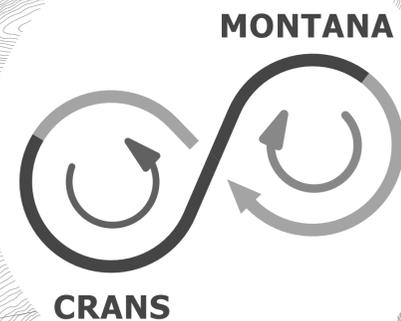


Légende:

- Trafic de transit à sens unique
- Transport public, sécurité & bordier
- - - Boucles secondaires bidirectionnelles
- - - Galerie couverte, entrée & sortie des parkings



CONCEPT DE CIRCULATION

(Plan de situation au 1:2000)

Deux grandes boucles entrelacées, constituées par les infrastructures existantes forment un 8 horizontal, signe de l'infini.

Infiniment puissant, ce signe symbolise l'union entre les deux entités qu'étaient Crans et Montana, celle des habitants de la Noble et Louable Contrée, la fusion des Communes et enfin la solution à nos problèmes de circulation. Il pourrait même permettre de revisiter le nouveau logo ainsi:



Le sens des flux est induit par les constats suivants:

- La circulation en provenance de l'aval doit être distribuée vers l'Est et l'Ouest, elle passe inévitablement par le centre, les Casemates constituent donc logiquement la principale porte d'entrée.
- Le trafic généré par le retour du ski, en provenance de l'amont n'a rien à faire au centre et doit être renvoyé en périphérie, vers l'Est et l'Ouest, portes de sortie.
- Le transit Est-Ouest ne doit pas être empêché.

Ainsi, par déduction et instinctivement, la boucle de Montana tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, alors que celle de Crans tourne dans le sens inverse.

Le reste du réseau existant constitue les boucles secondaires, la circulation y est maintenue à double sens. D'autres boucles secondaires doivent être créées pour minimiser les distances à parcourir et bien desservir les quartiers isolés. Afin de compléter la boucle de Montana il faut absolument profiter de l'accès prévu pour desservir le revers de la Moubra et trouver une solution adaptée et satisfaisante pour les riverains de Pirazilina.

Le flux des circulations en provenance de l'aval est canalisé par l'artère principale constituée par la rue Centrale de Crans. Cette rue reçoit le trafic en provenance de l'Est et de l'Ouest et constitue la principale porte d'entrée aval. Elle doit donc à terme être aménagée en voie double.

Dans un premier temps, ce double flux peut passer par la rue Centrale pour le trafic vers Montana et par la rue du Prado dans le sens Sud-Nord, en direction de l'Ouest de Crans.

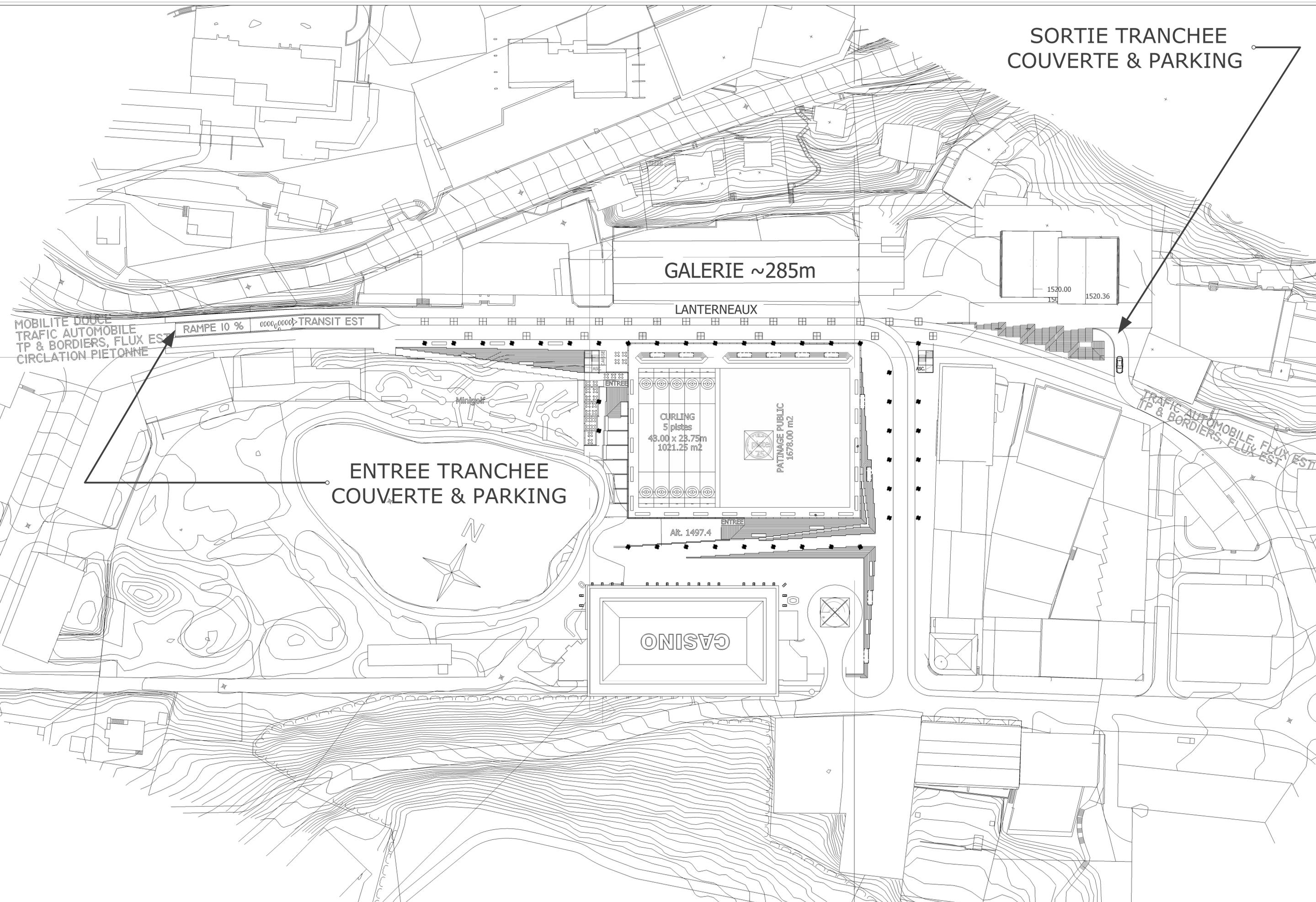
Dans un second temps, une tranchée couverte de la rue Centrale de Crans, du Plaza au Bar 1900, permettrait les rues piétonnes au centre. Le trafic disparaît, seuls les véhicules des riverains sont autorisés en surface. Cette tranchée dessert aussi les parkings des immeubles sur ce secteur.

Une troisième opération peut être réalisée sur l'esplanade Grenon dans le même esprit.

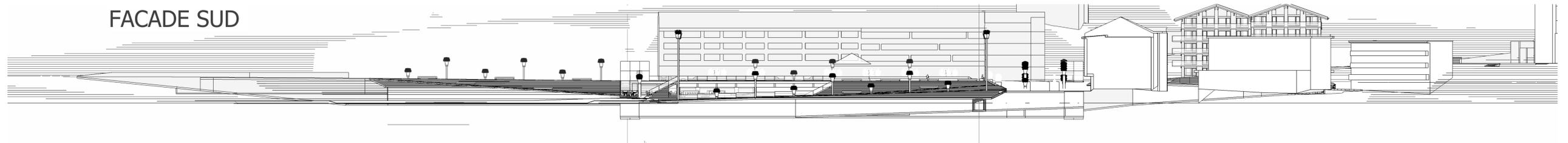
Le système a l'avantage de pouvoir être testé sur site, sans frais, puisque tout existe déjà, seule la boucle de Montana est incomplète.

Ainsi, les rues piétonnes et la quadrature du cercle sont enfin une réalité à Crans comme à Montana, la boucle est bouclée.

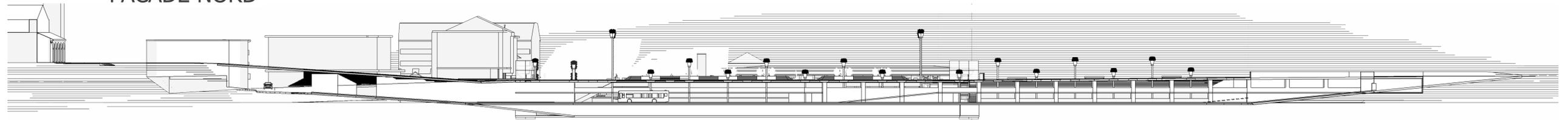
**SORTIE TRANCHEE
COUVERTE & PARKING**



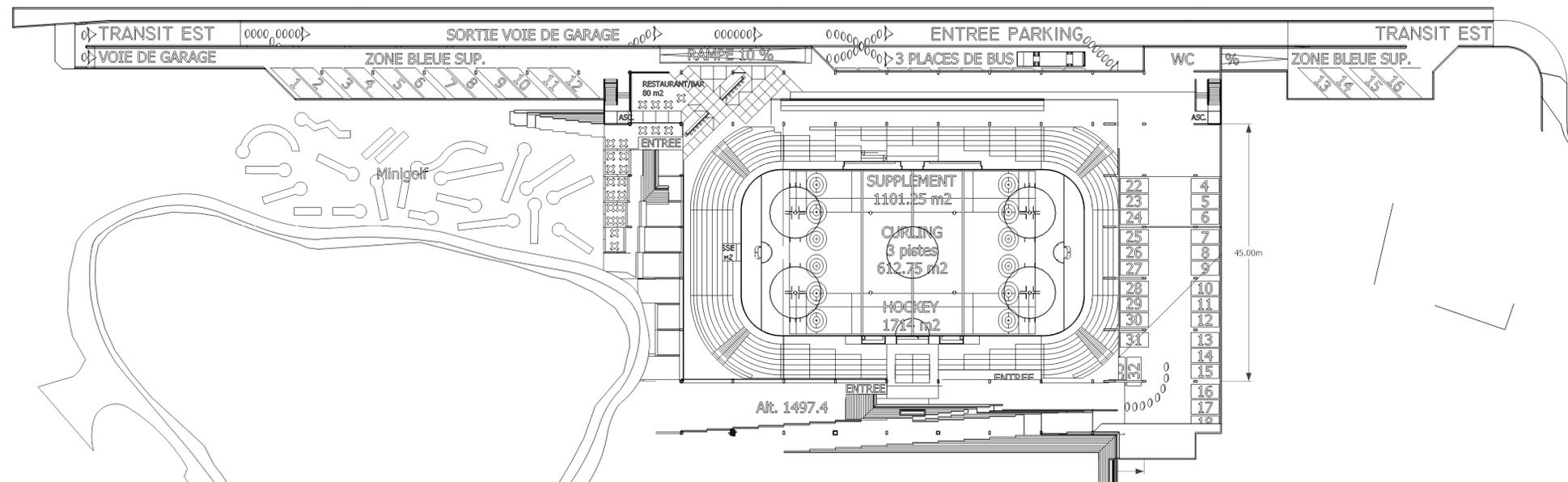
FACADE SUD



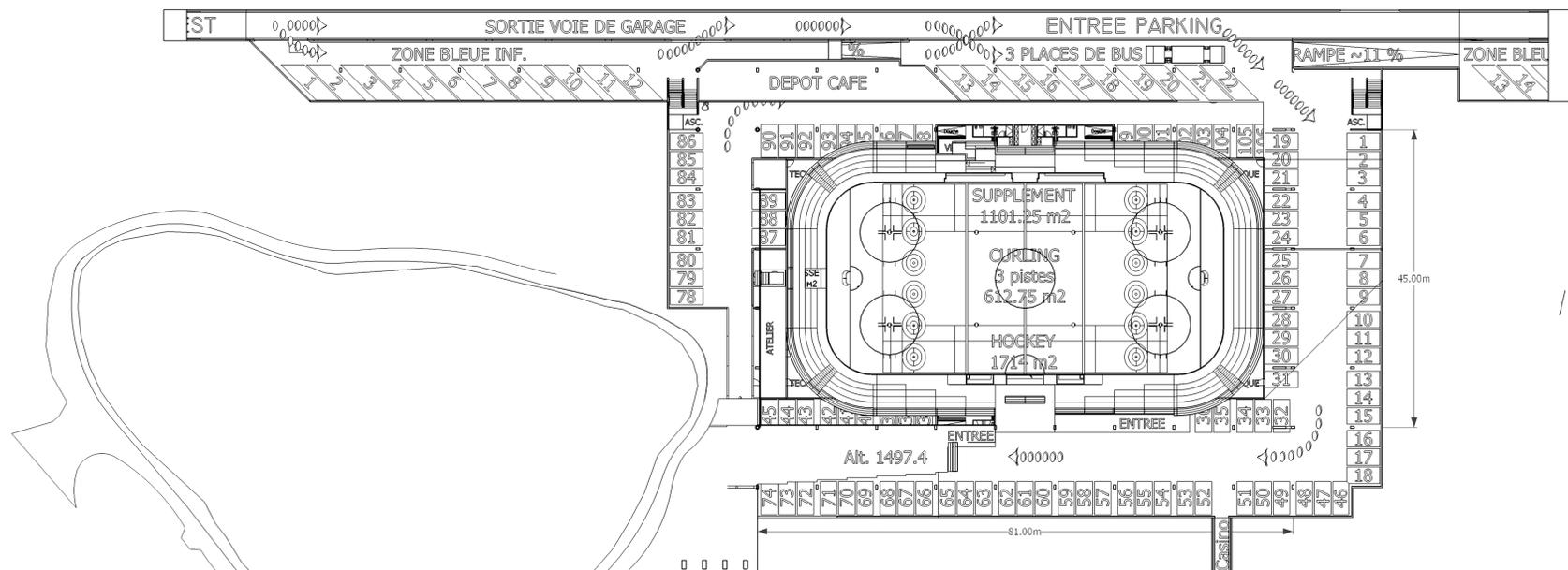
FACADE NORD



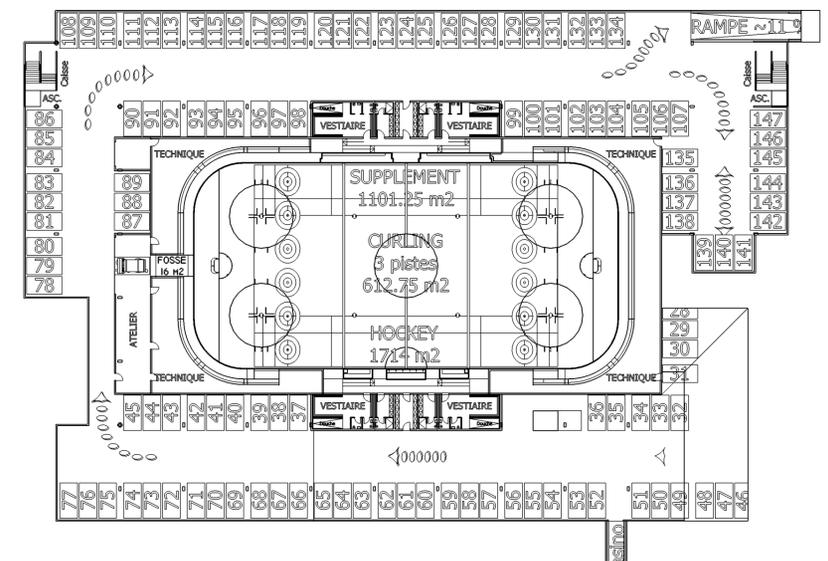
PLANS NIVEAUX -1

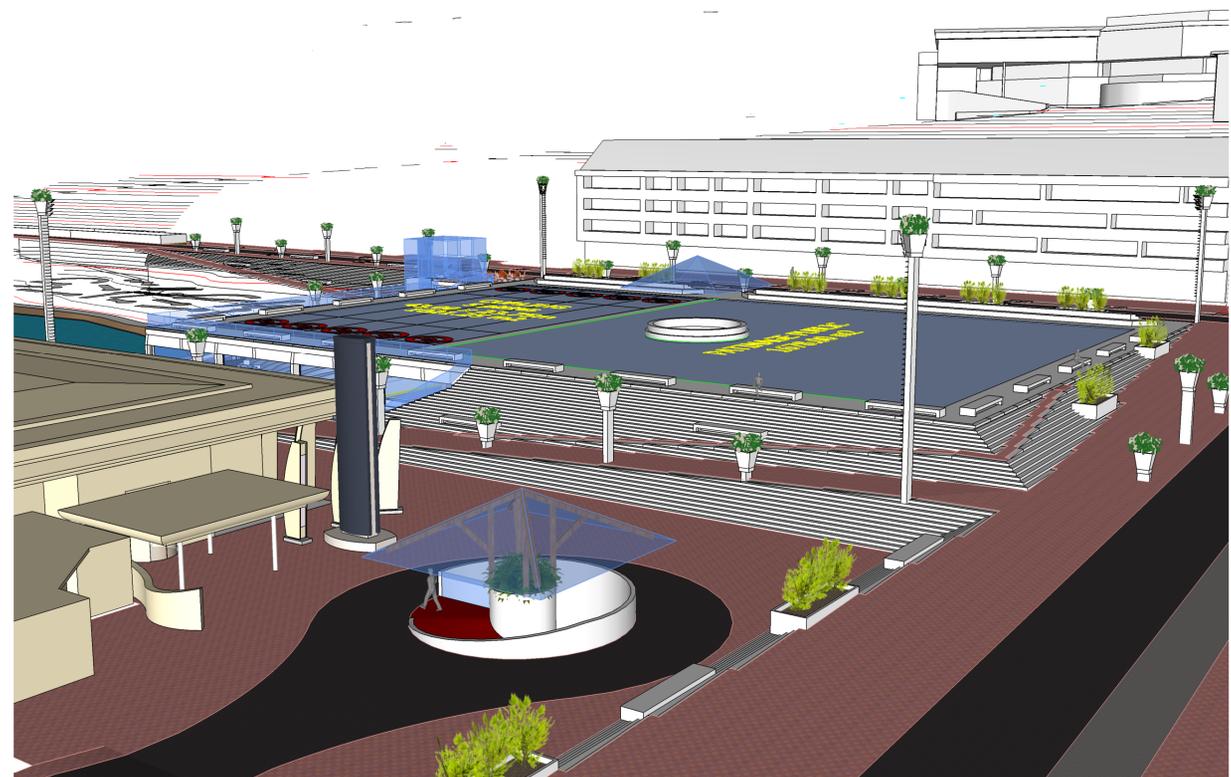


PLANS NIVEAUX -2



PLANS NIVEAUX -3





Concours "ycoor"

Projet

INTRODUCTION

Les centres de Crans et de Montana doivent être restitués aux piétons, tout le monde en convient.

Le projet que vous avez sous les yeux propose un concept général ayant pour but de minimiser l'impact du trafic automobile, toujours plus dense, sur la qualité de vie en station.

Il s'inscrit dans une logique de circulation périphérique à sens unique développée en détail sur le plan de situation à l'échelle 1:2000.

Cette logique permet de libérer une voie de circulation et autorise l'aménagement des centres avec la *prééminence* des piétons et la minimisation de la circulation automobile au profit du transport public. Elle sauvegarde le droit des bordiers à accéder avec leur véhicule à leur propriété librement et en tout temps et la mobilité bidirectionnelle Est-Ouest.

CHOIX FONDAMENTAUX TRANCHÉE COUVERTE

La voiture nous rend de précieux services mais elle fait partie des maux de notre époque.

Aux grands maux, les grands remèdes.

Une tranchée couverte de grande échappée (permettant le passage des poids lourds) est proposée sur l'esplanade d'Ycoor, entre Gerber et Stéphani.

Elle est autorisée par le concept de circulation à sens unique.

Cette tranchée permet à son tour:

En sous-sol:

- L'entrée et la sortie des parkings Ycoor et Stéphani
- Le remplacement des places de parking en zone bleue enlevées en surface
- Un tunnel de visite parallèle, dédié à la réorganisation des canalisations et autres conduites de manière ordonnée

En surface:

- La fluidité du transport public
- L'efficacité des services de sécurité
- Les manifestations publiques
- L'agrandissement des terrasses, des commerces
- La promenade
- Une piste de mobilité douce

Seuls les véhicules des transports publics, des bordiers et des livreurs subsistent en surface, le flux Est-Ouest est canalisé dans le tunnel. Une voie de garage sauvegarde la fluidité du trafic et des parkings latéraux remplacent les places enlevées en surface.

HOCKEY

Le hockey est maintenu pour les raisons suivantes:

- *Le cœur du village doit battre au rythme des animations qui y sont proposées depuis toujours, le hockey est une activité attractive qui ne doit pas être bannie, comme le tennis le fut en son temps.*
- *Le hockey et le curling cohabitent parfaitement.*

Décompte des surfaces:

- *Les surfaces de glace prévues au programme totalisent 3312 m2, dont 1632 m2 sont dédiées au curling (3 pistes couvertes et 5 en plein air) et 1680 m2 pour le patinage public.*
- *La surface de glace nécessaire pour le hockey est de 1714 m2. Si l'on totalise les surfaces prévues pour le curling et celles du hockey ont obtenu une surface de 3346 m2, soit un agrandissement de surface de glace mineur de 34 m2 pour un bénéfice majeur. La surface de patinage public peut-être remplacée par de la paraffine ultra dure qui résiste à des températures de l'ordre de 40° et se prête parfaitement au patinage public extérieur été comme hiver. Le coefficient de glisse est légèrement inférieur à celui de la glace mais le matériau est quasiment inusable, une surfaceuse refond le produit et le cycle se perpétue.*
- *Les surfaces prévues au programme pour les activités de plein air totalisent 2653 m2. Dans le projet, la dalle de couverture du stade est de 3200 m2, la surface supplémentaire de 547 m2 constitue la promenade périphérique qui apporte un plus indéniable à l'ensemble.*

Autres effets positifs:

- *Des manifestations de grande ampleur peuvent être organisées à l'intérieur comme à l'extérieur.*
- *Le curling bénéficie également des gradins de 2000 places et de l'agrandissement, 6 pistes peuvent être utilisées au lieu de 3.*

EXPLICATION DU PROJET

STADE

CONCEPT

DEUX DALLES FROIDES SUPERPOSEES

Niveau inférieur:

Un radier/cuvelage étanche horizontal constitue le socle du projet et le fond des garages. Une première dalle froide est réalisée légèrement au-dessus du radier (75 cm) afin de permettre la pulsion d'air tempéré et éviter ainsi les problèmes de gel du terrain. La dalle de glace comporte des gradins périphériques de 2000 places assises. La dalle de couverture repose sur un réseau de sommiers métalliques isolés, disposés selon une trame de 9 m, renforcée et rigidifiée par un sous-réseau de 4.5 m.

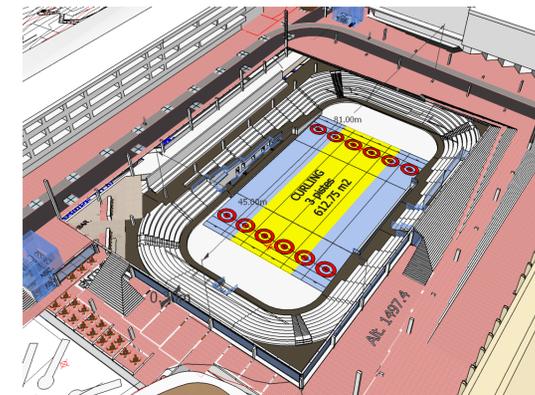
Niveau supérieur:

La patinoire publique et le curling sont réalisés au niveau de la rue du Rawyl, sur la dalle de couverture. Des gradins sont aménagés et reconstituent l'esprit du forum cher à tous. En périphérie de l'esplanade, la promenade est organisée et des bancs publics disposés pour favoriser la flânerie. Le tout est intégré au moyen d'escaliers et de rampes piétonnes à faible pente.

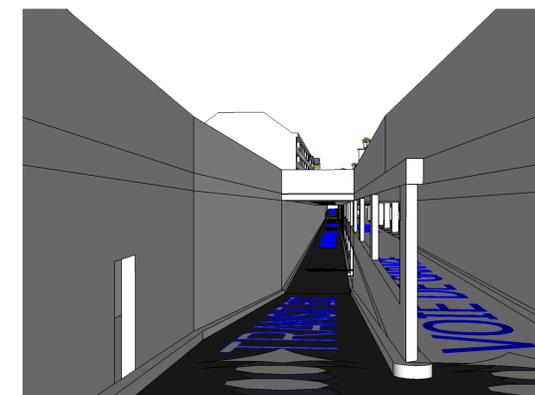
TUNNEL & PARKING

CONCEPT

Le parking est réalisé tout autour du stade et se fait en partie sous les gradins. L'utilisation des volumes est ainsi maximisée. Le parking fonctionne en sens unique et décrit une boucle hélicoïdale en partie sous la rue Louis-Antille. Il comprend 150 places. L'entrée et la sortie sont réalisées par la tranchée couverte.



Stade de Curling



Entrée tranchée couverte



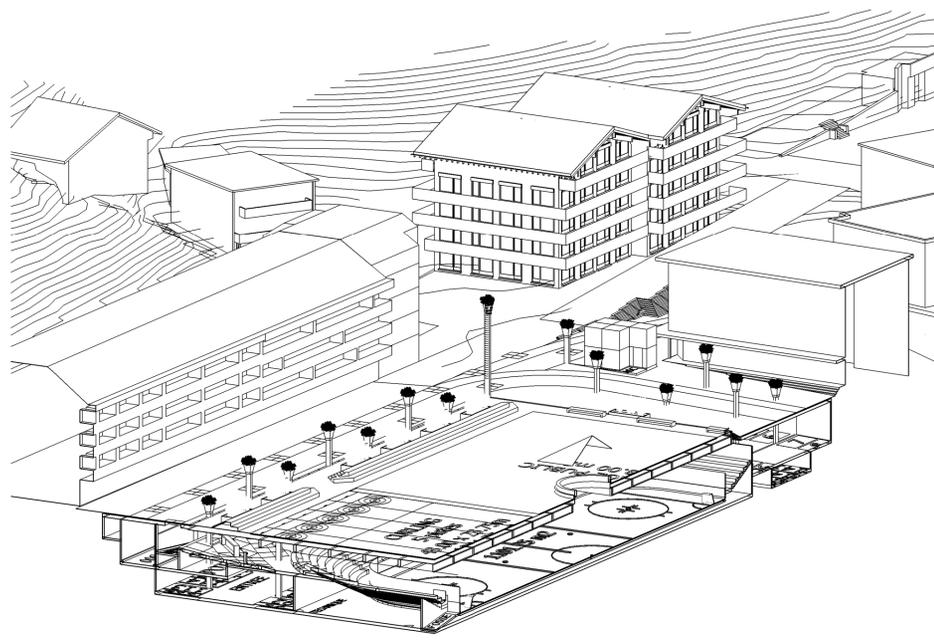
Entrée parking Ycoor



Sortie tranchée couverte

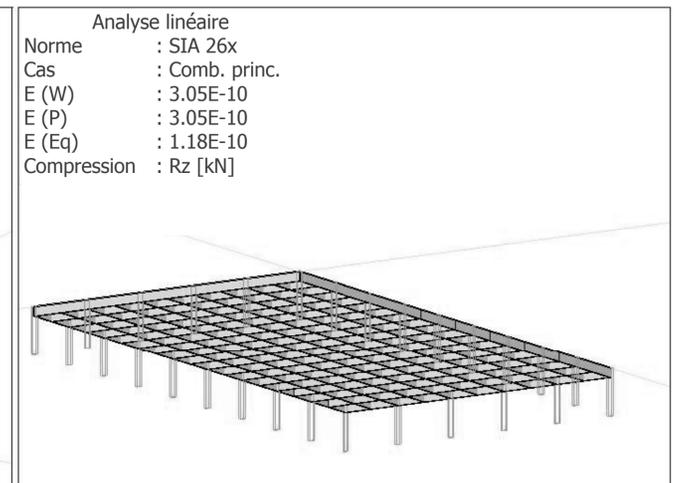
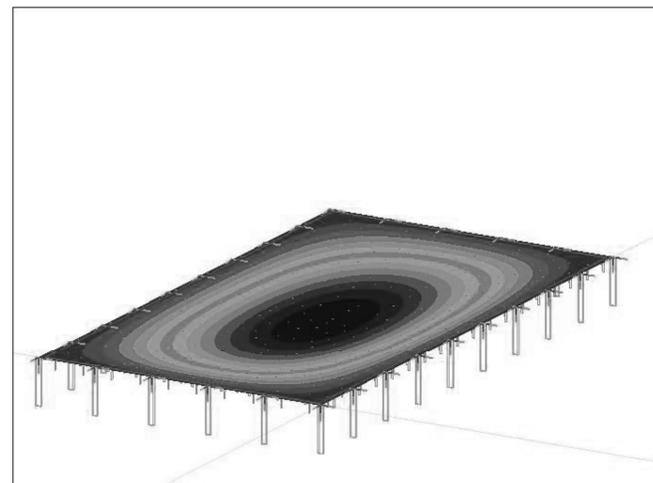
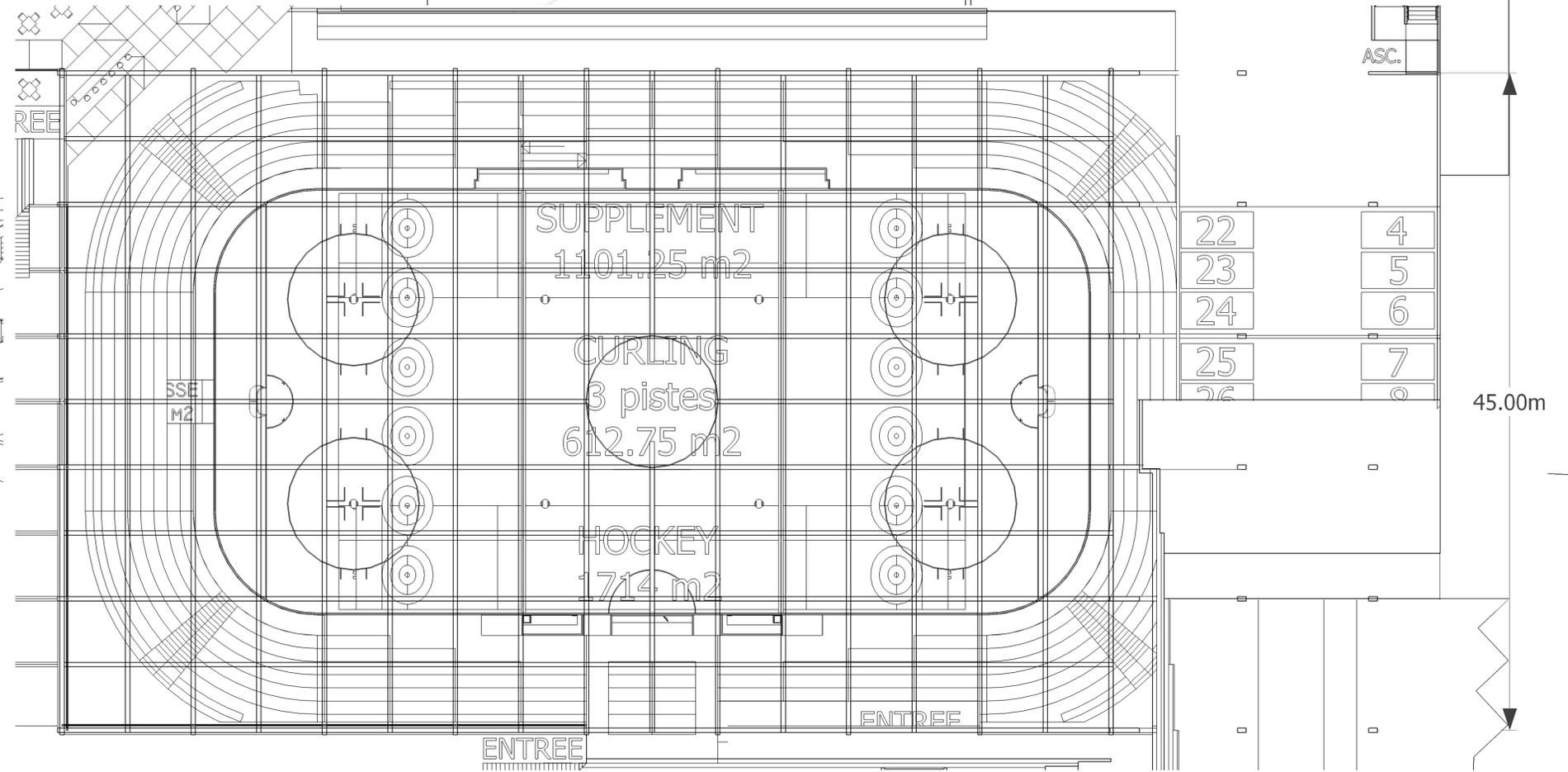
DESIGNATION	SURFACE		HAUTEUR		CUBE SIA	
	Intérieure m2	Extérieure m2	H.Etage	H.Arrêtée	Volume intérieur m3	Volume extérieur m3
CONSTRUCTION BETON						
TUNNEL PARKING ET STADE						
RADIER DU TUNNEL	865.00	0.00	0.00	0.50	432.50	0.00
TUNNEL	865.00	0.00	4.90	0.00	4'238.50	0.00
RADIER RAMPES D'ACCES	0.00	867.00	0.00	0.50	0.00	433.50
RAMPES D'ACCES	0.00	867.00	3.00	0.00	0.00	2'601.00
RADIER VOIE DE GARAGE	1'632.00	0.00	0.00	0.50	816.00	0.00
VOIE DE GARAGE	1'632.00	0.00	4.90	0.00	7'996.80	0.00
RADIER TUNNEL A CONDUITES	595.00	0.00	0.00	0.50	297.50	0.00
TUNNEL A CONDUITES	595.00	0.00	2.42	0.00	1'439.90	0.00
RADIER PARKING & STADE	7'538.00	0.00	0.00	0.50	3'769.00	0.00
PARKING & STADE	7'538.00	0.00	3.30	0.00	24'875.40	0.00
SOLDE STADE	7'538.00	0.00	3.45	0.00	26'006.10	0.00
SUPERSTRUCTURE	3'645.00	0.00	0.90	0.00	3'280.50	0.00
DALLE DE COUVERTURE	3'968.00	0.00	0.00	1.00	3'968.00	0.00
AMENAGEMENTS EXT.	3'000.00	0.00	0.00	0.50	1'500.00	0.00
TOTAL TUNNEL & PARKING	39'411.00	1'734.00			78'620.20	3'034.50

CUBE SIA

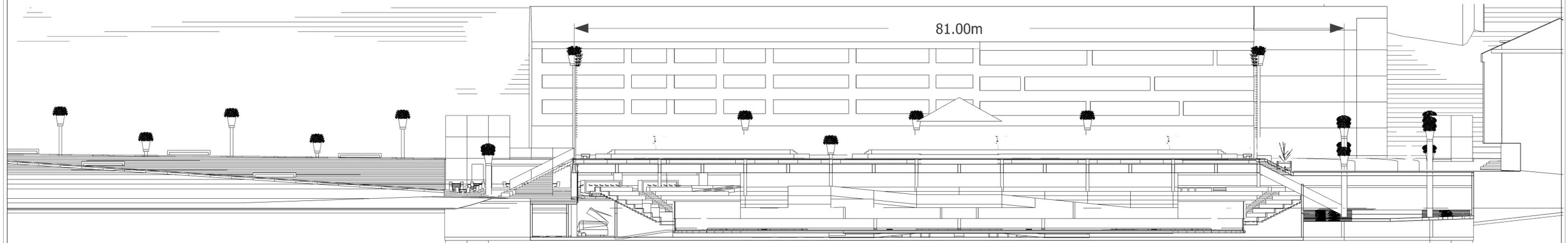


COUPE SUR LES 2 AXES 4-G

STRUCTURE PORTEUSE



Analyse linéaire
 Norme : SIA 26x
 Cas : Comb. princ.
 E (W) : 3.05E-10
 E (P) : 3.05E-10
 E (Eq) : 1.18E-10
 Compression : Rz [kN]



COUPE LONGITUDINALE 3-3