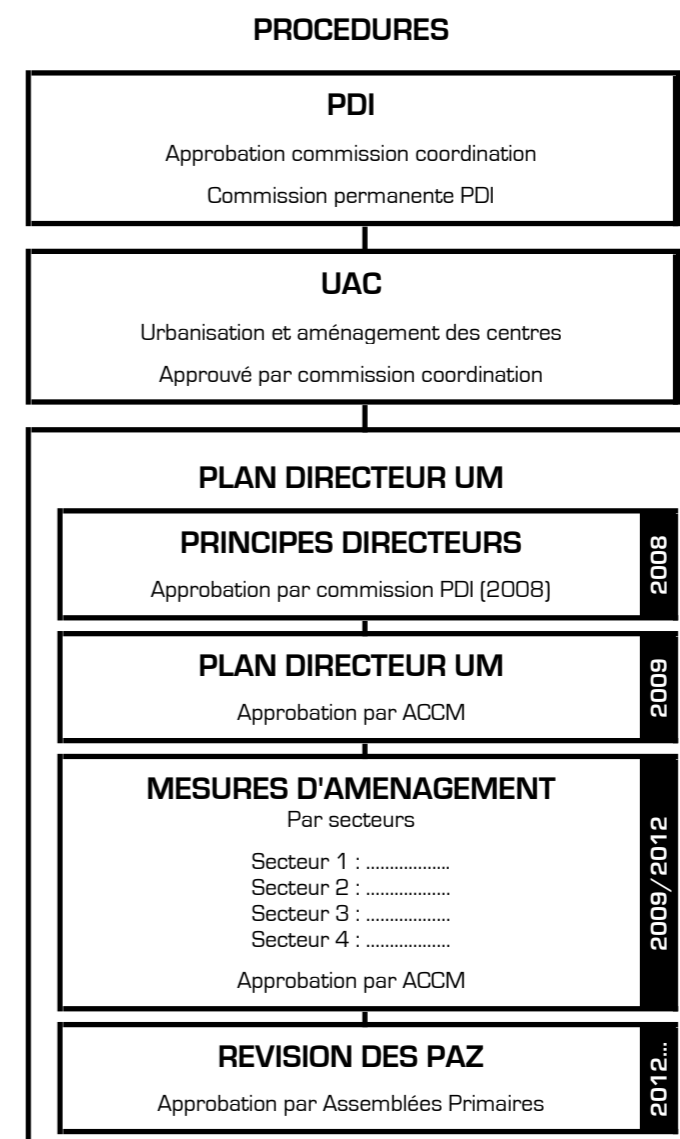
A terme, les principes directeurs doivent mener à la révision des PAZ, ainsi qu'à l'adaptation des règlements en cours et devront être approuvés par les Assemblées Primaires et homologués par les autorités cantonales.

Le groupe UM réunit et complète les analyses existantes. Il répertorie les projets en cours et propose une lecture du site. La synthèse de ce travail est validée par la Commission permanente PDi dans un document rassemblant les constats généraux et les enjeux. Les différentes évolutions possibles sont présentées en vue de n'en retenir qu'une.

Lors de la première phase (mars 2008), les aspects directement liés à la circulation sont volontairement occultés de manière à diriger le débat vers un réel projet d'aménagement. Les réglages techniques forcément nécessaires tels que les accès, le transit, les livraisons, les transports publics seront abordés dans la phase suivante.

En parallèle, le groupe UM propose des actions réalisables dans l'immédiat servant d'approche aux réalisations futures. Les phases suivantes comprennent des développements liés à l'urbanisation des secteurs stratégiques, l'étude de la mobilité, ainsi que l'aménagement des espaces publics urbains ou naturels.

A terme, le cahier des charges de l'espace de rencontre est rédigé et comprend la définition des objectifs, les mesures d'aménagement et les modifications des règlements en cours.



2. Données de base

Les données de base sont constituées par les différentes études réalisées sur la ville de Crans-Montana et sa région. Elles posent le cadre et les objectifs de la présente étude.

2.1 PAES

Le Plan d'Action Environnement et Santé (PAES)

Les origines du Plan d'Action suisse Environnement et Santé (PAES) remontent au Sommet de la Terre qui s'est tenu à Rio en 1992. Les trois objectifs prioritaires du PAES sont les suivants:

- > encourager les déplacements à pied et à vélo
- > favoriser une alimentation composée de produits de saison cultivés dans la région
- > promouvoir la qualité de l'habitat

Jusqu'à fin 2000, le Service Santé et environnement de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) a financé environ soixante projets se rapportant aux trois domaines principaux du PAES. Il a également mis en place un réseau de contacts «Environnement et santé» avec des partenaires représentant la Confédération et les cantons.

Depuis l'automne 2001, il encourage des projets innovateurs avec son nouvel instrument baptisé «fonds commun d'innovations» et soutient les travaux de réalisation dans trois régions pilotes. Les six communes qui constituent la région de Crans-Montana ont eu le privilège de jouer ce rôle avec le thème de la mobilité et du bien-être. Le programme a été conçu en collaboration avec les acteurs du territoire.

De nombreux projets ont vu le jour dans le cadre du PAES: promotion d'une meilleure alimentation, sensibilisation de la population aux bienfaits d'une vie sans cigarette, actions en faveur de la découverte du patrimoine d'hier et d'aujourd'hui, sensibilisation à la nature des alentours de la station.

Les projets initiaux ont convergé petit à petit vers quatre domaines pour lesquels le PAES peut faire valoir des résultats concrets. Il s'agit de la mobilité déclinée sous les aspects de circulation et d'activité physique (marche à pied), de l'urbanisme et de la lutte contre le tabagisme.

1 a. «Mobilité pour tous», le projet le plus complexe a réussi à rédiger avec l'appui de tous les milieux, un plan sectoriel de la mobilité (PSM) qui donne les lignes directrices pour maîtriser et à terme résoudre les problèmes de circulation dans la région, spécialement en station, durant la haute saison. Le PSM prévoit la création de zones piétonnes aux centres de Crans et de Montana, une offre de parkings coordonnée de manière intercommunale en matière de localisation et de tarifs, une réorganisation des transports publics et des accès, ainsi que des mesures visant à une meilleure gestion de la mobilité par les aménagements et la police.

1 b. Le second volet de la mobilité a été de faire de la randonnée un produit à la mode pour les habitants et les hôtes. Une stratégie a été rédigée par tous les partenaires concernés et le PAES a contribué à lancer sa mise en œuvre. Des sentiers didactiques ont été réalisés.

2. En complément à la mobilité, le PAES a réalisé une réflexion sur les moyens d'améliorer la qualité urbanistique de la cité de Crans-Montana. Un concept de développement intercommunal a été rédigé de même qu'un vade-mecum pour la construction et la rénovation des bâtiments.

3. Profitant de la présence des cliniques d'altitude, un gros effort a été fait dans la lutte contre le tabagisme actif et surtout passif.

Le principal instrument de pérennisation du PAES, le plan directeur intercommunal, a été repris par les communes qui l'ont fortement développé. Il reprend les principaux résultats du PAES et a notamment débouché sur la proposition à la population d'un nouveau règlement intercommunal des constructions. La proposition de création d'une association de communes peut être aussi considérée comme un résultat auquel le PAES a contribué. Ses statuts ont été rédigés dans l'esprit du développement durable.

> extraits du résumé du «Rapport final du PAES Crans-Montana», 2006

2.2 PDI

Plan directeur intercommunal

Le PDI est le premier et le plus important des six axes de pérennisation du PAES, accepté le 25 Mai 2008 par les conseils communaux des six communes. Il est développé par celles-ci et reprend les éléments développés par le PAES en matière de circulation, d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Le PDI constitue la feuille de route pour le développement de Crans-Montana, déterminant les aspects matériels et formels dans les domaines traités, tels que:

> Aménagement des centres - Urbanisme:

Revitaliser la fonction commerciale et sociale des centres de Crans et de Montana par un aménagement urbanistique favorisant l'attractivité et la sécurité pour les visiteurs.

> Aménagement des quartiers - Energie:

Planifier le développement des quartiers périphériques pour assurer une occupation harmonieuse du territoire et la prise en compte de l'intérêt général par rapport à l'affectation, aux équipements et infrastructures et leurs coûts.

Obtenir le label «Cité de l'Energie».

> Hébergement - Finances:

Maîtriser le marché de l'immobilier R2 pour réserver du travail aux entreprises et commerces locaux à long terme et garantir une bonne disponibilité en terrains et logements pour la résidence principale, les hôtels et les logements loués.

> Infrastructures existantes:

Assurer un entretien et une rénovation de qualité des infrastructures existantes.

> Sites stratégiques-infrastructures projetées:

Garantir une offre en infrastructures sportives, touristiques et de loisirs variée et de bonne qualité tout au long de l'année, afin de multiplier les lieux d'échange et de participation conjointe des différents types d'usagers.

2.3 UAC

Urbanisme-aménagement des centres

Découlant du PDI, une commission intercommunale pour l'urbanisme et l'aménagement des centres (UAC) est créée en 2007. Elle a pour objectif de répondre à différents problèmes relevés par le groupe de projet «Mobilité pour Tous» du PAES et par les analyses du PDI au travers d'une étude qui se concentre sur l'aménagement d'espaces publics animés, dans le but d'améliorer la qualité du cadre de vie et l'attractivité de la station alpine.

> Problématique

Circulation chaotique, manque d'espaces piétons, manque d'animation, absence d'identité urbaine, manque de repères, tissu urbain décousu, pôles d'attractivité dispersés, infrastructures collectives désuètes, transports publics paralysés en haute saison, transport individuel motorisé non maîtrisé, espaces fourre-tout envahis par les voitures, manque de logements pour résidents à l'année.

> Périmètre

Le périmètre concerné comprend la colonne vertébrale qui relie Etang-Long au funiculaire autour de laquelle s'articulent différents secteurs et les centres historiques de Crans et de Montana.

> Le concept général

Créer des interfaces de transport aux portes d'entrées en périphérie du centre. Sortir le trafic de transit du centre de l'agglomération.

Développer une politique de transports publics performants.

Valoriser des rues commerciales témoignant de l'histoire de la station.

Requalifier des espaces publics et places existantes.

Offrir une véritable qualité de vie au centre de Crans-Montana en proposant une promenade urbaine conviviale donnant la priorité aux piétons et permettant la mise en réseau des places et des lieux de rencontre stratégiques.

Chaque secteur composant la nouvelle définition du centre sera développé et traité suivant les grandes lignes du plan directeur:

Aménagement urbain : définition du type de zone, du revêtement de sol, de l'arborisation, du type de mobilier, de l'éclairage public

Urbanisation: définition de règles strictes liées à l'affectation des objets bâtis

Circulation et stationnement: dessin du schéma général (évolutif) avec des solutions pour les voitures, piétons, taxis et transports publics

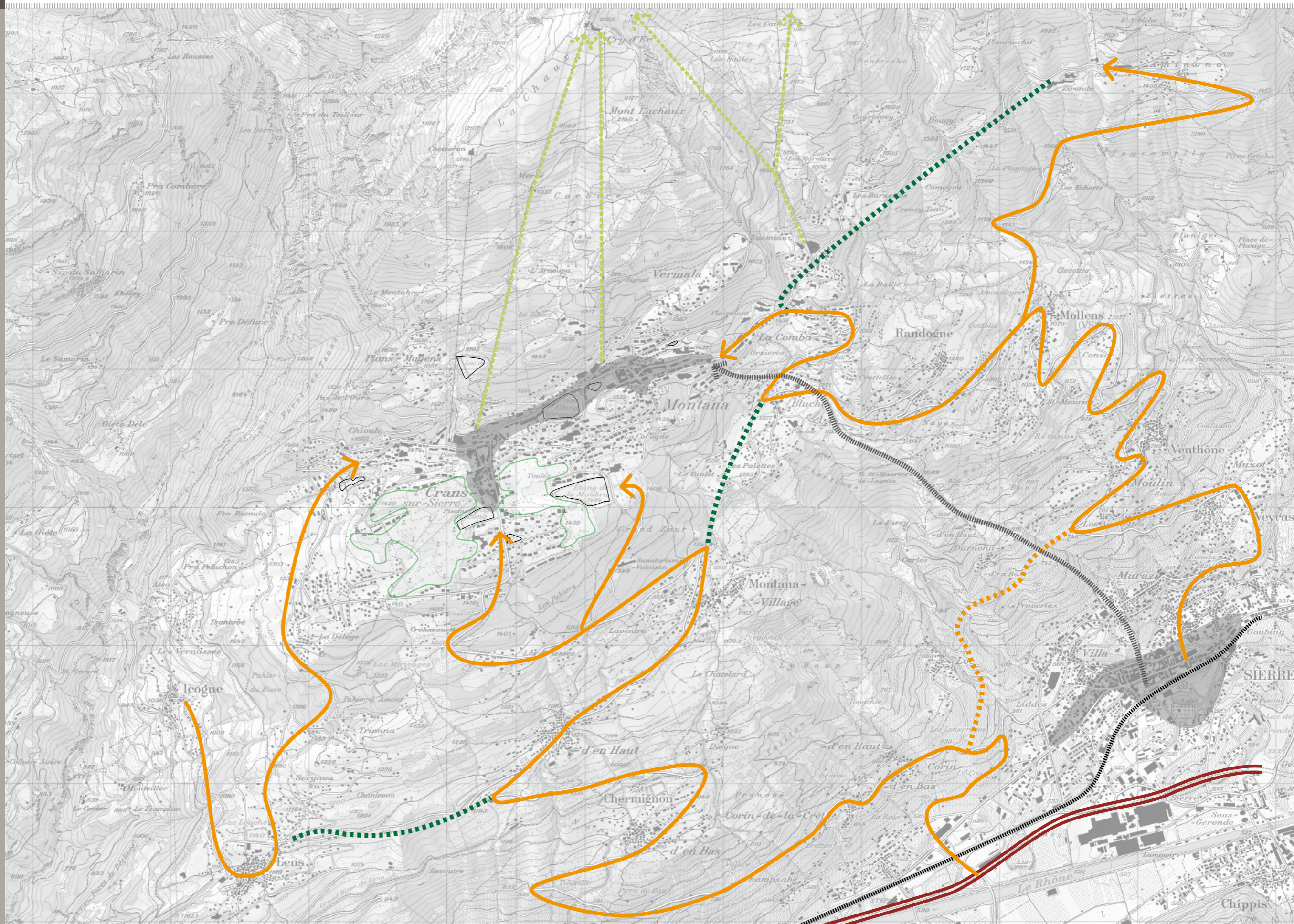
Procédure: concours, mandats débouchant sur des plans d'aménagement détaillés et des plans de quartiers.

> extraits du «Rapport final du UAC», juillet 2007

2.1 PAES
> schéma de circulation

Légendes

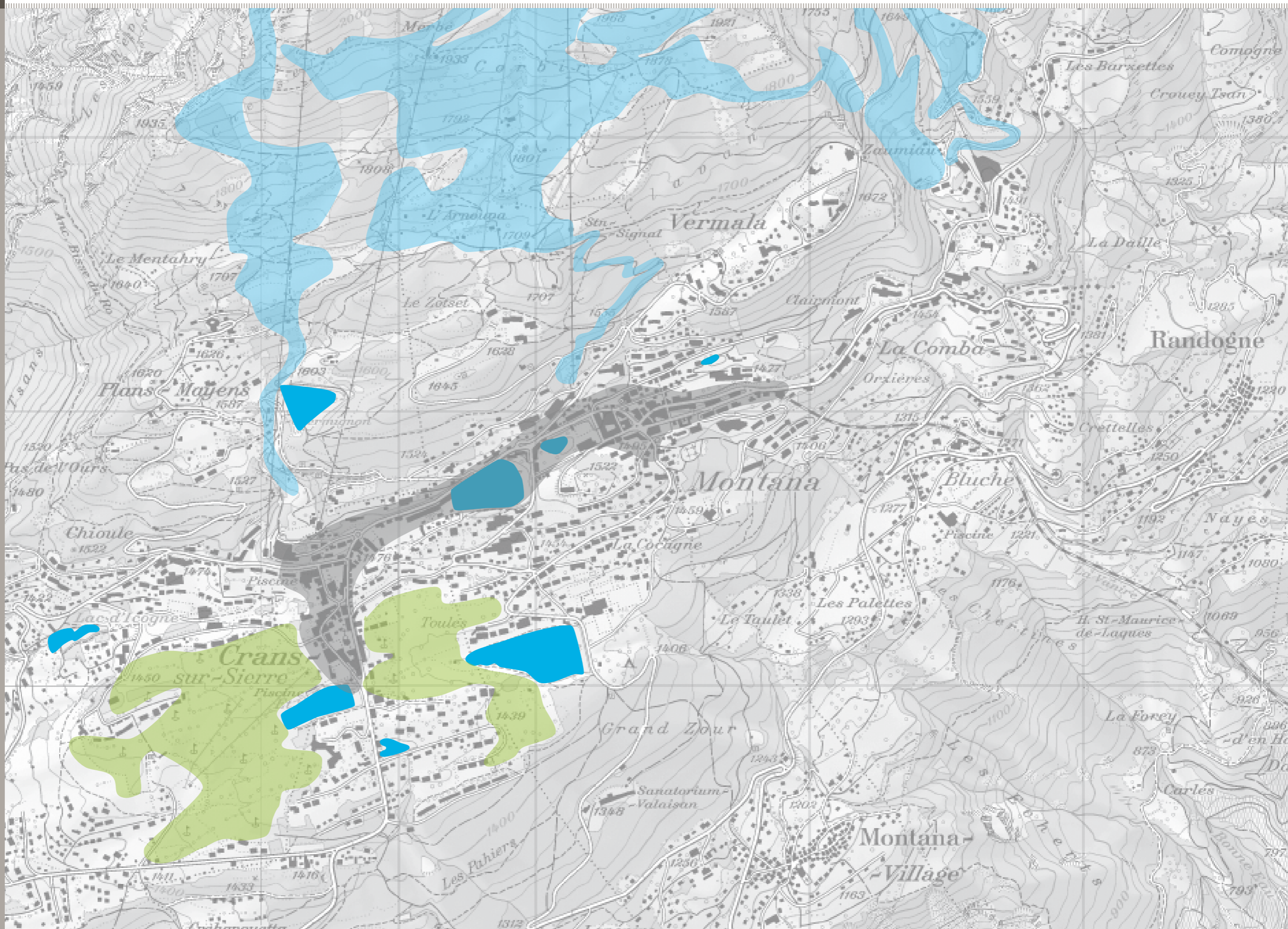
-  Espace rencontre
-  Autoroute
-  Circulation depuis la plaine
-  Liaisons futures
-  Itinéraire de transit
-  Chemin de fer
-  Funiculaire
-  Remontées mécaniques



2.3 UAC
> espace de rencontre

Légendes

- Espace rencontre
- Golfs
- Pistes de ski



→ *La première partie expose la problématique générale de la situation actuelle à une échelle territoriale (périmètre de réflexion) ainsi qu'à une échelle locale (périmètre d'intervention). Elle établit également des constats plus détaillés basés sur différentes analyses thématiques. Des perspectives d'évolution sont proposées pour chacun des thèmes analysés et des hypothèses de développement sont étudiées.*

3. Problématique générale

Comme la plupart des stations alpines, Crans-Montana est victime d'une urbanisation rapide. Ces régions urbaines de montagne peuvent être définies comme des villes, étendues en superficie, temporaires, polycentriques et affectées à l'industrie du tourisme.

3.1 La ville à la montagne

De l'Alpine Resort...

Une recherche menée par l'ETH Zurich et intitulée «La Suisse, Portrait urbain» définit les stations alpines comme «des régions urbaines de montagnes qui ne font partie ni d'un réseau de ville, ni d'une région métropolitaine, dont le tourisme est la seule fonction économique importante».

Morphologiquement, la ville est étendue en superficie, mais elle a des limites peu perméables dues à une topographie généralement accidentée. Il en découle une ville polycentrique et une structure urbaine en îlots.

La temporalité est une autre caractéristique importante. Les stations alpines vivent au rythme des saisons. Durant la haute saison, elles ont un réseau national et international qui les transforme en localités métropolitaines. Deux mondes s'y affrontent: un monde local et un monde global. Une nouvelle culture y est née, celle d'une culture alpine recouverte par une culture urbaine. Le mode de vie suit clairement celui des villes.

L'image de la ville est cependant camouflée en simulant celle d'un village, malgré la capacité qu'ont les alpines resorts à multiplier leur population en un temps très court.

... à la ville à la montagne.

Par sa taille, sa forme et son fonctionnement, la station de Crans-Montana se rapproche plus de la notion de ville que de toute autre forme d'organisation spatiale (village, hameau, complexe de loisir...). Par conséquent, l'ensemble des critères tant favorables que contraignants qui permettent de définir cette notion peuvent être appliqués à Crans-Montana.

L'objectif du développement urbain de la station consiste alors à tirer parti des qualités associées à la ville tout en réduisant ou maîtrisant les défauts du modèle.

La notion de «ville à la montagne» introduit une seconde notion propre aux villes alpines: le cadre naturel dans lequel elles s'inscrivent et qui en garantit l'attractivité. Les critères nécessaires pour assurer une qualité urbaine sont respectés et intégrés dans un paysage alpin: identité, diversité, flexibilité ou capacité d'adaptation, degré d'autonomie, rendement des ressources.

L'accessibilité aux villes de plaine est importante pour assurer la connexion à un réseau régional, national, voire international.

La diversité morphologique et physiologique permet de répondre à un critère important qui caractérise la ville. Il faut donc savoir tirer profit de la structure urbaine actuelle, en îlots, ainsi que de la topographie alpine existante.

Les variations d'activités saisonnières doivent être réduites. Il faut minimiser l'impact de la ville temporaire.

Par la création d'une identité forte (lieux, repères ou symboles), accessible au monde local et au monde global, les cultures alpines et urbaines pourraient trouver un mode de vie en équilibre.

3.2 Constats généraux

Alors que la morphologie du Haut-Plateau incite à une urbanisation horizontale, le découpage politique de la station en six communes autonomes amène à une logique verticale entre la plaine et la montagne. Suivant cette logique, le développement des centres historiques de Crans et Montana s'est fait progressivement par une extension polycentrique du bâti.

Les deux entités de Crans et de Montana n'ont jamais été pensées comme une seule agglomération. Les liens existants sont donc essentiellement des axes routiers.

Il en résulte pour la région:

> Urbanisme

1. L'urbanisation de la station n'est pas maîtrisée et tend à disperser habitations et activités sur un territoire très étendu.
2. L'étalement des constructions aboutit à une perte d'identité et un manque de repères.
3. Les infrastructures publiques sont insuffisantes, éparpillées sur le territoire de six communes, et souvent désuètes.
4. La fermeture de nombreux hôtels a provoqué une diminution importante des lits marchands.
5. La construction de résidences secondaires a explosé, provoquant une augmentation des lits froids.
6. La population indigène éprouve des difficultés à se loger sur place, et doit se déplacer vers les villages ou la plaine pour trouver des loyers abordables.

> Mobilité

7. L'accroissement des distances à parcourir provoque l'augmentation constante du trafic motorisé qui génère nuisances sonores, pollution et insécurité.
8. La congestion régulière du trafic paralyse les transports publics et diminue leur attractivité.
9. L'augmentation du nombre de places de stationnement ne fait qu'engendrer un nombre de véhicules supplémentaires.
10. Les espaces aménagés pour les piétons sont péjorés par la proximité du trafic automobile et son intensité.

3.3 Objectifs généraux

La création de centres conviviaux et attrayants constitue un des buts fixés par le PDi pour redynamiser le tourisme à Crans-Montana. Un résultat convaincant ne peut être obtenu sans le réaménagement des espaces publics et sans la mise en place de mesures d'accompagnement adéquates:

> Urbanisme

1. Le développement de Crans-Montana est celui d'une ville à la montagne, avec ses avantages à exploiter et ses contraintes à résoudre.
2. La concentration est essentielle à l'attractivité du centre et le réaménagement de l'espace public nécessaire pour redonner un sentiment d'appartenance aux habitants.
3. Les nouvelles infrastructures publiques sont regroupées dans le centre ou à ses abords immédiats, et positionnées en fonction de la fréquentation et des activités.
4. Le maintien de lits hôteliers à proximité du centre est nécessaire pour alimenter les commerces et activités avec les hôtes sur toute l'année.
5. Les résidences secondaires faiblement occupées constituent la périphérie de la station.
6. La construction de résidences principales dans le centre à l'intention des habitants et employés garantit une mixité de population et une occupation annuelle.

> Mobilité

7. Le rapprochement des pôles d'activités permet de réduire les distances à parcourir.
8. La réduction du trafic de transit à travers le centre permet de fluidifier les transports publics propres au centre.
9. La création de places de stationnement aux abords du centre réduit le nombre de véhicules à l'intérieur du centre.
10. La création d'un espace réservé aux piétons et à la mobilité douce permet de relier Crans et Montana dans un cadre naturel et convivial, sans nuisance.

3.4 Périmètres de l'étude

3.4.1 Périmètre de réflexion > échelle territoriale

Limites

Le périmètre de réflexion s'étend aux différentes activités qui ont une relation forte avec le centre:

- départ des parcours de golf (Sporting)
- gares des remontées mécaniques (Crans-Cry d'Err, Grand-Signal, Barzettes)
- centre de tennis et de congrès (Régent)
- terrains de sport et plage (Moubra)
- patinoires extérieures (Sporting et Y Coor)
- musée des Alpagnes et bisse du Tsitorret (Aprili)

Constats

Certains de ces pôles se transforment en quartiers indépendants par adjonction d'une zone de logement. A ce stade, la masse critique des logements permanents, ainsi que le faible taux d'occupation ne permettent toutefois pas le développement de services de quartier tel que petit magasin, café ou coiffeur.

Il existe également en périphérie des sites naturels peu bâtis et perçus comme les poumons de la station. Ils sont visités non seulement par les hôtes et résidents de la station, mais également par les habitants de l'agglomération sierroise.

Objectifs

L'évolution de ces zones périphériques représente un enjeu important pour le développement de la station. La nature du futur centre dépend en effet directement de la répartition de la densité entre le centre et les pôles périphériques.

Le périmètre élargi doit donc permettre de prendre en compte l'évolution de ces différents espaces périphériques, et les relations qu'ils entretiennent avec le centre.

3.4.2 Périmètre d'intervention > échelle locale

Limites

Le périmètre d'intervention se limite à:

- gare du funiculaire (est)
- départ du golf (sud-ouest)
- parking Mérignou (nord-ouest)
- route au nord du Vallon du Zier (nord)
- limite topographique du Haut-Plateau (sud)

Constats

Les centres historiques de Montana, au Nord-Est de la colline du Parc, et de Crans, implantés aux abords des terrains de golf, se sont développés de façon indépendante, avec des objectifs différents. Le découpage politique de la station en six communes autonomes amène à une logique verticale entre la plaine et la montagne.

Ces centres sont néanmoins liés par un petit vallon qui prend naissance au Nord de la Colline du Parc et se poursuit jusqu'au Vallon du Zier. Ce lien topographique est renforcé par la route située au nord du vallon, ainsi que par le chemin du centième au sud.

Malheureusement, la route se limite à une fonction de transfert automobile entre les centres. L'espace intermédiaire autour du lac Grenon (Grand garage, lac Grenon, colline du Parc, Y Coor) n'est pas suffisamment mis en valeur.

Bordant ce vallon, en amont et sur l'arête Sud, se sont développés de nombreux hôtels et cliniques qui ont fait la réputation de la station et qui sont encore en activité.

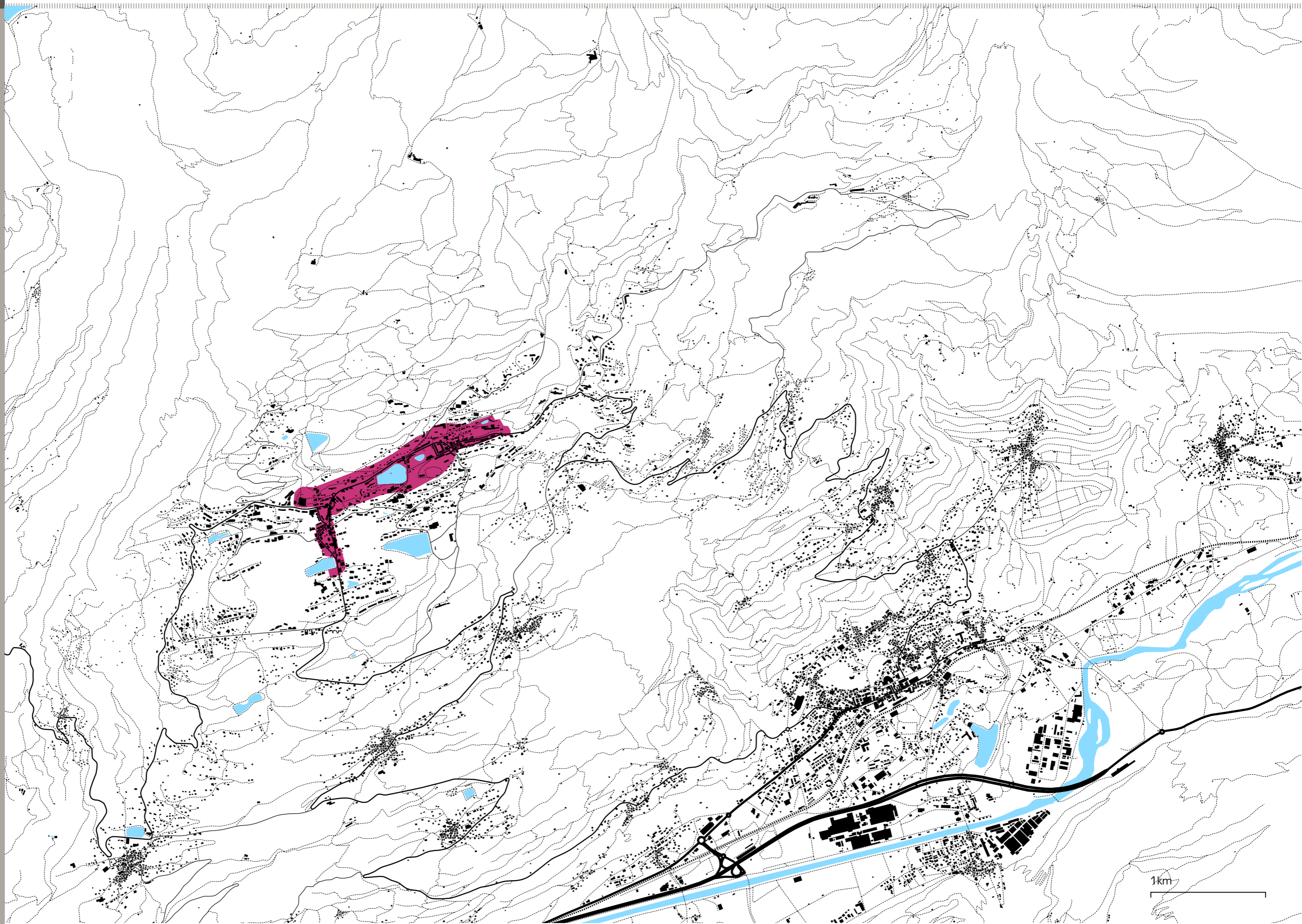
Objectifs

Le périmètre restreint proposé regroupe les deux centres historiques abritant les fonctions commerciales, de l'Étang-Long à Crans à la gare du funiculaire à Montana. Les limites exactes du périmètre seront précisées en cours d'étude en fonction du potentiel des parcelles analysées. Pour des questions de compréhension, on le dénommera «Espace de rencontre», à ne pas confondre avec zone de rencontre.

3.4.1 Périmètre de réflexion

Légendes

● périmètre d'intervention



4. Analyse thématique

Ce chapitre cherche à dresser un portrait objectif de la région de Crans-Montana et à mettre en lumière ses points forts et ses faiblesses.

Les différentes thématiques abordées sont autant d'éléments indispensables à la compréhension et à la lecture de ce territoire et de l'évolution qu'il a subi.

A travers les différents constats, les observations peuvent être schématisées de manière à comprendre le fonctionnement du territoire et ses perspectives d'évolution.

De cette manière, un portrait général de Crans-Montana peut être tracé en fonction de chacune des thématiques suivantes:

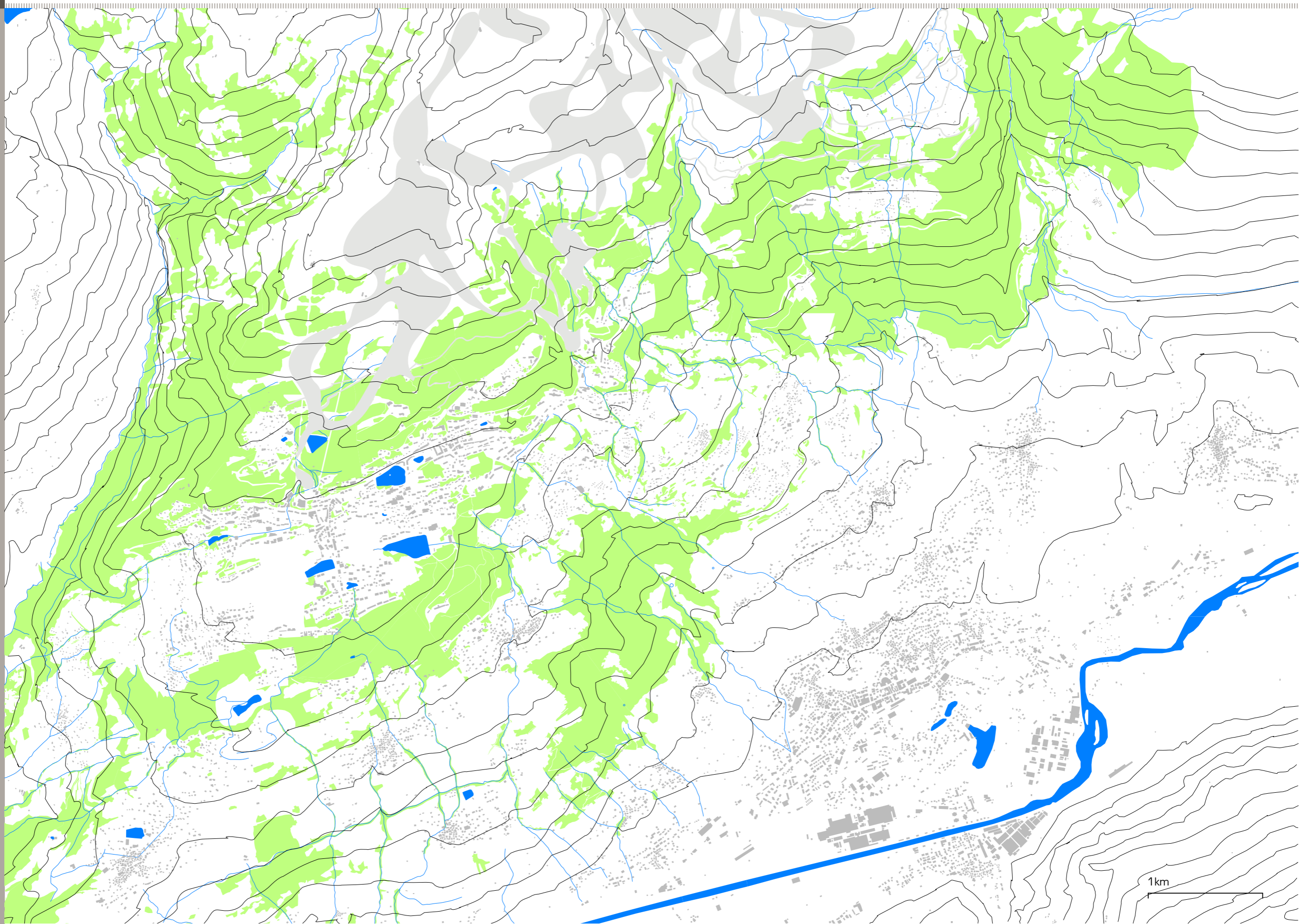
- > morphologie
- > paysage
- > urbanisation
- > circulation
- > activités été/hiver
- > parcellaire
- > population
- > tourisme

Le projet lui-même se composera à partir des différents thèmes analysés.

4.1 Morphologie
> échelle territoriale

Légendes

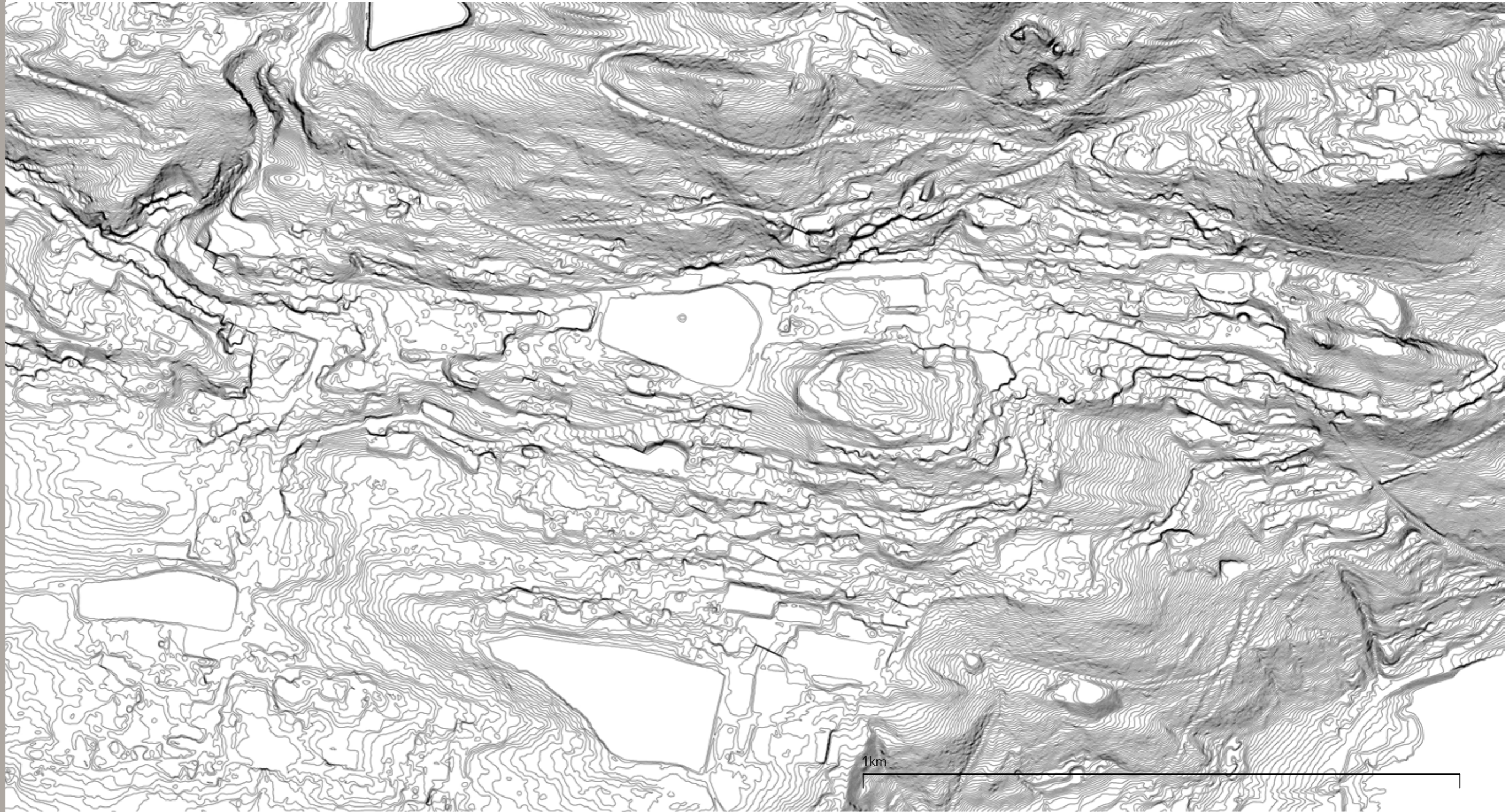
- Forêts
- Pistes de ski
- Lacs
- Cours d'eau
- Courbes de niveau 100m



4.1 Morphologie
> échelle locale

Légendes

Courbes de niveaux 1m



4.1 Morphologie

Constats

- > la topographie du territoire de Crans-Montana est dotée d'un grand potentiel dû aux plateau relativement plat
- > la surface d'habitat et d'infrastructures des six communes (ACCM) atteint 8.3% (> stations valaisannes)
- > à l'échelle locale, la topographie devient plus accidentée et certaines limites naturelles sont bien marquées
- > les lacs et collines du Haut-Plateau donnent aux lieux leur caractère et définissent des identités différentes
- > bien que Crans-Montana offre un cadre exceptionnel, la ville manque d'identité forte

Perspectives d'évolution

- > donner un caractère identitaire à la station de Crans-Montana en renforçant ses limites naturelles et topographiques
- > renforcer la différenciation entre le plateau et les centres historiques

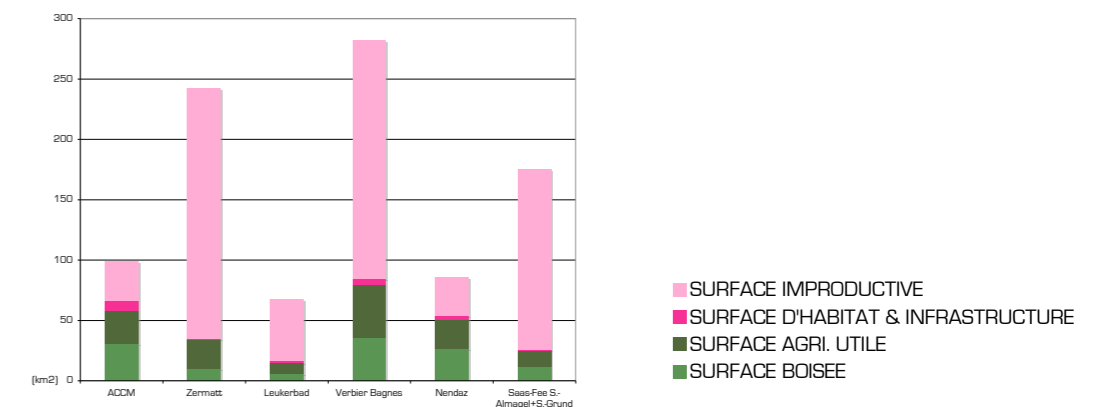
SURFACES COMMUNES ACCM (2005)

COMMUNES	SURFACE TOTALE (km2)	SURFACE BOISEE (km2)	SURFACE AGRI. UTILE (km2)	SURFACE D'HABITAT & INFRASTRUCTURE (km2)	SURFACE IMPRODUCTIVE (km2)
Icogne	(100%) 25.01	(28.2%) 7.05	(15.1%) 3.78	(2.2%) 0.54	(54.5%) 13.64
Lens	(100%) 13.81	(37.4%) 5.16	(41%) 5.67	(17.3%) 2.39	(4.3%) 0.59
Chermignon	(100%) 5.36	(29.9%) 1.60	(44%) 2.36	(24.8%) 1.33	(1.3%) 0.07
Montana	(100%) 4.92	(41.9%) 2.06	(28.7%) 1.41	(24.4%) 1.20	(5%) 0.25
Randogne	(100%) 16.84	(30.2%) 5.09	(27.4%) 4.62	(11%) 1.86	(31.4%) 5.27
Mollens	(100%) 32.76	(29.7%) 9.75	(27.5%) 9.01	(2.9%) 0.95	(39.9%) 13.05
Total ACCM	(100%) 98.70	(31.1%) 30.71	(27.2%) 26.85	(8.4%) 8.27	(33.3%) 32.87

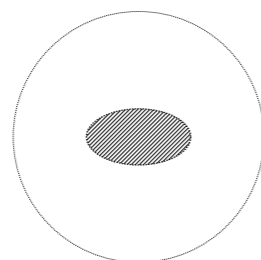
SURFACES STATIONS VALAISANNES (2005)

COMMUNES	SURFACE TOTALE (km2)	SURFACE BOISEE (km2)	SURFACE AGRI. (km2)	SURFACE D'HABITAT & INFRASTRUCTURE (km2)	SURFACE IMPRODUCTIVE (km2)
ACCM	(100%) 98.70	(31.1%) 30.71	(27.2%) 26.85	(8.4%) 8.27	(33.3%) 32.87
Zermatt	(100%) 242.67	(4.2%) 10.22	(9.5%) 23.16	(1.1%) 1.62	(85.2%) 207.67
Leukerbad	(100%) 67.22	(8.4%) 5.68	(14.3%) 9.66	(1.4%) 0.92	(75.9%) 50.96
Verbier Bagnes	(100%) 282.21	(12.4%) 35.41	(15.3%) 43.73	(1.8%) 5.28	(70.5%) 197.79
Nendaz	(100%) 85.90	(31%) 26.81	(27.4%) 23.67	(4.2%) 3.64	(37.4%) 31.78
Saas-Fee S.-Almagel+S.-Grund	(100%) 175.41	(6.5%) 11.43	(7.6%) 13.28	(0.8%) 1.38	(85.1%) 149.32

Territoires comparés



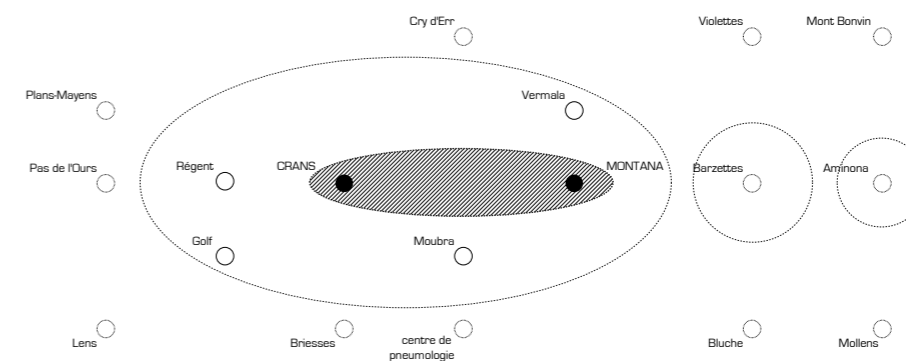
PORTRAIT CRANS-MONTANA > périmètre restreint



○ "territoire" de Crans-Montana
> plateau de Crans-Montana, délimité par la topographie du lieu

● "centre ville" de Crans-Montana
> centre historique de Crans et Montana
+ zone hôtelière
+ jardin urbain

PORTRAIT CRANS-MONTANA > périmètre élargi





4.2 Paysage
> échelle locale

1.



2.



3.

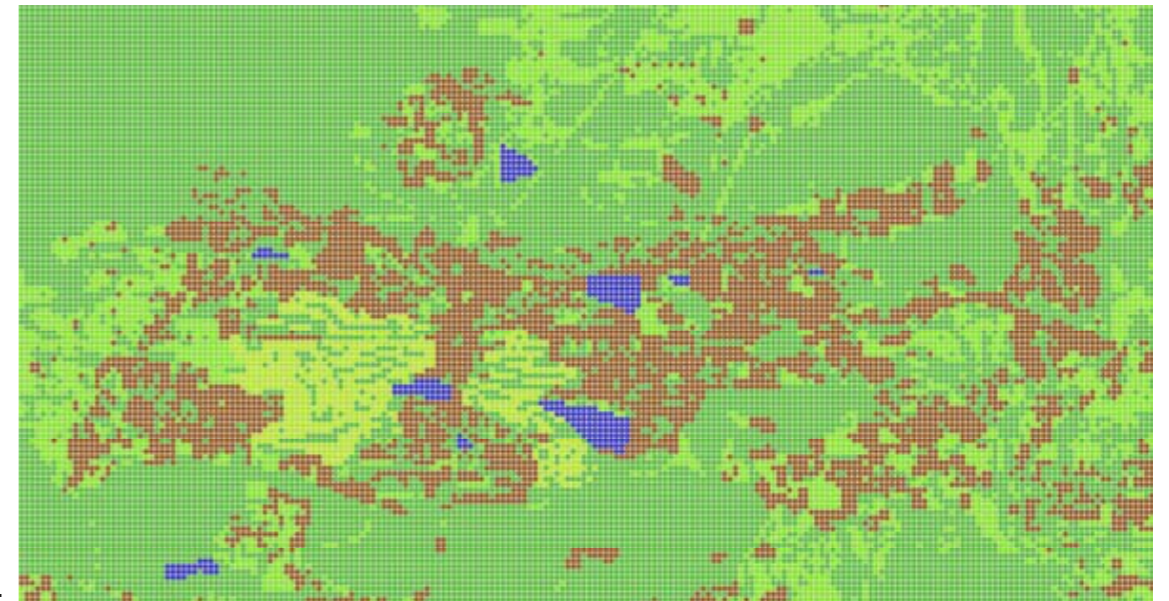


4.2 Paysage > échelle locale

4.



5.



- 1. Forêts
- 2. Espaces ouverts, prairies, lacs et golfs
- 3. Surfaces bâties
- 4. Orthophoto
- 5. Composition du paysage régional

4.2 Paysage

- > échelle locale
- > bâtiments symboliques

Légendes

1. Hôtel Rhodania
2. Le Piazza
3. Hôtel Royal
4. Hôtel Eden
5. Hôtel Splendide
6. Hôtel Art de Vivre
7. Hôtel Eldorado
8. Fleur des Champs
9. Hôtel Carlton
10. Hôtel Alpina & Savoy
11. Hôtel Bella-Lui
12. Albert 1er
13. Hôtel Crans-Ambassador
14. Hôtel du Parc
15. Summer Camp
16. Hôtel Valaisia
17. Le Farinet
18. Les Mischabels
19. Tour de Supercrans
20. Clinique Genevoise
21. Clinique Bellevue
22. Café Bellevue
23. Temple Protestant
24. Eglise du Sacré-Coeur
25. Chappelle St-Christophe
26. Clinique Dr Bonvin
27. Le Cécil
28. Hôtel Aïda
29. Casino
30. Sanatorium Valaisan
31. Hôtel Général-Guisan
32. Les Trois Vétérans
33. Hôtel de l'Etrier
34. Maison du feu
35. Résidence Arc-en-Ciel
36. Clinique Lucernoise
37. Régent
38. Hôtel du Golf



4.2 Paysage

Constats

- > la région est fortement marquée par les structures paysagères naturelles, la forêt et les espaces ouverts, ainsi que par les activités humaines, le bâti et les loisirs
- > l'image de la ville à la montagne est très peu exploitée; la nature et le paysage sont très présents, mais très peu mis en avant et un peu chaotique
- > les lacs sont peu ou mal mis en valeur

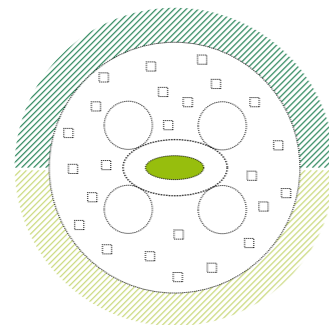
Perspectives d'évolution

- > établir un concept fort et attrayant qui peut profiter à tout le monde
- > aménager un espace central ouvert et public
- > conserver l'identité paysagère et visuelle des sites
- > redonner un cadre de vie agréable au centre
- > accepter l'image de la ville à la montagne en exploitant ses potentiels et en réduisant ses contraintes
- > redonner un sentiment d'appartenance aux habitants

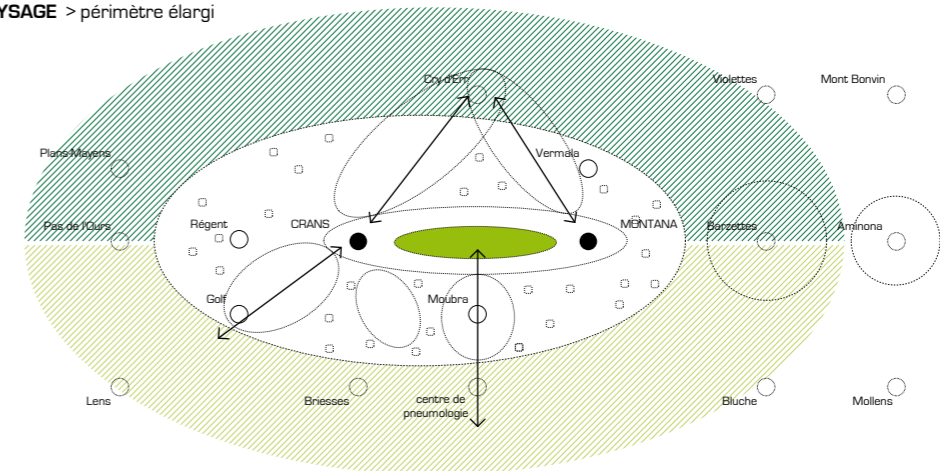


> Photographie: Jean-Blaise Pont

SCHEMA PAYSAGE > périmètre restreint



SCHEMA PAYSAGE > périmètre élargi



● jardin urbain
> liaison piétonne entre les noyaux historiques de Crans et Montana

○ "périphérie"
> paysage comme "surface de construction"
> les constructions viennent s'insérer dans le paysage

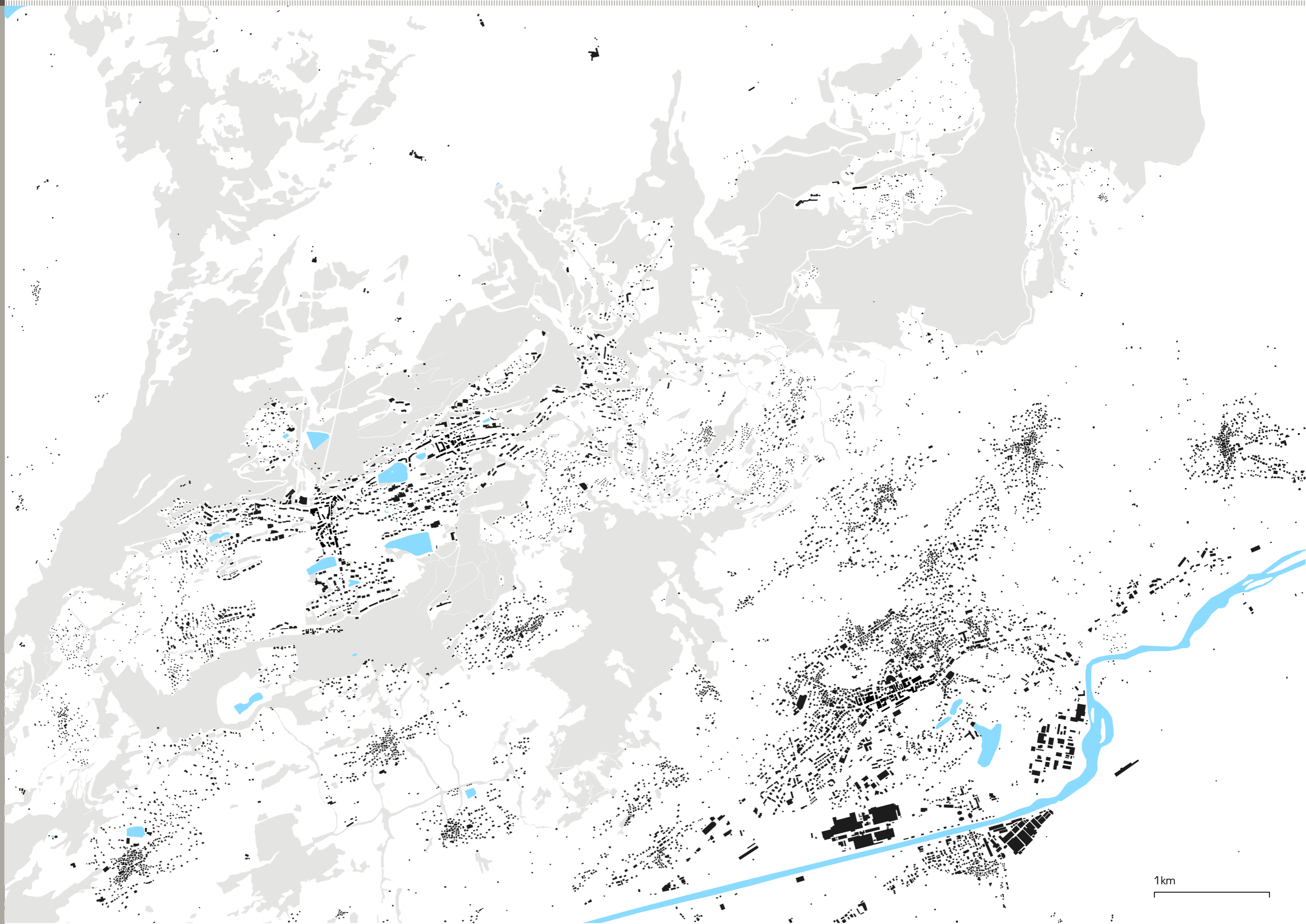
▨ paysage-montagne

▨ paysage-fôret

4.3 Urbanisation
> échelle territoriale

Légendes

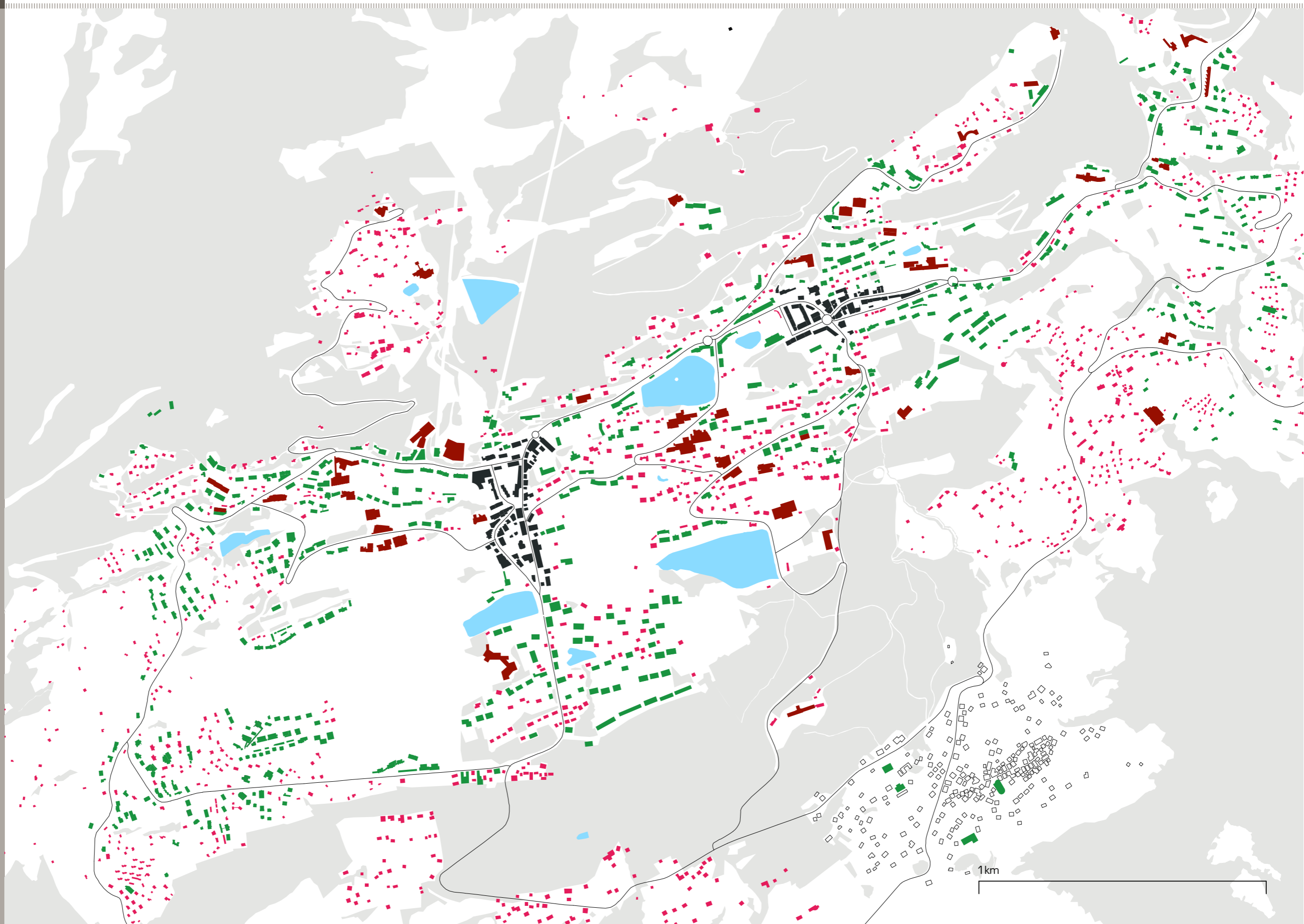
- Bâti
- Forêts
- Lacs



4.3 Urbanisation
> échelle locale

Légendes

- Noyaux historiques
- "Grands gabarits"
- "Gabarits moyens "
- "Confettis"



4.3 Urbanisation

Constats

- > habitat dispersé autour du centre
- > centres historiques avec rues commerçantes et atmosphère conviviale

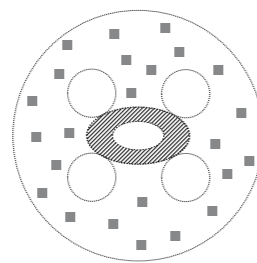
Perspectives d'évolution

- > augmenter les résidences principales dans l'espace de rencontre
- > densifier les centres historiques et les abords de l'espace de rencontre
- > transformer et agrandir les hôtels existants
- > permettre la construction de nouveaux hôtels dans la zone de centre.
- > renforcer la liaison entre les hôtels et le centre



> Photographie: Jean-Blaise Pont

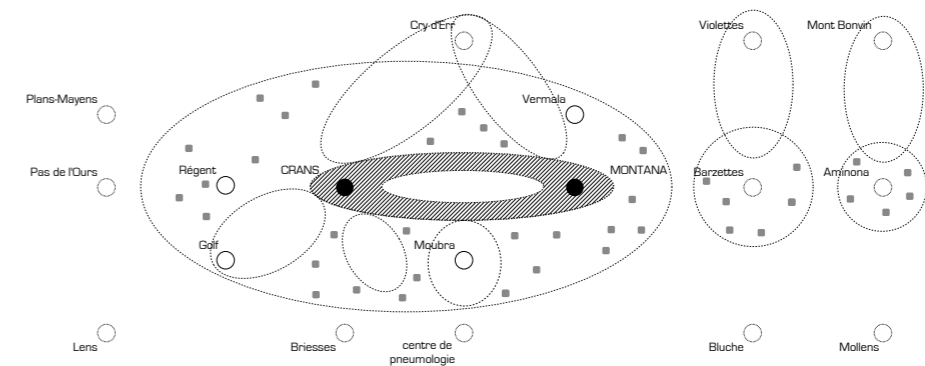
SCHEMA URBANISATION > périmètre restreint



● centre ville
> densité et diversité
> centres historiques/hôtels/ parc urbain

○ "périphérie"
> dissémination
> urbanisation dépendante des limites topographiques (plateau)
> résidence/parahôtellerie/ etc...

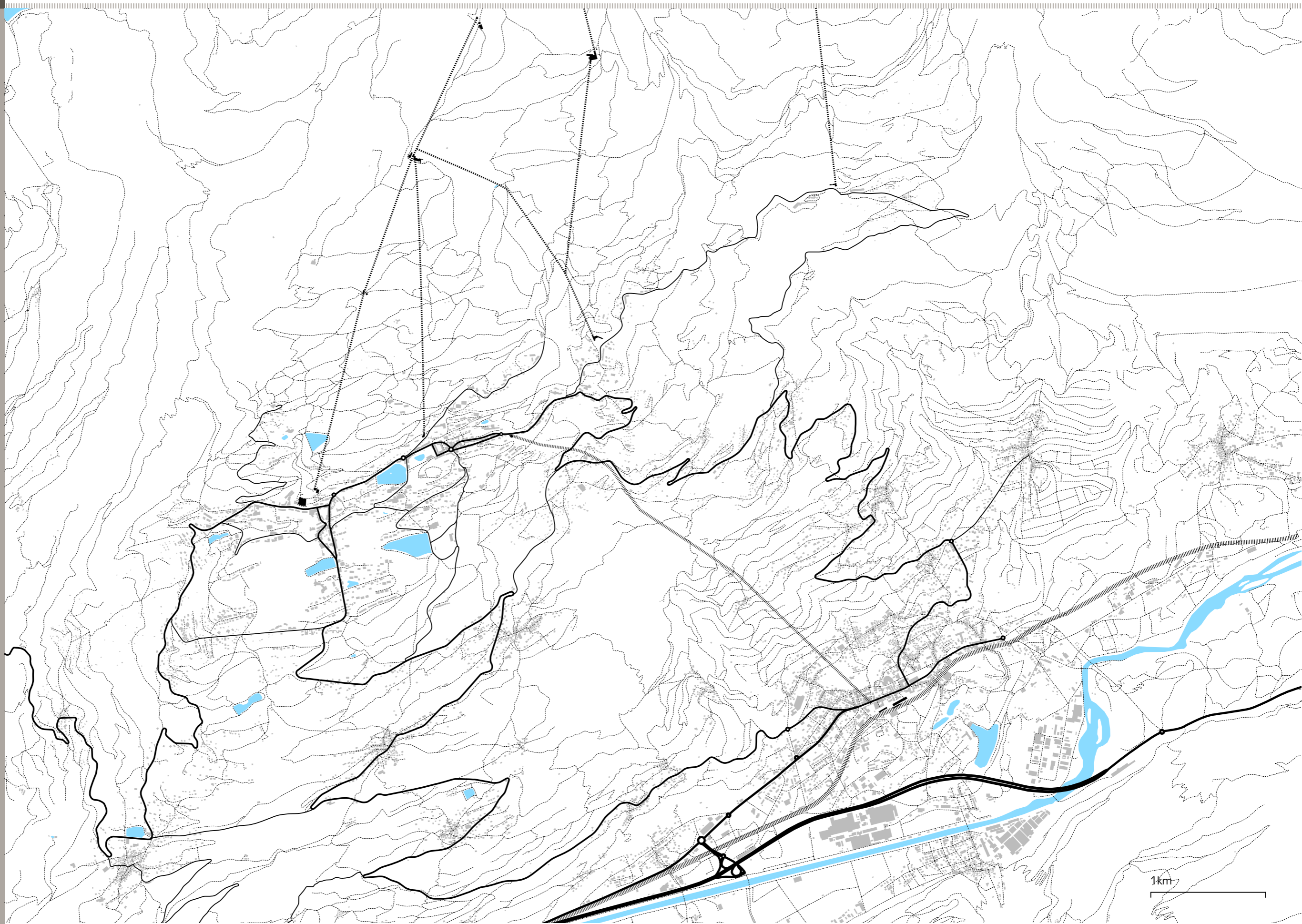
SCHEMA URBANISATION > périmètre élargi



4.4 Circulation
> échelle territoriale

Légendes







- Autoroutes
- Routes cantonales
- Routes principales
- Routes secondaires
- Routes carrossables
- ||||| Train CFF
- Funiculaire
- Remontées mécaniques

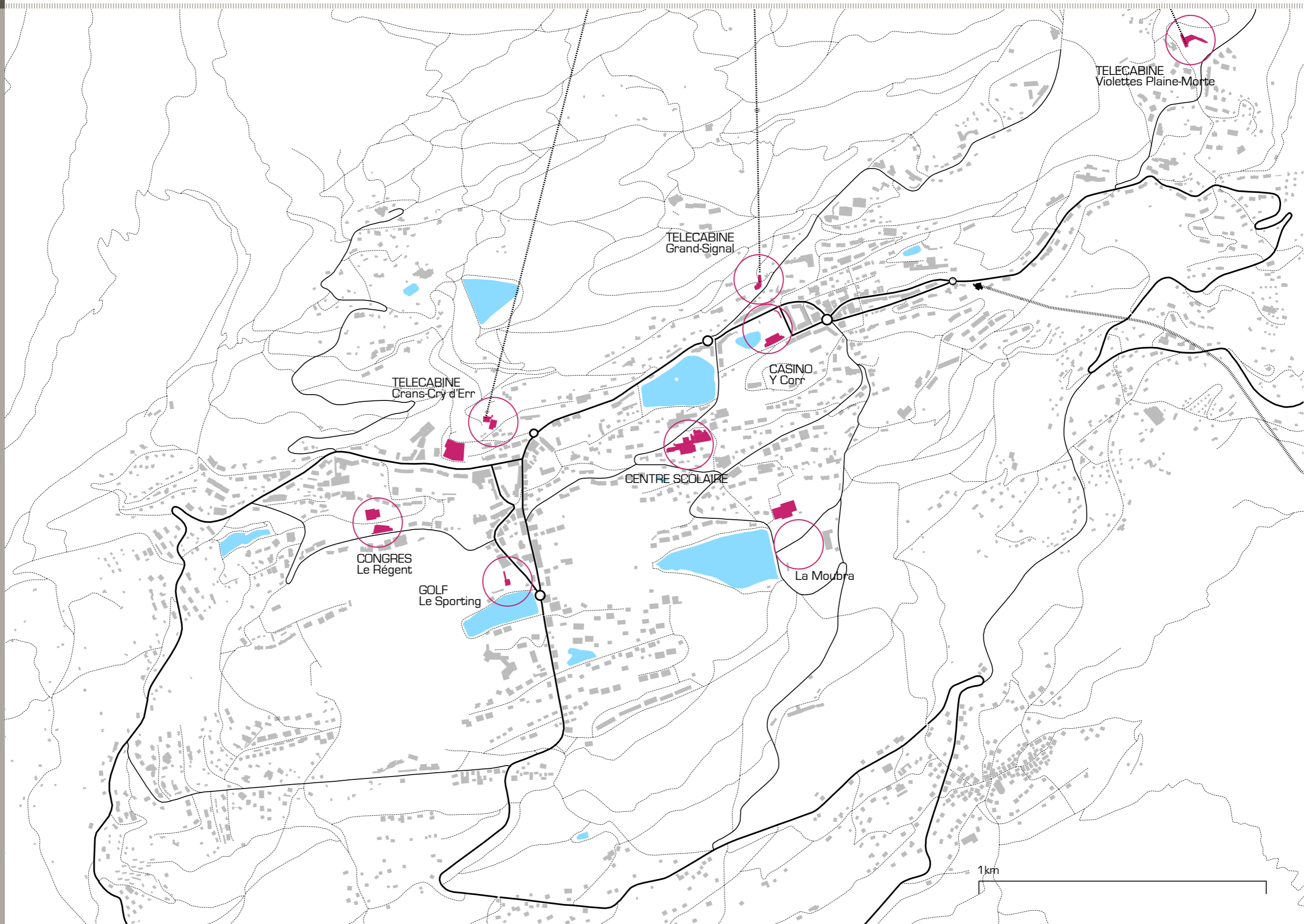


4.4 Circulation > échelle locale

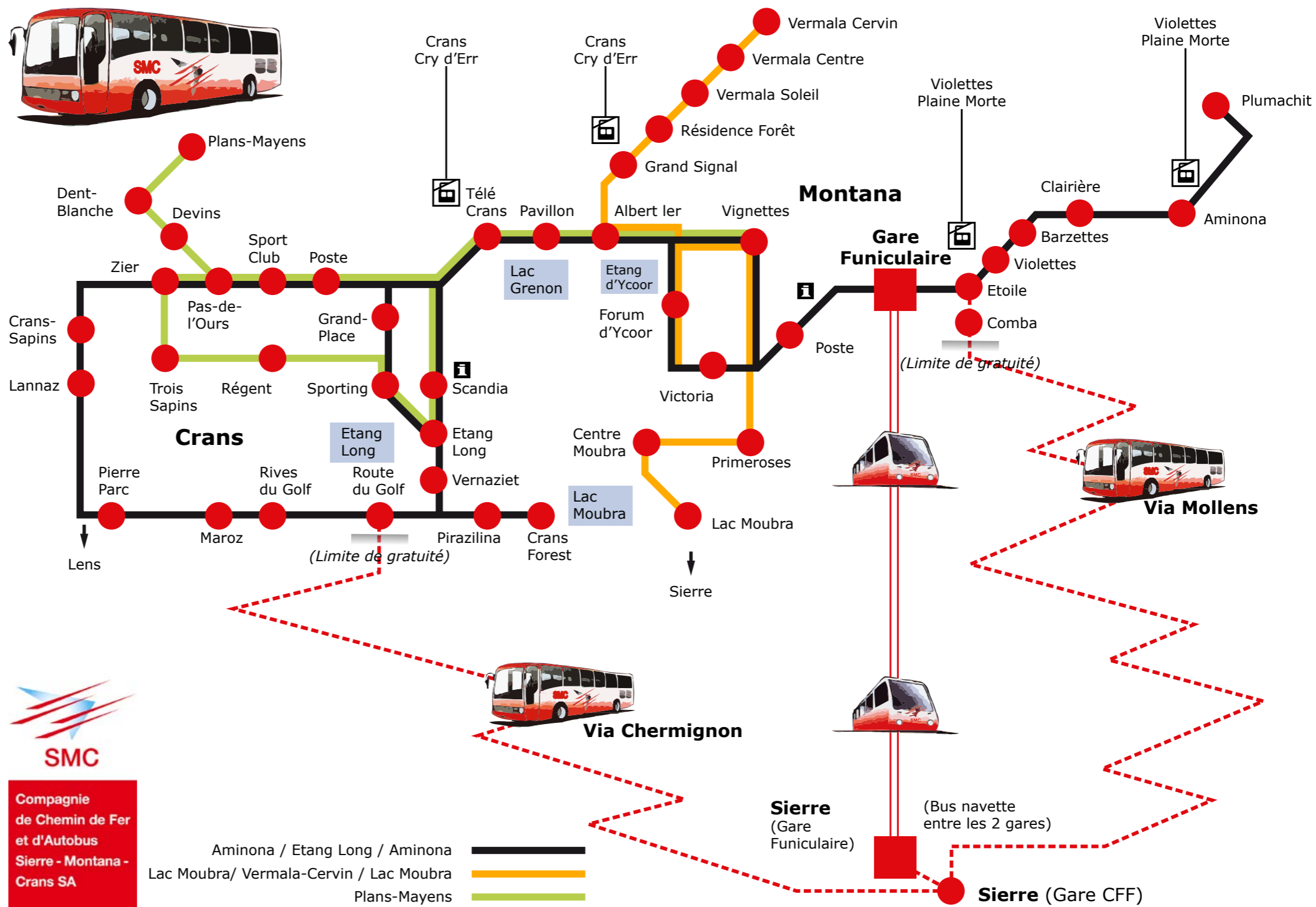
4.4 Circulation > échelle locale > générateurs de trafic

Légendes

-  Générateurs de trafic
-  Routes principales
-  Routes secondaires
-  Routes carrossables
-  Remontées mécaniques
-  Funiculaire



4.4 Circulation
> échelle locale
> réseau des bus



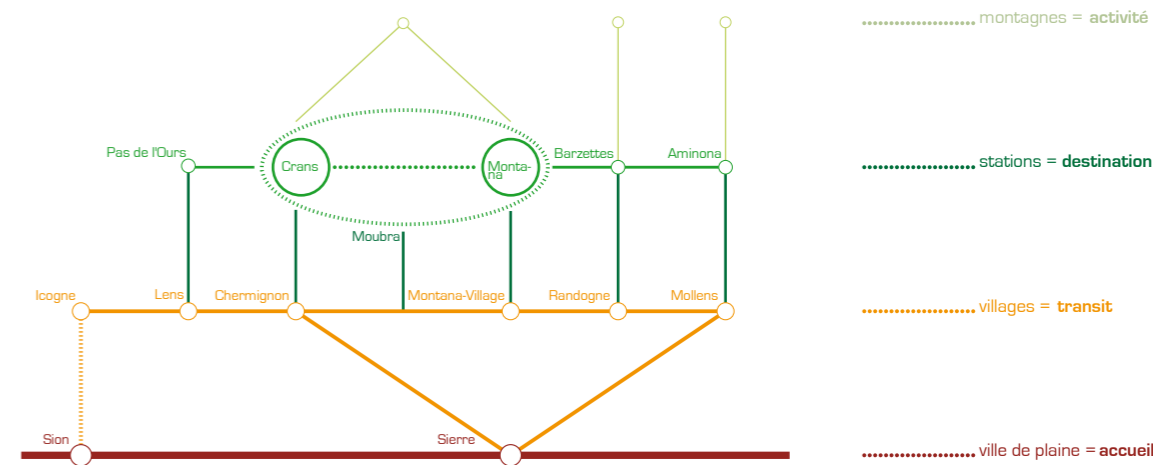
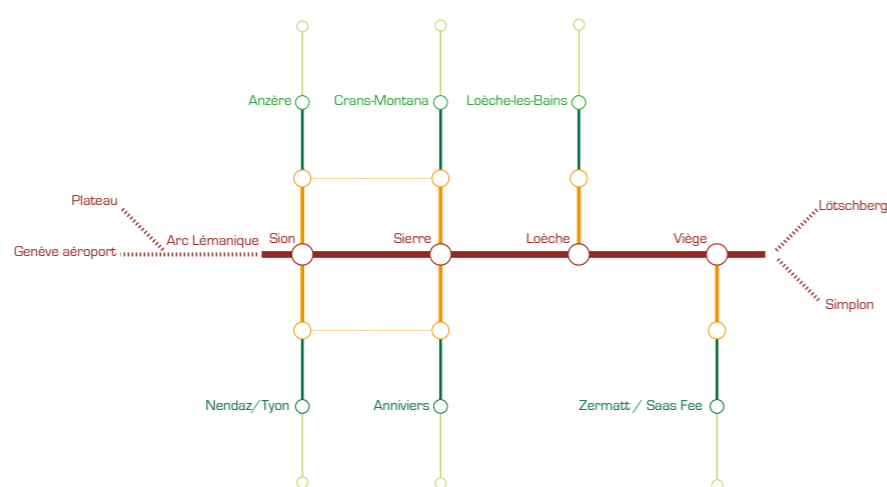
4.4 Circulation

Liaison verticale

- > l'accès à la station est lié aux principaux moyens de transports existants:
 - avions: aéroports de Genève et de Milan, aéroport de Sion
 - train: ligne du Simplon Est-Ouest et ligne du Lötschberg Nord-Sud
 - voiture: autoroute A9
- > le flux est canalisé le long des grands axes de la vallée du Rhône jusqu'à Sierre où commence «l'accueil» et la répartition entre les versants nord et sud
- > la distribution verticale de la plaine à la montagne traverse plusieurs étages (vignes, villages) qui peuvent jouer un rôle dans l'offre touristique

Liaison horizontale

- > la station constitue la destination finale et non pas une étape du trajet
- > l'espace central est réservé à des activités génératrices d'animation et d'occupation
- > le transit est relégué en périphérie, à mi-chemin entre la plaine et la station



..... montagnes = activité
 stations = destination
 villages = transit
 ville de plaine = accueil

montagnes = activité
 stations = destination
 villages = transit
 ville de plaine = accueil

4.4 Circulation

Constats

- > importance du trafic motorisé au centre, cause de dangers, pollution, bruit (pollution sonore)
- > trop de générateurs de trafic dans le centre

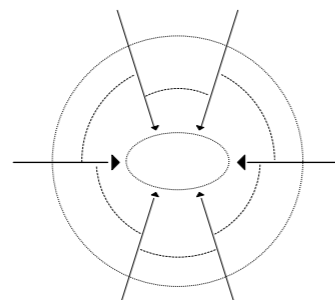
Perspectives d'évolution

- > réduire le trafic sans créer de nouvelles routes ni le déplacer ailleurs
- > contenir le trafic de transit à l'extérieur de l'espace de rencontre
- > instaurer un système de transport public desservant l'espace de rencontre
- > créer des parkings de captage pour filtrage aux portes d'entrée
- > supprimer les places publiques extérieures au centre
- > rapprocher les pôles d'activités pour réduire les distances à parcourir
- > améliorer la desserte des quartiers périphériques
- > aménager un cheminement piéton en site propre



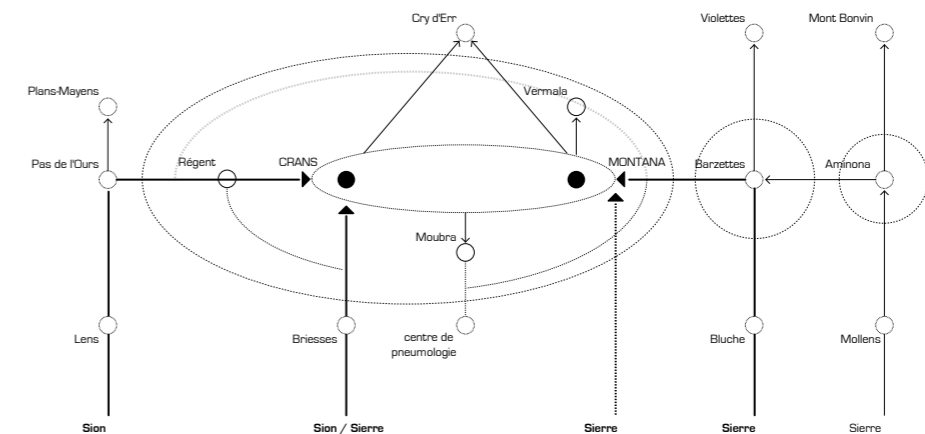
> Photographie: Jean-Blaise Pont

SCHEMA CIRCULATION > périmètre restreint



- accès
> accès depuis autres localités (satellites/plaine)
- ▶ portes entrées
> activités extérieures connectées au centre
> golf & montagne
- liaison routière
> transit trafic routier autour du centre de Crans-Montana
- liaison piétonne
> transit piéton et trafic limité dans le centre

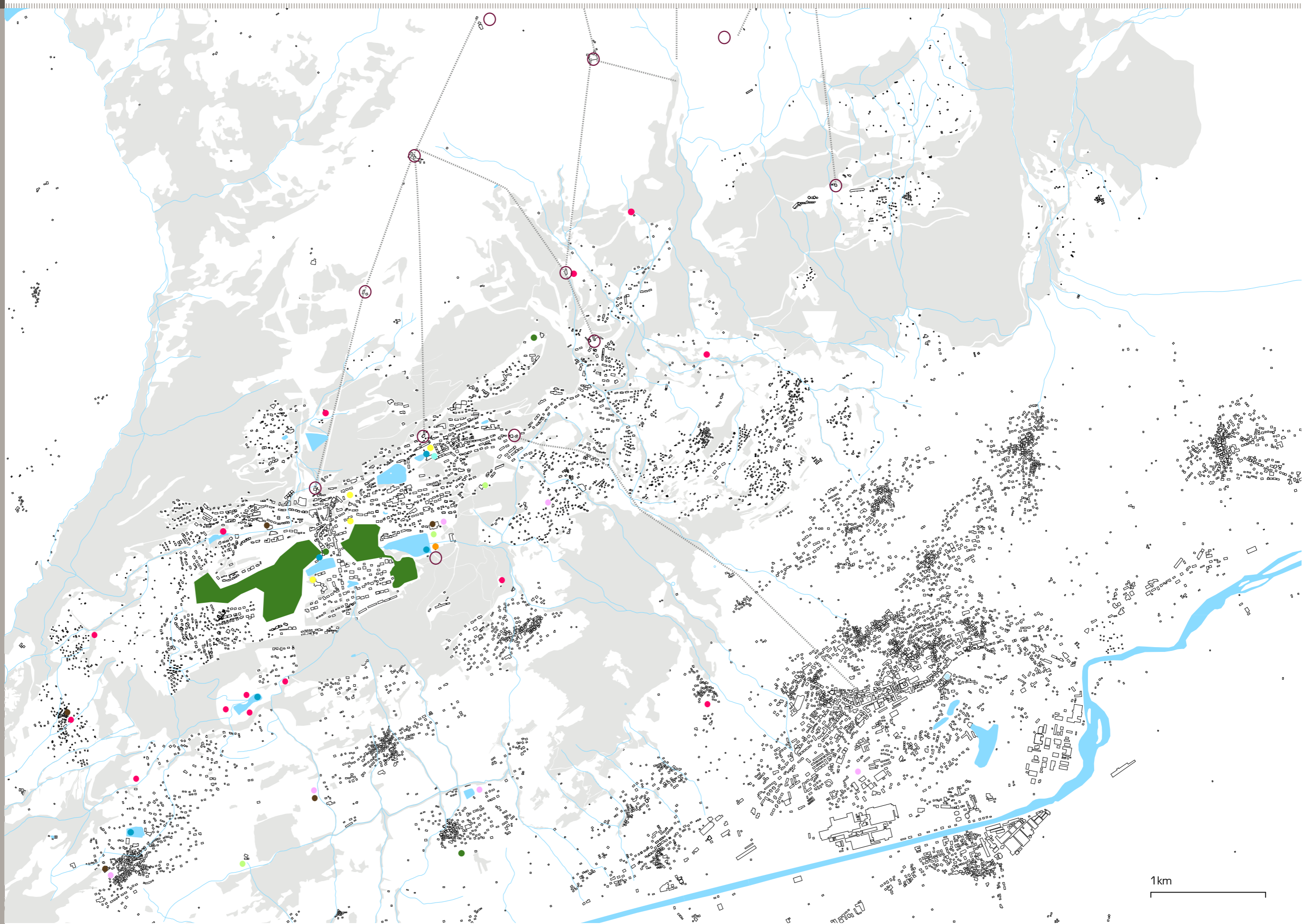
SCHEMA CIRCULATION > périmètre élargi



4.5 Activités > été
> échelle territoriale

Légendes

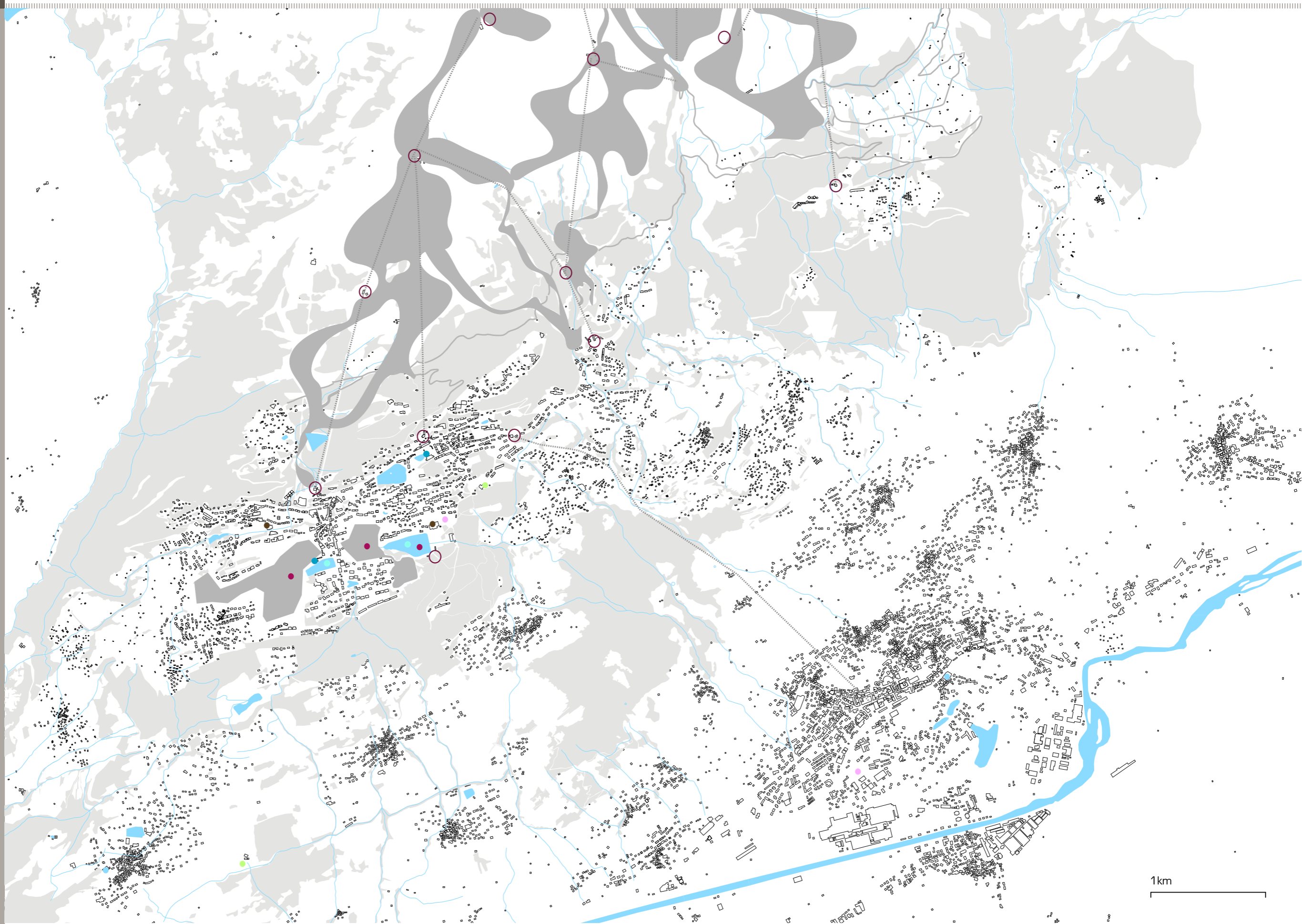
- départ randonnée / sport en plein air
- golf
- mini-golf
- tennis
- équitation
- baignade / natation
- pêche
- camping
- place de pique-nique
- terrain de foot
- patinoire



4.5 Activités > hiver
> échelle territoriale

Légendes

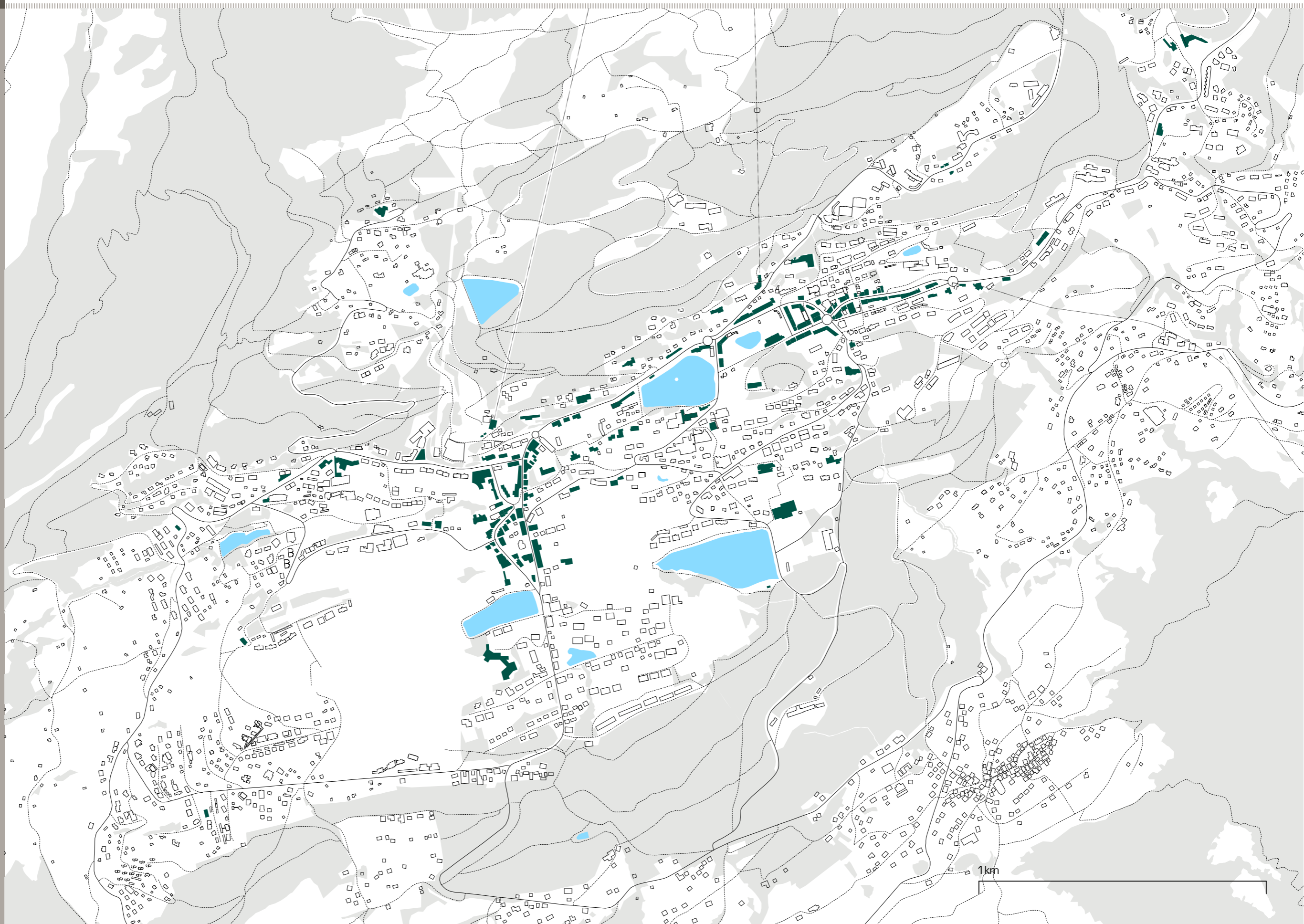
- départ ski
- ski de fonds
- tennis
- équitation
- patinoires
- terrains de foot



4.5 Activités
> échelle locale
> rez commerciaux

Légendes

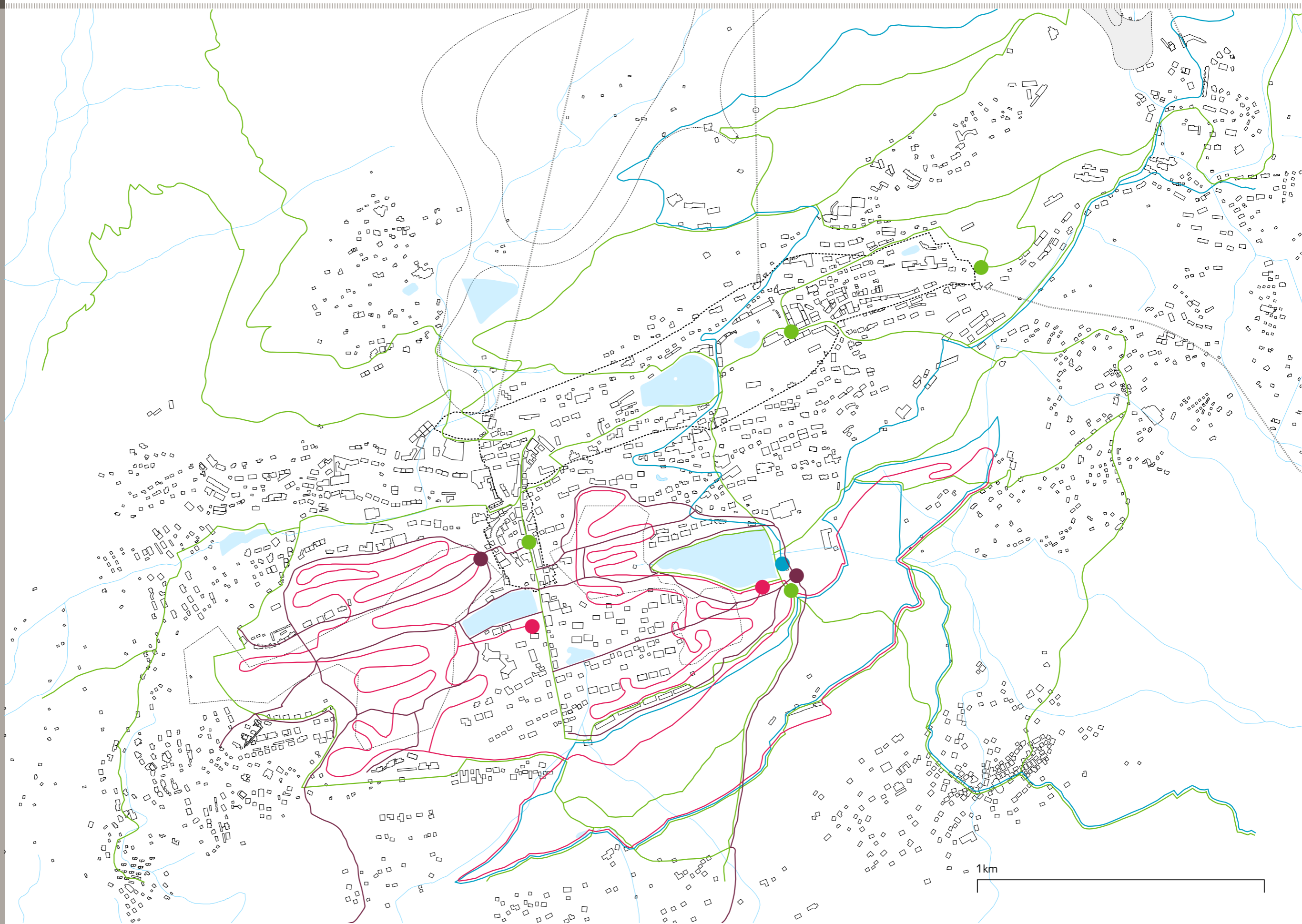
 rez commerciaux



4.5 Activités
> échelle locale
> parcours

Légendes

- parcours vtt
- parcours pédestres
- parcours ski de fonds
- promenade hiver



4.5 Activités

Constats

- > le territoire de Crans-Montana est très étendu
- > les pôles d'activités sont dispersés
- > plusieurs pôles d'activités sont éloignés des centres, difficilement accessibles à pied ou en transport public

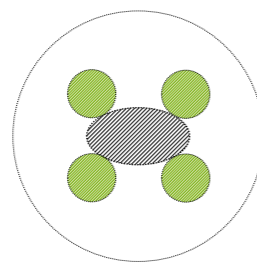
Perspectives d'évolution

- > définir des nouveaux pôles autour des activités existantes
- > créer des relations avec les activités touristiques (ski, golf, randonnées)
- > rapprocher les pôles d'activités pour réduire les distances à parcourir
- > établir un positionnement précis des infrastructures à créer en les différenciant selon le public concerné (usage collectif/individuel)
- > regrouper les infrastructures publiques dans le périmètre de l'espace de rencontre, ou aux abords immédiats: logements, hôtellerie, commerces, loisirs, équipements principaux, départs différentes activités, culture, restauration



> Photographie: Jean-Blaise Pont

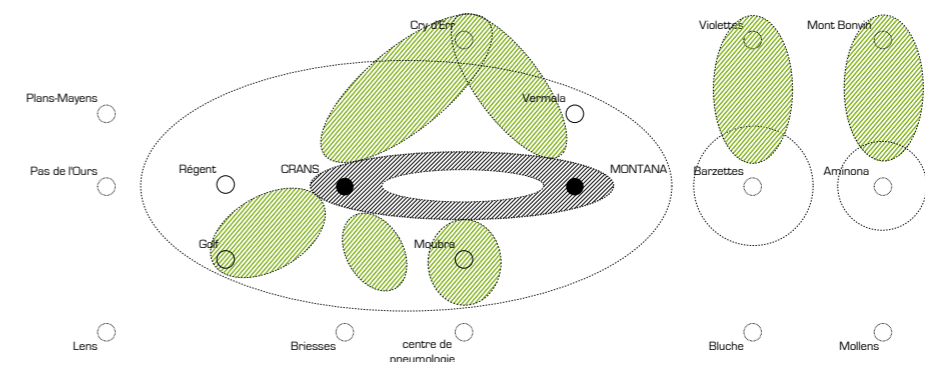
SCHEMA ACTIVITES > périmètre restreint



● concentration des activités
> activités principales liées à la ville
> logement/ hôtellerie/ commerces/
loisirs/ équipements principaux/
départ différentes activités/ culture/
restauration

● activités plein air
> activités extérieures connectées au centre
> golf & montagne

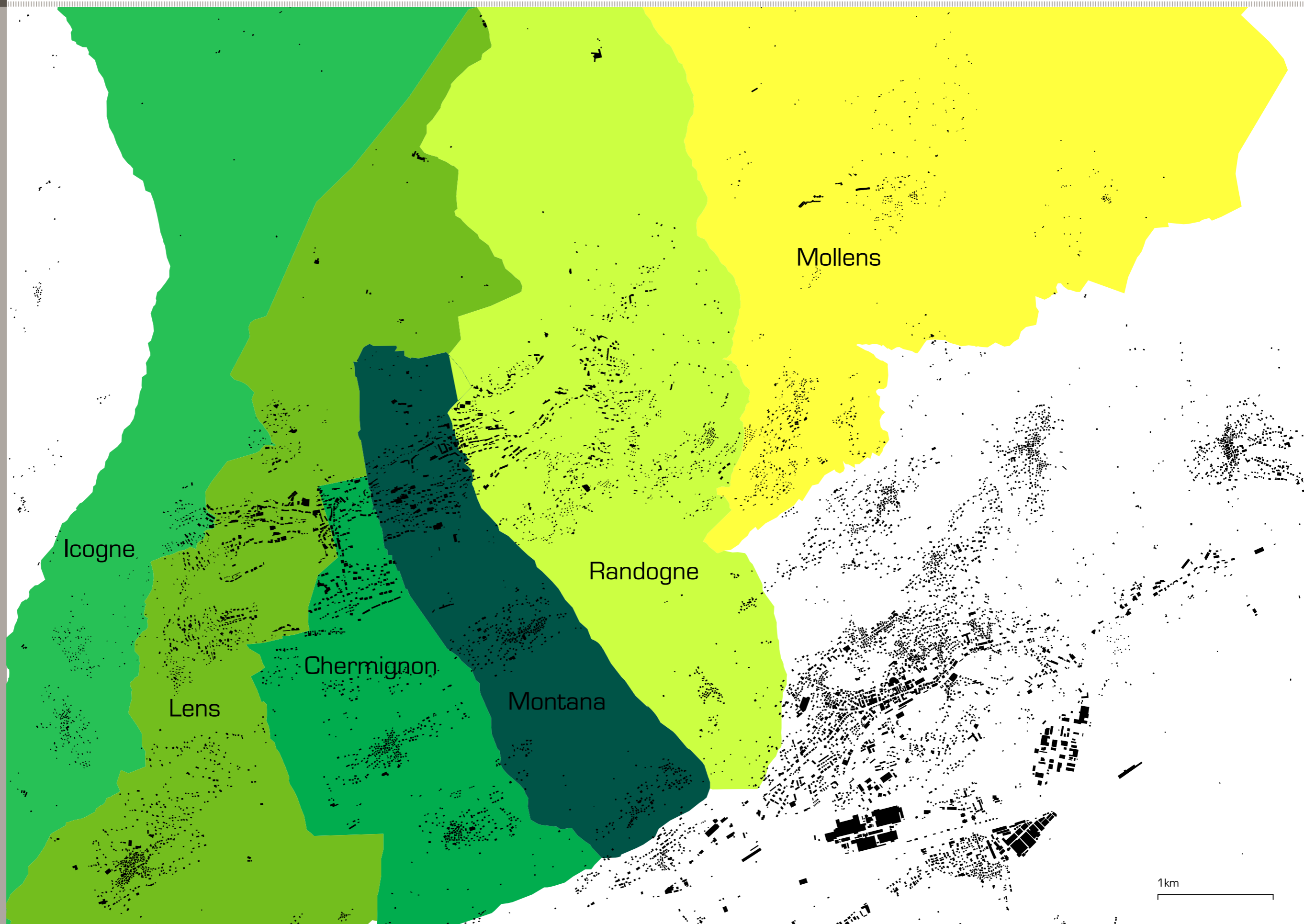
SCHEMA ACTIVITES > périmètre élargi



4.6 Parcellaire
> échelle territoriale
> limites communales

Légendes

- Icogne
- Lens
- Chermignon
- Montana
- Randogne
- Mollens

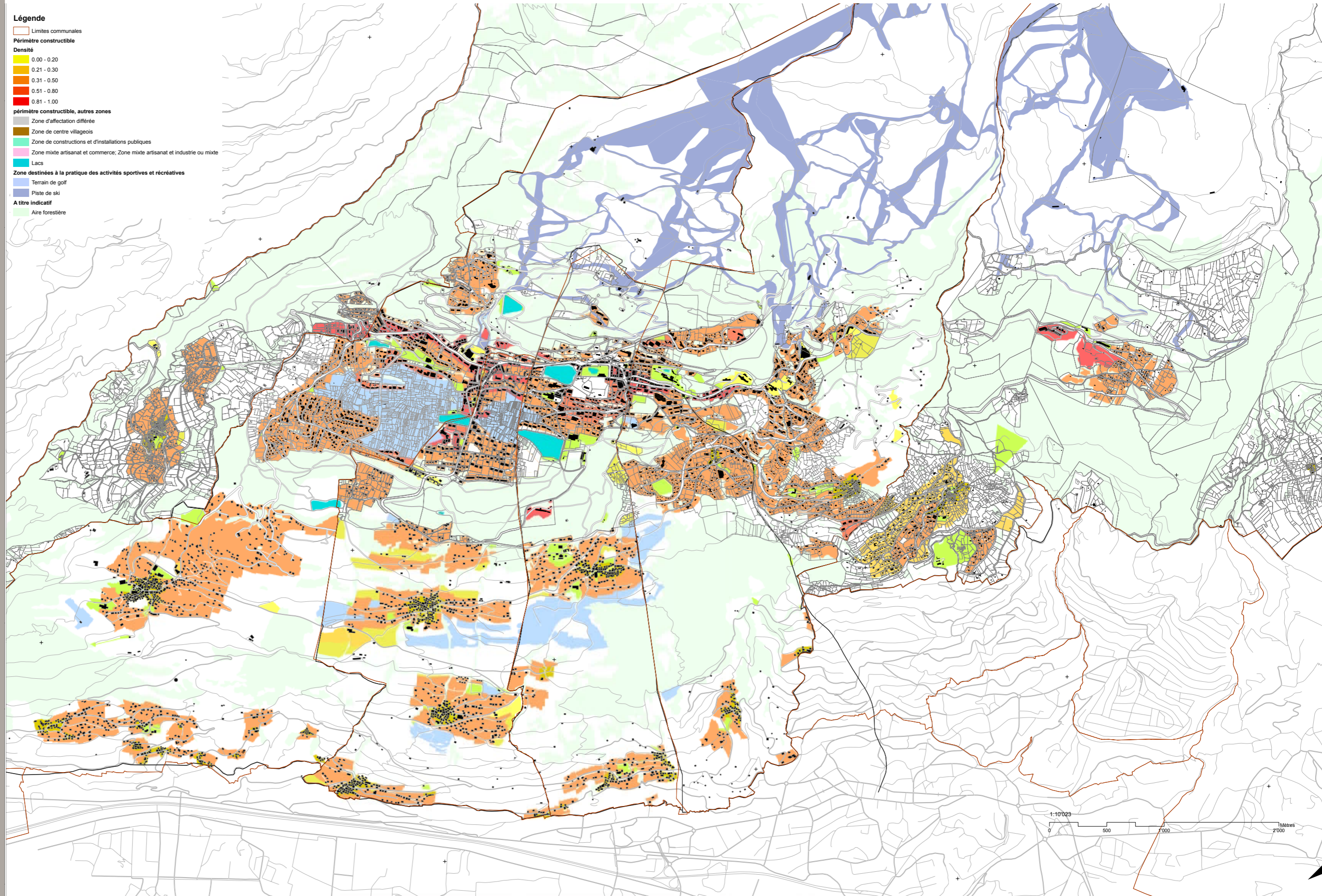


4.6 Parcellaire
> échelle territoriale
> densité

Légendes

Légende

- Limites communales
- Périmètre constructible**
- Densité**
- 0.00 - 0.20
- 0.21 - 0.30
- 0.31 - 0.50
- 0.51 - 0.80
- 0.81 - 1.00
- périmètre constructible, autres zones**
- Zone d'affectation différée
- Zone de centre villageois
- Zone de constructions et d'installations publiques
- Zone mixte artisanat et commerce; Zone mixte artisanat et industrie ou mixte
- Lacs
- Zone destinées à la pratique des activités sportives et récréatives**
- Terrain de golf
- Piste de ski
- A titre indicatif**
- Aire forestière



4.6 Parcellaire
> échelle locale
> plan de zone

Légendes

-  AIRE FORESTIERE
-  RETRAIT AIRE FORESTIERE (LENS - RANDOGNE)
-  ZONE PROTECTION DE LA NATURE
-  ZONE D'UTILITE PUBLIQUE
-  ZONE DE CONVALESCENCE
-  ZONE POUR ACTIVITES SPORTIVES
-  ZONE ARTISANALE
-  ZONE CONSTR. ORDRE CONTIGU
-  ZONE VILLAGE
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 100
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 75
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 60
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30



4.6 Parcellaire
> échelle locale
> zones à bâtir

Légendes

- ZONE CONSTR. ORDRE CONTIGU
- ZONE VILLAGE
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 100
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 75
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 60
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30



4.6 Parcellaire
> échelle locale
> zones intérêt public

Légendes

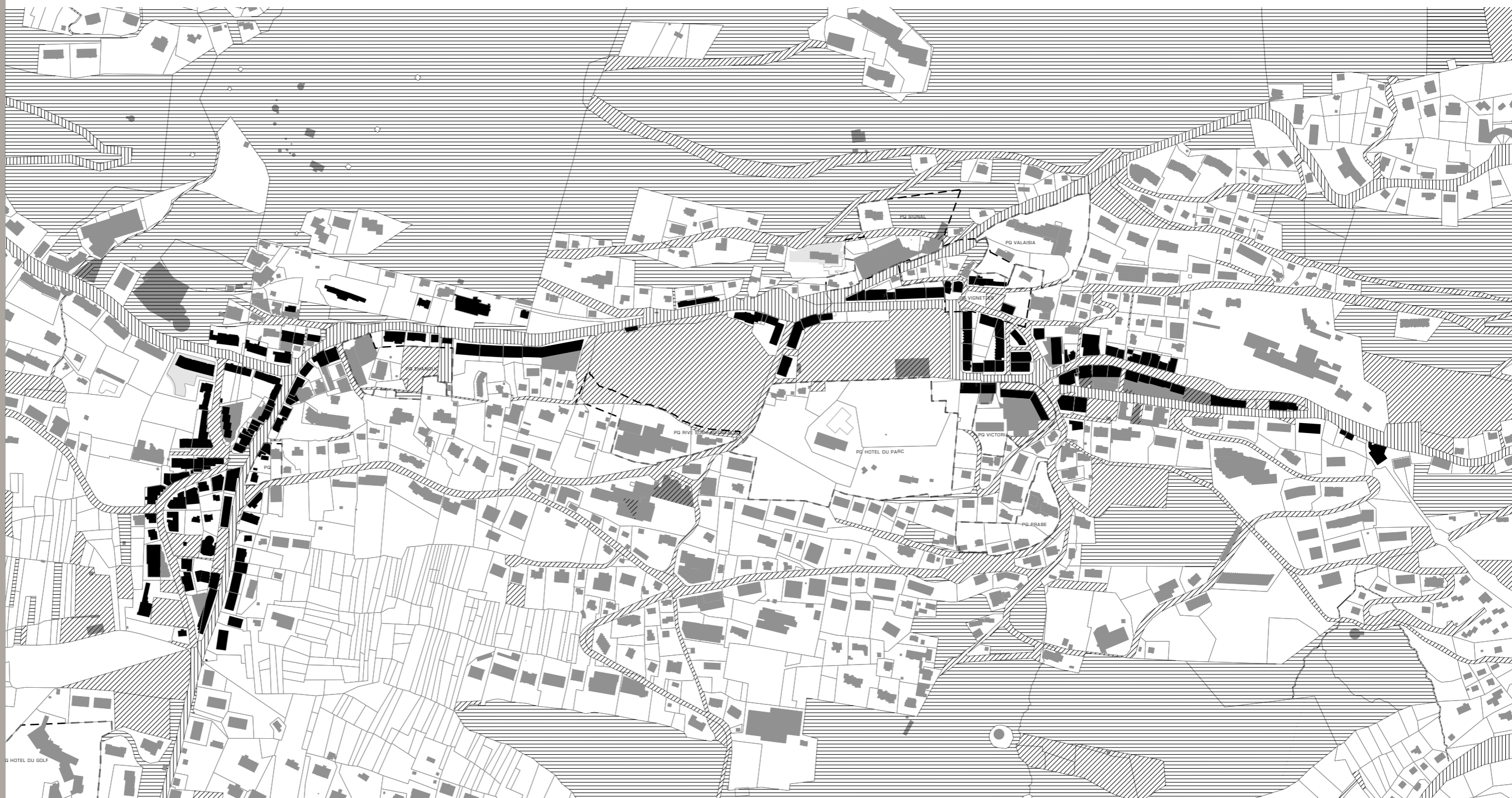
-  AIRE FORESTIERE
-  RETRAIT AIRE FORESTIERE (LENS - RANDOGNE)
-  ZONE PROTECTION DE LA NATURE
-  ZONE D'UTILITE PUBLIQUE
-  ZONE DE CONVALESCENCE
-  ZONE POUR ACTIVITES SPORTIVES
-  ZONE ARTISANALE



4.6 Parcellaire
> échelle locale
> propriétés cantonales, communales, bourgeoises









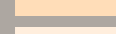


Légendes

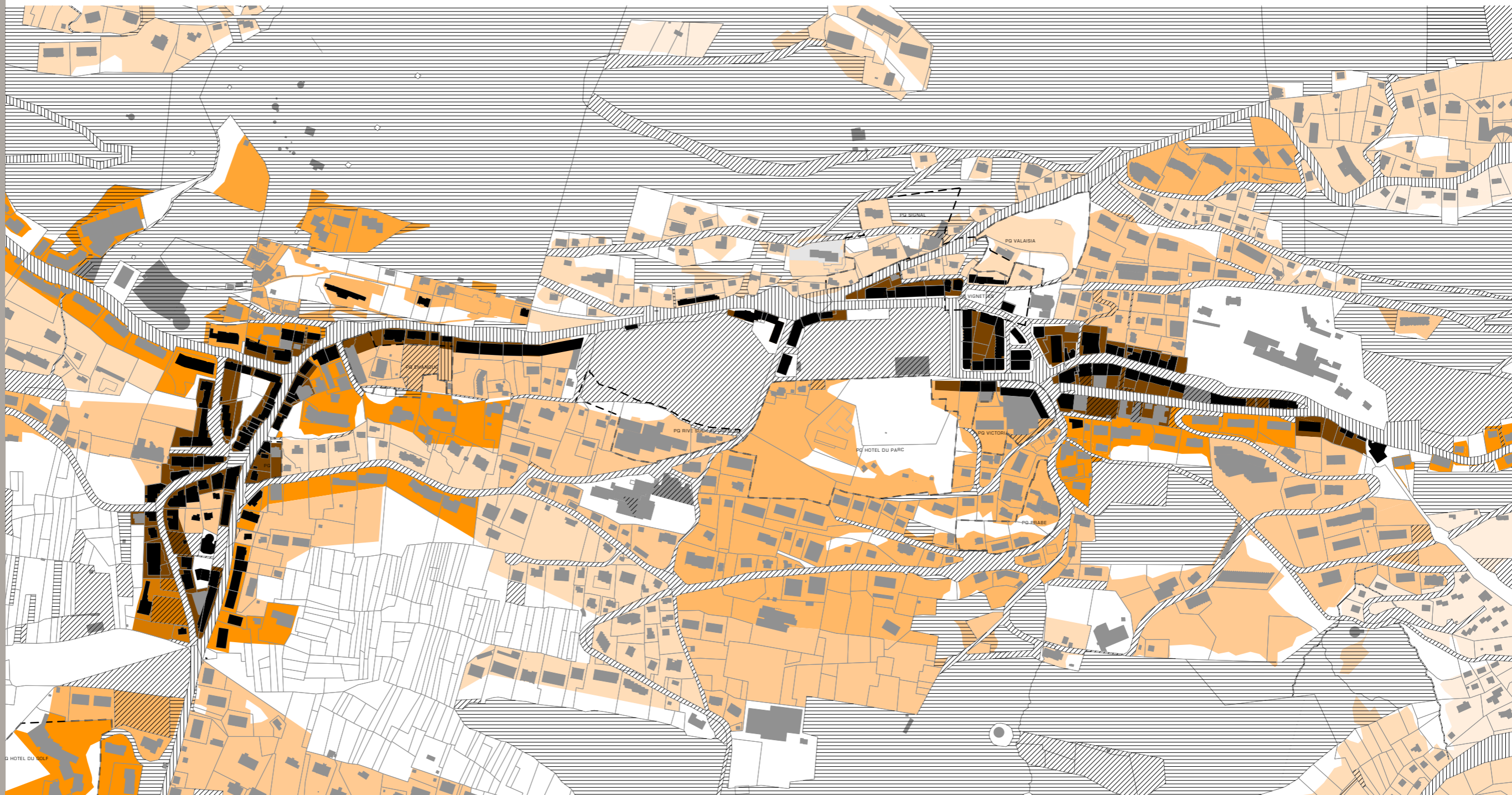
- PROPRIETES COMMUNALES
- PROPRIETES CANTONALES
- PROPRIETES BOURGEOISES



4.6 Parcellaire
> échelle locale
> zones à bâtir +
propriétés cantonales,
communales et bourgeoi-
siales




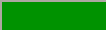


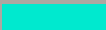



Légendes

-  PROPRIETES COMMUNALES
-  PROPRIETES CANTONALES
-  PROPRIETES BOURGEOISIALES
-  ZONE VILLAGE
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 100
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 75
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 60
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40
-  ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30



4.6 Parcellaire
> échelle locale
> zones d'intérêt public + propriétés cantonales, communales et bourgeoises

Légendes

-  PROPRIETES COMMUNALES
-  PROPRIETES CANTONALES
-  PROPRIETES BOURGEOISES
-  AIRE FORESTIERE
-  RETRAIT AIRE FORESTIERE (LENS - RANDOGNE)
-  ZONE PROTECTION DE LA NATURE
-  ZONE D'UTILITE PUBLIQUE
-  ZONE DE CONVALESCENCE
-  ZONE POUR ACTIVITES SPORTIVES
-  ZONE ARTISANALE



4.6 Parcellaire

Constats

- > division politique verticale de la station, alors que la logique d'urbanisation est horizontale
- > potentiel à bâtir encore important

Perspectives d'évolution

- > densifier les «dents creuses» dans les noyaux historiques
- > assurer la continuité du bâti
- > augmenter l'offre de logement R1 en location au centre (jeunes, employés)

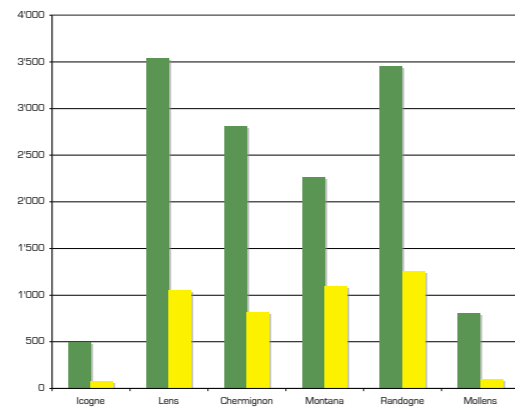
4.7 Population
> statistiques

Légendes

POPULATION ACCM (2005)

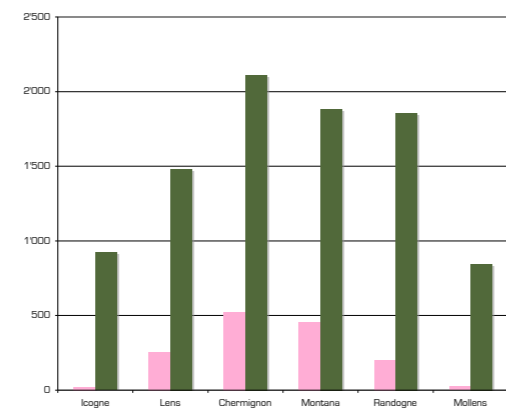
COMMUNES	POPULATION RESIDENTE PERMANENTE (hab)	DENSITE TOTALE (hab/km2)	DENSITE HABITAT + INFRASTRUCTURE (hab/km2)	EMPLOIS (sect. secondaire + sect. tertiaire)
Icogne	498	20	922	73
Lens	3'540	256	1'481	1'052
Chermignon	2'807	523	2'110	823
Montana	2'262	460	1'885	1'092
Randogne	3'451	205	1'855	1'254
Mollens	803	24	845	99
Total ACCM	13'361	218	1'521	4'393

Population résidente et emplois - état 2005



- POPULATION RESIDENTE PERMANENTE (hab)
- EMPLOIS (sect. tertiaire + sect. secondaire)

Densité absolue sur espace à bâtir - état 2005



- DENSITE TOTALE (hab/km2)
- DENSITE HABITAT + INFRASTRUCTURE (hab/km2)

Répartition des emplois - état 2005



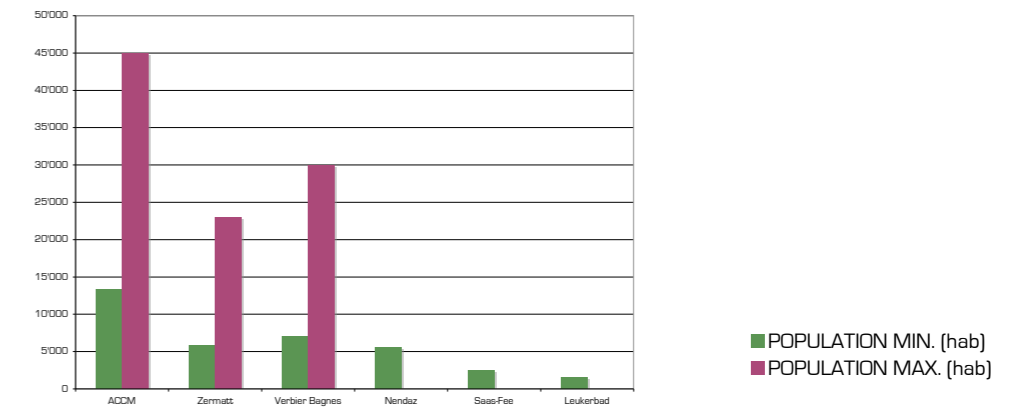
- Icogne
- Lens
- Chermignon
- Montana
- Randogne
- Mollens

POPULATION STATIONS VALAISANNES (2005)

COMMUNES	POPULATION MIN. (hab)	POPULATION MAX. (hab)	DENSITE MIN. (hab/km2)	DENSITE MAX. (hab/km2)	AUGMENTATION POPULATION (%)
ACCM	13'361	45'000	1'615	5'441	336
Zermatt	5'865	23'000	3'620	14'197	392
Verbier Bagnes	7'005	30'000	7'614	32'608	428
Nendaz	5'629	?	1'066	?	?
Saas-Fee	2'450	?	673	?	?
Leukerbad	1'592	?	1'153	?	?

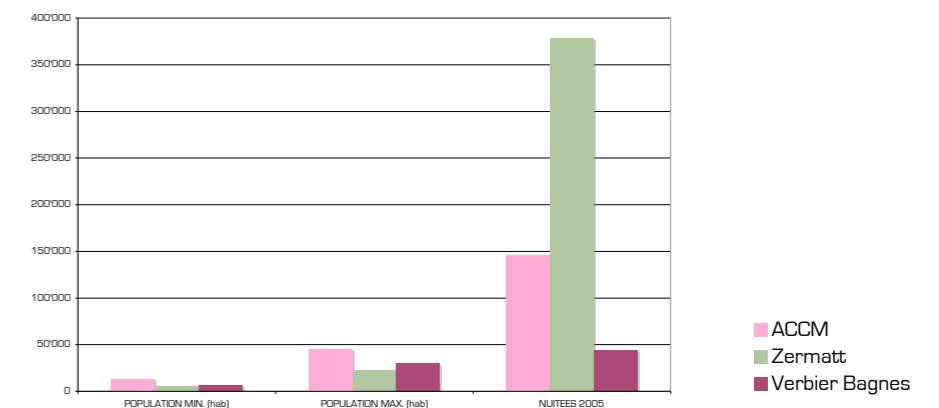
La densité est calculé avec la surface d'habitat et infrastructure et non la surface total de la commune concernée
Les chiffres concernant la densité max. proviennent de l'office du contrôle des habitant des communes respectives

Comparaison population des stations valaisannes - état 2005



- POPULATION MIN. (hab)
- POPULATION MAX. (hab)

Rapport population / nuitées - état 2005



- ACCM
- Zermatt
- Verbier Bagnes

4.7 Population

Constats

- > la station de Crans-Montana est caractérisée par des fluctuations importantes de la fréquentation
- > la population de résidents permanents est élevée en comparaison avec d'autres stations valaisannes
- > le taux de R2 dans les noyaux historiques est important
- > les centres se vident pendant la basse saison

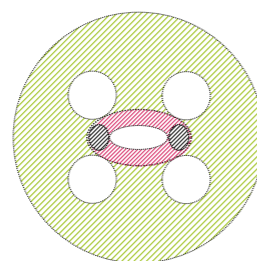
Perspective d'évolution




- > augmenter les résidences principales dans les centres historiques
- > favoriser la conservation des résidences principales dans les centres (occupation permanente et animation)
- > encourager une plus grande mixité entre résidences secondaires / parahôtellerie / résidences principales / résidences touristiques



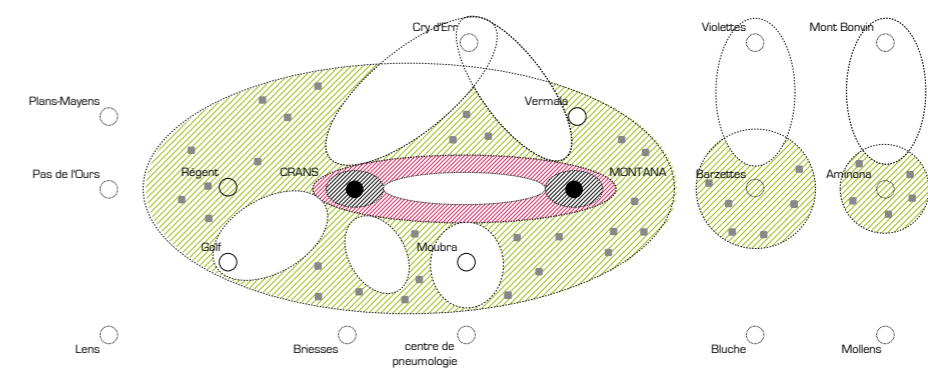
> Photographie: Jean-Blaise Pont

SCHEMA POPULATION > périmètre restreint






- 
 taux d'occupation 100%
 - > population des noyaux historiques
 - > population indigène
 - > résidence principale
- 
 taux d'occupation > 50%
 - > population zone hôtelière
 - > population touristique
 - > hôtellerie
- 
 taux d'occupation < 50%
 - > population domaine de Crans-Montana
 - > population indigène + touristique
 - > résidences principales / résidences secondaires / parahôtellerie

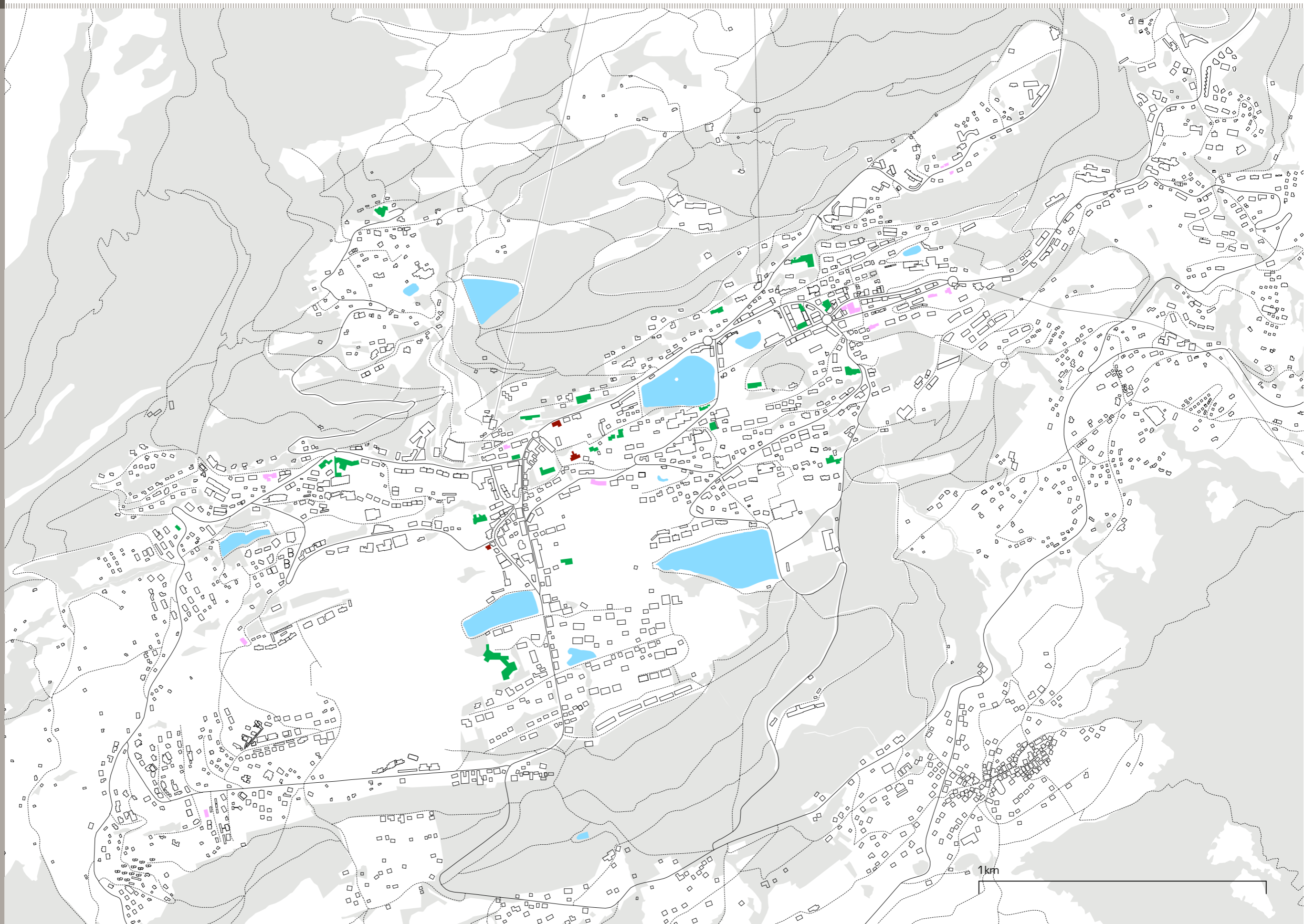
SCHEMA POPULATION > périmètre élargi



4.8 Tourisme
> échelle locale
> hôtels

Légendes

-  Hôtels en activité
-  Hôtels en sursis
-  Hôtels transformés (disparus dès 2000)



4.8 Tourisme

Constats

- > lits froids en augmentation au détriment des lits hôteliers
- > fermeture des hôtels
- > baisse de fréquentation des remontées mécaniques
- > baisse du chiffre d'affaire des commerces
- > raccourcissement des séjours touristiques

Perspective d'évolution

- > maintenir et augmenter le nombre de lits hôteliers à proximité de l'espace de rencontre
- > augmenter le taux d'occupation des hôtels
- > prolongation des périodes de haute saison
- > diminuer l'écart entre la saison hivernale et estivale
- > permettre l'extension des hôtels existants ou la construction de nouveaux hôtels
- > renforcer la liaison entre les hôtels et le centre

CAPACITES HOTELIERES ACCM (2005)

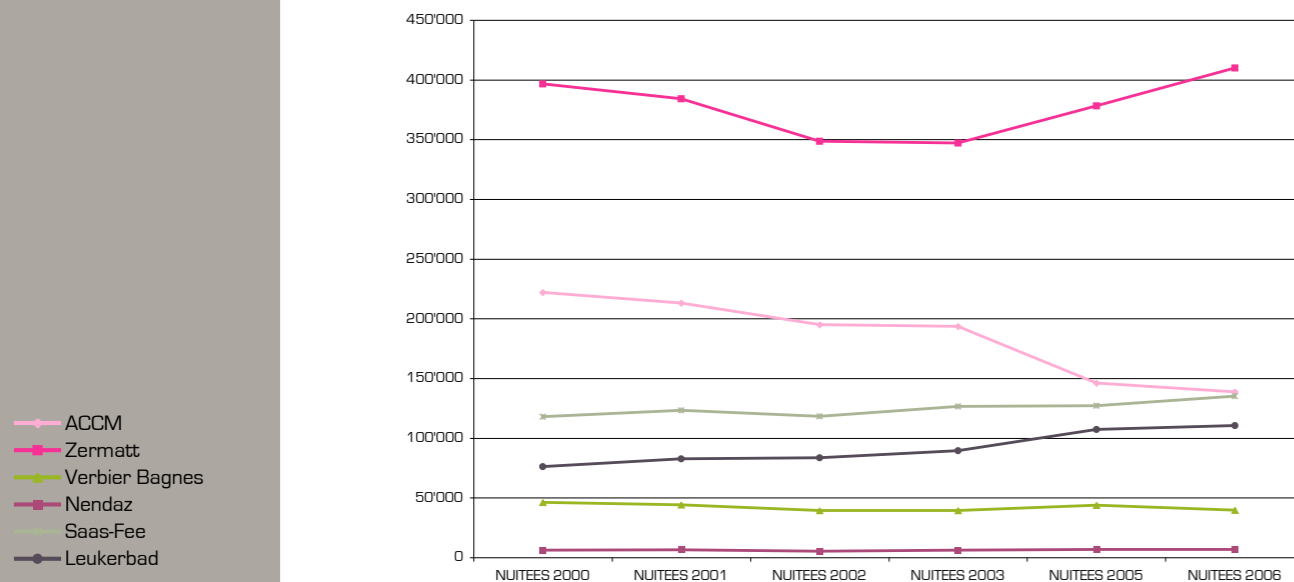
COMMUNES	NB HÔTELS + ETABLISSEMENTS CURE	NB DE LITS HÔTELIERS PAR COMMUNE	NB D'ARRIVEES DANS HÔTELS (hab)	NB DE NUITEEES DANS HÔTELS (hab)	Taux d'OCCUPATION DES LITS (%)
Icogne	1	24	()	()	()
Lens	9	484	15'437	60'302	37
Chermignon	7	430	12'589	47'386	33
Montana	15	1'231	37'896	175'051	41
Randogne	4	237	10'419	38'455	45
Mollens	1	32	()	()	()
Total ACCM	37	2'438	76'341	321'194	39

() information ne pouvant être communiquée pour des raisons tenant à la protection des données

CAPACITES HOTELIERES STATIONS VALAISANNES (2005)

COMMUNES	NB HÔTELS + ETABLISSEMENTS CURE	NB DE LITS HÔTELIERS PAR COMMUNE	NB D'ARRIVEES DANS HÔTELS (hab)	NB DE NUITEEES DANS HÔTELS (hab)	Taux d'OCCUPATION DES LITS (%)
ACCM	37	2'438	76'341	321'194	39
Zermatt	90	5'814	378'291	1'208'768	60
Verbier <i>Bagnes</i>	28	1'316	44'044	167'314	37
Nendaz	7	254	6'888	18'351	22
Saas-Fee	72s	3'401	127'160	545'573	46
Leukerbad	31	2'077	107'234	324'254	45

Evolution nuitées hotelières 2000 à 2006



NOMBRE DE NUITEEES DANS HÔTEL ACCM (2005)

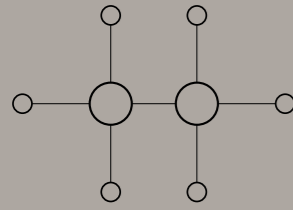
COMMUNES	NUITEEES 2000	NUITEEES 2001	NUITEEES 2002	NUITEEES 2003	NUITEEES 2005	NUITEEES 2006
Icogne	()	()	()	()	()	()
Lens	51'799	49'821	41'430	42'413	60'302	61'192
Chermignon	101'180	100'109	95'039	92'070	47'386	54'733
Montana	()	()	()	()	()	()
Randogne	68'925	63'268	58'737	59'057	38'455	22'678
Mollens	()	()	()	()	()	()
Total ACCM	221'904	213'198	195'206	193'540	146'143	138'603

() information ne pouvant être communiquée pour des raisons tenant à la protection des données

NOMBRE DE NUITEEES DANS HÔTELS STATIONS VALAISANNES (2005)

COMMUNES	NUITEEES 2000	NUITEEES 2001	NUITEEES 2002	NUITEEES 2003	NUITEEES 2005	NUITEEES 2006
ACCM	221'904	213'198	195'206	193'540	146'143	138'603
Zermatt	396'651	384'226	348'696	347'023	378'291	410'020
Verbier <i>Bagnes</i>	46'326	44'242	39'456	39'314	44'004	39'799
Nendaz	6'345	6'615	5'276	6'113	6'888	6'949
Saas-Fee	117'963	123'426	118'140	126'622	127'160	135'112
Leukerbad	76'202	82'588	83'465	89'615	107'234	110'565

() information ne pouvant être communiquée pour des raisons tenant à la protection des données



- _ densité moyenne
- _ 2 centres existants
- _ activités éparpillées
- _ contraintes non maîtrisées
- _ liaisons de mauvaise qualité
- _ 2 centralités / satellites

- centre
- centre extension
- transit
- accès
- départs
- funiculaire
- centres
- pôles
- satellites

5. Hypothèses de développement

5.1 Statu quo

5. Hypothèses de développement

Suite aux différents constats et analyses, trois hypothèses de développement sont énoncées en fonction de la densité recherchée.

5.1 Statu quo

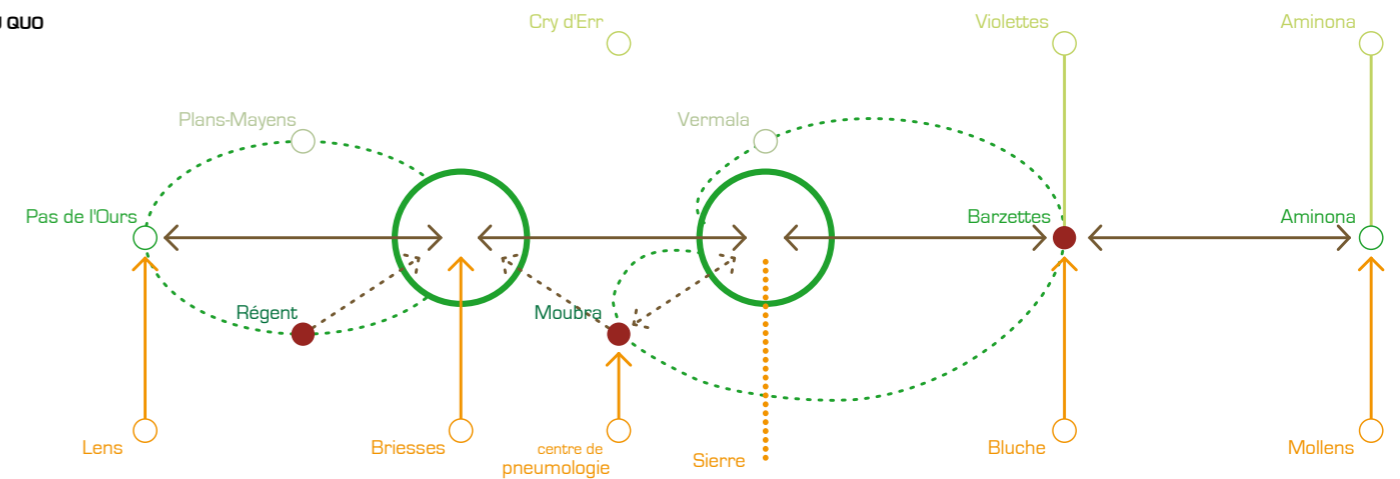
A partir de la situation observée sur place, la première hypothèse postule qu'aucun changement majeur n'est entrepris. La station poursuit son développement spontané autour des deux centres historiques de Crans et Montana.

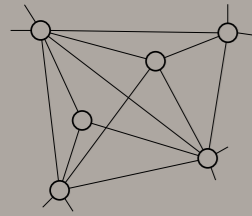
Le développement est entrepris suivant une logique verticale, calquée sur le découpage des territoires communaux, en contradiction avec la morphologie horizontale du Haut-Plateau.

L'extension illimitée du territoire bâti favorise la naissance de pôles secondaires dispersés (zones sportives, équipements publics, quartiers résidentiels) qui concurrencent et affaiblissent les centres.

Les liaisons entre les nœuds sont complexes et peu efficaces. L'accessibilité depuis la plaine est aisée, mais manque de clarté. L'orientation est difficile.

STATU QUO





5.2 Dissémination

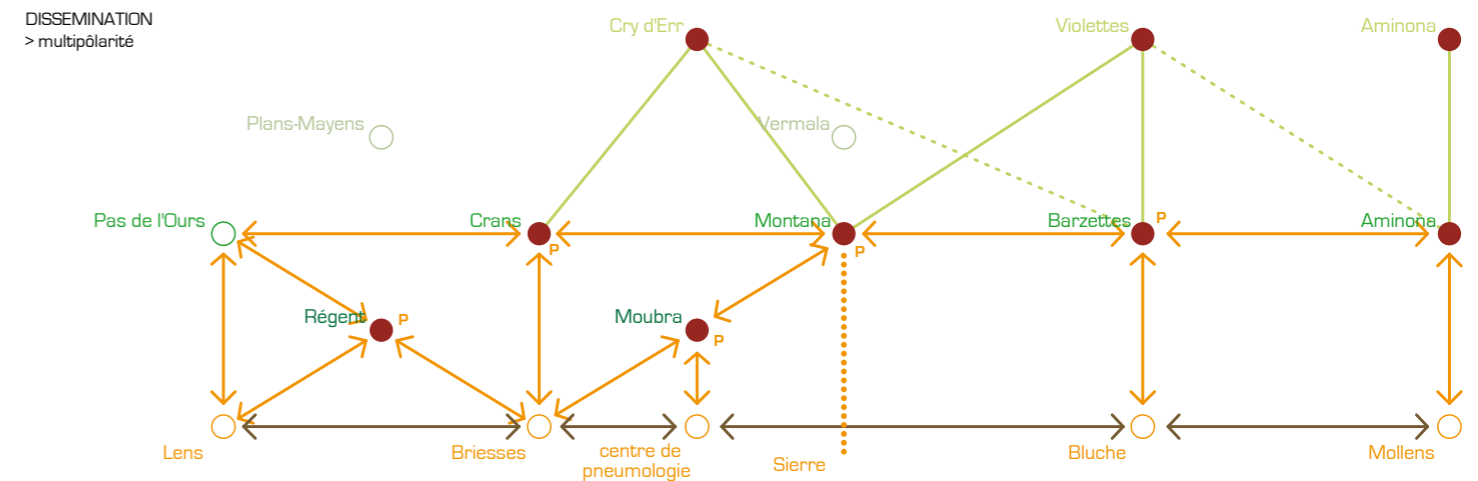
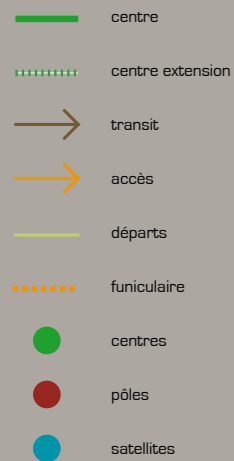
La deuxième hypothèse postule une diminution de la densité des centres. Plusieurs pôles autonomes se développent.

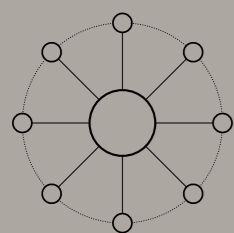
La densité qui résulte de la dissémination est plus faible et la notion de centralité n'existe plus.

Les potentiels et contraintes sont répartis en fonction des qualités propres de chaque site.

La mise en relation des différents pôles exige un réseau de transports dense qui permet de diluer les charges de trafic sur l'ensemble du territoire, mais qui engendre de multiples liaisons complexes.

- _ densité faible
- _ perte de centralité
- _ création de pôles d'activités multiples
- _ dispersion des contraintes
- _ liaisons multiples et complexes
- _ réseau de pôles





5.3 Concentration

La troisième hypothèse postule une augmentation de la densité des centres: réunion des centres historiques dans un seul périmètre élargi, regroupement des activités et équipements publics, implantation de logements permanents et de lits hôtelier à proximité immédiate.

Le rapprochement des potentiels et des contraintes permet d'optimiser le fonctionnement de la station.

Les logements de vacances et les résidences secondaires sont maintenus en périphérie, à proximité des sites naturels tels que domaines skiables, parcours de golf et forêts.

Scénario de développement choisi

Le développement de Crans-Montana sur la base du scénario de type «concentration» offre le plus de potentiel pour favoriser l'objectif défini par le PDi, soit «la création d'un espace convivial et attrayant».

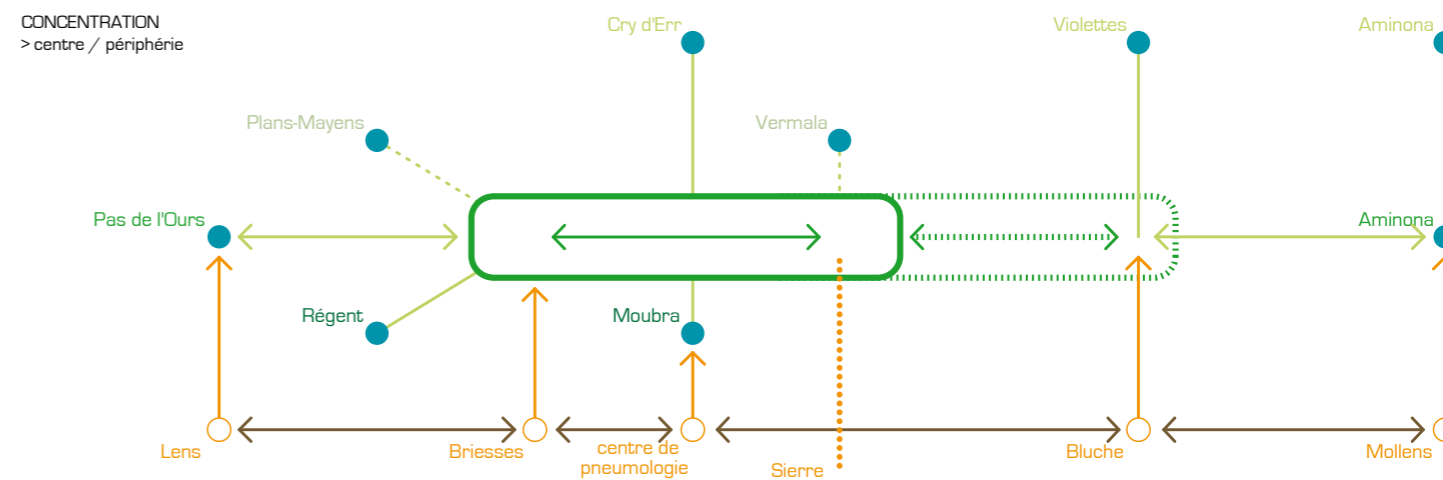
Les points positifs générés par le schéma sont: la création d'une centralité forte, le regroupement des activités au centre, la densification.

Ils permettront de relier les deux noyaux historiques, d'intensifier les relations et les échanges dans l'espace de rencontre.

Ce nouvel espace de rencontre génère une identité et une visibilité accrue du Haut-Plateau.

- _ densité forte
- _ création de centralité forte
- _ regroupement des activités du centre
- _ rapprochement des contraintes
- _ optimisation des liaisons
- _ centre / périphérie (satellites)

- centre
- centre extension
- transit
- accès
- départs
- funiculaire
- centres
- pôles
- satellites



6. Synthèse A

ETAT DES LIEUX

> Constats généraux

Urbanisme

- > urbanisation non-maîtrisée
- > habitat et activités dispersés
- > perte d'identité et manque de repère
- > infrastructures publiques insuffisantes
- > diminution de lits marchands
- > explosion des R2
- > augmentation des lits froids
- > difficulté pour la population indigène à se loger

Mobilité

- > distances à parcourir favorisent trafic motorisé
- > paralysie des transports publics
- > places de parc au centre attirent des véhicules
- > espaces piétons péjorés

> Objectifs généraux

Urbanisme

- > avantages de la ville à la montagne à exploiter
- > concentration pour une attractivité au centre et identité
- > nouvelles infrastructures publiques regroupées au centre
- > lits hôteliers au centre pour alimenter les commerces
- > R2 en périphérie de la station
- > construction de R1 dans le centre
- > mixité de la population

Mobilité

- > rapprochement des pôles d'activités
- > réduction du trafic de transit à travers le centre
- > création de places de parcs aux abords du centre
- > création d'un espace réservé aux piétons

> Périmètres de l'étude

Périmètre de réflexion > échelle territoriale

Le périmètre de réflexion s'étend aux différentes activités et pôles qui ont une relation forte avec le centre.

Périmètre d'intervention > échelle locale

Le périmètre d'intervention se limite au centre de Crans-Montana.

ANALYSE THEMATIQUE

> Morphologie

- > donner un caractère identitaire à la station de Crans-Montana

> Paysage

- > redonner un cadre de vie agréable aux habitants
- > conception d'un jardin urbain centralisé

> Urbanisation

- > densification des centres historiques et des abords de l'espace de rencontre

> Circulation

- > déplacement du trafic de transit à l'extérieur de l'espace de rencontre

> Activité

- > rapprochement des pôles d'activités pour réduire les distances à parcourir

> Parcellaire

- > densification des dents creuses dans les noyaux historiques

> Population

- > augmentation des résidences principales dans les centres historiques

> Tourisme

- > augmentation du nombre de lits hôteliers à proximité de l'espace de rencontre

HYPOTHESES

> Statut Quo

La station poursuit son développement spontané autour des deux centres historiques de Crans et Montana en suivant une logique verticale.

> Dissémination

Plusieurs pôles autonomes se développent.

> Concentration

Réunion des centres historiques dans un seul périmètre élargi, regroupement des activités et équipements publics, implantation de logements permanents et de lits hôteliers à proximité immédiate.

→ *La deuxième partie définit précisément le périmètre d'intervention suite au choix d'une des trois hypothèses de développement: la concentration. Elle expose les objectifs généraux d'aménagement dans un schéma directeur. Celui-ci distingue les différentes zones à aménager dont les caractéristiques suivantes sont définies: urbanisation, circulations, activités et paysage.*

Portes, pôles, interfaces

En lien avec le périmètre d'intervention, plusieurs fonctions complémentaires sont relevées. Parmi elles, trois jouent un rôle déterminant pour la mise en œuvre d'un espace de rencontre.

> Portes

Sites qui marquent l'entrée dans la station, limites physiques caractérisées par le changement de densité du tissu bâti entre la périphérie et le centre, le changement de topographie entre le coteau et le plateau, le changement de mode de transport, et le changement de paysage entre la nature et la ville (entrée).

> Pôles

Sites d'importance principale liés à la pratique d'une activité sportive, récréative ou culturelle, et caractérisés par la concentration d'infrastructures publiques et la convergence des réseaux de transports (nœud).

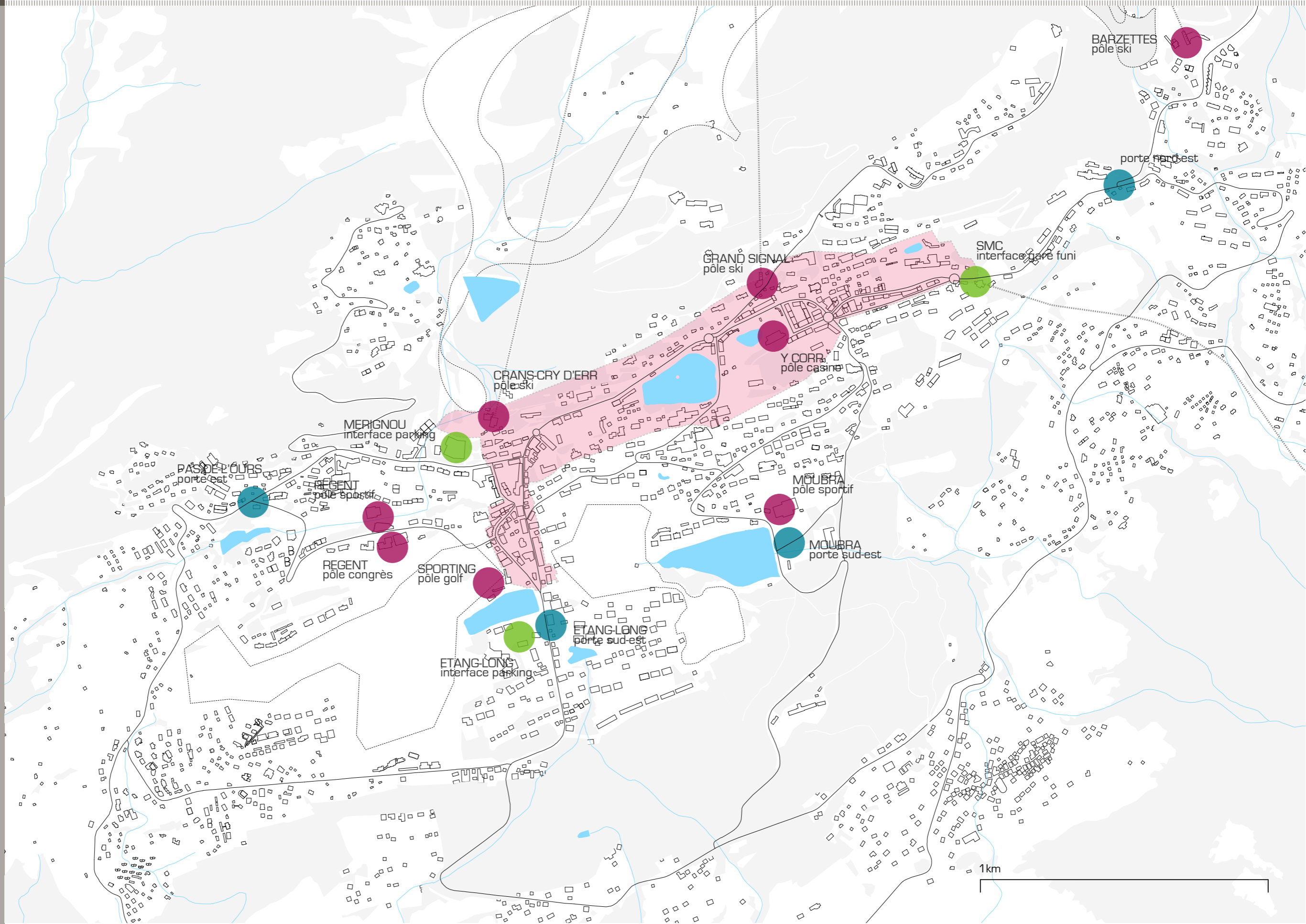
> Interfaces

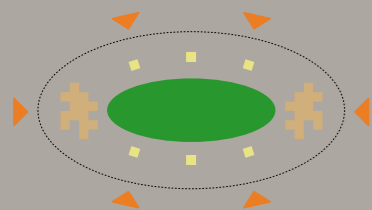
Programmes d'échange entre les différents modes de transports (gare funiculaire, parkings, gare de téléphérique) situés à proximité immédiate du centre pour assurer la transition avec l'extérieur (accès, départ).

7.1 Portes, pôles, interfaces

Légendes

- portes (plateau)
- pôles
- interfaces





8. Concept général d'aménagement

8.1 Conception directrice

Le périmètre est divisé en quatre sous-espaces à aménager. Ceux-ci sont définis par rapport à leurs caractéristiques propres et par rapport aux objectifs d'aménagement énoncés plus haut.

PORTES D'ENTREE

Le centre de Crans-Montana est accessible par des portes d'entrée clairement définies, équipées de parkings et raccordées au réseau de transport public.

> POINT DE REPERE

> construire des bâtiments significatifs

> INTERFACE

> créer un lieu d'échange modal
> relier le centre aux satellites

> ECHANGE

> renforcer l'attractivité commerciale

> SEUIL

> marquer l'entrée de la ville, physique et symbolique



> entrée sud-ouest > Etang-Long > Crans

NOYAUX HISTORIQUES

Les deux noyaux historiques sont reliés par un espace naturel et piéton qui rassemble les sites d'Y'Coor, du Lac Grenon et du Vallon du Zier.

> DENSITE

> encourager les constructions denses et continues

> MIXITE

> limiter le trafic de transit

> CONCENTRATION

> concentrer les activités commerciales

> PERSPECTIVE

> créer des liens visuels entre les constructions et le paysage



> bâtiment Le Farinet > Montana

JARDIN URBAIN

Le jardin urbain est le nouveau centre de Crans-Montana, convivial, ouvert, public, animé et festif.

> PERMEABILITE

> favoriser l'accès du public aux programmes des rez-de-chaussées

> CONTINUITÉ

> relier les activités du jardin

> ATTRACTIVITE

> améliorer les qualités de l'espace public

> DIVERSITE

> mettre en évidence les qualités naturelles du site



> Lac d' Y Coor > Montana

COURONNES DES HÔTELS

Regroupés autour du nouveau centre, les hôtels et résidences principales animent le jardin en activités et alimentent l'espace public par leur clientèle.

> EXTENSION DES SOCLES

> relier les hôtels au jardin urbain

> ACCESSIBILITE

> aménager les accès dans le socle des bâtiments

> COMPLEMENTARITE

> augmenter et varier l'offre de programmes d'activités

> MISE EN SCENE

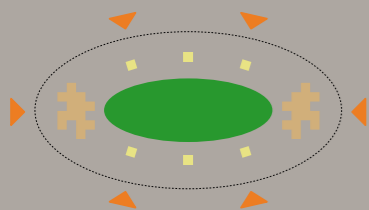
> marquer la présence des constructions emblématiques



> «Hôtel du Parc» > Montana

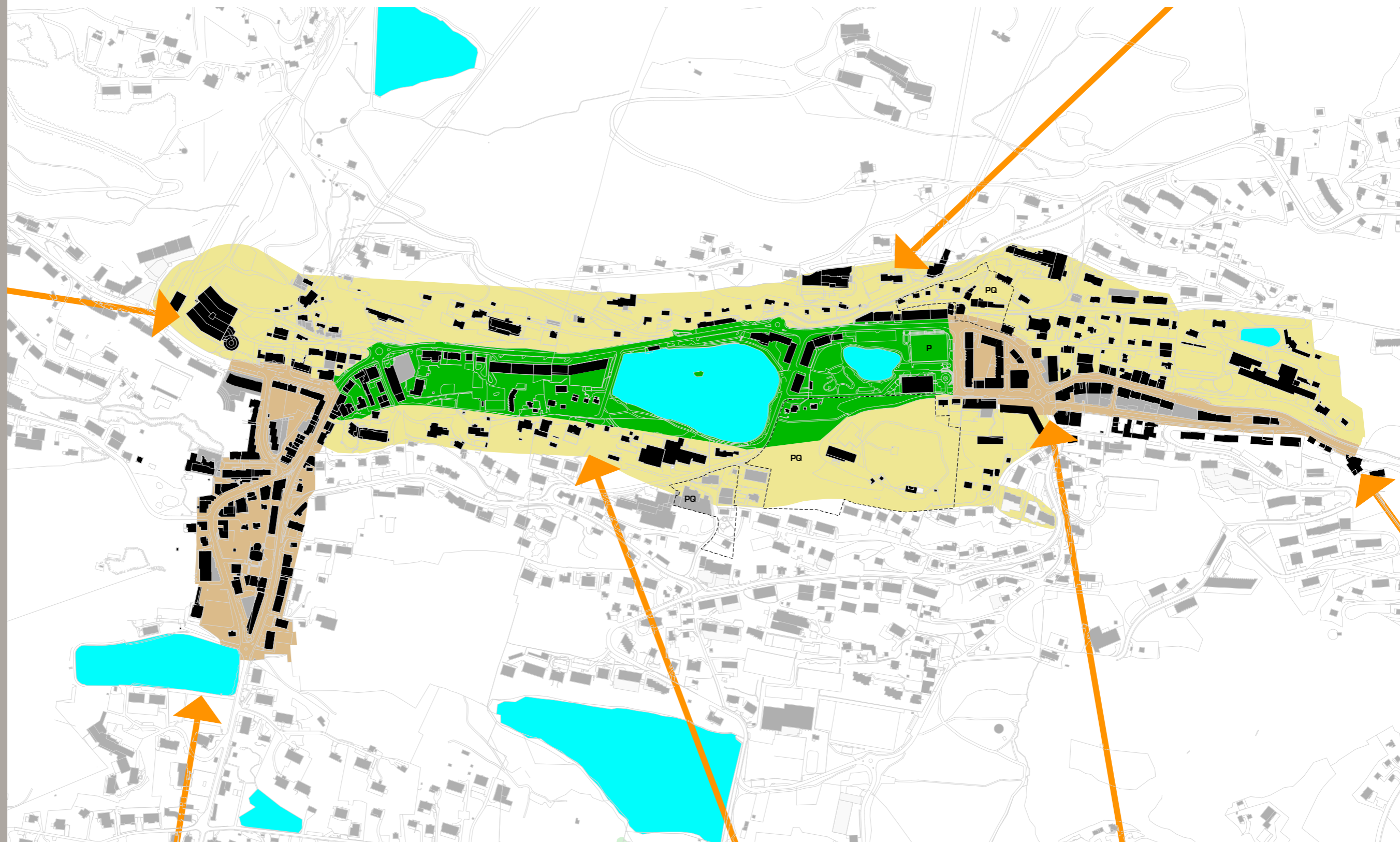
8.2 Schéma directeur

Le schéma directeur fixe les limites des zones à aménager. Il précise les rôles de chacune dans le nouveau centre de Crans-Montana.



Légendes

- ▶ portes d'entrée
- noyaux historiques
- jardin urbain
- couronne des hôtels



8.2.1 Portes d'entrée

"Lieu situé de part et d'autre d'une artère par laquelle on entre dans une agglomération ou l'on en sort, généralement de sa partie densément bâtie. Il ne s'agit pas d'élément isolé comme une porte de ville ou un giratoire. L'entrée de ville est caractérisée par la représentation que le sujet percevant s'en fait dans un cheminement ou un défilement."

> définition tirée de "Espace Urbain, vocabulaire et morphologie", de Bernard Gauthiez, Editions du Patrimoine, Paris, 2003

URBANISATION

- > **marquer l'entrée de la ville**
- > créer des constructions avec une identité forte
- > image du terminal

- > **aménager un espace de transit**
- > préserver des réserves d'espaces pour les liaisons hommes et marchandises
- > place, quais

- > **développer un quartier**
- > regrouper les fonctions annexes

- > **mettre en scène la relation avec d'autres points du territoire**
- > aménager des prolongements
- > gare de Sierre, autoroute

CIRCULATION

- > **créer un lieu d'échange modal**
- > liaisons entre automobiles, transports publics et piétons

- > **créer une gare unique pour les transports publics**
- > faire converger les réseaux de transports publics
- > développer des alternatives telles que les taxis

- > **créer un parking relais**
- > permettre la convergence du trafic

- > **améliorer les liaisons piétonnes vers les noyaux**

ACTIVITES

- > **renforcer l'attractivité commerciale**
- > développer des commerces spécialisés
- > permettre des horaires étendus
- > livraisons, taxis

- > **développer un programme d'accueil spécifique**
- > faciliter la prise en charge et l'orientation des visiteurs
- > guichets, bornes, tableaux

- > **tirer parti des infrastructures de transport pour d'autres programmes**
- > rassemblement, manifestations

PAYSAGE

- > **mettre en scène un changement d'environnement**
- > marquer l'entrée dans la station
- > différencier le dehors du dedans
- > tirer parti de la topographie et de la végétation

- > **rendre visible l'identité du lieu**
- > définir les images caractéristiques de la station
- > proposer des points de vue sur la station
- > notion de vitrine

> REPERE



> constructions disparates et espaces résiduels

> INTERFACE



> dominance du trafic automobile

> ECHANGE



> gare marchandise sans activités commerciales

> SEUIL



> conflit entre topographie et besoins d'espaces de dégagement



> place de la Gare, Lausanne CH



> panneaux indicateurs pédestres, Montana CH



> terminal gare de départ, Täsch CH



> relation avec le paysage, Montana CH

8.2.2 Noyaux historiques

“Quartier ancien d'une agglomération, correspondant généralement à son étendue antérieurement à la révolution industrielle et au secteur où étaient regroupés les principaux édifices commerciaux, religieux et administratifs. Il est caractérisé souvent par des rues étroites, un parcellaire très morcelé, des bâtiments anciens, une forte valeur symbolique.”

> définition tirée de "Espace Urbain, vocabulaire et morphologie", de Bernard Gauthiez, Editions du Patrimoine, Paris, 2003

URBANISATION

- > **constructions denses et continues**
- > front bâti de part et d'autre des rues

- > **mixité des programmes**
- > logements
- > rez commerciaux
- > cafés, restaurants
- > complémentarité avec jardin urbain

- > **mise en valeur du patrimoine architectural**
- > symboles, monuments
- > bâtiments représentatifs, églises

- > **mise en valeur de l'espace public de proximité**
- > place de village, trottoirs
- > continuité des cheminements

> PERMEABILITE



> relation entre bâtiment et espace public



> présence de bâtiment symbolique

CIRCULATION

- > **limiter le trafic de transit**
- > améliorer la qualité des transports publics
- > regrouper le stationnement aux entrées des noyaux (portes)

- > **assurer le trafic de desserte**
- > maintenir l'accès aux bâtiments et commerces existants

- > **favoriser la mobilité douce**
- > création de parcours piétons le long des routes
- > favoriser la cohabitation entre les utilisateurs de la chaussée publique

> MIXITE



> route de transit avec dominance de la circulation automobile



> Place du Midi, Sion, CH

ACTIVITES

- > **concentrer les activités commerciales**
- > augmenter l'attractivité des rues
- > regrouper les nuisances

- > **rapprocher les services des logements**
- > réduire les déplacements
- > augmenter la fréquentation annuelle des commerces

- > **prolonger les commerces sur le domaine public**
- > animer l'espace public
- > créer des terrasses
- > offrir des vitrines

> CONCENTRATION



> centralité pas exploitée en tant qu'espace public



> terrasse de la route du parc, Montana, CH

PAYSAGE

- > **créer des liaisons visuelles**
- > mettre en relation les constructions et la montagne

- > **créer des percées visuelles**
- > relier les noyaux au jardin urbain

- > **définir une charte identitaire pour les constructions**
- > uniformiser les nouvelles constructions (volume, matériaux, etc.)
- > favoriser la lecture de l'ensemble plutôt que les objets singuliers
- > définir l'emplacement des symboles architecturaux

> MISE EN SCENE



> entrée / sortie de la station confidentielle

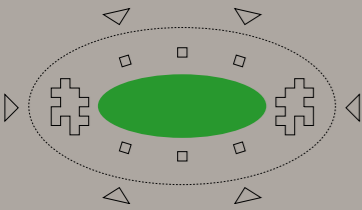


> vue sur le Cervin Zermatt, CH

8.2.3 Jardin urbain

“Jardin d’agrément urbain appartenant, en général, à une collectivité locale et conçu pour le délassement de la population qui peut y pratiquer des sports ou des jeux. Il possède le plus souvent un mobilier spécifique et s’accompagne fréquemment d’un jardin d’enfants équipé de jeux.”

> définition tirée de "Espace Urbain, vocabulaire et morphologie", de Bernard Gauthiez, Editions du Patrimoine, Paris, 2003



URBANISATION

- > rendre les limites perméables entre l’intérieur et l’extérieur des constructions
- > favoriser l’accès du public aux programmes des rez-de-chaussées
- > créer des lieux remarquables avec des programmes publics
- > points d’attraction pour habitants et visiteurs
- > objectifs du parcours
- > requalifier les fronts bâtis périphériques
- > développer les services nécessaires au jardin
- > proposer des changements d’affectation de certains programmes

> PERMEABILITE



> relation entre bâtiment et espace public



> Centre communautaire dans un parc, Zürich CH

CIRCULATION

- > supprimer toute la circulation automobile dans la zone
- > maintenir une liaison TP
- > améliorer le cheminement piéton de part et d’autre du lac Grenon
- > générer de nouveaux flux de mobilité douce entre les noyaux de Crans et Montana
- > remplacer les tracés linéaires par des surfaces
- > relier les activités du jardin
- > tirer parti de la topographie pour qualifier les flux (piétons, vélos, roller, autres)

> CONTINUITÉ



> distinction entre cheminements et aires vertes



> «Tapis Rouge» de Pipilotti Rist, St-Gall CH

ACTIVITES

- > améliorer les qualités de l’espace public
- > ouvert, végétal (jardin)
- > lieux d’activités (urbain)
- > créer une zone récréative et de repos pour la station
- > regrouper les activités nécessaires aux hôtels
- > favoriser la diversité des programmes
- > générer une attraction été/hiver, jour/nuit
- > créer une nouvelle centralité
- > maison du tourisme

> ATTRACTIVITE



> utilisation réduite et faible attractivité hors saison



> Praq’s Boulevard, Copenhague DK

PAYSAGE

- > préserver le vide complémentaire à la densité des noyaux historiques
- > proposer un espace de décompression
- > mettre en évidence les qualités naturelles du site
- > colline, lac, forêt, clairière
- > mettre en scène les points de vues
- > créer des séquences
- > disposer les pavillons d’activités en fonction d’un parcours

> DIVERSITE



> éléments naturels résiduels



> Anneau d’athlétisme, Girona ES

8.2.4 Couronnes des hôtels

"Partie d'une ville située en dehors du centre-ville ou du centre historique, réunissant des édifices hôteliers et associés (restauration, pratique sportive, location de voiture, etc)".

> définition tirée de "Espace Urbain, vocabulaire et morphologie", de Bernard Gauthiez, Editions du Patrimoine, Paris, 2003

URBANISATION

- > **maintenir la rentabilité des hôtels historiques existants**
- > permettre l'extension des bâtiments
- > permettre la construction de programmes annexes

- > **relier les hôtels au jardin urbain**
- > densifier les socles
- > affecter les surfaces pour commerces et services
- > améliorer la visibilité des accès

- > **constituer des réserves à bâtir pour l'hôtellerie**
- > regrouper les surfaces hôtelières à proximité des centres
- > permettre l'implantation de nouveaux hôtels
- > augmenter la capacité des hôtels existants

CIRCULATION

- > **aménager les accès dans le socle des bâtiments**
- > relier les hôtels à la rue
- > améliorer la visibilité des accès
- > améliorer la fréquentation des services hôteliers

- > **favoriser l'accès pour le public**
- > distinguer les programmes réservés aux clients et ceux accessibles au public

ACTIVITES

- > **spécialiser l'offre de programmes annexes**
- > augmenter l'offre de la station
- > attirer la clientèle des autres établissements

- > **alimenter les noyaux historiques**
- > garantir l'animation des centres par l'apport de clientèle

- > **tirer parti des programmes du jardin urbain**
- > complémentarité entre les activités publiques et l'apport de clientèle régulière

PAYSAGE

- > **intégrer les constructions dans le paysage**
- > supprimer les barrières entre l'espace public et les espaces privés
- > assurer la continuité des aménagements extérieurs

> SOCLE



> déconnexion entre les bâtiments et les rues de la station



> Montreux Palace, Montreux CH

> ACCESSIBILITE



> façade arrière secondaire



> hôtel Alpina & Savoy, Crans-Montana CH

> COMPLEMENTARITE



> espaces de loisirs privés répétés par chaque établissement



> Grand Hotel Kronenhof, Praterresina CH

> INTEGRATION



> dégagement et ensoleillement propices



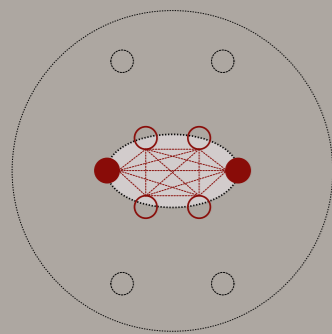
> clinique Bellevue, Crans-Montana CH

8.3 Concept de circulation

Le concept de circulation cherche à réduire le trafic motorisé dans la zone de rencontre sans créer de nouvelles routes ni déplacer les véhicules dans les quartiers périphériques.

8.3.1 Piétons

La mobilité douce devient la priorité dans l'espace de rencontre. Les portes d'entrée sont reliées entre elle par des liaisons piétonnes en site propre.



○ Régent



Légendes

- portes d'entrée principales
- portes d'entrée secondaires
- satellites
- centre de Crans-Montana
- liaison piétonne
> liaison piétonne interne dans le centre de Crans-Montana entre les différentes portes d'entrée

Sion

Sion / Sierre

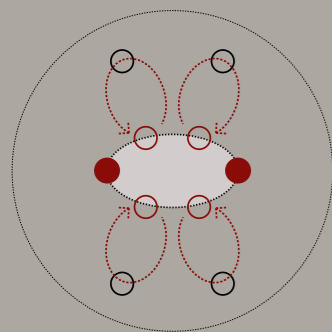
Sierre

Sierre

8.3.2 Transports publics

La desserte des quartiers périphériques est améliorée à partir des portes d'entrée. Des interfaces de transport sont créées en relation avec le réseau des navettes du centre, le réseau piéton et mobilité douce et les parkings de captage.

L'amélioration du réseau de transports publics passe par la création d'un système propre au centre, reliant les portes d'entrées avec des navettes de petite taille circulant à une fréquence élevée.



Légendes

- portes d'entrée principales
- portes d'entrée secondaires
- satellites
- centre de Crans-Montana
- transports publics
> service en boucle de transports publics
reliant portes d'entrée, satellites et
quartiers alentours

Sion

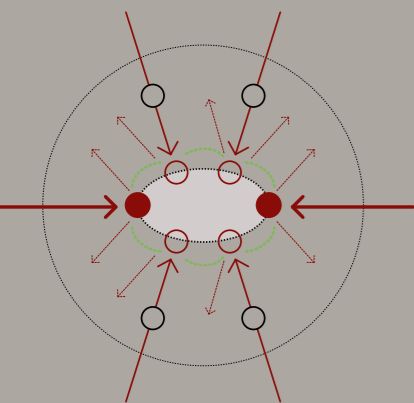
Sion / Sierre

Sierre

Sierre

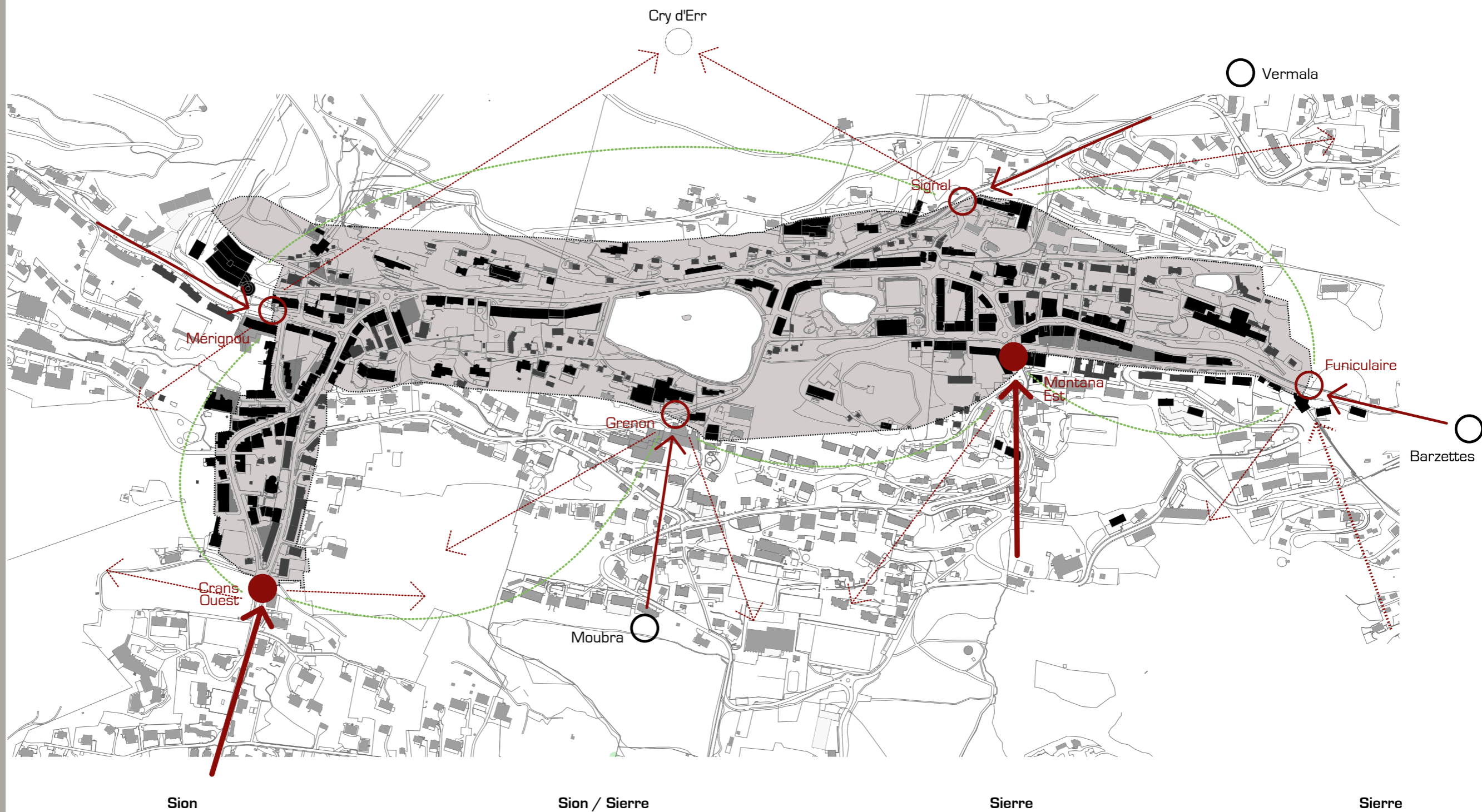
8.3.3 Voitures

La réduction du trafic au centre est obtenue par la suppression des places de parking publiques extérieures dans l'espace de rencontre et par la création de parkings de captage aux portes d'entrée. L'accès aux portes et les liaisons entre elles sont gérées par les routes inférieures au niveau des villages.



Légendes

- portes d'entrée principales
- portes d'entrée secondaires
- satellites
- centre de Crans-Montana
- accès voiture principaux
> accès voiture sur portes d'entrée principales du centre de Crans-Montana
- accès voiture secondaires
> accès voiture sur portes d'entrée secondaires du centre de Crans-Montana
- - - transit voitures
> accès voiture aux différents quartiers externes au centre de Crans-Montana depuis les portes d'entrée
- - - transit
> liaisons voitures entre les différentes portes d'entrée externes au centre de Crans-Montana



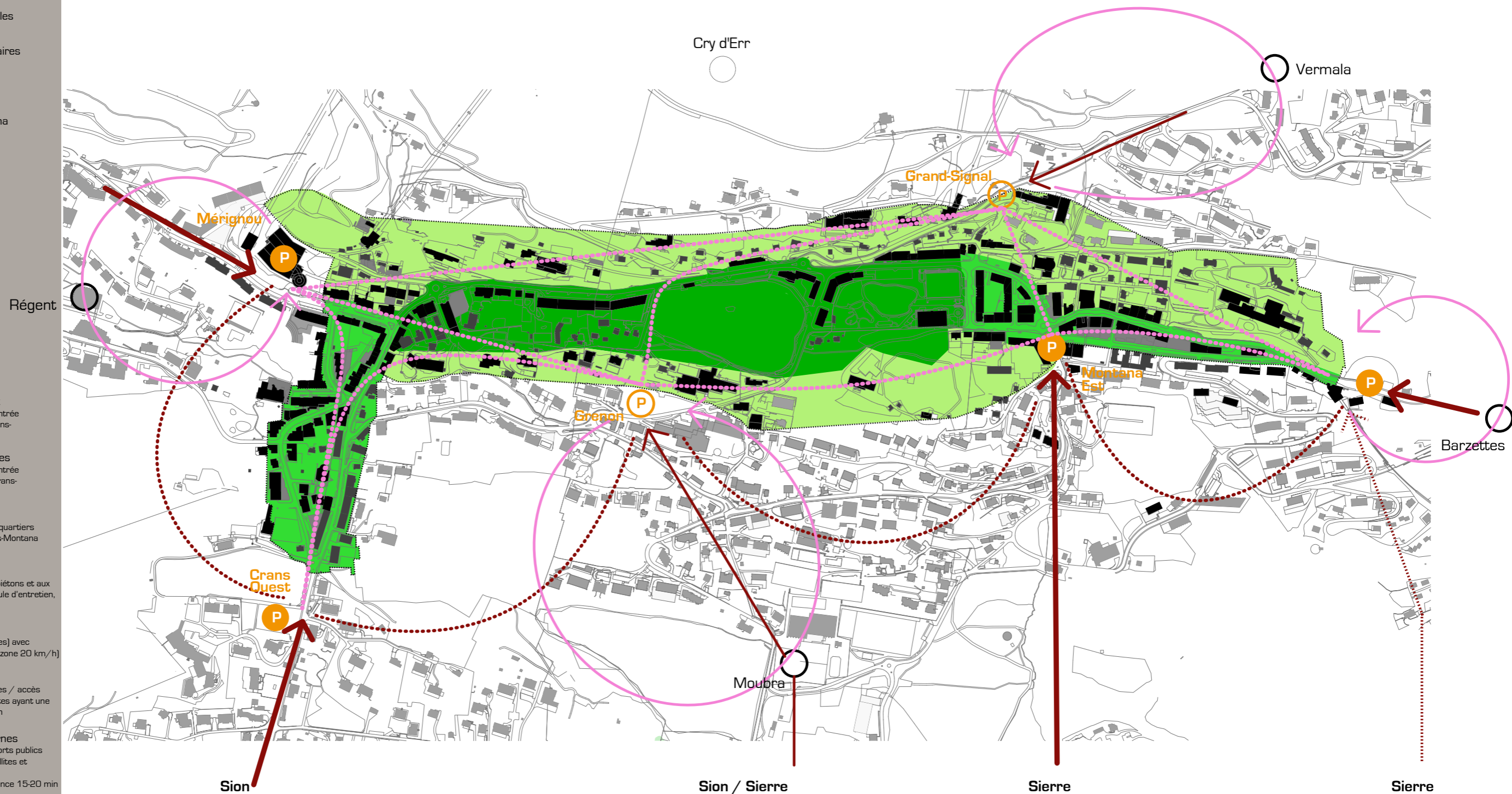
8.3.5 Concept général de circulation

Le concept général reprend tous les points cités ci-dessus. Il distingue trois espaces en fonction de la quantité de trafic toléré: une zone piétonne (jardin urbain), une zone de rencontre (noyaux historiques) et une zone voiture (couronnes des hôtels). Sur cette base, l'ingénieur en transport est chargé d'élaborer son projet.

Légendes

- portes d'entrée principales
- portes d'entrée secondaires
- satellites
- centre de Crans-Montana

- accès voiture principaux
> accès voiture sur portes d'entrée principales du centre de Crans-Montana
- accès voiture secondaires
> accès voiture sur portes d'entrée secondaires du centre de Crans-Montana
- liaisons externes
> accès voiture aux différents quartiers externes au centre de Crans-Montana depuis les portes d'entrée
- zone piétonne
> zone réservée à 100% aux piétons et aux mobilités douces (sauf véhicule d'entretien, ambulances, etc...)
- zone de rencontre
> zone mixte [piétons et voitures] avec priorité donnée aux piétons (zone 20 km/h)
- zone voiture
> zone avec priorité aux voitures / accès réservé aux indigènes ou hôtes ayant une place de parc ou autorisation
- transports publics externes
> service en boucle de transports publics reliant portes d'entrée, satellites et quartiers alentours
> bus à 50 pl. essence, fréquence 15-20 min
- liaisons internes
> navette reliant les différentes portes d'entrée et distribuant le centre de Crans-Montana
> petits bus électriques ou tram, fréquence 5-10 min



8.4 Concept d'espace public

Faire le jardin pour mieux faire la ville

« Autrement dit, la pensée du jardin agit non seulement sur le jardin lui-même mais propose des alternatives dans le domaine du territoire. Et Le Nôtre installait le roi dans une position particulière par rapport à l'ensemble de son pouvoir territorial. Par cet outil, Louis XIV montrait qu'il était roi de France, celui qui détenait le pouvoir d'organiser la campagne et la totalité du territoire. D'un coup, le jardin cessait de n'être qu'un lieu d'engouement, un simple enchantement, pour se muer en un outil qui permettait d'avoir prise sur le monde. »

CORAJAUD Michel, «Faire le jardin pour mieux faire la ville», in *Lausanne Jardins, Une envie de ville heureuse*, édition du Péribole et Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles, automne 1998.

8.4.1 Vocabulaire et outils d'aménagement

Images tirées de: C. STEFULESCO, *L'urbanisme végétal*, Edition Institut pour le Développement Forestier, Paris 1993.



Mails d'arbres et squares



Quais et rues

Avenues et alignements

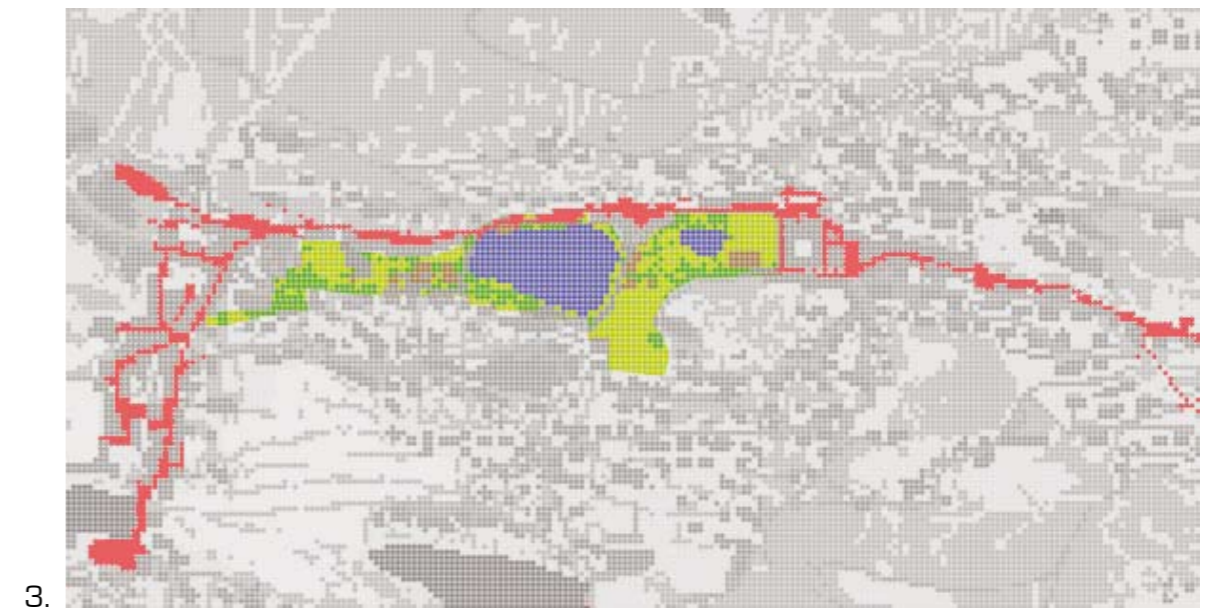
8.4.2 Concept général d'espace public

Le manque de liaison forte entre les centres historiques de Crans et Montana induit la création d'un nouvel espace public entre les deux: le jardin urbain.

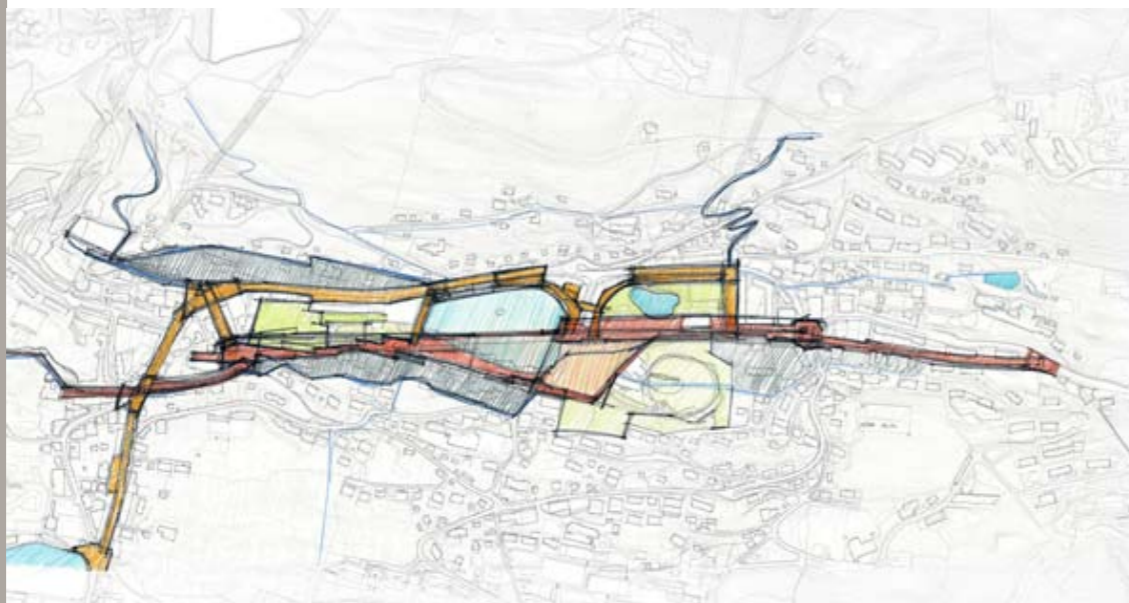
Cette liaison est de type jardin (plantations, chemins, lacs, forêts...) et relie différents espaces publics existants ou à créer. On peut lire alors des séquences d'espaces publics tout au long d'une promenade piétonne continue entre les deux centres.

8.4.3 Pistes de projet d'aménagement paysager

1. Constellation d'espaces de dimension et de caractère très différents, sans réelles interactions, si ce n'est l'orientation générale induite par la morphologie du site (constat).
2. Continuité possible avec un caractère de parc.
3. En rouge, continuité possible de l'espace rue mettant en lien les centres par le jardin urbain. L'accroche du jardin va au-delà de l'espace central, intègre et lie des promenades existantes à l'extérieur du tissu bâti (promenade des lacs, sentier du développement durable Mille-Patte et bisses).



4. Croquis d'intention: aménager une promenade d'un centre à l'autre.
5. Schéma de principe des aménagements paysagers.
6. Organisation générale des séquences d'espaces publics.
7. Ré-interprétation des outils d'aménagement afin de créer une cohérence entre les centres par la réalisation d'un projet commun.

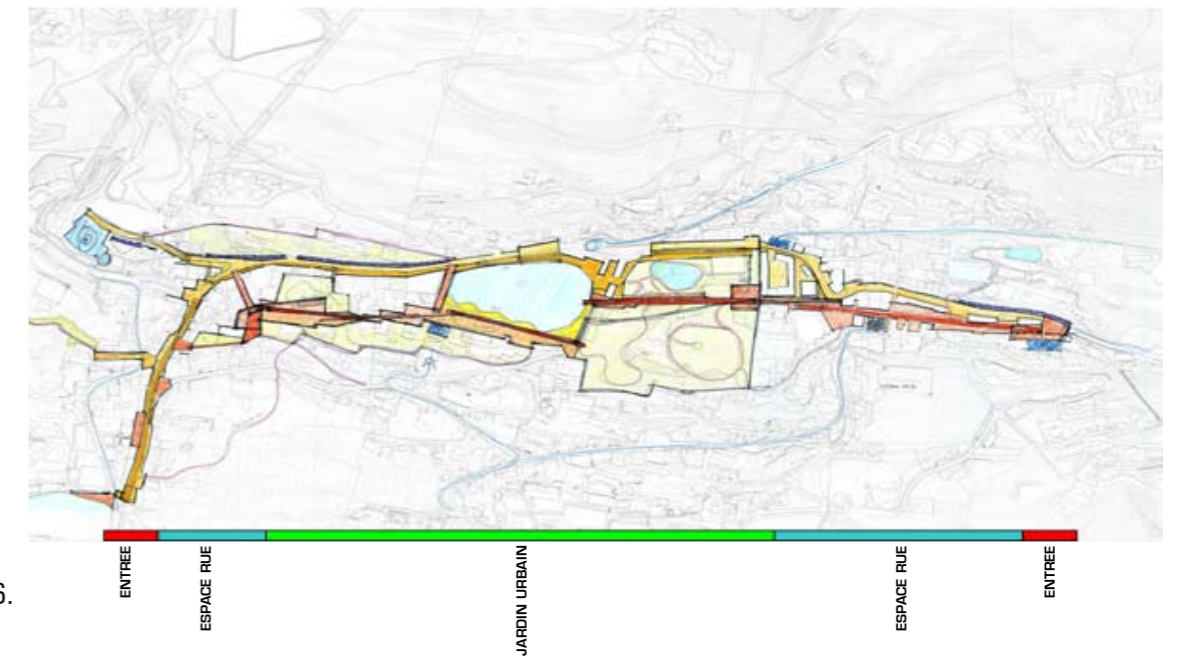


4.

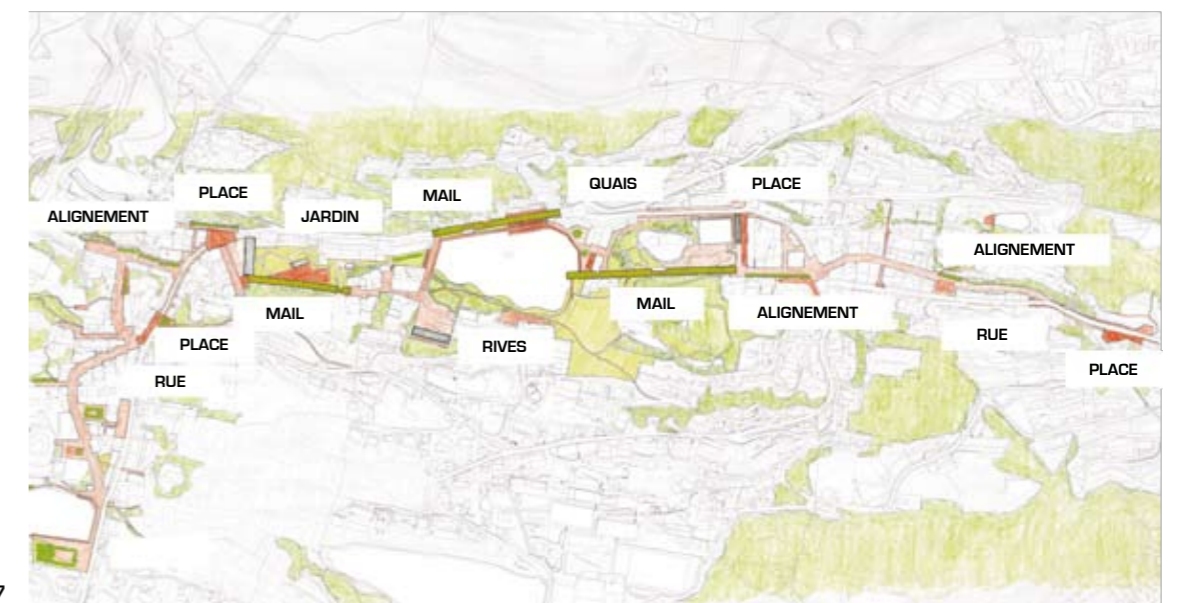
8.4.2 Piste de projet d'aménagement paysager



5.



6.



7.

9. Plan d'aménagement du centre

Le projet de liaison entre Crans et Montana propose de développer les concepts mis en place au chapitre précédent. Le plan général de synthèse regroupe les intentions urbanistiques (pôles programmatiques), paysagères (aménagement paysager) et de circulation (circulation automobile, parkings et transports publics).

9.1 Pôles programmatiques

En réaction au territoire très étendu de Crans-Montan, le regroupement des activités au centre est nécessaire pour animer l'espace de rencontre.

La localisation des pôles se fait autour des activités existantes le long de la promenade à travers le centre. Des relations sont à créer avec le départ des activités touristiques (ski, golf, randonnées, etc).

Pôle golf: Sporting

- > entrée ouest de la station
- > accessibilité du golf depuis parking Etang-Long
- > visibilité du golf en station
- > programmes: Golf Club et annexes (commerces, services, hôtels, infrastructures, European Master)

Pôles sportifs: Grand-Garage et Y'Corr

- > zones d'activités récréatives dans le centre
- > entrée du jardin urbain (place publique)
- > relation avec les remontées mécaniques (Crans-Cry d'Err et Grand-Signal)
- > rassemblement, voir et être vu
- > programmes: places, commerces, cafés/restaurants, terrasses, jeux.

Pôle jeunesse: Grenon Ouest

- > lien avec le centre scolaire (horaire continu, UAPE...)
- > extension de Fleur des Champs et crèche pour les hôtes
- > accès au centre du jardin, liaison avec la Moubra
- > accès à pied au centre de la station
- > parkings et dessertes pour les hôtels de la couronne sud
- > programmes: crèches, programmes spéciaux

Pôle manifestation: Grenon Nord

- > lac= trait d'union entre Crans et Montana
- > point de rassemblement (manifestation, information, etc...)
- > programmes: esplanades, maison du tourisme, cafés/restaurants, animations nocturnes

Pôle funiculaire

- > entrée est de la station
- > gare TP et accès depuis/vers la plaine
- > point de départ des balades (bisses du Tsitoret)
- > programmes: taxi, livraisons, commerces, logements R1 et pour personnes âgées



PÔLE GOLF	PÔLE SPORTIF	PÔLE JEUNESSE	PÔLE MANIFESTATIONS	PÔLE SPORTIF	PÔLE FUNICULAIRE
<ul style="list-style-type: none"> ■ surfaces intérieures <ul style="list-style-type: none"> - commerces - restaurants - cafés / bars - hôtel - Club House □ surfaces extérieures <ul style="list-style-type: none"> - entrée station - stade de golf - village de l'open - parking 	<ul style="list-style-type: none"> ■ surfaces intérieures <ul style="list-style-type: none"> - commerces des sports - cafés / bars - hôtel □ surfaces extérieures <ul style="list-style-type: none"> - place - terrasses - stade de ski - animations concerts - après-ski - jeux 	<ul style="list-style-type: none"> ■ surfaces intérieures <ul style="list-style-type: none"> - espace jeunes - crèche / services - extension centre scolaire - UAPE / horaire continu □ surfaces extérieures <ul style="list-style-type: none"> - activités extra-scolaires 	<ul style="list-style-type: none"> ■ surfaces intérieures <ul style="list-style-type: none"> - maison du tourisme - bowling / jeux - disco / salle de fête - cafés / restaurants □ surfaces extérieures <ul style="list-style-type: none"> - solanum - terrasses panoramiques - scène extérieure (concerts) - stands / marchés (temp.) - panneaux d'information - place de rencontre 	<ul style="list-style-type: none"> ■ surfaces intérieures <ul style="list-style-type: none"> - casino - halle de curling - salle de jeux - buvette - vestiaires □ surfaces extérieures <ul style="list-style-type: none"> - patinoire / jeux - stade de ski - minigolf - gradins 	<ul style="list-style-type: none"> ■ surfaces intérieures <ul style="list-style-type: none"> - gare du funiculaire - commerces - informations touristiques - auberge de jeunesse - logements protégés □ surfaces extérieures <ul style="list-style-type: none"> - information - arrêts de bus divers destin. - entrée station - espace d'attente

9.2 Aménagements paysagers

Un nouvel espace public est aménagé à la place du vide qui séparait autrefois Crans et Montana. Le jardin urbain est une promenade entièrement piétonne qui associe les espaces verts existants en une séquence paysagère continue variée et surprenante. De la gare du funiculaire à l'Etang-Long, la promenade met en relation une constellation d'espaces de dimension et de caractère très différents qui sont, aujourd'hui, sans réelle interaction, si ce n'est l'orientation générale induite par la morphologie du vallon. Le jardin urbain est complémentaire aux espaces publics aménagés dans les rues commerçantes de Crans (rue du Prado, Piazza) ou de Montana (avenue de la Gare, Victoria).

Promenade des possibles

La future promenade est inspirée par la variété des espaces traversés.

Le forum d'Y Corr marque l'entrée du jardin urbain depuis Montana avec un espace de rencontre polyvalent, ouvert et minéral.

Le caractère de parc des abords du lac d'Y'Coor est renforcé. Leur appropriation est enrichie par l'installation de bancs et tables à la manière d'un salon en plein air.

Les quais autour du lac Grenon prolongent la promenade et facilitent l'accès au lac, en été comme en hiver.

L'esplanade au Nord du lac Grenon, libérée de tout mobilier, ouvre l'espace vers le paysage lointain.

La rive sud du lac Grenon conserve un caractère sauvage et aménage la transition vers la partie est du jardin qui s'insère aux travers des espaces laissés libres entre les parcelles privées.

L'espace situé au sud des bâtiments Migros permet de dilater la promenade et offre, à l'image d'un jardin clos, des utilisations diversifiées: jeux, repos, contemplation, discussion.

La nouvelle place du Grand-Garage marque l'entrée du jardin urbain depuis Crans avec un espace d'appel, arborisé et accueillant, parsemé de tables et de chaises.



1. La Place du Casino

- > créer un espace de rencontre polyvalent
- > construire un sol minéral
- > proposer un mobilier particulier



2. Jardins d'Y'Corr

- > profiter de l'existant
- > conserver un espace vert planté
- > installer quelques bancs



3. Les quais du Lac Grenon

> faciliter l'accès au lac, en été comme en hiver



4. L'esplanade Grenon

> offrir une esplanade orientée vers le grand paysage
> libérer et ouvrir l'espace



5. Du lac au jardin

- > aménager la continuité
- > profiter des espaces libres
- > se faufiler dans les entre-deux



6. Le jardin clos

- > dilater la promenade
- > offrir des usages diversifiés
- > s'accrocher et prolonger les chemins régionaux



Promenade des possibles

- 7. L'arrivée sur la rue
 - > créer un appel
 - > rendre la place aux piétons
 - > unifier les matériaux



9.3 Circulation automobile et parkings

Le concept de circulation automobile mis en place répond à la volonté de réduire la pression due au trafic individuel motorisé, par un changement de comportement des usagers sans transfert de charge dans les quartiers résidentiels périphériques.

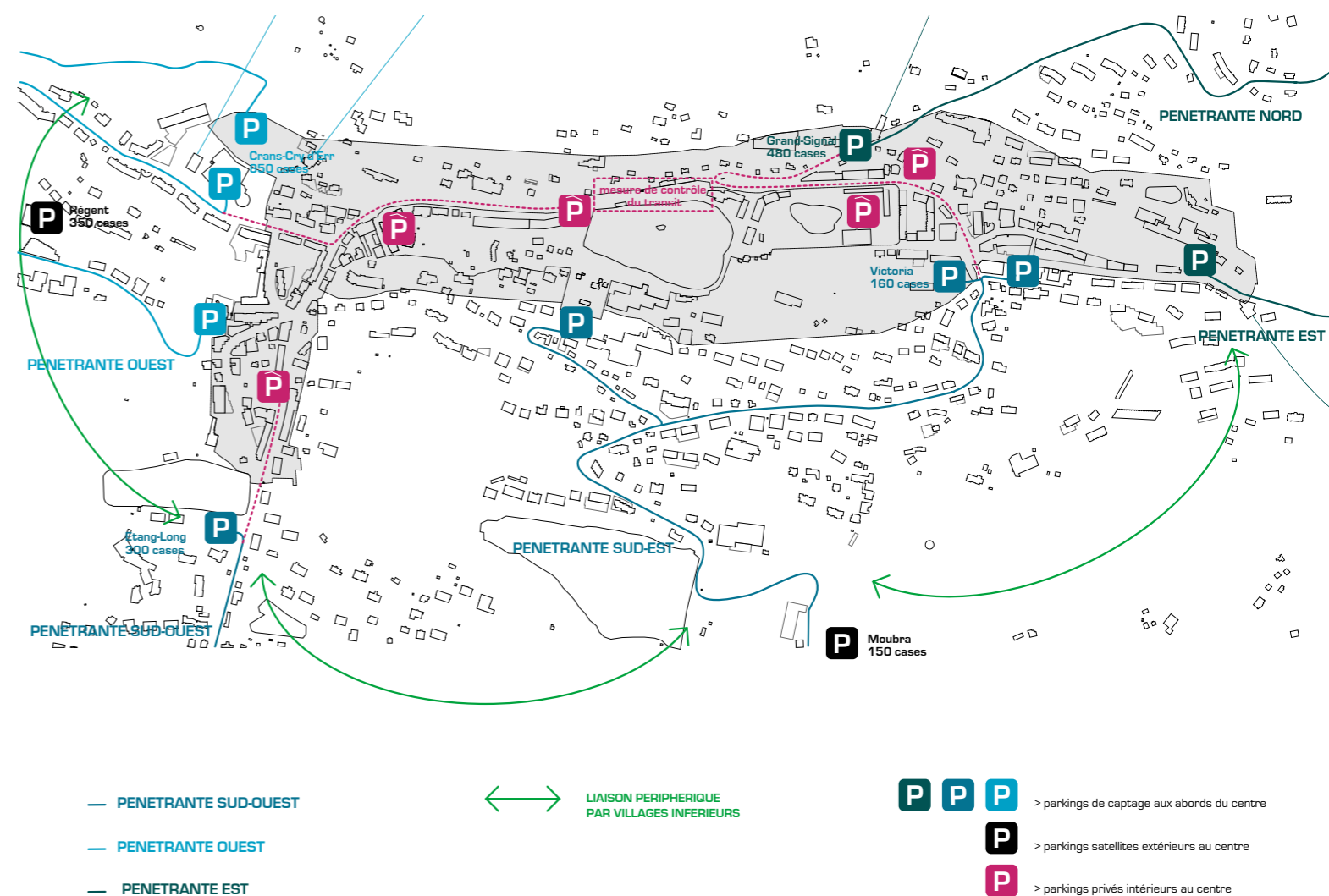
L'expérience de ces dernières décennies démontre que la demande en places de parc ne peut être satisfaite en haute saison, malgré l'augmentation substantielle de l'offre proposée. Par ailleurs, la dispersion de l'offre en surface, en bordure des routes, entraîne des flux de véhicules parasites liés à la recherche de cases libres.

Pour cette raison, les places de stationnement publiques de surface sont supprimées dans le centre. Seuls les parkings privés des commerces et des particuliers sont maintenus. L'accessibilité à tous les bâtiments reste garantie.

En compensation, des parkings de captage sont créés à l'entrée du périmètre, sur les quatre principales routes d'accès à la station. Ils fonctionnent à la fois comme des filtres aux portes d'entrée de la station, et comme une interface modale entre voitures et transports publics. Leurs accès doivent être aménagés indépendamment du réseau du centre.

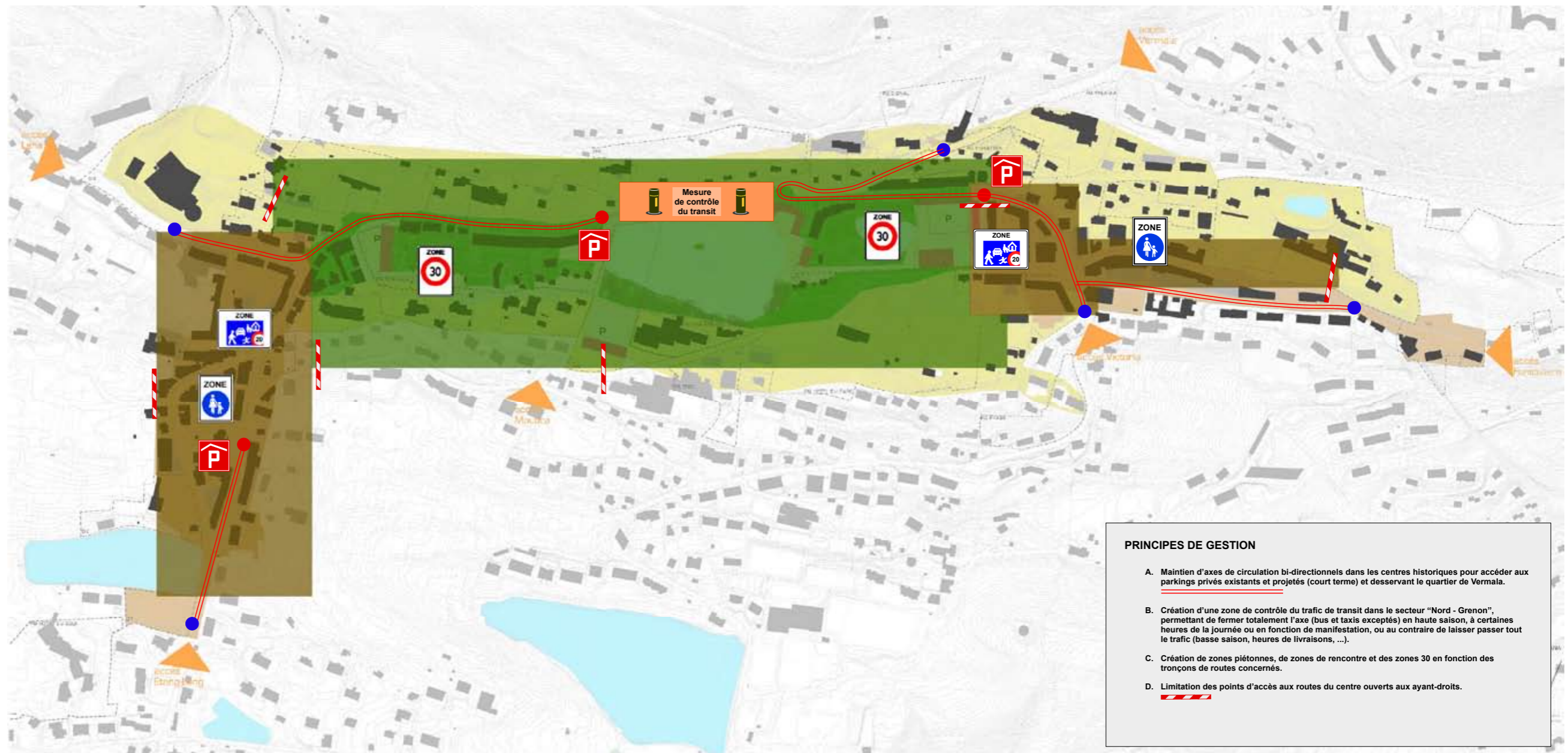
Ces parkings visent à capter les résidents de la périphérie, mal desservie par les transports publics, de même que les visiteurs de l'extérieur. Ils desservent également l'un ou l'autre des pôles d'activités. Le réseau situé en aval de Crans-Montana permet de distribuer les arrivants sur ces parkings (signalisation avancée) ou de les relier entre eux sans traverser le centre.

Le transit Est-Ouest doit être fortement réduit. Un dispositif de contrôle est installé au nord du lac Grenon. La circulation automobile privée peut ainsi être interrompue temporairement en fonction des saisons ou des périodes (vacances scolaires, week-ends ou à certaines heures seulement) ou lors de manifestations particulières. Cette coupure permet de réduire la charge de trafic et de faciliter le passage des transports publics.



9.3 Circulation

- > automobile et parkings
- > concrétisation des objectifs



9.4 Transports publics

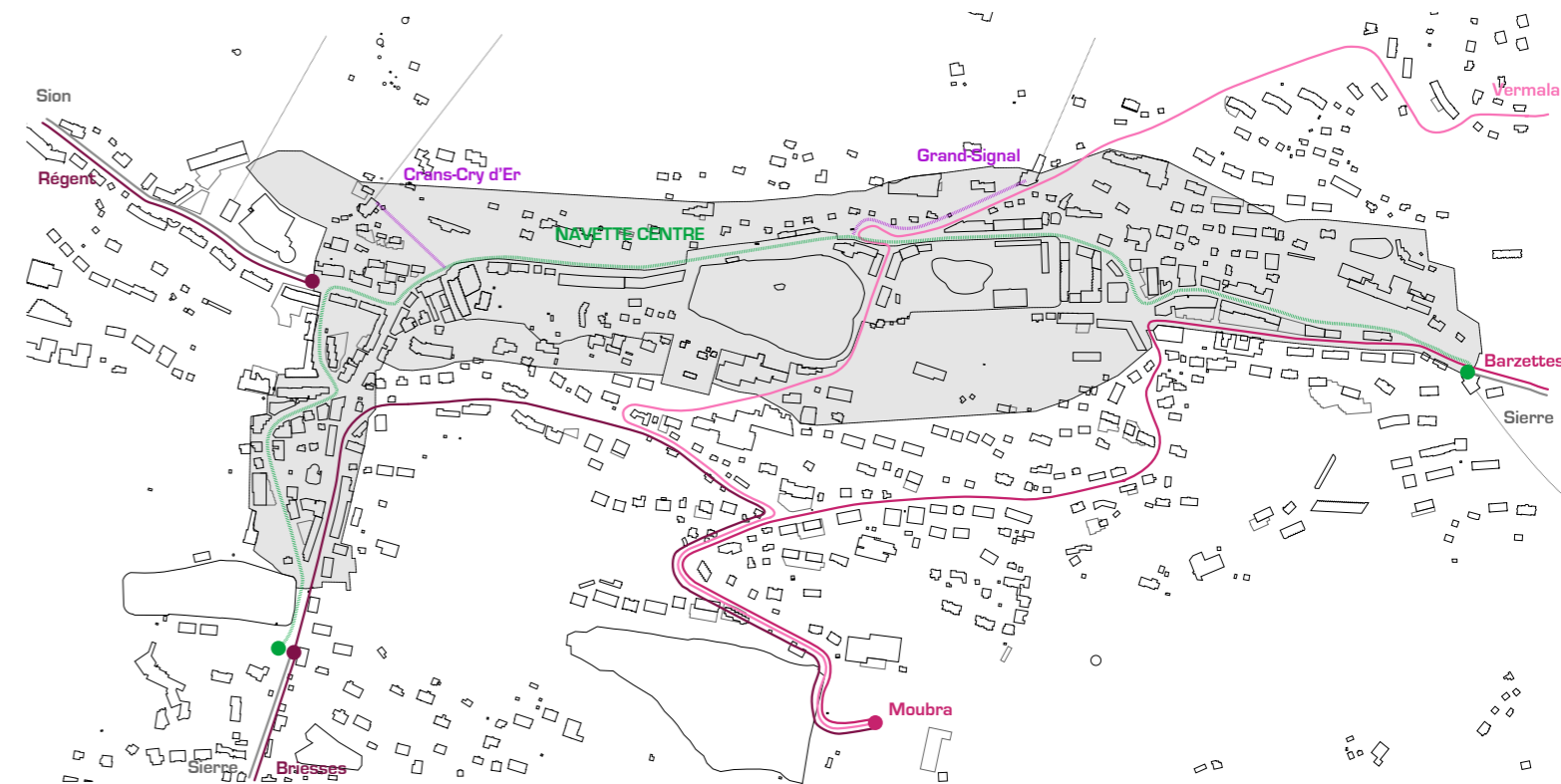
Un changement du comportement des usagers en matière de mobilité suppose impérativement une amélioration de l'offre des transports publics, vu l'étendue de la ville. Pour répondre à des contraintes spécifiques, une distinction entre l'intérieur et l'extérieur du périmètre du centre est entreprise.

Autour du centre, la desserte des quartiers périphériques est réalisée par plusieurs boucles indépendantes, offrant une bonne fréquence aux utilisateurs (10 à 20 minutes), avec des bus de grande capacité (50 personnes ou plus). L'objectif de ces trois lignes est d'aller chercher les clients sur leur lieu de résidence, afin qu'ils laissent leur véhicule sur leur place de parc privée.

A l'intérieur du centre, des véhicules de plus petite taille assurent la desserte entre les portes d'entrée au centre et les pôles programmatiques le long de l'axe Etang-Long / gare du funiculaire. L'offre peut être adaptée rapidement aux variations de la demande, et l'itinéraire de base modifié en tout temps sur appel. A mi-chemin entre taxis et minibus d'hôtels, ces navettes sont également compatibles avec des moyens de locomotion plus pittoresques tels que trains touristiques, calèches, véhicules électriques de type «Mobility» ou autre.

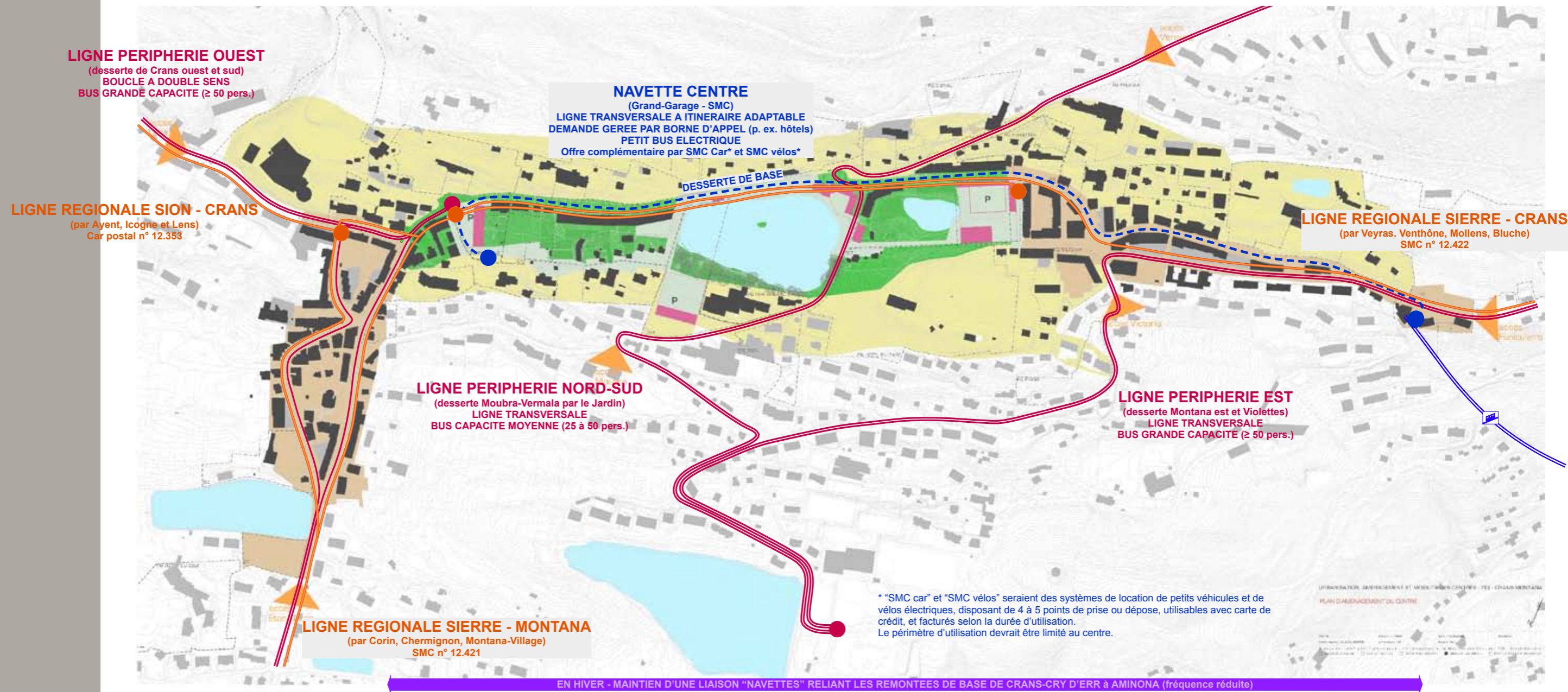
Le maintien d'une navette est-ouest peut être envisagé.

Le jardin urbain offre un cheminement piéton en site propre, à l'écart des nuisances du trafic automobile. Ce parcours est destiné à accueillir les différentes formes de mobilité douce telles que vélos, rollers ou trottinettes.



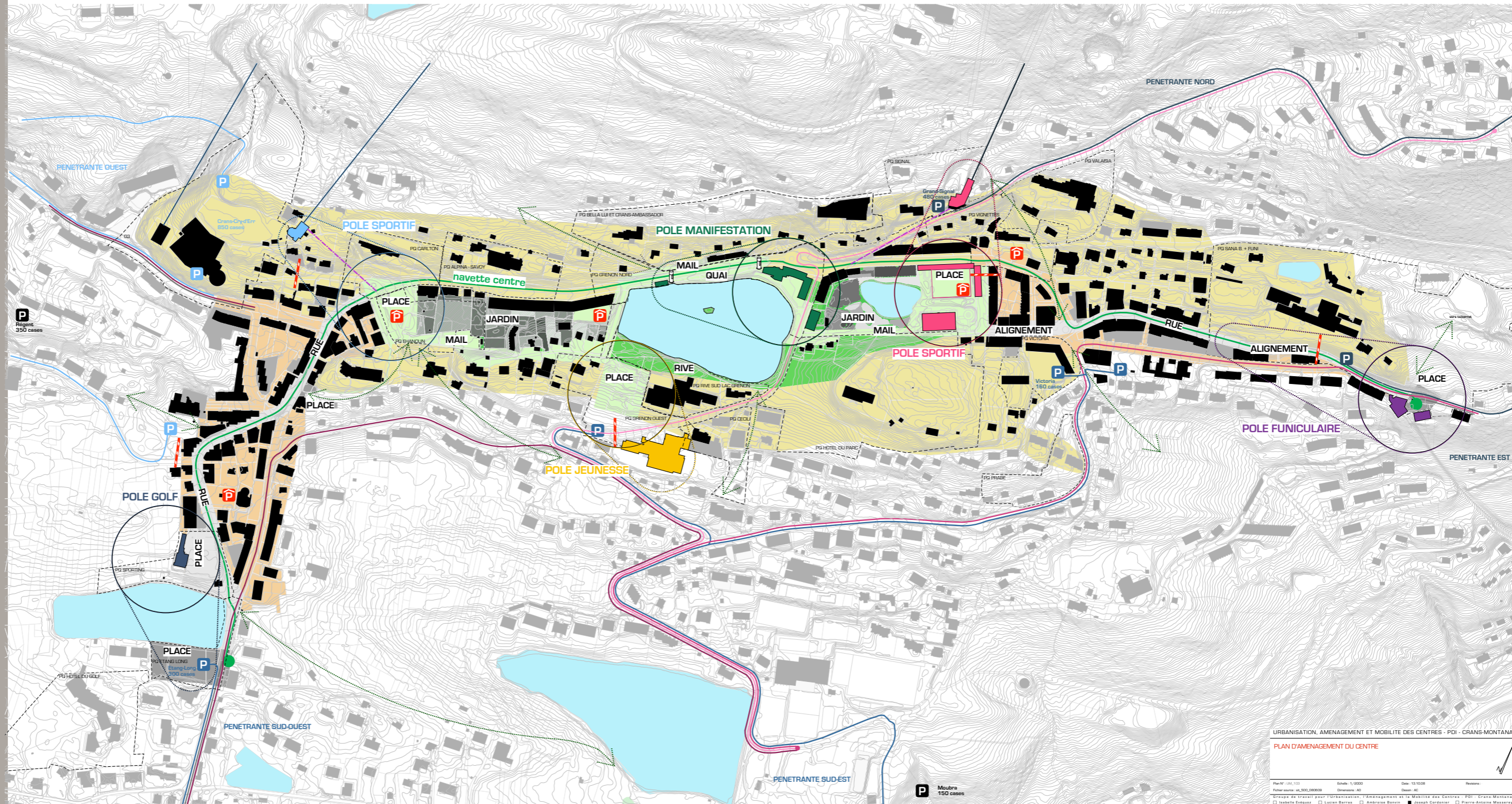
LIGNE PERIPHERIE OUEST	LIGNE PERIPHERIE NORD-SUD	LIGNE PERIPHERIE EST	NAVETTE CENTRE	NAVETTE CENTRE HIVER	LIGNE REGIONALE (SMC)
<ul style="list-style-type: none"> > desserte de Crans Ouest et Sud > boucle à double sens > bus à grande capacité (> 50 pers.) > cadence: <ul style="list-style-type: none"> - 20 min (1 boucle) - 10 min (2 boucles) 	<ul style="list-style-type: none"> > desserte de Moubra-Vermala par le centre > ligne transversale > bus à capacité moyenne (25 à 50 pers.) > cadence: <ul style="list-style-type: none"> - 20 min 	<ul style="list-style-type: none"> > desserte Montana Est et Violettes > ligne transversale > bus à grande capacité (> 50 pers.) > cadence: <ul style="list-style-type: none"> - 20 min (1 boucle) - 10 min (2 boucles) 	<ul style="list-style-type: none"> > desserte Etang-Long - Gare funiculaire > ligne transversale à itinéraire adaptable > type petits bus électriques, taxi-bus, calèches, train touristique > offre complémentaire par CMA car et CMA vélos > cadence: <ul style="list-style-type: none"> - variable - demande gérée par borne d'appel 	<ul style="list-style-type: none"> > desserte des gares de remontées mécaniques par navette centre en saison > liaison centre-ski pour résidents > liaison ski-centre pour skieurs 	<ul style="list-style-type: none"> > desserte en bus depuis la plaine (Sion-Sierra) > funiculaire > arrêt aux portes > gare routière

9.4 Transports publics
> concrétisation des objectifs



9.5 Plan directeur

Le plan d'aménagement est un synthèse des projets d'urbanisme, de paysage et de circulation. Il démontre la coordination entre les trois domaines pour garantir la faisabilité du concept d'aménagement choisi.



10. Synthèse B

PERIMETRE

> Portes, pôles, satellites

La création d'un espace principal de rencontre entre les deux noyaux historiques de Crans et Montana s'appuie sur des fonctions complémentaires au centre.

- > les portes marquent l'entrée de la station et font la transition entre l'intérieur et l'extérieur du périmètre.
- > les interfaces sont les programmes d'échange entre les différents modes de transports et assurent la transition avec l'extérieur.
- > les pôles jouent un rôle majeur de complément d'activité sportives ou culturelles et ont une liaison forte avec le centre.

CONCEPT GENERAL D'AMENAGEMENT

> Conception directrice

Le périmètre est divisé en quatre sous-espaces. Ceux-ci sont définis par rapport à leurs caractéristiques propres et par rapport aux objectifs d'aménagement.

> Schéma directeur

Le schéma directeur fixe les limites des zones à aménager. Il précise les rôles de chacune dans le nouveau centre de Crans-Montana.

> Concept de circulation

Le concept de circulation cherche à réduire le trafic motorisé dans la zone de rencontre sans créer de nouvelles routes ni déplacer les véhicules dans les quartiers périphériques.

> Concept d'espace public

Le manque de liaison forte entre les centres historiques de Crans et Montana induit la création d'un jardin urbain, nouvel espace public piéton entre les deux qui relie les différents espaces publics en séquences.

PLAN D'AMENAGEMENT DU CENTRE

> Pôles programmatiques

La création de pôles programmatiques au centre répond à la problématique d'un territoire très étendu. La définition des pôles se fait autour des activités existantes le long de la promenade à travers le centre. Les pôles correspondent à toutes les thématiques possibles et nécessaires pour un centre animé.

- > pôle golf
- > pôle sportif
- > pôle jeunesse
- > pôle manifestation
- > pôle funiculaire

> Aménagements paysagers

En réaction au territoire très étendu de Crans-Montana, le regroupement des activités au centre est nécessaire pour animer l'espace de rencontre.

La localisation des pôles se fait autour des activités existantes le long de la promenade à travers le centre. Des relations sont à créer avec le départ des activités touristiques (ski, golf, randonnées, etc).

> Circulation automobile + parking

Pour répondre à la modération du trafic motorisé dans le centre, les places de stationnement publiques de surface sont supprimées et des parkings de captage sont créés à l'entrée du périmètre, aux portes. Les parkings fonctionnent à la fois comme filtres et comme interfaces modales entre les voitures et les transports publics. Leurs accès sont indépendants au réseau du centre.

> Transports publics

La modération du trafic au centre oblige une amélioration des transports publics au sein du périmètre et à l'extérieur.

A l'intérieur, des navettes de petite taille assurent la desserte entre les portes d'entrée et les pôles programmatiques.

Autour du centre, les quartiers périphériques sont desservis par plusieurs boucles indépendantes de bus.

→ *La troisième partie établit un cahier des charges des zones à aménager sur la base d'un relevé des sites stratégiques. Elle formule ainsi des propositions concrètes au travers de nouveaux plans d'aménagement détaillés (PAD), en appliquant les principes énoncés au chapitre précédent.*

11.1 Sites stratégiques

11. Cahier des charges des zones à aménager

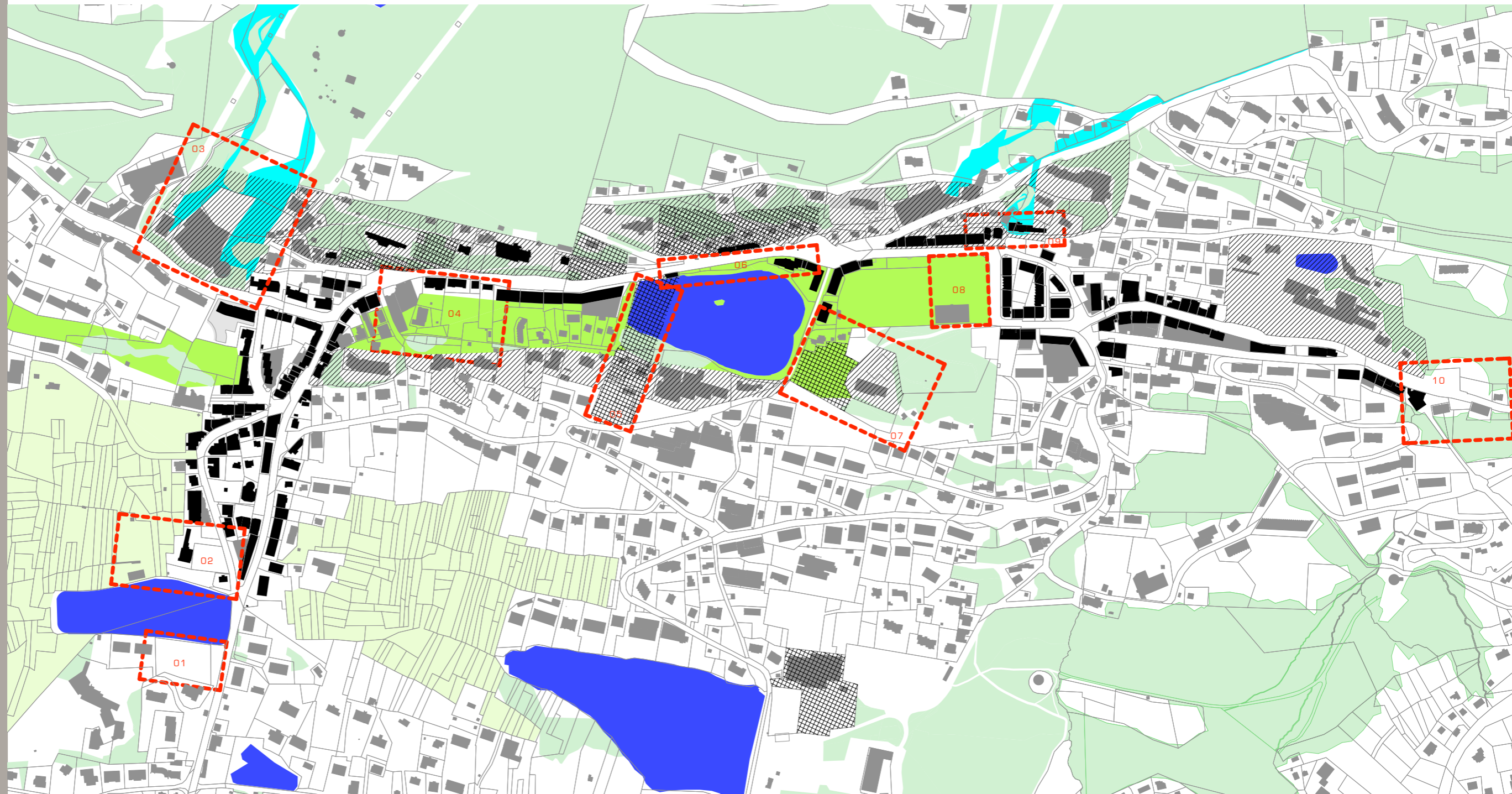
11.1 Sites stratégiques

Plusieurs sites stratégiques avec un fort potentiel de développement ont été relevés dans l'espace de rencontre de Crans-Montana. Ils ont ensuite donné naissance aux différents plans d'aménagement détaillés.

Légendes

-  SITES STRATEGIQUES
-  PROGRAMME HOTELIER
-  PROGRAMME PUBLIC

- 01. Etang-Long
- 02. Le Sporting
- 03. Mérignou
- 04. Grand-Garage
- 05. Grenon Ouest
- 06. Grenon Nord
- 07. Grenon Est/ Colline du Parc
- 08. Y'Corr
- 09. Vignettes/Eglise/Grand-Signal
- 10. Funiculaire



0.1 Etang-Long

Type	porte	accès ouest depuis Les Briesses
Commune	Chermignon / Lens	
Zone	4 / Zone de l'ordre dispersé	densité 0.60

ANALYSE

Caractéristiques	changement de topographie, arrivée sur le haut-plateau lac artificiel avec digue à l'est accès routier majeur du village de Crans vue sur la piste de Chetzeron au nord et dégagement à l'ouest		
Points forts	entrée de la station (vide du lac et densification des constructions) accès aux deux golfs (18 trous et Jack Nicklaus) vue sur le village de Crans, les pistes de ski et le golf		
Points faibles	forte présence des voitures (route de la digue et parking sud) circulation piétonne difficile autour du lac orientation du Club-House à l'ouest avec façade arrière sur le lac		
Projets en cours	coquilles d'or	auteurs: Hervé Dessimoz et Thomas Buchi	
Connexions	Sporting		
Priorité	faible		

CONTENU PROGRAMMATIQUE

Situation	Actuel	Projeté	Autre
rive sud	parking de surface (200 p.) jeux pour enfants	parking de captage souterrain immeubles privés	
rive est	route digue	circulation auto et piéton	
rive ouest	golf (été) promenade, ski et luge (hiver)	dégagement à conserver	

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

création d'une interface modale avec parking de captage et arrêt TP articulation spatiale par le vide du lac, entrée de la station requalification des rives du lac, en particulier la rive nord renforcement des circulations piétonnes autour du lac et en direction de la Moubra
--

MESURES D'AMENAGEMENT

acquisition des parcelles par les communes élaboration d'un cahier des charges pour PQ obligatoire valorisation des terrains par investisseurs privés (échange avec terrain en ZIG) réalisation d'un parking public souterrain selon un PPP
--

COUPE TYPE



IMAGES



0.2 Sporting

Type	pôle	golf
Commune	Lens	
Zone	5D / Zone de l'ordre dispersé	densité 1.00

ANALYSE

Caractéristiques	talus sur la rive nord du lac fin de la rue du Prado accès au golf depuis le centre de Crans		
Points forts	proximité avec le centre de Crans (rue du Prado, place du Scandia) liaison entre les deux parcours de golf (18 trous et Jack Nicklaus) dégagement sur le lac au sud et sur la vallée du Rhône à l'ouest, ensoleillement		
Points faibles	vétusté des constructions juxtaposition de programmes hétéroclites, absence de hiérarchie confidentialité du club-house façade arrière sur rue du Prado, trivialité de l'entrée du golf		
Projets en cours	-		
Connexions	Etang-Long / Scandia		
Priorité	élevée		

CONTENU PROGRAMMATIQUE

Situation	Actuel	Projeté	Autre
partie ouest (golf)	golf-club, vestiaires, dépôt restaurant public avec terrasse	golf-club (privé) vestiaires, dépôt vue sur trous n°1 et n°18	
partie est (rue du Prado)	parking de surface (20 p.) courts de tennis accès garages	accès principal au golf bâtiment avec commerces sur rue vis-à-vis Alex Sport	
partie sud (rive nord du lac)	piscine extérieure patinoire artificielle, curling tennis extérieurs	restaurant public avec terrasse bâtiment public sur 1-2 niveaux vitrines [voir et être vu]	

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

renforcement du lien entre le golf et la station renforcement du lien entre les deux parcours de golf construction d'un complexe sportif (club-house), commercial (boutiques) et récréatif (restaurant) intégration des besoins de l'Open
--

MESURES D'AMENAGEMENT

gèle des projets en cours acquisition des parcelles par les communes modification du plan de zones élaboration d'un PAD organisation d'un concours de projet en collaboration avec le Golf Club

COUPE TYPE



IMAGES



0.3 Mérignou

Type	pôle	ski
Commune	Lens	
Zone	12 / Zone de constructions et d'installations publiques	

ANALYSE

Caractéristiques	terre-plein sur parking surface plate au pied des pistes de ski
------------------	--

Points forts	proximité avec centre de Crans proximité avec remontées mécaniques parking existant (430 p.) dégagement et ensoleillement
--------------	--

Points faibles	liaison piétonne avec le centre de Crans état dégradé du parking
----------------	---

Projets en cours	hôtels
Connexions	Grand-Garage
Priorité	moyenne

CONTENU PROGRAMMATIQUE

Situation	Actuel	Projeté	Autre
partie est	télécabine Crans-Cry d'Err		
partie ouest	parking non couvert (390 p.)	stade de ski aires de sport en plein air	
partie sud (sur parking)	parking couvert (430 p.)	bâtiments, hôtels	programme public

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

construction d'immeubles de logement (lits chauds) en relation avec les remontées mécaniques prolongement de la piste de ski jusqu'à la poste, évent. nouvelles installations de liaison amélioration de la liaison piétonne entre le centre de Crans et les remontées mécaniques

MESURES D'AMENAGEMENT

gèle des projets en cours acquisition des parcelles par les communes modification du plan de zones élaboration d'un PAD organisation d'un concours de projet en collaboration avec CMA
--

COUPE TYPE



IMAGES



0.4 Grand-Garage

Type	-
Commune	Chermignon
Zone	6A / Zone de l'ordre contigu avec attique

ANALYSE

Caractéristiques	rupture topographique entre le centre de Crans et les immeubles de la Migros (niv. Lac Grenon) fin de la station de Crans, interruption du tissu bâti
------------------	--

Points forts	proximité avec départ des installations des remontées mécaniques proximité avec hôtels historiques de Crans (Royal, Carlon, Touriste...) situation stratégique
--------------	--

Points faibles	faible nombre de places de stationnement densité insuffisante, interruption des surfaces commerciales entre la Migros et le centre de Crans absence de vis-à-vis au nord de la route verrou à l'est du vallon du Zier, blocage du passage piéton entre lac Grenon et Piazza
----------------	--

Projets en cours	hôtels	groupe Accor
Connexions	Mérignou	
Priorité	moyenne	

CONTENU PROGRAMMATIQUE

Situation	Actuel	Projeté	Autre
partie nord (route)	parking couvert (27 p.) parking non couvert (48 p.) station-service	hôtel avec rez commerciaux	infrastructure publique (culture) en relation avec hôtels existants
partie sud (vallon)	garage sur 1 niveau bâtiment d'habitation sur 2 niv.	jardins de l'hôtel avec terrasses parc public avec promenade jeux et activités plein-air	

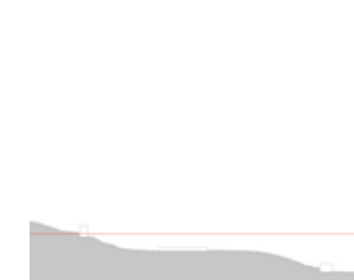
OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

construction d'un immeuble avec alignement, gabarit comparable aux bâtiments existants renforcement de l'offre hôtelière (lits chauds à proximité centre de Crans et remontées mécan.) diminution du trafic par route d'accès aux télécabines, accès par parking souterrain création d'un espace public, piéton et récréatif au sud des immeubles
--

MESURES D'AMENAGEMENT

gèle des projets en cours modification du plan de zones élaboration d'un cahier des charges pour PQ obligatoire valorisation des terrains par investisseurs privés

COUPE TYPE



IMAGES



05. Grenon Ouest

Type	porte	accès depuis La Moubra
Commune	Montana	
Zone	13B / Zone de protection de la nature 3 / Zone de l'ordre dispersé	densité 0.50

ANALYSE

Caractéristiques	digue à l'ouest du lac artificiel de Grenon rupture entre surface plate du lac et ancien vallon du Zier		
Points forts	centralité par rapports aux noyaux historiques de Crans (ouest) et Montana (est) parcelles sud avec chalets anciens de petites dimensions, acquisition des terrains possible accès routier possible par le sud, avec parking souterrain de grande dimension		
Points faibles	comblement du vallon par l'implantation de la nouvelle Migros accès automobile aux hôtels sur la crête du vallon par la digue		
Projets en cours	-		
Connexions	Grenon nord / Grand-Garage		
Priorité	élevée		

CONTENU PROGRAMMATIQUE

Situation	Actuel	Projeté	Autre
partie nord (digue)	route d'accès sur la digue	extension des rives en direction du vallon du Zier zone verte	
partie sud (crête)	chalets sur parcelles privées	infrastructure publique en relation avec nouveau parking (500 p.) et avec hôtels existants	hôtels avec programmes publics

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

création d'une nouvelle centralité autour du lac Grenon suppression de l'accès automobile sur la digue amélioration de la promenade publique autour du lac connexion entre niveau haut du lac et bas du vallon, franchissement "mur" de la Migros organisation d'une entrée de station depuis la Moubra

MESURES D'AMENAGEMENT

acquisition des parcelles par les communes modification du plan de zones élaboration d'un PAD organisation d'un concours de projet

COUPE TYPE



IMAGES



06. Grenon Nord

Type	pôle	récréation, loisirs, culture
Commune	Montana	
Zone	13B / Zone de protection de la nature et 2A / Zone de l'ordre dispersé	densité 0.40

ANALYSE

Caractéristiques	rive nord du lac Grenon terre-plein surélevé avec surface plate de 40 m de largeur au pied de la forêt en pente		
Points forts	situation centrale entre Crans et Montana dégagement par vide du lac et vue magnifique sur Alpes du sud proximité avec hôtels existants (Alpina Savoy, Crans-Ambassador)		
Points faibles	route de transit entre Crans et Montana, liaison automobile entre Grand-Signal et Crans-Cry d'Err parking extérieur (50 p.) de part et d'autre de la vue route d'accès à Vermala/Grand-Signal depuis la Moubra, engorgement au rond-point de l'Albert 1er faible densité de constructions		
Projets en cours	-		
Connexions	Grenon ouest / colline du Parc		
Priorité	élevée		

CONTENU PROGRAMMATIQUE

Situation	Actuel	Projeté	Autre
partie ouest	café-restaurant Le Pavillon	Maison du Tourisme	
partie centrale	immeuble résidentiel avec agence immobilière au rez parking public (50 p.)	hôtels / bâtiments d'habitation avec rez-de-chaussée public dégagement public vers le lac	programmes publics (sports, culture, manifestation)
partie est	immeuble résidentiel avec café, bowling au rez dépôt des services industriels	Ecole de ski	

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

création d'une nouvelle centralité autour du lac Grenon suppression de la route le long du lac, trafic TP seul autorisé amélioration de la promenade publique autour du lac valorisation et densification de la pente au nord du lac connexion avec domaine skiable (hiver) et activités d'altitude (été)

MESURES D'AMENAGEMENT

acquisition des parcelles par les communes modification du plan de zones élaboration d'un PAD organisation d'un concours de projet

COUPE TYPE



IMAGES



07. Grenon Est / Colline du Parc

Type	porte	accès depuis La Moubra
Commune	Montana	
Zone	4 / Zone de l'ordre dispersé	densité 0.60

ANALYSE

Caractéristiques colline boisée au sud ouest du centre de Montana
pente régulière dominant le lac de Grenon, lieu de rassemblement pour manifestations (1^{er} août)
fin de la station de Montana, interruption du tissu bâti

Points forts proximité avec le centre de Montana
situation dominante due à la topographie, isolement dû à la forêt et à la pente
surface de terrain disponible
situation stratégique

Points faibles relation avec le centre de Montana peu exploitée
division des propriétaires
perte de maîtrise des communes

Projets en cours PQ privé
Connexions Grenon nord / Y'Corr
Priorité élevée

CONTENU PROGRAMMATIQUE

Situation	Actuel	Projeté	Autre
partie ouest (pente)	prairie en pente clôturée	espace vert rassemblement pour manifestation	programme public
partie est (sommet)	hôtel 4* familial	hôtel 5*	programme public (casino, congrès, bains...)

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

création d'une nouvelle centralité autour du lac Grenon
suppression de la route entre le centre scolaire et l'Albert 1^{er}
mise en valeur du flanc nord de la colline, raccordement du site à l'espace public d'Y'Corr
mise en valeur du flanc ouest de la colline, en relation avec le lac
programmation d'activités sur le lac (été/hiver)

MESURES D'AMENAGEMENT

gèle des projets en cours
acquisition des terrains par les communes
modification du plan de zones
valorisation des terrains par investisseurs privés

COUPE TYPE



IMAGES



08. Y'Corr

Type	pôle	sports et divertissement
Commune	Montana	
Zone	12 / Zone de constructions et d'installations publiques	

ANALYSE

Caractéristiques sommet du vallon du Zier au nord de la colline du Parc
aménagement public autour d'un lac naturel
infrastructures sportives et récréatives

Points forts à proximité immédiate du centre de la station
espace disponible pour manifestations

Points faibles situation en creux derrière la colline et forêt, manque de lumière et dégagement
bâtiment du Casino ne participe pas à l'animation extérieure du lieu
infrastructures de la patinoire vétustes

Projets en cours parking du casino et halle de curling
Connexions colline du Parc / Vignettes
Priorité moyenne

CONTENU PROGRAMMATIQUE

Situation	Actuel	Projeté	Autre
partie ouest (front Grenon)	immeubles d'habitation rez commerciaux école suisse de ski	programme public entre les deux lacs	
partie centrale (lac)	aire de jeux pour enfants, karting lac naturel minigolf	parc naturel avec cheminement piéton	
partie est (patinoire-Casino)	patinoire extérieure en hiver cours de tennis en été forum, casino	patinoire extérieure publique halle de curling couverte	déplacement du Casino

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

définition du centre de Montana (Vignettes, Y'Corr et Victoria)
amélioration des abords de la patinoire existante
amélioration des circulations piétonnes à travers le site
aménagement du front sud contre la colline du parc
déplacement du programme du casino et implantation d'un programme public (manifestation)

MESURES D'AMENAGEMENT

organisation d'un concours de projet coordonné avec Vignettes
élaboration d'un PAD avec cahier des charges des zones à aménager

COUPE TYPE



IMAGES



09. Vignettes / Eglise / Grand-Signal

Type pôle ski / centre du village
Commune Montana
Zone 6A / Zone de l'ordre contigu avec attique

ANALYSE

Caractéristiques	friche au centre de la station ancien bâtiment du SMC à démolir route d'accès à la place de l'Eglise
Points forts	situation centrale liaison piétonne au télécabine du Grand-Signal
Points faibles	topographie et tracé des routes existantes distance avec le site d'Y'Corr accès difficile
Projets en cours Connexions Priorité	PQ SMC et commune de Montana Y'Corr moyenne

CONTENU PROGRAMMATIQUE

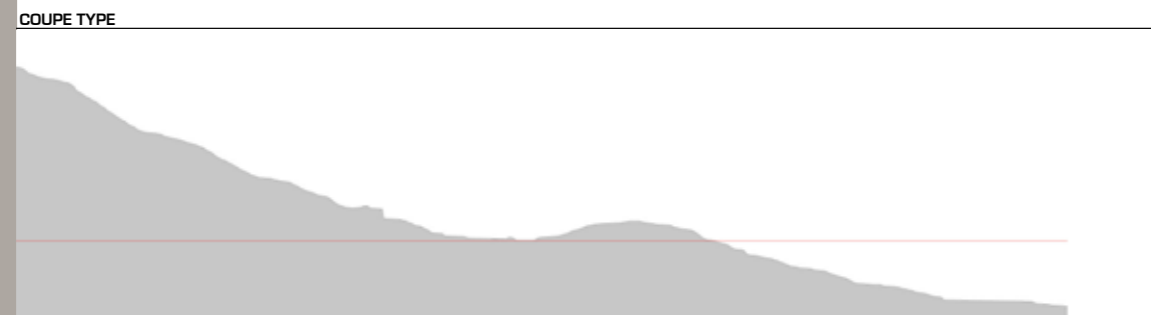
Situation	Actuel	Projeté	Autre
partie inférieure	parking extérieur (25 p.)	parking couvert (200 p.) surface commerciale place publique	place publique en relation avec place de l'église et Y'Corr
partie supérieure	bâtiments à démolir	bâtiment d'habitation avec administration communal de Montana et rez commerciaux	

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

définition du centre de Montana (Vignettes, Y'Corr et Victoria)
densification des constructions au nord de la route de l'église
création d'une liaison avec les pistes de ski (accès télécabine, arrivée de la piste en station)
création d'un espace public entre Y'Corr et la place de l'église

MESURES D'AMENAGEMENT

organisation d'un concours de projet coordonné avec Y'Corr
élaboration d'un PAD avec cahier des charges des zones à aménager



10. Funiculaire

Type porte accès est depuis Bluche
Commune Randogne
Zone 12 / Zone de constructions et d'installations publiques

ANALYSE

Caractéristiques	gare d'arrivée du funiculaire rue avec compression de l'espace entre bâtiments au sud et talus au nord
Points forts	accès de la principale ligne TP reliant la station à la plaine, situation stratégique dans l'agglomération surfaces disponibles importantes au nord de la route proximité avec la clinique Bellevue dégagement et vue
Points faibles	distance avec le centre de la station et les remontées mécaniques interface avec bus pas optimale faible densité et mauvaise visibilité caractère "marchandise" plus qu'accueil
Projets en cours Connexions Priorité	- Av. de la Gare / Les Barzettes faible

CONTENU PROGRAMMATIQUE

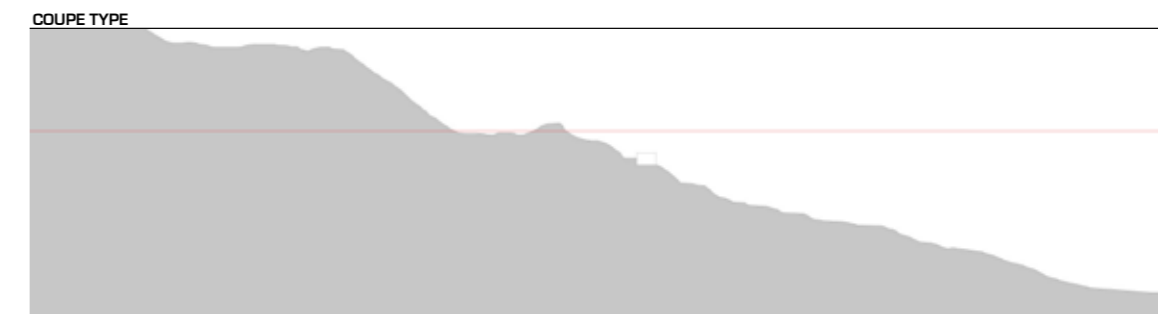
Situation	Actuel	Projeté	Autre
partie sud	gare du funiculaire bâtiment de logement surfaces commerciales au rez	gare voyageurs avec commerces et services logements pour résidence principale	
partie nord	clairière avec chemin du 100e	logements de vacances bon marché (backpacker) programme public > Siere	télesiège en direction des Violettes arrivée de la piste de ski par chemin des Ecureuils

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

densification des constructions pour créer un vrai quartier autour de la gare
création d'une interface modale (funiculaire, bus, taxi, remontées mécaniques)
articulation spatiale par le plein, entrée de la station
amélioration de la liaison avec l'avenue de la Gare (espace à priorité piétonne)
valorisation du site de la clinique Bellevue (hôtel et infrastructures)

MESURES D'AMENAGEMENT

acquisition des parcelles par les communes
modification du plan de zones
élaboration d'un PAD
organisation d'un concours de projet



11.2 Plans d'aménagement détaillés

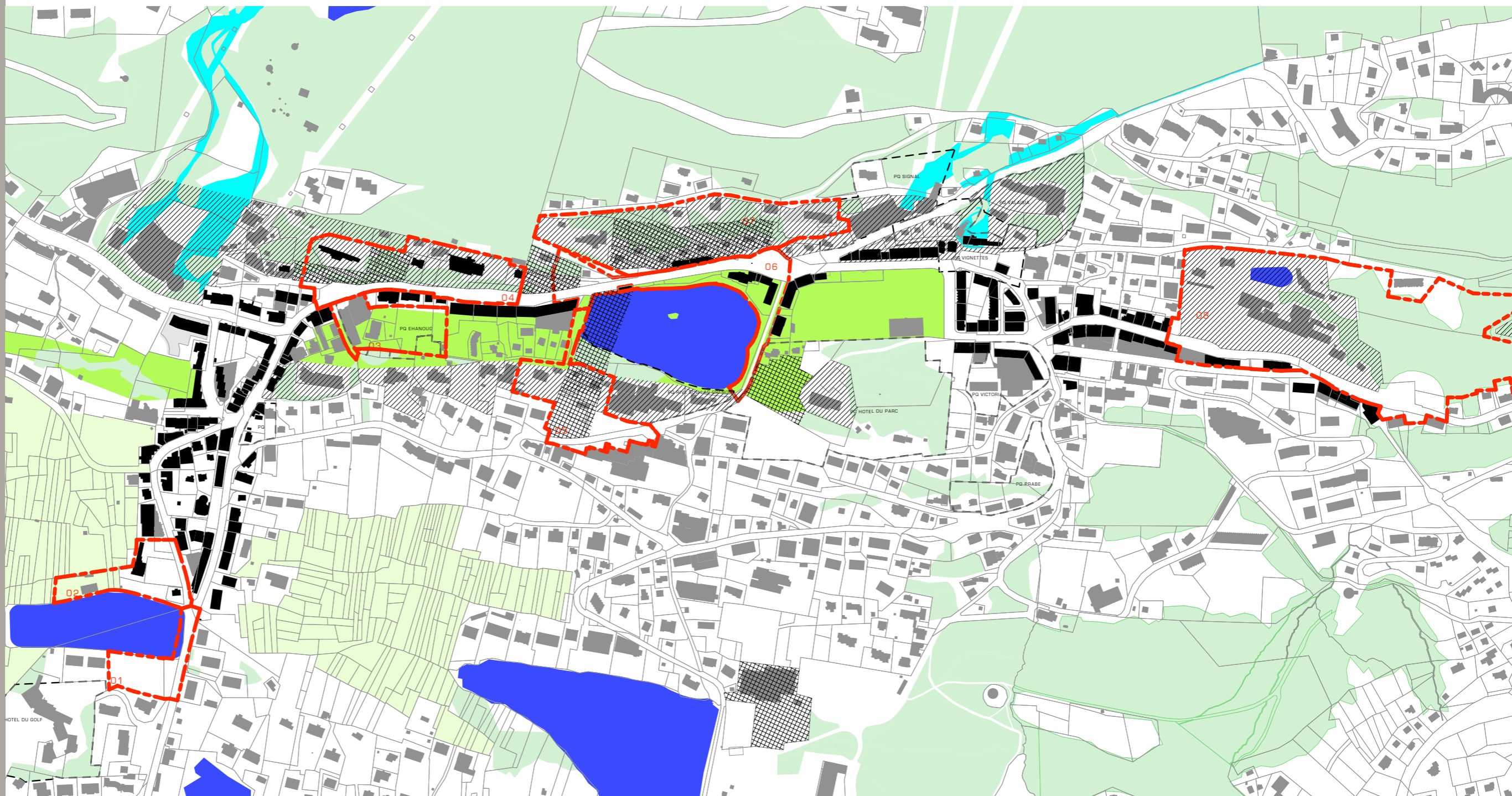
11.2 Plans d'aménagement détaillés

Sur la base des sites à fort potentiel de développement, des périmètres destinés à réaliser des plans d'aménagements détaillés (PAD) sont tracés. Ceux-ci définissent les limites des terrains à aménager et la nouvelle structuration des parcelles concernées.

Légendes

- PROGRAMME HÔTELIER
- PROGRAMME PUBLIC

- 01. Etang-Long
- 02. Sporting
- 03. Grand-Garage
- 04. Hôtel Carlton+Alpina & Savoy
- 05. Grenon Ouest
- 06. Grenon Nord
- 07. Hôtel Bella-Lui+ Crans Ambassador
- 08. Funiculaire+Clinique Bellevue



11.2.1 Etang-Long
> périmètre

Légendes

ZONES

ZONE D'UTILITE PUBLIQUE



FORÊT



ZONE CONSTR. ORDRE CONTIGU



ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80



ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 60



ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50



ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40



ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30



PQ EN FORCE



PAD ETANG LONG



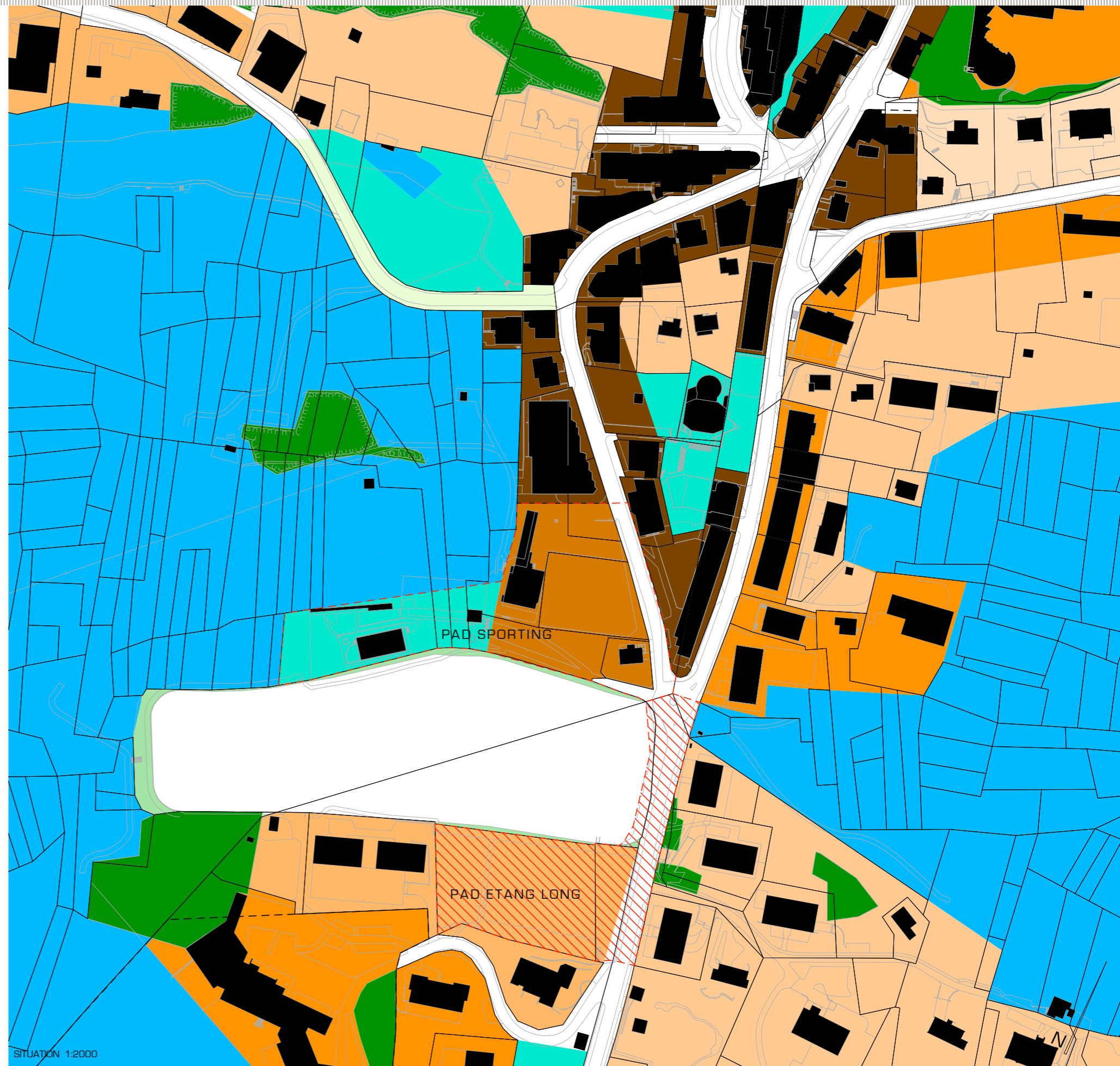
- surface du plan : 5'875 m²

- affectation existante
parking de surface 180 places
arrêt de bus
place de jeu

- points fort
vue sur la piste de Chetzeron au nord et
dégagement à l'ouest
entrée de la station (vide du lac et densification
des constructions)
accès aux deux golfs (18 trous et Jack Nicklaus)
vue sur le village de Crans, les pistes de ski et le golf

- points faible
forte présence des voitures (route de la digue et
parking sud)
circulation piétonne difficile autour du lac
orientation du Club-House à l'ouest avec façade
arrière sur le lac

- objectifs
création d'une interface modale avec parking de
captage et arrêt TP
articulation spatiale par le vide du lac,
entrée de la station
renforcement des circulations piétonnes autour du
lac, création d'une liaison piétonne en direction
de la Moubra



11.2.1 Etang-Long
> structuration

Légendes

ZONES

AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES

AMENAGEMENTS URBAINS

DEMOLITIONS

FORÊT

COMPENSATION AIRE FORESTIERE

ALIGNEMENT



AIRES D'IMPLANTATION NOUVELLES

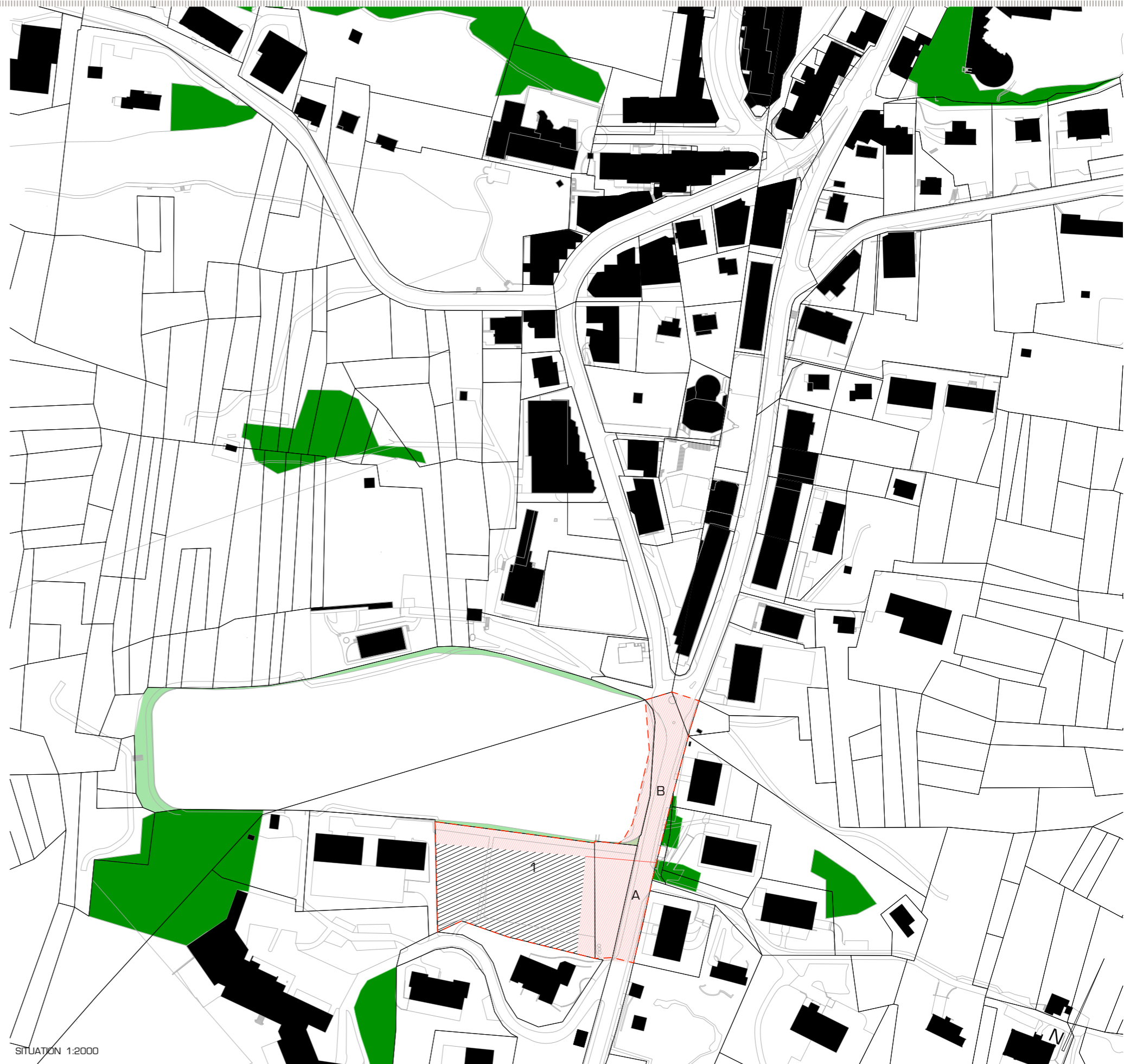
1 zone constructible ordre dispersé,
gabarit type zone 3

- affectation sous-sol parking de captage
- hors-terre R2

AMENAGEMENTS URBAINS

A interface transports publics

B aménagement des rives et de la digue du lac



11.2.2 Sporting
> périmètre

Légendes

ZONES

ZONE D'UTILITE PUBLIQUE

FORÊT

ZONE CONSTR. ORDRE CONTIGU

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 60

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30

PQ EN FORCE

PAD SPORTING

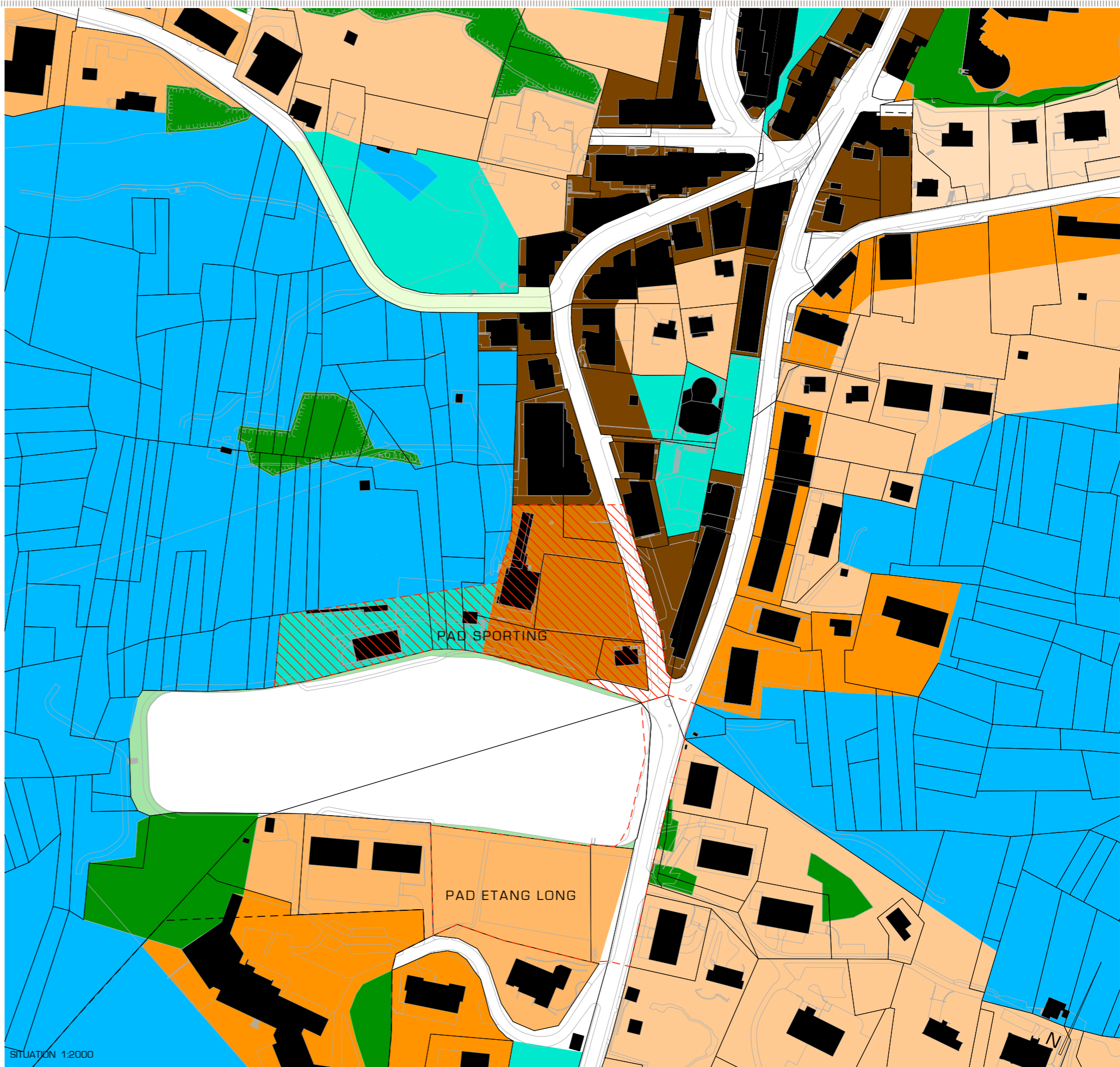
- surface du plan : 11'760 m²

- affectation existante
Club-House - golf
restaurant
accueil - golf
piscine extérieure

- points fort
proximité avec le centre de Crans
(rue du Prado, place du Scandia)
liaison entre les deux parcours de golf
(18 trous et Jack Nicklaus)
dégagement sur le lac au sud et sur la vallée
du Rhône à l'ouest,
ensoleillement

- points faible
vétusté des constructions
juxtaposition de programmes hétéroclites, absence
de hiérarchie
confidentialité du Club-House
façade arrière sur rue du Prado, manque de visibilité
de l'entrée du golf

- objectifs
renforcement du lien entre le golf et la station
renforcement du lien entre les deux parcours de golf
construction d'un complexe sportif (Club-House),
commercial (boutique) et récréatif (restaurant)
intégration des besoins de l'Open
réhabilitation de la rive nord du lac



Légendes

ZONES

AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES

AMENAGEMENTS URBAINS

DEMOLITIONS

FORÊT

COMPENSATION AIRE FORESTIERE

ALIGNEMENT



AIRES D'IMPLANTATION NOUVELLES

1 aire d'implantation avec alignement du socle sur rue du Prado et alignement du bâtiment émergeant en retrait

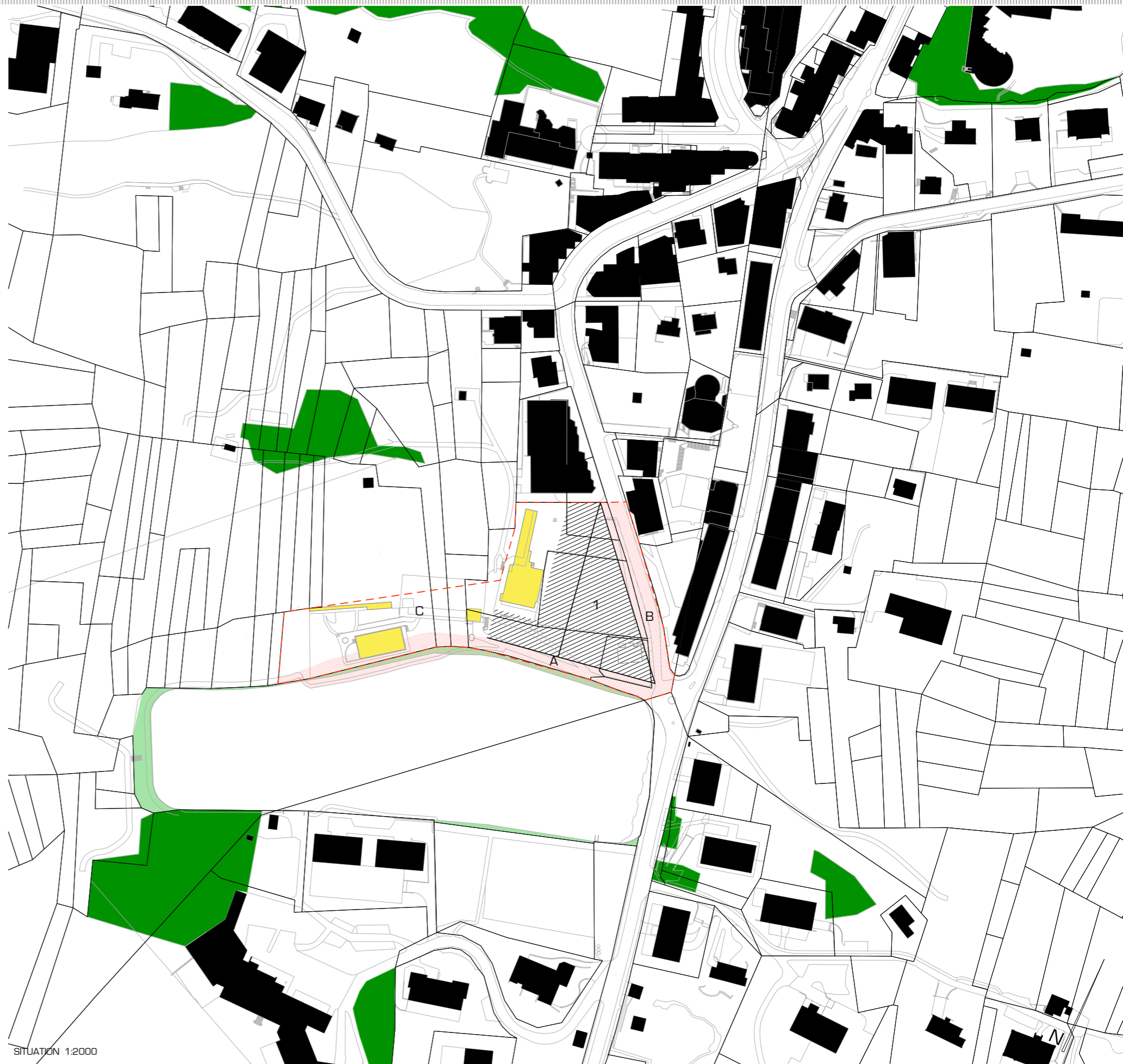
- hauteur idem zone 5a
- affectation commerces - Club-House - hôtel - R1

AMENAGEMENTS URBAINS

A aménagement de la rive pour circulation piétonne

B terminaison aménagement rue du Prado

C golf



SITUATION 1:2000

11.2.3 Grand-Garage
> périmètre

Légendes

ZONES

ZONE D'UTILITE PUBLIQUE

FORÊT

ZONE CONSTR. ORDRE CONTIGU

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 60

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30

PQ EN FORCE

PAD EHA NOUG

PAD GRAND GARAGE

- surface du plan 11'240 m²

- affectation existante
hôtel
parking public

- points fort
proximité avec départ des installations de remontées mécaniques
proximité avec hôtels historiques de Crans (Royal, Carlton, Touriste)
situation stratégique au début du jardin urbain

- points faible
densité insuffisante, interruption des surfaces commerciales entre la Migros et le centre de Crans
absence de vis-à-vis au nord de la route
verrou à l'est du vallon du Zier, blocage du passage piéton entre lac Grenon et Piazza

- objectifs
construction d'un immeuble avec alignement gabarit comparable aux bâtiments existants
renforcement de l'offre hôtelière (lits chauds à proximité centre de Crans et remontées méc.)
diminution du trafic par route d'accès aux télécabines, accès par parking souterrain
création d'un espace public, piéton et récréatif au sud des immeubles



11.2.3 Grand-Garage
> structuration

Légendes

ZONES

AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES

AMENAGEMENTS URBAINS

DEMOLITIONS

FORÊT

COMPENSATION AIRE FORESTIERE

ALIGNEMENT



AIRES D'IMPLANTATION NOUVELLES

- 1 zone contigüe - idem zone 5d
 - affectation commerces - hôtels - R1
 - liaison au rez entre place et jardin

AMENAGEMENTS URBAINS

- A place
- B jardin urbain - affectation loisir - jardin public



11.2.4 Hôtel Carlton
+ Alpina & Savoy
> périmètre

Légendes

ZONES

ZONE D'UTILITE PUBLIQUE

FORÊT

ZONE CONSTR. ORDRE CONTIGU

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80

ZONE ORDRE DISPERSE DNES. 60

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30

PQ EN FORCE

PAD CARLTON ALP. - SAV.

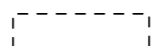
- surface du plan 26'365 m2

- affectation existante
hôtels

- points fort
hôtels solitaires en pleine nature
proximité du centre et des remontées mécaniques

- points faible
accessibilité
peu de possibilité d'extension
rue du Rawyl peu attrayante

- objectifs
maintien de l'affectation hôtel en renforçant les
possibilités d'extension
renforcement de la rue du Rawyl par la création
d'un front bâti
liaison entre le front bâti et le socle des hôtels



11.2.4 Hôtel Carlton
+ Alpina & Savoy
> structuration

Légendes

ZONES

AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES

AMENAGEMENTS URBAINS

DEMOLITIONS

FORÊT

COMPENSATION AIRE FORESTIERE

ALIGNEMENT



AIRES D'IMPLANTATION NOUVELLES

1 ordre contigu type 6a

- liaison des bâtiments avec hôtels existants possible
- affectation commerces - service hôtelier - R1 - accès parking

2 agrandissement des hôtels

- affectation hôtels

AMENAGEMENTS URBAINS

A aménagement de la rue du Rawyl



SITUATION 1:2000

11.2.5 Grenon Ouest
> périmètre

Légendes

ZONES

- ZONE D'UTILITE PUBLIQUE
- FORÉT
- ZONE CONSTR. ORDRE CONTIGU
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 60
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30



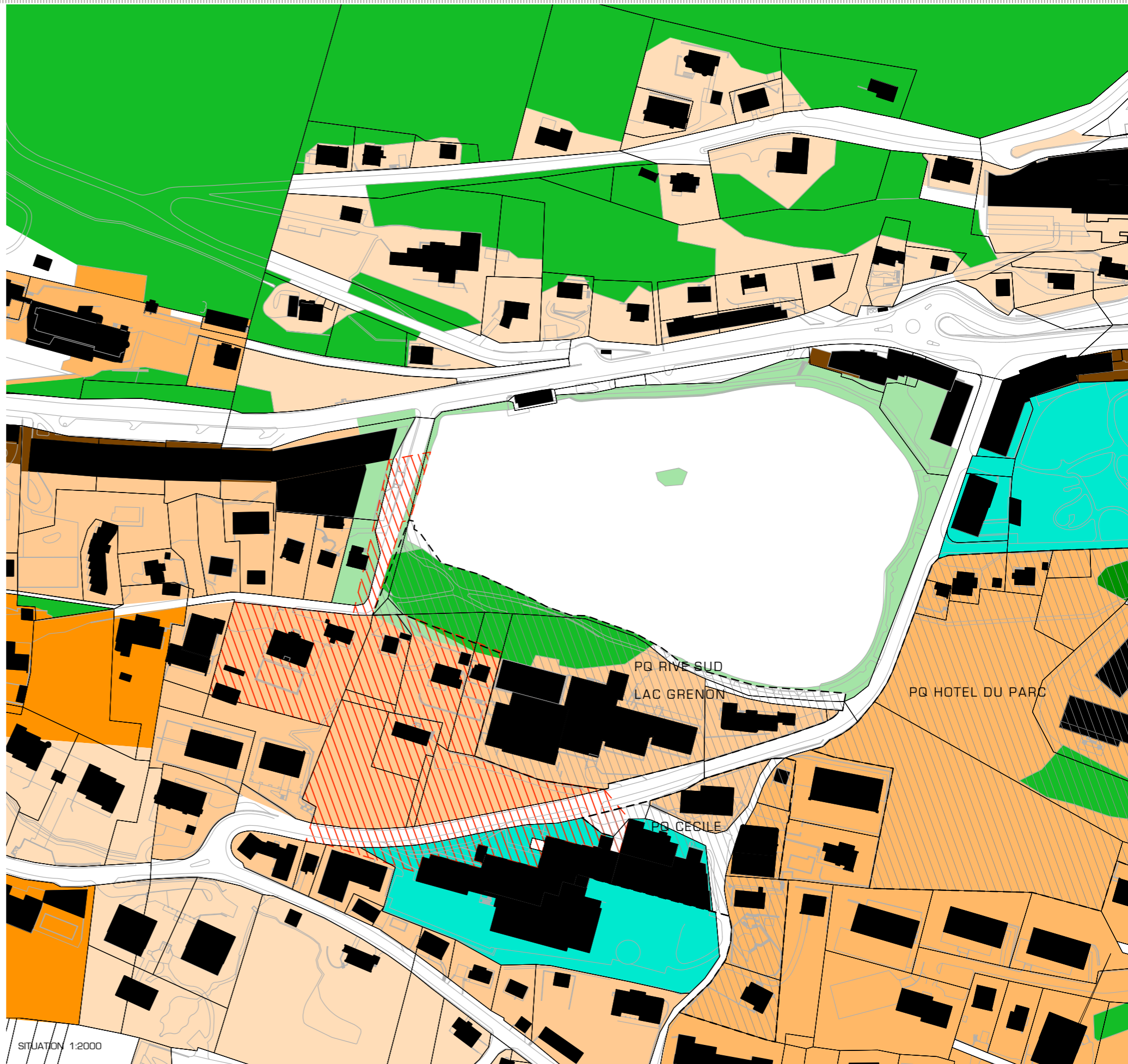
PQ EN FORCE



PAD GRENON OUEST

Surface du plant: 18'880 m²

- Affectations existantes:
crèche publique
logements privés (chalets)
- Points forts:
situation au centre du jardin urbain
proximité des hôtels
proximité du centre scolaire
dégagement
- Points faibles:
terrains privés
- Objectifs:
créer une entrée centrale dans le jardin urbain (TP)
créer un accès aux hôtels de la crête sud (parking)
créer un pôle "jeunesse" en relation avec le centre scolaire
créer un espace public au sud du lac



SITUATION 1:2000

11.2.5 Grenon Ouest
> structuration

Légendes

ZONES

AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES

AMENAGEMENTS URBAINS

DEMOLITIONS

FORÊT

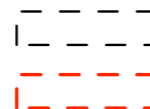
COMPENSATION AIRE FORESTIERE

ALIGNEMENT



PQ EN FORCE

PAD GRENON NORD



AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES:

1 Zone affectations programme culturel sportif pôle jeunesse

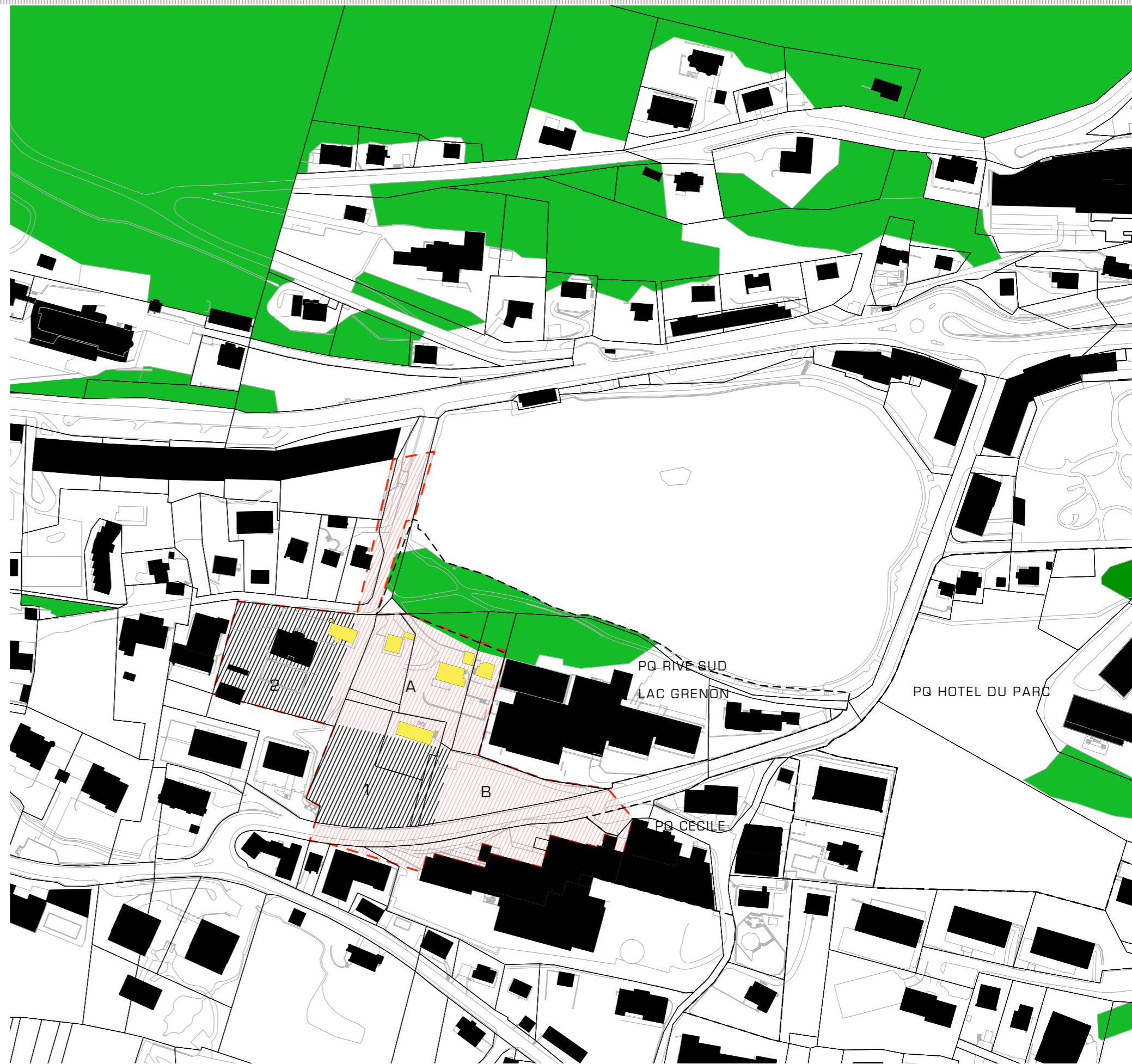
NOUVELLES AFFECTATIONS DANS PERIMETRE BÂTI

2 extentions hôtels

AMENAGEMENTS URBAINS

A espace public: jardin urbain

B espace public: centre scolaire



11.2.6 Grenon Nord
> périmètre

Légendes

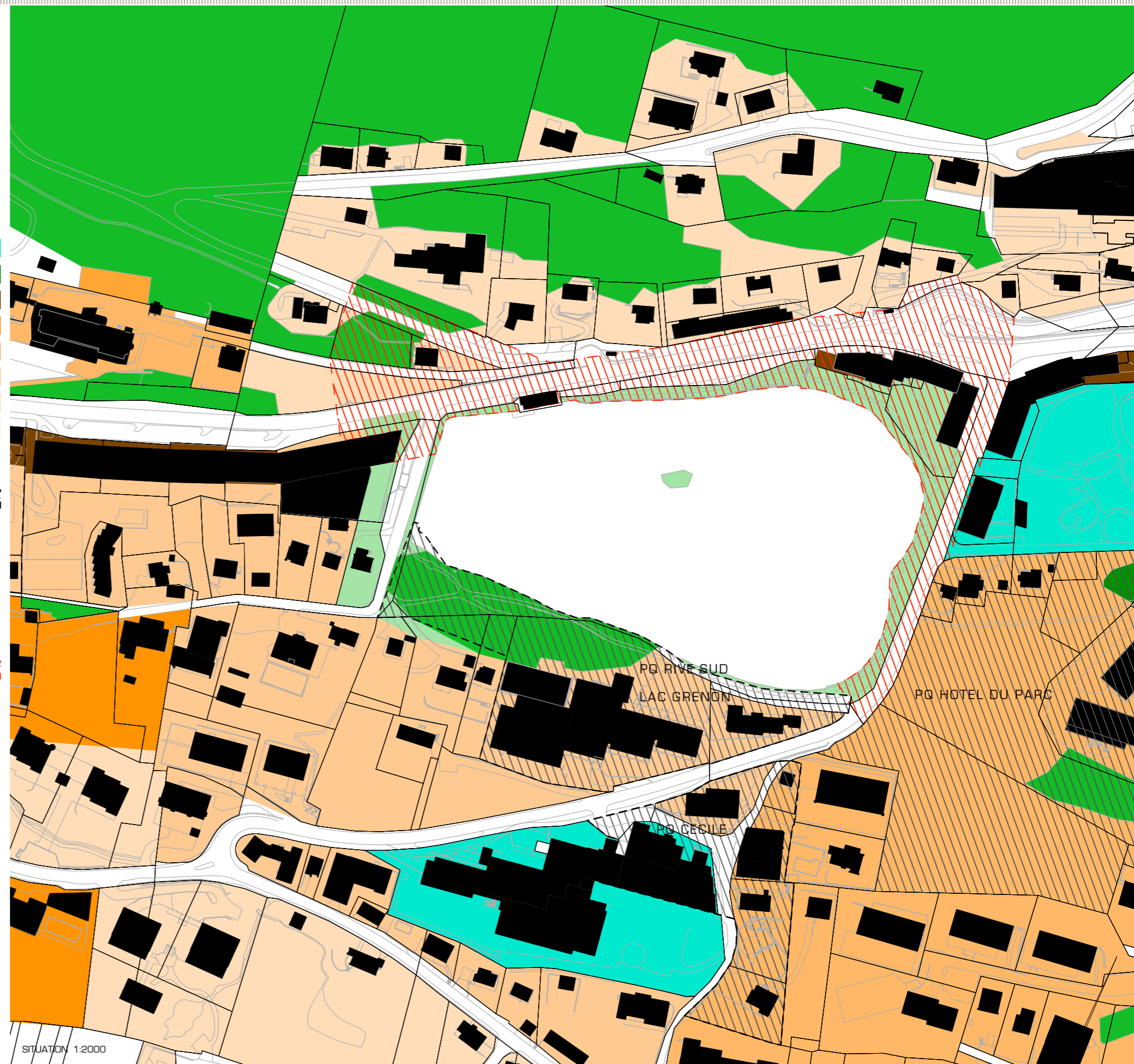
ZONES

- ZONE D'UTILITE PUBLIQUE
- FORÊT
- ZONE CONSTR. ORDRE CONTIGU
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 60
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30

PQ EN FORCE

PAD GRENON NORD

- Surface du plant: 19'434 m²
- Affectations existantes:
restaurants / commerces
discothèque / bowling
logements privés
- Points forts:
panorama exceptionnel
disponibilité des terrains
- Points faibles:
circulation routière
- Objectifs:
diminuer le trafic au nord du lac
agrandir la rive nord du lac
aménager un espace de rencontre pour les hôtels
aménager une zone de dégagement pour les hôtels
aménager une surface pour manifestation
augmenter la perméabilité avec la forêt au nord



11.2.6 Grenon Nord
> structuration

Légendes

ZONES

AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES

AMENAGEMENTS URBAINS

DEMOLITIONS

FORÊT

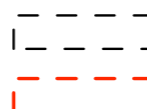
COMPENSATION AIRE FORESTIERE

ALIGNEMENT



PQ EN FORCE

PAD GRENON NORD



AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES:

1 Zone contigüe type 5P
affectation:
maison du tourisme - information
rez-de-chaussée portique

NOUVELLES AFFECTATIONS DANS PERIMETRE BÂTI

2 rez de chaussée - loisir - culture - étangs-hôtel R1

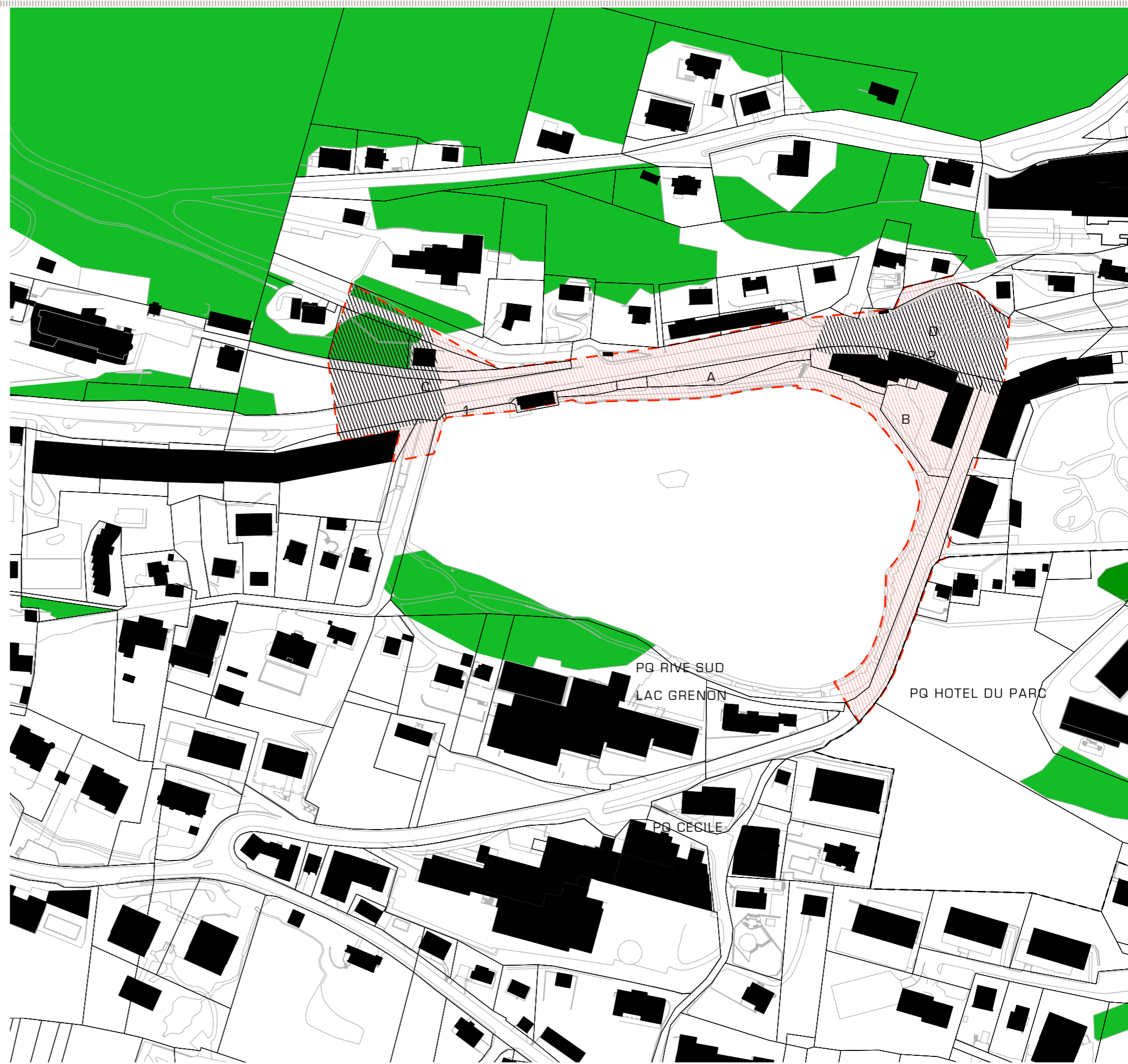
AMENAGEMENTS URBAINS

A prolongation espace bord du lac - quai
affectation: espace rencontre et manifestations

B aménagements bord des rives du lac

C aménagement routier accès Plan Mayen

D aménagement routier accès Vermala



11.2.7 Hôtel Bella Lui
+ Crans Ambassador
> périmètre

Légendes

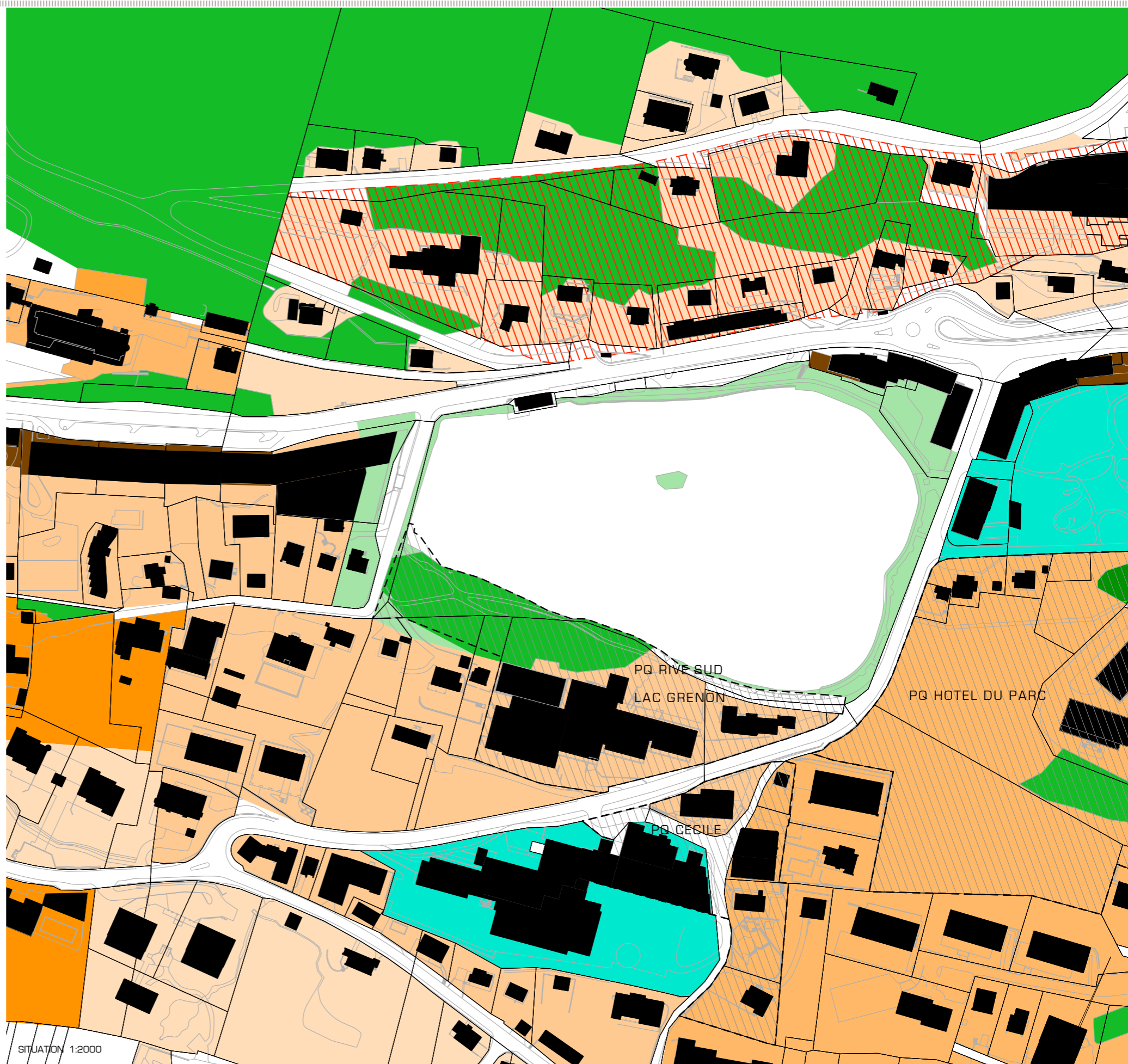
ZONES

- ZONE D'UTILITE PUBLIQUE
- FORÊT
- ZONE CONSTR. ORDRE CONTIGU
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 60
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40
- ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30

PQ EN FORCE

PAD BELLA LUI ET CRANS-AMBASSADOR

- Surface du plant: 37'953 m²
- Affectations existantes:
hôtels Bella-Lui et Crans-Ambassador
logements privés (chalets)
forêts
- Points forts:
panorama exceptionnel
disponibilité des terrains
situation centrale entre Crans et Montana
proximité avec les remontées mécaniques
- Points faibles:
terrains privés
pente
zone forestière
- Objectifs:
permettre l'extension des hôtels existants
permettre l'implantation d'un nouvel hôtel 5*
augmenter la perméabilité entre la forêt et les rives
augmenter les relations entre les hotels et le lac



11.2.7 Hôtel Bella Lui
+ Crans Ambassador
> structuration

Légendes

ZONES

AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES

AMENAGEMENTS URBAINS

DEMOLITIONS

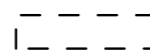
FORÊT

COMPENSATION AIRE FORESTIERE

ALIGNEMENT



PQ EN FORCE



PAD BELLA LUI ET CRANS-AMBASSADOR



AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES:

1 Zone extention hôtels

2 Zone compensation forestière



11.2.8 Funiculaire
+ Clinique Bellevue
> périmètre

Légendes

ZONES

PERIMETRE DU PLAN DE QUARTIER

ZONE DE CONVALESCENCE

ZONE D'UTILITE PUBLIQUE

FORÊT

ZONE CONSTR. ORDRE CONTIGU

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 80

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 60

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 50

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 40

ZONE ORDRE DISPERSE DENS. 30

PQ EN FORCE

PAD FUNICULAIRE ET SANA BERNOIS

- surface : 95'800 m²

Porte du funiculaire :

- Affectations existantes:
gare funiculaire / cafés / logements

- Points forts:
accès de la principale ligne TP reliant la station à la plaine
vue sur la colline boisée
proximité avec la clinique Bellevue
dégagement et vue

- Points faibles:
l'arrivée du funiculaire déconnectée du noyau historique
distance avec le centre de la station et les remontées mécaniques
interface avec bus pas optimale
mauvaise visibilité de la gare

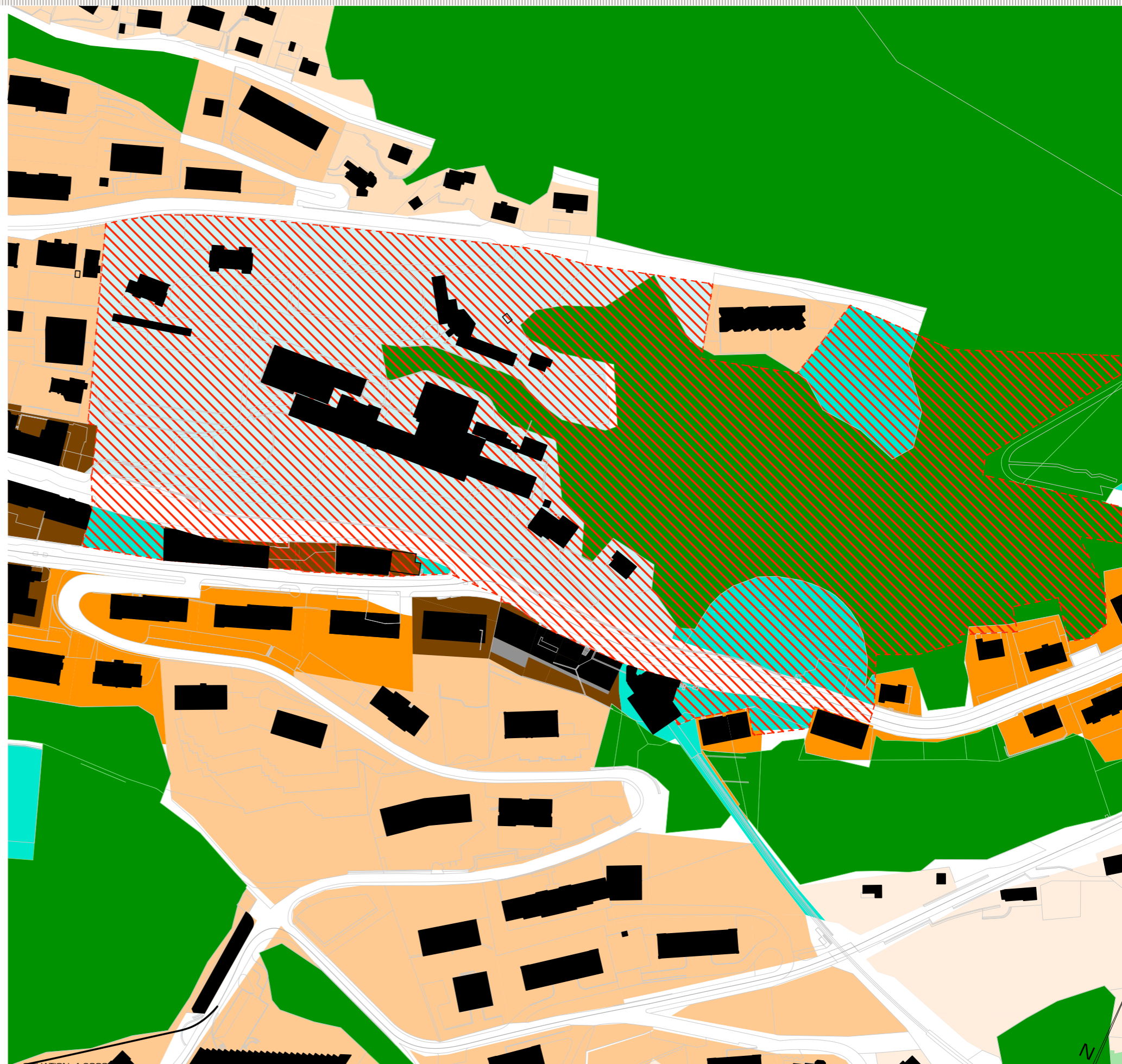
- Objectifs:
création d'une place pour signifier l'entrée à la station
implantation d'un bâtiment, commerces et R1
création d'un départ en pleine nature pour rejoindre le bisse du Tsitorret par l'aire d'arrivée de la piste Nationale,
utilisable en hiver pour le retour des skieurs
création d'un parking de captage

Avenue de la gare:

- Affectations existantes:
commerces / résidences

- Points forts :
localisation dans le noyau historique
énorme potentiel de développement

- Points faibles :
manque de caractère de rue depuis le funiculaire
jusqu'au bâtiment de la poste



11.2.8 Funiculaire
+ Clinique Bellevue
> structuration

Légendes

ZONES

PERIMETRE DU PLAN DE QUARTIER

PARCELLE ZONE 3

PARCELLE ZONE CONTIGUE

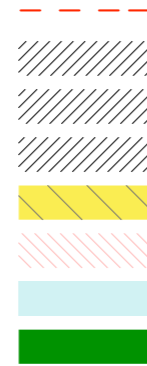
ZONE FUNICULAIRE

DEMOLITIONS

AMENAGEMENT URBAIN

ZONE DE CONVALESCENCE

FORÊT



AIRES D'IMPLANTATIONS NOUVELLES

1

2

3 zone contigüe type 5d

affectation commerces - services hôteliers R1

AMENAGEMENTS URBAINS

A place du funiculaire affectation interface TP - terrasses cafés

B aménagements avenue de la gare type rue piétonne

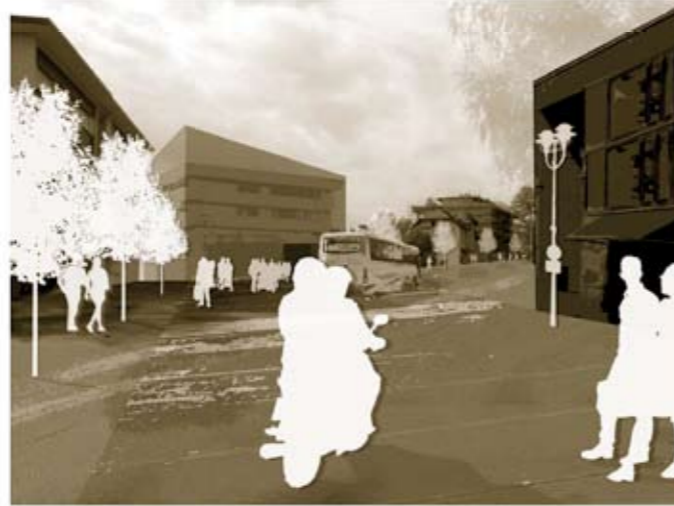


SITUATION 1:2000

12. Ateliers participatifs

PLACE DE LA GARE DU FUNICULAIRE A MONTANA

La place de la Gare du funiculaire est délimitée par le bâtiment de la gare mis en valeur et un nouveau bâtiment d'accueil sur la colline des Écureuils. La place de la Gare est bordée par des commerces et services, cafés, kiosques, ou guichets de livraison. L'espace public marque le début de la zone à priorité piétonne et délimite le seuil d'entrée de la station depuis Sienna. La place crée une rupture sur la route cantonale: le trafic automobile devient secondaire et le piéton prioritaire.



ESPLANADE DU PALACE BELLEVUE A MONTANA

La rue commerçante de Montana se prolonge jusqu'à la nouvelle place de la gare par un accès habité. Celui-ci comprend des activités liées au tourisme, des commerces, un centre de soin et de détente. L'esplanade piétonne devient un lieu de promenades en balcon sur le panorama des Alpes valaisannes. En sous-sol, un parking de captage accessible depuis la route de transit est construit pour alimenter les commerces, hôtels et habitations de la rue de la Gare.



JOUR DE FETE SUR L'ESPLANADE DE GRENON

La route du Rawyl est délestée de la circulation automobile pour dégager un espace capable d'accueillir les manifestations importantes de la station. Ce soir de mars, l'esplanade de Grenon accueille le Caprices Festival et ses hôtes férus de musique rock. En août, c'est le traditionnel feu d'artifice de la Fête nationale suisse qui est organisé sur cette même esplanade.



JOUR DE MARCHÉ SUR L'ESPLANADE DE GRENON

Durant l'été, l'esplanade de Grenon accueille chaque semaine le marché paysan. Les voitures parkées au sud de la route laissent place aux stands des chalandis qui proposent ainsi aux hôtes de la station les produits locaux. Malgré la fermeture de la circulation automobile, transports publics et services d'urgence continuent de traverser l'espace de fête. L'hiver prochain, ce lieu accueillera le premier marché de Noël à la montagne.



AMBIANCE DANS LE JARDIN URBAIN

Dans le nouveau jardin urbain, les touristes profitent des activités offertes en été comme en hiver. Au centre de la station, le jardin urbain décline une variété d'espaces verts et de nombreux jeux. La gentiane ainsi que l'edelweiss y sont cultivées de manière didactique pour faire découvrir aux hôtes pressés les merveilles de la nature environnante. Sans véhicules en surface, la promenade relie Crans à Montana et permet d'offrir un lieu de détente et de déassement tout en mettant en avant les qualités du bon air de la montagne.



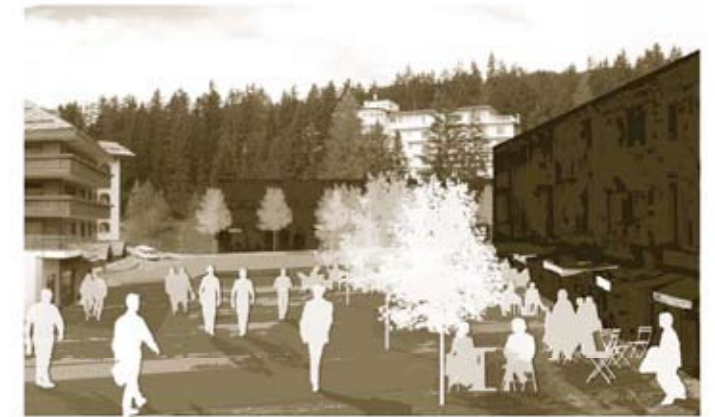
SOCLE DES HOTELS A CRANS

Les hôtels historiques sont agrandis par l'ajout d'un socle en lien avec la rue. Le nouveau front bâti crée un vis-à-vis pour les surfaces commerciales existantes et prolonge la rue commerçante de Crans jusqu'à Grignon. Le renforcement des socles des hôtels existants permet de proposer de nouvelles activités au rez-de-chaussée et d'élargir l'offre hôtelière. Dans les étages, les surfaces construites peuvent être affectées pour de la résidence principale et permettre d'économiser ainsi le sol tout en augmentant les résidents permanents au centre de Crans-Montana.



ENTREE DU JARDIN URBAIN A CRANS

Une nouvelle place de village est créée à l'emplacement du Grand-Garage, programme artisanal obsolète qui peut être déplacé à l'extérieur du centre. Entre la place et le jardin urbain se dresse un nouvel hôtel qui bénéficie autant de l'animation des terrasses que de la tranquillité des espaces verts. Les commerces installés au rez-de-chaussée contribuent à l'animation de la place, nouveau lieu de vie où il fait bon être vu.



LES NOUVELLES PISTES DE SKI EN STATION

Le ski est de retour au centre de la station, c'est au sud des télécabines de Crans-Cry d'Enn et du Grand-Signal que débouchent les nouvelles pistes de ski. Les skieurs peuvent directement accéder aux remontées mécaniques depuis les centres de la station et ainsi laisser leurs véhicules dans les parkings de captage ou privés. Le matin et en fin d'après-midi, le trafic motorisé est réduit pour favoriser l'ambiance d'après-ski.



**BIENVENUE AU GOLF CLUB
DE CRANS**

La rive nord de l'Étang-Long est entièrement réaménagée pour marquer la porte d'entrée de la station. En arrière-plan, on distingue le nouvel Hôtel Balastance, avec vue plongeante sur le green du trou N°18 et la vallée du Rhône. Ce nouvel hôtel cinq étoiles, fleuron de la station, se transforme en village du golf à l'occasion de l'Open International qui a lieu au mois de septembre.

**13. Conclusion**

Ce rapport démontre le potentiel d'urbanisation des centres de Crans et de Montana en proposant un concept général cohérent pour le développement futur de la station. Il doit être considéré comme une planification directrice. Il a été initié sur la base des statuts de l'ACCM, art. 3 al. c), d) et e).

Le 10 décembre 2008, l'assemblée des délégués de l'ACCM a accepté que les principes directeurs d'aménagement des centres soient transmis aux communes membres de l'association afin que celle-ci se déterminent en vue de l'établissement d'un plan d'aménagement régional, selon l'article 20 de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire. C'est dans le même sens qu'a été réalisé le Règlement des Quotas et Contingentements (RQC).

Afin de parvenir à cette image cohérente, l'ACCM doit mettre en place :

- > une planification des infrastructures dans les centres
- > le développement et la concrétisation du jardin urbain
- > le renforcement de la vocation hôtelière des couronnes Nord et Sud
- > un nouveau schéma de circulation tenant compte de la mobilité douce, des transports publics, des transports individuels et des parkings de captage

Avec ce plan, les 6 communes réalisent une réflexion sur le cœur du territoire de Crans-Montana et montrent qu'elles ont pris conscience des enjeux territoriaux de cette magnifique ville à la montagne.

14. Synthèse C

CAHIER DES CHARGES

> Sites stratégiques

Sites stratégiques avec un fort potentiel de développement, relevés dans l'espace de rencontre de Crans-Montana. Ils ont donné naissance aux différents plans d'aménagement détaillés.

> Plans d'aménagement détaillés

Les plans d'aménagements détaillés découlent de l'analyse des différents sites à fort potentiel de développement. Ils sont traités et détaillés dans les pages suivantes, spécifiant le périmètre et la structuration possible pour chacun d'entre eux.

ATELIERS PARTICIPATIFS

- > Place de la gare du funiculaire à Montana
- > Esplanade du Palace Bellevue à Montana
- > Jour de fête sur l'esplanade de Grenon
- > Jour de marche sur l'esplanade de Grenon
- > Ambiance dans le jardin urbain
- > Socle des hôtels à Crans
- > Entrée du jardin urbain à Crans
- > Les nouvelles pistes de ski en station
- > Bienvenue au golf club de Crans

CONCLUSION

Ce rapport doit être considéré comme une planification directrice. L'assemblée des délégués de l'ACCM a accepté que les principes directeurs d'aménagement des centres soient transmis aux communes membres de l'association afin que celle-ci se déterminent en vue de l'établissement d'un plan d'aménagement régional.

Avec ce plan, les 6 communes réalisent une réflexion sur le cœur du territoire de Crans-Montana et montrent qu'elles ont pris conscience des enjeux territoriaux de cette magnifique ville à la montagne.

→ *La quatrième partie apporte un certain nombre d'éléments utiles à la compréhension des problématiques abordées dans le document.*

Glossaire Projet

Agglomération

Région délimitant un secteur d'échanges socio-culturels et économiques.

Centre

Noyau historique de Crans et Montana, caractérisé par la concentration des activités commerciales, une densité du bâti élevée, une grande taille de gabarits, la concentration des hôtels historiques et la topographie plate (noyau).

Infrastructure

Bâtiment ou aménagement destiné à accueillir un programme public, caractérisé par un besoin d'accessibilité aisée et de visibilité accrue, et capable de générer une activité régulière (activateur, ruche).

Espace de rencontre

Extension et réunion des centres historiques de Crans et Montana dans une seule entité, rendue visible par un aménagement public cohérent et le regroupement d'infrastructures publiques.

Périphérie

Zone résidentielle qui enveloppe le centre ou les pôles, dévolue principalement à l'habitation privée avec prédominance de résidences secondaires. Caractérisée par l'absence d'activités commerciales et d'infrastructures publiques.

Pôle

Site d'importance principale lié à la pratique d'une activité sportive récréative ou culturelle, caractérisé par la concentration d'infrastructures publiques et la convergence des réseaux de transports (nœuds).

Porte

Site qui marque l'entrée dans la station, limite physique caractérisée par le changement de densité du tissu bâti entre la périphérie et le centre, le changement de topographie entre le coteau et le plateau, le changement de mode de transport, et le changement de paysage entre la nature et la ville (entrée).

Interface

Programme d'échange entre les différents modes de transports (gare funiculaire, parkings, gare de téléphérique) situé à proximité immédiate du centre pour assurer la transition avec l'extérieur (accès, départ).

Satellite

Site d'importance secondaire lié à un paysage remarquable, une zone résidentielle importante (quartier).

Site

Lieu reconnu pour sa spécificité paysagère, topographique et/ou bâtie.

Site stratégique

c.f pôles

Zone de rencontre

Outil légal à disposition des planificateurs avec les principes généraux suivants: vitesse limitée à 20 km/h et priorité aux piétons. Cet outil permet principalement d'inverser le rapport de force piéton/véhicule, tout en permettant à tous les utilisateurs de cohabiter.

Glossaire technique

Centre historique*

Quartier ancien d'une agglomération, correspondant généralement à son étendue antérieurement à la révolution industrielle et au secteur où étaient regroupés les principaux édifices commerciaux, religieux et administratifs. Il est caractérisé souvent par des rues étroites, un parcellaire très morcelé, des bâtiments anciens, une forte valeur symbolique.

Centre-ville*

Quartier caractérisé par la forte continuité et la densité du bâti, où les activités urbaines atteignent leur plus grande intensité, regroupant les principaux équipements et édifices commerciaux d'une agglomération.

Complexe hôtelier*

Complexe réunissant des édifices hôteliers et associés (restauration, pratique sportive, location de voiture, etc)

Ensemble urbain*

Agglomération ou partie d'agglomérations formée d'une association ou d'une combinaison spatiale d'édifices et d'aménagements urbains, caractérisée par des traits distinctifs qui lui confèrent une certaine unité et une certaine individualité du point de vue de l'architecture et du paysage.

Entrée de ville*

Lieu situé de part et d'autre d'une artère par laquelle on entre dans une agglomération ou l'on en sort, généralement de sa partie densément bâtie.

Il ne s'agit pas d'élément isolé comme une porte de ville ou un giratoire. L'entrée de ville est caractérisée par la représentation que le sujet percevant s'en fait dans un cheminement ou un défilement

Jardin urbain*

Jardin d'agrément urbain appartenant, en général, à une collectivité locale et conçu pour le délassement de la population qui peut y pratiquer des sports ou des jeux. Il possède le plus souvent un mobilier spécifique et s'accompagne fréquemment d'un jardin d'enfants équipé de jeux.

Promenade publique*

Espace public parfois planté en quinconce, d'accès réservé aux véhicules, aménagé en vue de l'agrément et de la détente par la déambulation et les rencontres sociales.

Ville*

Agglomération de taille moyenne ou grande constituée d'édifices aux fonctions diversifiées (administration, économie, transports, culture, éducation, logement, etc).

* définitions tirées de "Espace Urbain, vocabulaire et morphologie", de Bernard Gauthiez, Editions du Patrimoine, Paris, 2003

> LIVRES

Balleys Damien & Vergères Alexandre, *L'urbanisation des montagnes, le cas de Verbier*, énoncé théorique de master EPFL, Lausanne, 2008.

Bénetière Marie-Hélène, *Jardin-vocabulaire typologique et technique*, Centre des monuments nationaux/Monum, Edition du Patrimoine, Paris, 2000.

Benevolo Leonardo, *Histoire de la ville*, Editions Parenthèses, Marseille, 1994.

Eisinger Angelus & Schneider Michel, *Urbanscape Switzerland*, Avenir Suisse-Birkhäuser, Zürich/Basel, 2003.

ETH Studio Basel / Institut pour la Ville Contemporaine, *La Suisse, Portrait urbain*, Birkhäuser-Edition d'Architecture, Basel, 2006.

Gauthiez Bernard, *Espace Urbain-vocabulaire et morphologie*, Centre des monuments nationaux/Monum, Edition du Patrimoine, Paris, 2003.

Oswald Franz & Baccini Peter, *Netzstadt, Desining the Urban*, Birkhäuser, Basel, 2003.

> ANNUAIRES STATISTIQUES

Office de statistique, *Annuaire statistique du Canton du Valais 2007*, Office statistique du Canton du Valais, Sion, 2007.

Office de la statistique du Valais, *Le Valais en chiffres*, 2005, Office statistique du Canton du Valais, Sion, 2005.

> RAPPORTS

PAES > Plan d'Action Environnement et Santé (2006)

PSM > Plan Sectoriel de la Mobilité («Mobilité pour tous») (2006)

PDI > Plan Directeur Intercommunal (2006)

UAC > Urbanisme et Aménagement des Centres