



Responsable du dicastère PDI

Fernand Nanchen, président, Lens

Commission permanente PDI

Claude-Gérard Lamon, président, Montana

Dominique Musy, Icogne

Jacky Emery, Lens

Paul-Alfred Mudry, Chermignon

Christian Masserey, Randogne

Géo Rey, Randogne

Jacques Gasser, Mollens

Groupe UM

Délégués ACCM

Christian Masserey, président, Randogne

Dominique Musy, Icogne

Bertrand Cordonier, Lens

Jacqueline Duc-Sandmeier, Chermignon

Claude Robyr, Montana

Rosy Clavien, Mollens

Mandataires

Isabelle Evéquo, responsable, architecte epf

Lucien Barras, architecte epf

Ambroise Bonvin, architecte ets

Joseph Cordonier, architecte ets uts

Pascal Heyraud, architecte-paysagiste

Pierre-Antoine Masserey, architecte epf

Pierre-François Schmid, ingénieur epf



Décembre 2008

crans-montana



* urbanisme & mobilité

association des communes de Crans-montana - ACCM

plan directeur intercommunal - PDi

urbanisation, mobilité et aménagement des centres

rapport de synthèse



TABLE DES MATIÈRES

- 1 introduction..... 04-09
- 2 concept général.... 10-19
- 3 mise en œuvre..... 20-37
- 4 conclusion..... 38

"Crans-Montana c'est ma ville, je l'aime et je m'y sens bien tout au long de l'année."

Crans et Montana ont vécu côte à côte une enfance turbulente et heureuse, celle de deux stations sœurs dans un panorama alpin éblouissant. Leurs années d'adolescence les voient grandir sous l'impulsion de passionnés, chacune faisant valoir ses meilleurs atouts. Jeunes adultes, elles découvrent leurs complémentarités et se lient sous l'appellation de Crans-Montana. Elles continuent néanmoins à exprimer leurs atouts d'une manière différenciée, dans une exubérance juvénile quelque peu débridée qui culmine lors des Championnats du monde de ski alpin de 1987.

A cette ère des pionniers succède progressivement une prise de conscience plus accentuée de la destinée commune de Crans et de Montana. C'est le temps des fusions des structures de tourisme et des sociétés d'exploitation des infrastructures touristiques et sportives. De station de sports d'hiver et d'été, Crans-Montana passe au stade de destination touristique.

Aujourd'hui, les autorités des six communes proposent une vision urbaine pour Crans-Montana en matière d'aménagement des centres et de mobilité. Elles s'engagent à la **partager**, à la **faire évoluer** et à l'**adapter** avec vous toutes et tous, citoyennes et citoyens, résidents et hôtes. Vous tenez dans vos mains un condensé d'idées directrices et de solutions envisagées pour faire vivre Crans-Montana.

De deux stations sœurs vers un pôle touristique reconnu, attractif et respectant les principes du développement durable, c'est le projet que nous voulons léguer aux générations futures. Merci de votre contribution à en faire notre réalité.

Claude-Gérard Lamon

conseiller communal de Montana, président de la Commission PDI et membre du comité de pilotage UM

un processus en marche

Plan d'Action Environnement et Santé (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 ont été 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 des six communes de Crans-Montana, stimulée par Sierre Région, décide de s'engager concrètement dans ce processus et crée la Commission d'Agenda 21 local. Celle-ci relève certaines lacunes au niveau de l'aménagement du territoire et une circulation chaotique dans les centres.

L'enquête «Vision Crans-Montana 2000» menée auprès des résidents et des touristes révèle pour sa part que les personnes sondées demandent **une inversion de la priorité voiture-piéton**.

Au début des années 2000, l'Office fédéral de la santé publique choisit Crans-Montana comme une des trois régions pilotes pour son Plan d'Action Environnement et Santé. L'OFSP signe un contrat avec les six communes stipulant que la région va mettre l'accent sur des solutions favorisant la mobilité et le bien-être, ainsi que sur le développement harmonieux de l'urbanisme et du patrimoine bâti. A l'occasion de la publication «Un siècle de tourisme à Crans-Montana», 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.

Plan directeur intercommunal (PDi)

Le principal instrument de pérennisation du PAES, le Plan directeur intercommunal, est repris par les six communes qui le développent depuis 2006. Inspiré des résultats du PAES, cet instrument de travail a débouché sur la proposition de création d'une **association réunissant les six communes**, association acceptée à hauteur de 70% par la population lors d'un vote populaire et qui est effective depuis le 1er janvier 2008. Dans le cadre du PDi, une commission intercommunale pour l'urbanisme et l'aménagement des centres est créée en 2007. Elle est constituée par un élu de chaque commune et une architecte.



Urbanisme et aménagement des centres (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'Etang-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. Il invite à la promenade et à la découverte du centre voisin par la route de transit entre Crans et Montana. La circulation ne sera plus prioritaire quand les différents lieux de rencontre 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, les conseils communaux acceptent l'idée de créer un **espace public entre Crans et Montana** pour donner un nouveau visage à la ville de montagne. Ils acceptent également de réorganiser en profondeur son territoire en vue d'entraîner des changements d'habitude au niveau de la mobilité. Ils décident enfin de favoriser une nouvelle collaboration entre les services techniques des six communes pour une meilleure cohérence spatiale.

En janvier 2008, la nouvelle Association des Communes de Crans-Montana (ACCM) met sur pied la commission Urbanisme et Mobilité (UM), constituée de six délégués de l'Association, de cinq architectes, d'un paysagiste et d'un ingénieur en circulation. Au terme de son mandat, celle-ci propose dans ce document une synthèse de ses réflexions.

périmètres

Périmètre d'intervention

Les deux noyaux historiques de Montana et de Crans se sont développés de façon indépendante, avec des objectifs distincts. Cette différence est accentuée par le découpage politique en six communes autonomes.

L'organisation historique du territoire répond à une logique verticale entre la plaine et le plateau, entre les villages et les mayens.

Les deux centres sont néanmoins reliés par le vallon du Zier qui prend naissance en amont de la Colline du Parc et se poursuit jusqu'au Régent. Ce **lien topographique** est renforcé par la route de transit au nord du vallon et par le Chemin du Centième créé au sud.

L'éloignement des deux centres a engendré un vide mal défini, occupé principalement par la voiture. Cette réserve d'espace permet aujourd'hui de proposer des nouveaux programmes en plein centre de Crans-Montana.

Le périmètre restreint regroupe les deux noyaux historiques abritant les fonctions commerciales. Ses limites sont l'Etang-Long à l'ouest, la gare du funiculaire à l'est, la couronne des hôtels au nord et au sud.

Périmètre de réflexion

En périphérie des deux noyaux historiques, des pôles se sont développés autour des principales activités sportives et touristiques: gares des remontées mécaniques, centre de congrès, lac de la Moubra.

Plusieurs sites naturels faiblement bâtis subsistent à proximité des centres. Perçus comme les poumons de Crans-Montana, ils sont visités non seulement par les hôtes et résidents de la station, mais également par les habitants de la plaine du Rhône.

L'identité du futur centre dépend directement du rapport avec les pôles périphériques. Le périmètre élargi intègre ces différents espaces périphériques.



1 constats & objectifs

Les différentes études réalisées dans le cadre du PAES puis du PDi s'accordent sur les constats et les objectifs suivants:

Urbanisme: constats.....

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.

objectifs.....

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: constats.....

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 l'intensité du trafic.

objectifs.....

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 nuisances.



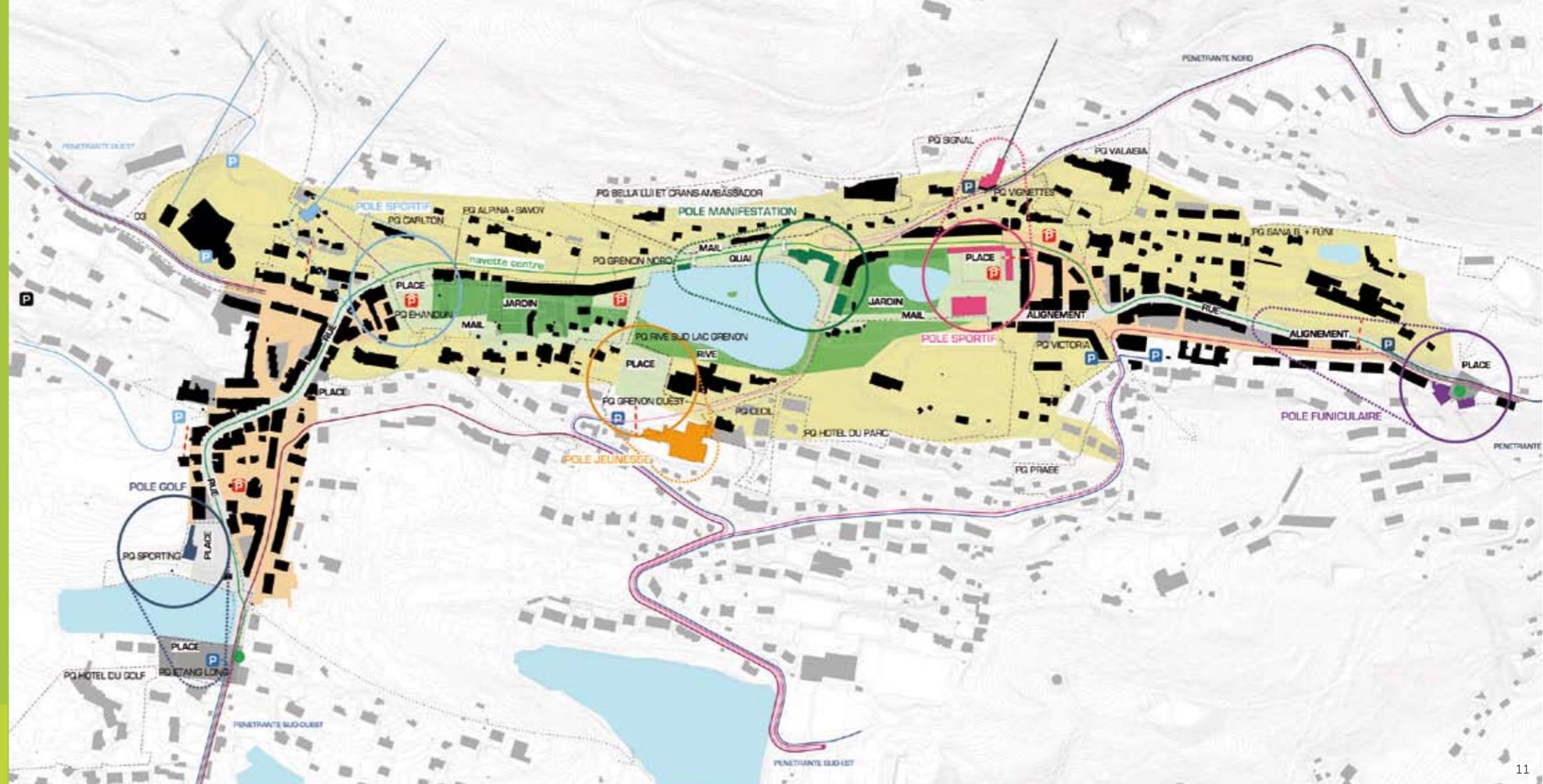
Concentration

Le modèle d'aménagement retenu pour Crans-Montana postule une **augmentation de la densité des centres**: regroupement des habitants à l'année, rapprochement des activités et équipements publics, construction de nouveaux logements en résidence principale et renforcement des lits hôteliers.

Il recherche également une **augmentation de la centralité**: rapprochement des noyaux historiques, renforcement de l'attrait commercial, convergence des réseaux de transport, dominance du trafic de destination et réduction du trafic de transit.

A l'image des villes de plaine, la concentration permet d'optimiser le fonctionnement de la station en réduisant les contraintes associées à sa taille et en exploitant les potentiels de la structure urbaine. Le cadre naturel du paysage alpin garantit l'attractivité de la station et doit être associé au développement des infrastructures.

Le nouveau plan d'aménagement du centre de Crans-Montana est la synthèse entre les réflexions urbanistiques, paysagères et de circulation.



pôles programmatiques

Le territoire bâti de Crans-Montana est plus étendu que la plupart des stations alpines. La création d'un centre animé repose donc sur le regroupement des activités principales autour de pôles spécifiques, facilement accessibles depuis partout, connectés entre eux par un itinéraire piéton et reliés aux infrastructures touristiques principales.

D'est en ouest, plusieurs pôles viennent renforcer les activités existantes:

Le **pôle golf** autour du Sporting et de l'Etang-Long marque l'entrée ouest de la station. Il offre un accès direct depuis le centre ville aux deux parcours de golf, et permet d'organiser des manifestations golfiques d'envergure.

Le **pôle funiculaire** autour de la gare SMC marque l'entrée est de la station. Il représente un accès en transport public majeur depuis la plaine et les écoles, et un point de départ pour de nombreuses randonnées.

Les **pôles sportifs** autour du Grand-Garage et d'Y'Coor sont des zones d'activités récréatives en contact avec les noyaux historiques. Ils permettent de mettre en scène l'offre sportive de la station et de créer un point d'attraction pour les hôtes de tous âges.

Le **pôle jeunesse** autour du centre scolaire intercommunal est le lieu de rassemblement des activités scolaires et parascolaires pour les enfants et les jeunes de la région. Idéalement situé entre Crans et Montana, il offre des salles de cours, de musique et de réunion, une crèche et une unité d'accueil pour la petite enfance au cœur d'un parc public piéton.

Le **pôle manifestation** autour du lac Grenon marque un nouveau trait d'union entre Crans et Montana. C'est le point de convergence de toutes les grandes manifestations: festival de musique, fêtes populaires, et événements culturels sont installés face au plus beau panorama de la station. La Maison du Tourisme pourrait se situer à proximité de ce point névralgique.



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 - agrié-ski - jeux 	<ul style="list-style-type: none"> ■ surfaces intérieures <ul style="list-style-type: none"> - espace jeunes - crèche / services - extension centre scolaire - UAFE / honsire 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"> - scolarium - 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 - commerces - informations touristiques - 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 - entrées de bus divers destin. - entrée station - espace d'attente

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).

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

Le forum d'Y Coor 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.

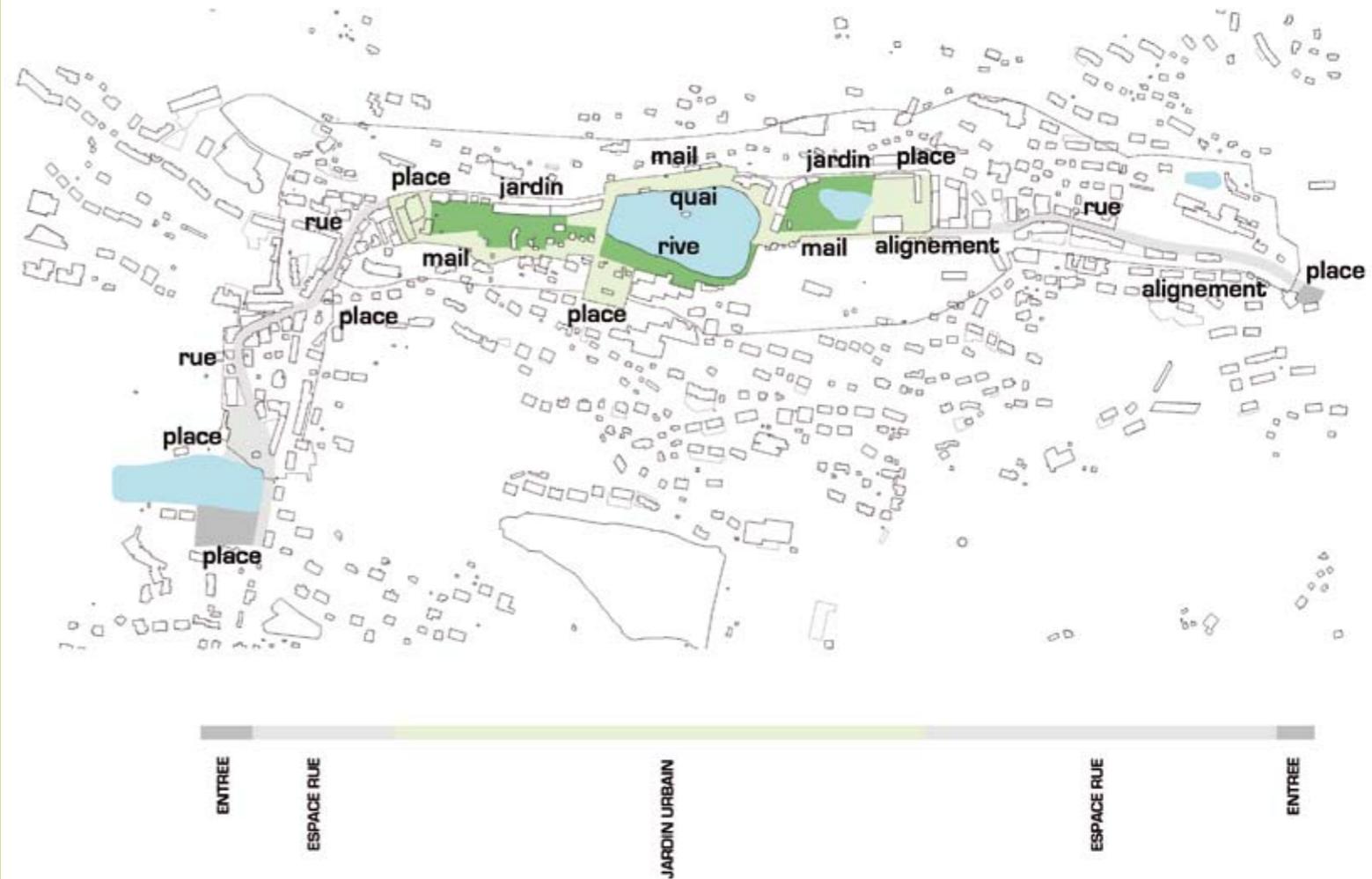
Les quais autour du lac Grenon prolongent la promenade et facilitent l'accès au lac, en été comme en hiver.

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 laissées 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, parsemés de tables et de chaises.



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 et sans transfert de charge dans les quartiers résidentiels périphériques.

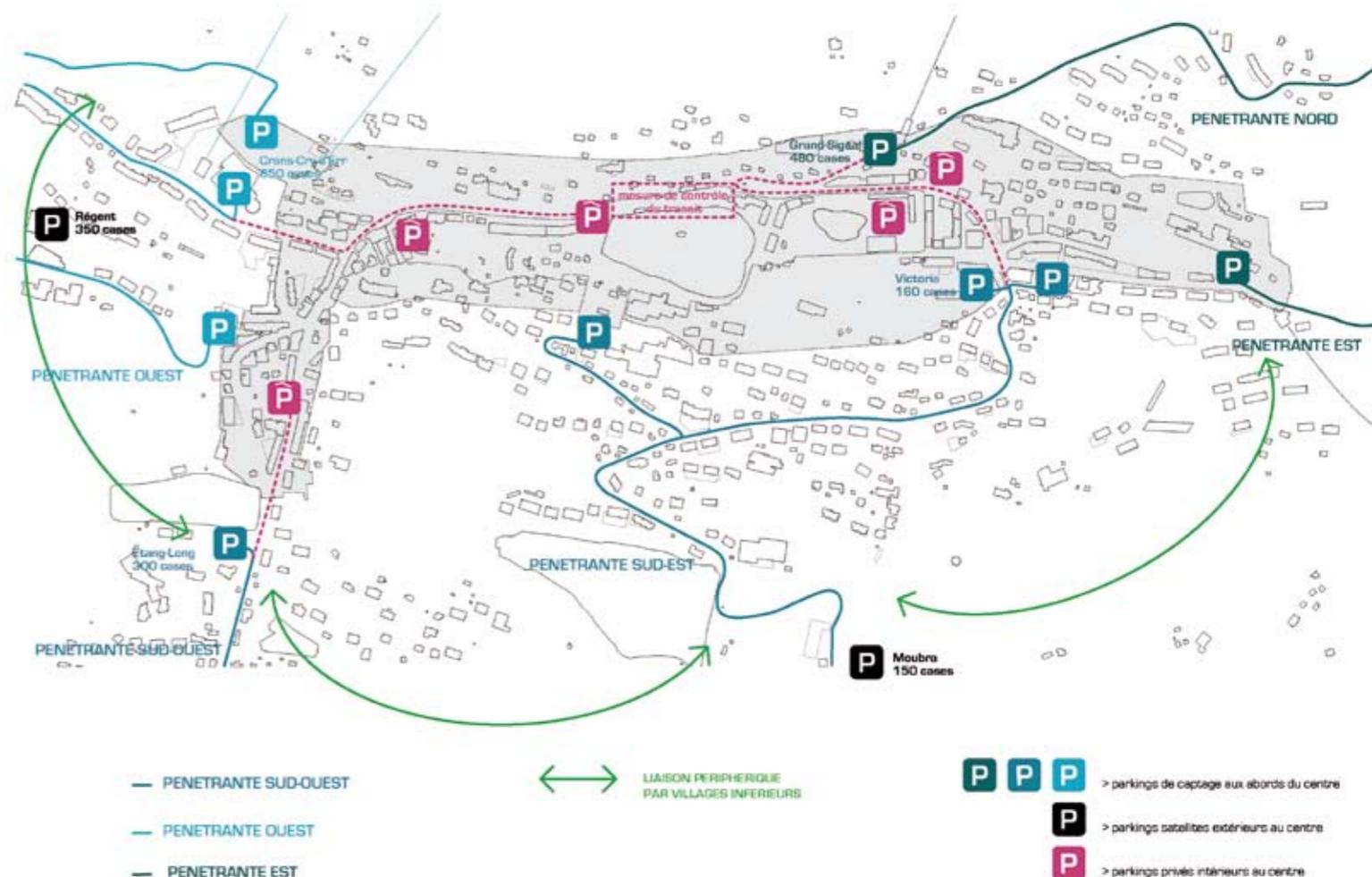
L'expérience de ces dernières décennies démontre que la demande en places de parc ne peut être satisfaite en haute saison, malgré l'augmentation substantielle de l'offre proposée. Par ailleurs, la dispersion de l'offre en surface, en bordure des routes, entraîne des flux de véhicules parasites liés à 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 filtres aux portes d'entrée de la station, et comme 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, weekends 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.



2 transports publics

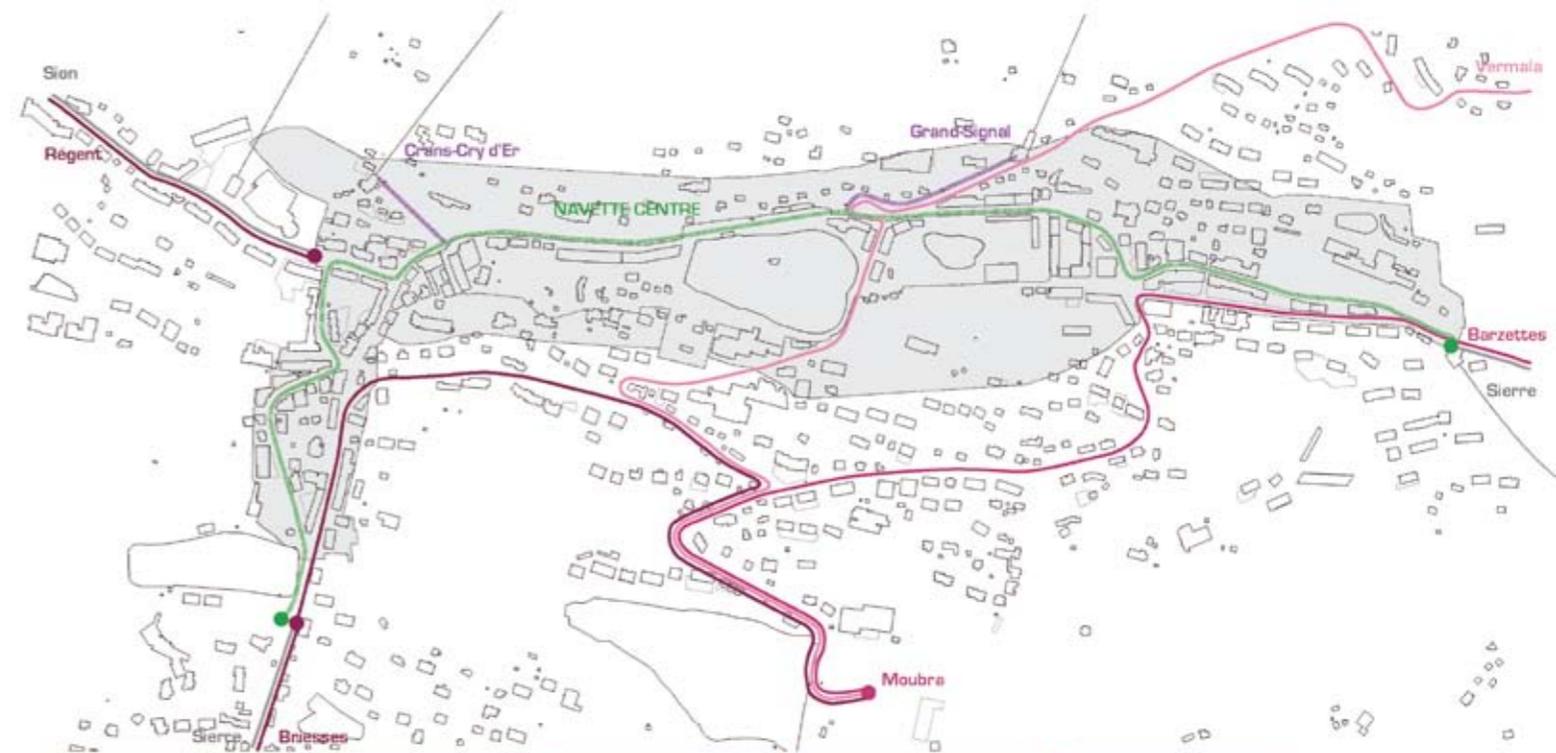
Un changement du comportement des usagers en matière de mobilité suppose impérativement une **amélioration de l'offre des transports publics**, vu l'étendue de la ville. Pour répondre à des contraintes spécifiques, une distinction entre l'intérieur et l'extérieur du périmètre du centre est entreprise.

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'entrées 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-Vermale 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 Voiletzas > 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 centreski pour résidents > liaison ski-centre pour skieurs 	<ul style="list-style-type: none"> > desserte en bus depuis la plaine (Sion-Sierre) > funiculaires > arrêt aux portes > gare routière

 place de la gare
du funiculaire à
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 Ecureuils. La place de la Gare est bordée par des commerces et services: cafés, kiosque, 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 Sierre. La place crée une rupture sur la route cantonale: le trafic automobile devient secondaire et le piéton prioritaire.



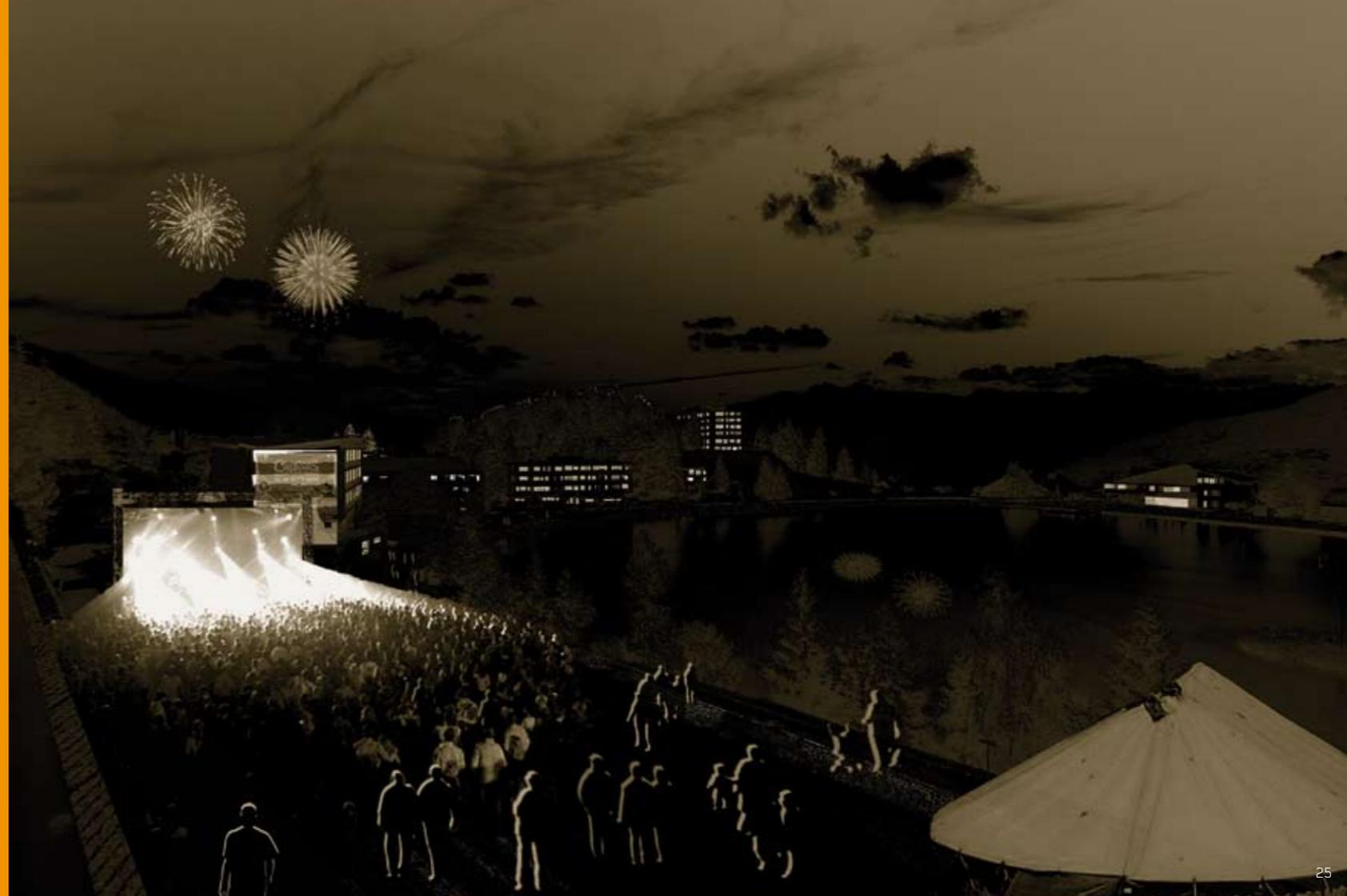
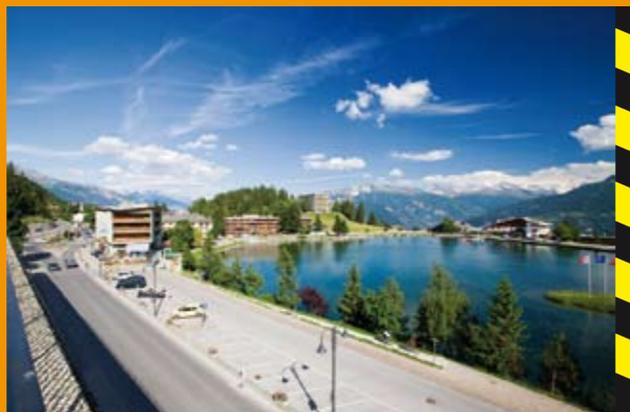
 esplanade du
Palace Bellevue
à Montana

La rue commerçante de Montana se prolonge jusqu'à la nouvelle place de la gare par un socle 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 fête sur l'esplanade de Grenon

La route du Rawyl est délestée de la circulation automobile pour dégager un espace capable d'accoder 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 chalands qui proposent ainsi aux hôtes de la station les produits locaux. Malgré la fermeture de la circulation automobile, transports publics et services d'urgences 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 déploie 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 délasserement tout en mettant en avant les qualités du bon air de la montagne.



 socle d'hôtel à 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 Grenon. 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.



 entrée du jardin
urbain à 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'Err 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'Etang-Long est entièrement réaménagée pour marquer la porte d'entrée de la station. En arrière-plan, on distingue le nouvel Hôtel Ballesteros, 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.



4 CONCLUSION

Relier Crans et Montana est un projet fort. Véritable trait d'union naturel et piéton entre les deux centres ville, le jardin urbain apporte une nouvelle identité et offre un atout supplémentaire à la destination touristique. Ce nouvel espace public est le point référence pour le développement de l'urbanisation et l'amélioration de la qualité de vie. C'est un projet fédérateur pour tous les habitants de Crans-Montana, les résidents permanents et les hôtes, les pionniers du développement et les jeunes générations.

L'Association des Communes de Crans-Montana souhaite mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire concertée et cohérente sur l'ensemble de la station, au-delà des frontières politiques et des différences historiques. Au cours de l'année 2008, l'assemblée des délégués a validé les différentes étapes d'élaboration de ces lignes directrices. Les principaux acteurs tels que CMA et CMT, et SMC ont également été intégrés à la réflexion.

Pour mettre en œuvre ces intentions, il appartient ensuite aux conseils des six communes d'entreprendre la révision des plans légalisés de compétence communale.

Graphic design l'ambassade design, www.lambassade.ch
Images Sophie Greiller et Catalina Scotnitchi, info@soarchi.fr
Photographies Jean-Blaise Pont, jbpont@tvs2net.ch
Textes et illustrations Lucien Barras, lucien.barras@nomadarchitectes.ch
Ambroise Bonvin, ambroise.bonvin@collectifarchitectes.ch
Joseph Cordonier, josephcordonier@bluewin.ch
Isabelle Evéquoz, i.evequoz@bluewin.ch
Pascal Heyraud, pheyraud@bluewin.ch
Pierre-Antoine Masserey, info@pamarchi.ch
Pierre-François Schmid, pf.schmid@transportplan.ch

