

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 118 (1992)
Heft: 21

Anhang: Cahiers de l'ASPAN Suisse occidentale, année 10, no 3
Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

CAHIERS DE L' ASPAN SUISSE OCCIDENTALE

Les *Cahiers de l'ASPAN – SO* sont l'organe d'information du groupe de Suisse occidentale de l'Association suisse pour l'aménagement national et paraissent régulièrement trois fois par an dans la revue *Ingénieurs et architectes suisses*. Ils sont adressés gratuitement à ses membres.

SOMMAIRE

Editorial

La ville, c'est le pied... (M. Jaques) III

Les piétons dans la ville

Les recommandations fédérales pour la planification et la réalisation de réseaux de chemins piétons (M. Jaques) V

En ville de Genève, du particulier au général (Ph. Gfeller) VI

L'importance de l'aménagement des traversées de localités à l'exemple de Cornol (canton du Jura) (M. Schupisser) VII

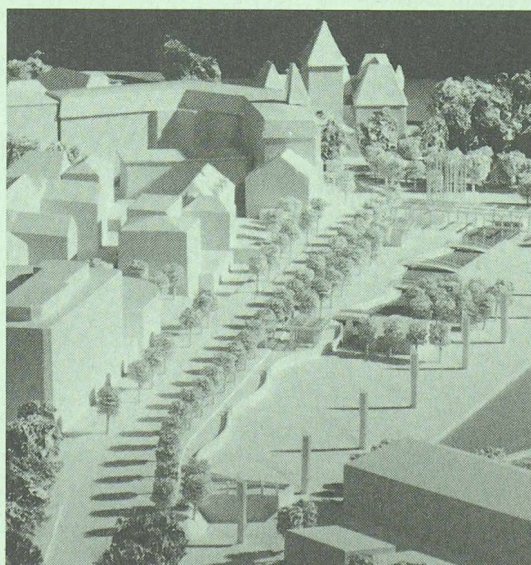
Plan du réseau piétonnier et du réseau deux-roues en ville de Bulle (D. Wicht) VIII

Aménagement de la place de la Navigation à Ouchy-Lausanne (SDC-Lausanne) XI

A petits pas au bord de l'eau (J.-P. Ortis) XV

Annonce

Pour vos annonces une seule adresse IX



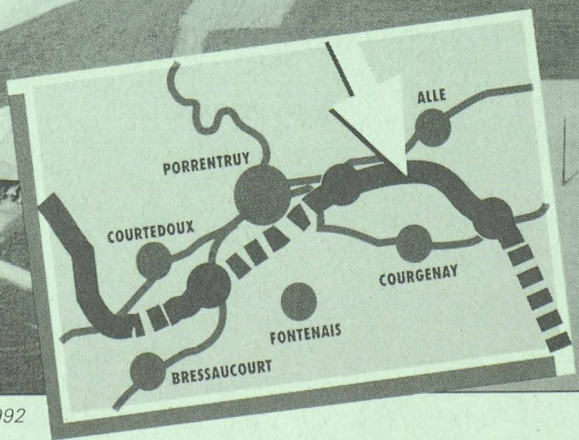
Bienvenue en Ajoie

Mesdames, Messieurs,

L'assemblée générale de l'ASPAN-SO tiendra ses assises annuelles, le 5 novembre prochain, à Porrentruy. Les entreprises du chantier de la N 16 (Transjurane) à Porrentruy vous souhaitent la bienvenue.

**Entre Porrentruy
et Courgenay**

LE
VIADUC
CFF
DU
NOIR
BOIS



Extrait du journal « Transjurane-Information » N° 16 / Août 1992

Maître de l'ouvrage et direction
générale des travaux :
République et Canton du Jura



Rue Saint-Maurice 30h
2800 Delémont



**parietti
et gindrat sa**

Xavier-Stockmar
2900 Porrentruy



Le Grand-Pré
1510 Moudon



2926 Boncourt



noblesse de la pierre
qualité du service

Louis Lachat S.A.
2954 Asuel

Vous aurez l'occasion de voir notre chantier aux portes de Porrentruy, lors de votre arrivée par le rail ou par la route. A bientôt !

LA VILLE, C'EST LE PIED...

Au moment où je me mets devant la page blanche, Véloforum, séminaire de trois jours sur la petite reine en ville, ferme ses portes. Dès lors, il est temps de parler du piéton et de voir de quels moyens légaux, financiers et techniques, les pouvoirs publics – notamment les communes et les agglomérations – disposent.

Certes, la loi fédérale sur les chemins piétons et les chemins de randonnées pédes-



Dessin M. Jaques d'après une photographie tirée du manuel OFPP.

tres (LCPR) a été adoptée le 4 octobre 1985 et depuis lors de nombreux plans ont été dessinés, de nombreux dossiers ont été mis à l'enquête publique, de nouveaux tracés ont été réalisés et des milliers de kilomètres de chemins ont été entretenus. Ce qui manque encore au citoyen, ne serait-ce pas l'envie de parcourir la ville à pied?

Certes, des moyens financiers ont été «débloqués», des subventions fédérales et cantonales sont venues appuyer les initiatives locales, mais sans créer un véritable renouveau dans l'état d'esprit de l'usager qui, bien souvent, n'emprunte un cheminement piéton qu'occasionnellement parce que la place de stationnement qu'il a enfin trouvée est localisée un peu trop loin de son but, ou encore parce que son véhicule est momentanément placé entre les mains expertes du garagiste.

Certes, les moyens techniques sont rodés,

les étapes de planification connues, les grands principes admis, les solutions éprouvées. La publication de l'Office fédéral des forêts et de la protection du paysage (voir son résumé plus bas) a été très largement diffusée pour que l'on sache de quoi il s'agit. Mais ne sentons-nous pas quelques réticences de la part des autorités à prendre la question au sérieux et à la traiter avec autant de savoir-faire que celles concernant la voie publique et les places de stationnement?

La caractéristique principale du piéton est de «couper» au plus court et au plus plat. Il s'agit, par conséquent, de venir à sa rencontre en prenant en compte ses souhaits et en reconnaissant sa place dans la hiérarchie des transports. Il convient aussi, malgré sa vitesse de déplacement peu élevée, de relever ses potentialités au centre-ville en comparaison avec l'automobile:

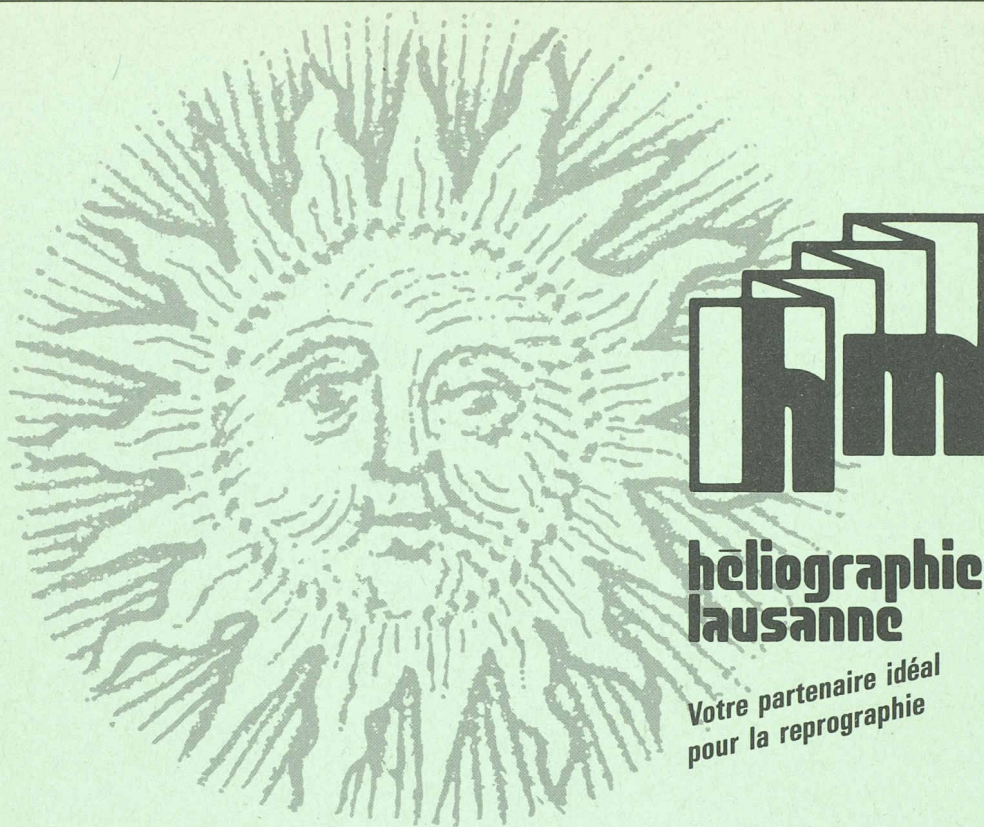
- densité d'écoulement 100 à 200 fois plus élevée,
- débit 10 à 20 fois plus grand,
- très faible consommation d'espace,
- grande souplesse dans le tracé des cheminements à cause de son autonomie de mouvement (Cours de M. le Professeur Bovy, ITEP- EPFL).

Le piéton représente donc un paramètre à ne pas négliger dans la mise en place de solutions à la problématique générale des déplacements en milieux urbains, suburbains, périurbains, industriels, touristiques et même dans les villages (voir l'article sur Cornol). Le piéton, il faut le dire, a une revanche à prendre, ayant été le grand perdant dans la lutte que se sont livrés les tenants de différents moyens de transport. Il s'agit simplement de lui rendre ses droits en appliquant les trois objectifs qui font l'unanimité parmi les experts:

- a) **Améliorer la sécurité** en visant, soit à séparer la circulation des piétons de celle des véhicules à moteur, soit en modérant le trafic et en attribuant l'usage de la rue à tous les usagers.
- b) **Assurer la continuité du réseau** en ménageant des liaisons directes entre les points principaux d'attraction et en veillant à sauvegarder, voire à restituer, la continuité des tracés.
- c) **Améliorer le confort et l'agrément** des cheminements par des aménagements confortables, un entretien soigné et des équipements spécifiques correctement pensés et localisés.

C'est aussi à ce prix que nous parviendrons à rendre à la ville ses valeurs architecturales, historiques et urbanistiques de rencontre et d'échange, de commerce et de divertissement.

Michel Jaques



héliographie moderne sa lausanne

*Votre partenaire idéal
pour la reprographie*

Caroline 11 bis Tél. 312 39 72

Fax 312 17 89

Terreaux 20 Tél. 312 32 13

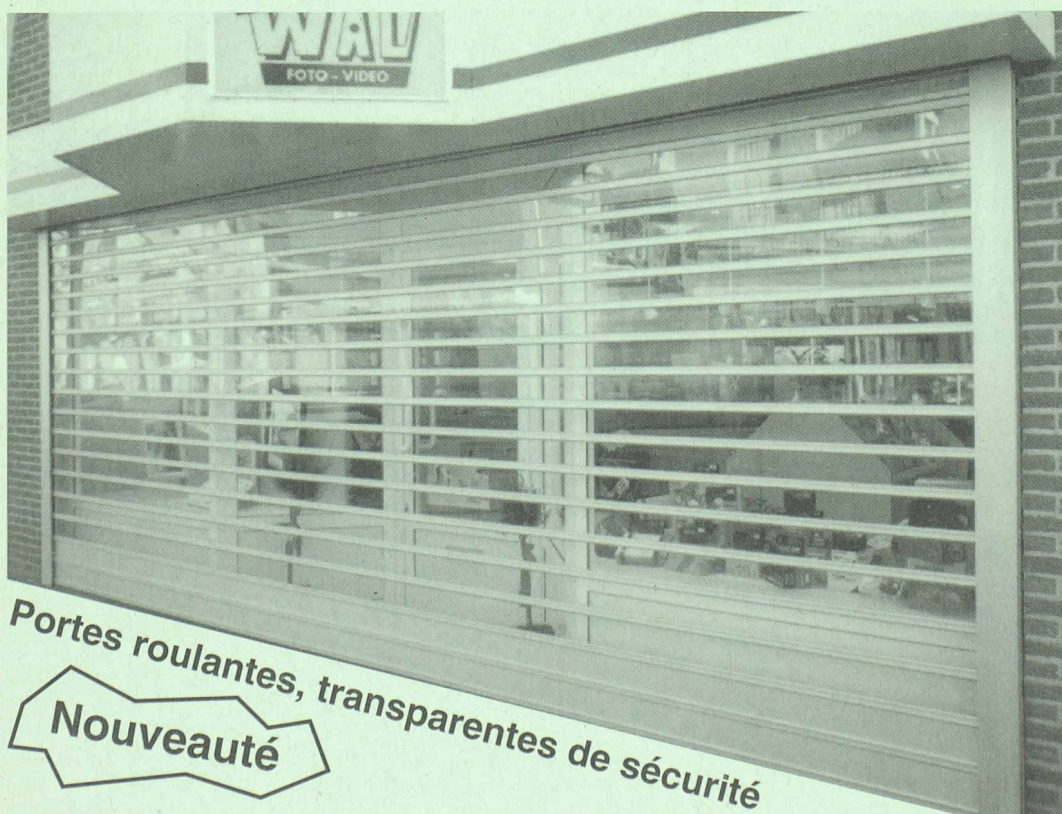
- Reproduction de plans
- Héliographie
- Xérographie (grand format, agrandissements et réductions)
- Photocopies couleurs et noir/blanc
- Tirage à sec
- Offset

Livraisons rapides et gratuites 4 tournées chaque jour
pour Lausanne et environs

LAMELMATIC SA 1800 VEVEY

Tél. 021/921 14 75

Fax 021/921 33 82



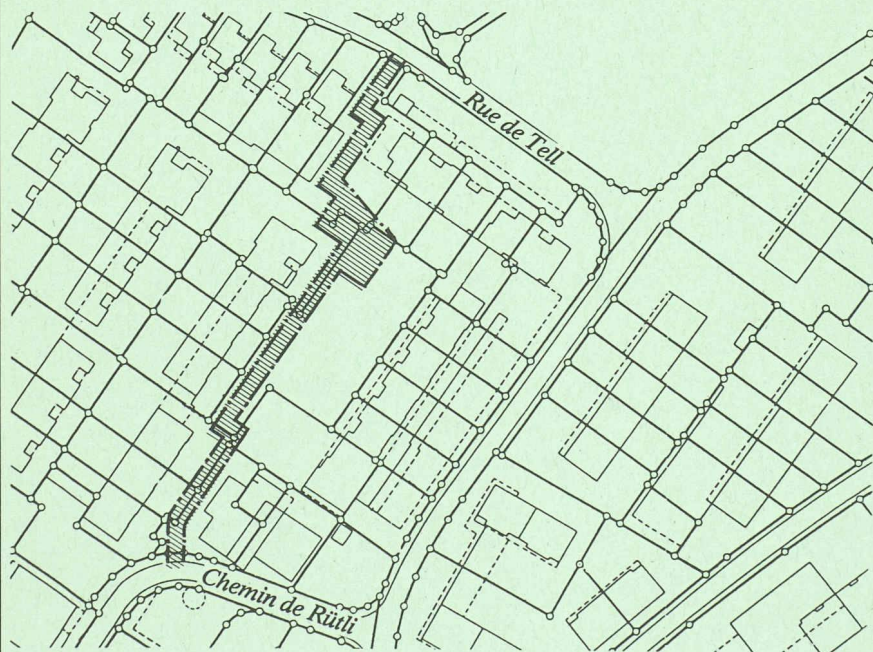
Portes industrielles
Portes sectionnelles
Portes à élément en fibre de verre
Portes à ouverture rapide
Portes et grilles roulantes de sécurité
Automates programmables

LES RECOMMANDATIONS FÉDÉRALES POUR LA PLANIFICATION ET LA RÉALISATION DE RÉSEAUX DE CHEMINS PIÉTONS

Ce manuel, édité par l'Office fédéral des forêts et de la protection du paysage (juin 1988, diffusé au prix de Fr. 14.- par l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne), est fort utile aux autorités, au personnel technique et aux bureaux mandatés lorsque les communes veulent aménager leurs réseaux piétonniers, ou qu'elles

Plan de la page 65 du manuel.

Chemin pour piétons de la rue de Tell au chemin du Rütli



Construction d'un chemin pour piétons

entreprennent de réaliser ou de réviser leur plan d'aménagement ou de circulation, ou encore lorsqu'il s'agit d'élaborer une conception directrice suivie d'un plan d'aménagement de l'ensemble de la commune ou d'un quartier.

Cet ouvrage met tout le monde d'accord sur la terminologie (ouvrages, réseau et planification); il définit les exigences des piétons et propose des objectifs (voir l'éditorial).

Les étapes de la planification rejoignent la succession des phases classiques de l'étude d'urbanisme, soit:

- travaux préparatoires (contenu, périmètre, problématique, objectifs, programme et devis),
- étude de base et conception (inventaire du réseau existant, sondage d'opinion, visite sur le terrain, points de conflits, signalisation, solutions générales, variantes, coordination avec les autres plans, mesures d'urgence, études détaillées éventuelles),
- plan directeur (plan du réseau, catalogues de mesures, plan de réalisation, forme de participation, évaluation des coûts).

Ce manuel intéresse aussi les juristes chargés d'établir une base légale ou réglementaire avant de réaliser un réseau. Différents cas sont débattus: domaine public, domaine privé, bases légales, etc.

La réalisation des chemins pour piétons occupe une large place dans ce fascicule (ouvrages, revêtements, plantations, éclairage, mesures de police, signalisation et information, exploitation et entretien). Nous ne pouvons que vous engager à acquérir, à lire et à appliquer ces recommandations.

Michel Jaques

Bureau du groupe Suisse occidentale

Victor Ruffy, président
Arlette Ortis, vice-présidente
Beat Plattner, secrétaire
Garbaccio 7, 1950 Sion
H. Erard, trésorier
Chèques postaux
10-11902 Lausanne

Rédaction des Cahiers ASPAN – SO

Francesco Parrino,
rédacteur responsable
ASPAN, Schänzlihalde 21, 3013 Berne
Tél. (031) 42 64 44

Comité de rédaction

Michel Jaques, président, rédacteur en chef
Membres:
Anne-Marie Betticher, Jacques Bregnard,
Fulvio Moruzzi, Arlette Ortis,
François Maillard

Impression: Imprimerie Héliographia SA, Tivoli 2, 1007 Lausanne, tél. (021) 20 41 41

EN VILLE DE GENÈVE DU PARTICULIER AU GÉNÉRAL

Dans une ville, des mesures très simples peuvent améliorer la continuité et la qualité du cheminement à travers les quartiers: ouvrir un mur, lancer une passerelle, obtenir un droit de passage.

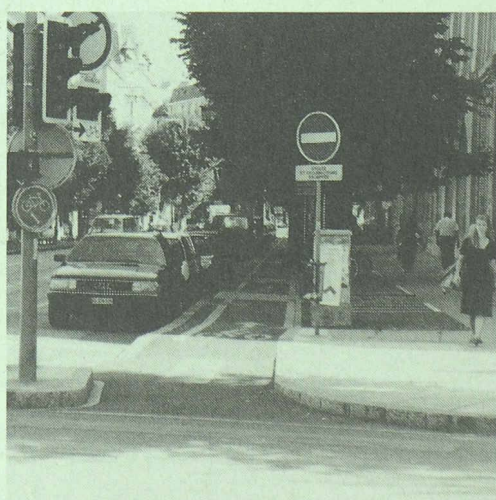
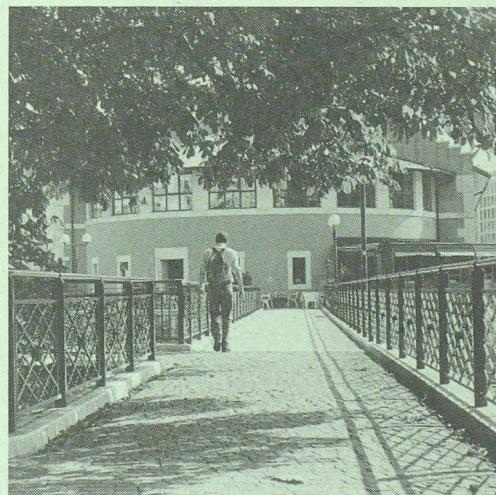
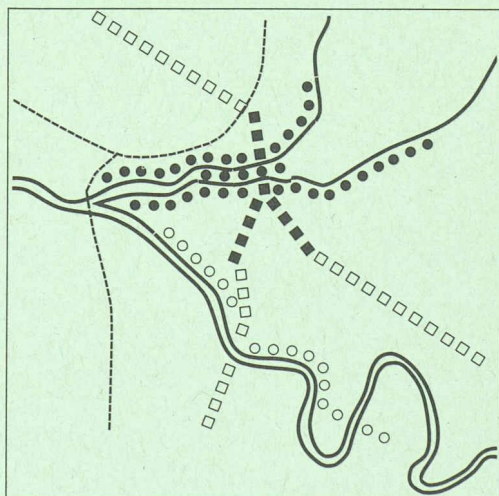
En ville de Genève, par des aménagements modestes, souvent ponctuels, mais rassemblés dans un programme d'ensemble, dans un plan de coordination, la volonté existe de retrouver le fil du Rhône et de l'Arve, de relier la gare au centre et à la vieille ville, de lier les quartiers urbains à l'extérieur.

La promenade des Lavandières au milieu du Rhône, la reconstitution de l'avenue des

Grottes au sein de nouveaux logements occupant une friche artisanale, des aménagements cyclables et piétonniers concrétisent cette volonté.

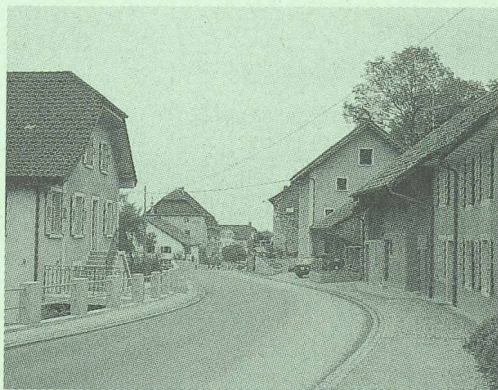
La cohérence de ces actions de détail est donnée par la planification directrice communale et cantonale: révision du plan directeur communal, cahier des charges d'aménagement urbain, schéma lumière, plan directeur des itinéraires cyclables, plan de circulation 2000, plan des transports collectifs 2000.

Philippe Gfeller
Architecte-urbaniste



L'IMPORTANCE DE L'AMÉNAGEMENT DES TRAVERSÉES DE LOCALITÉS À L'EXEMPLE DE CORNOL (RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA)

Pour celles et ceux qui habitent ou traversent le village rural de Cornol, le chantier actuel ne laisse pas d'étonner. Pour un coût d'environ 1600 francs¹ par mètre courant, on replante à grands frais des arbres qu'on avait soigneusement éliminés au cours des temps, on rétrécit (jusqu'à 5,5 m) la route là où elle était déjà étroite et on assure que le projet est favorable aux piétons et cyclistes, alors même qu'on a construit que 130 m de vrai trottoir pour une traversée de 1,1 km, et qu'aucune bande cyclable n'apparaît.



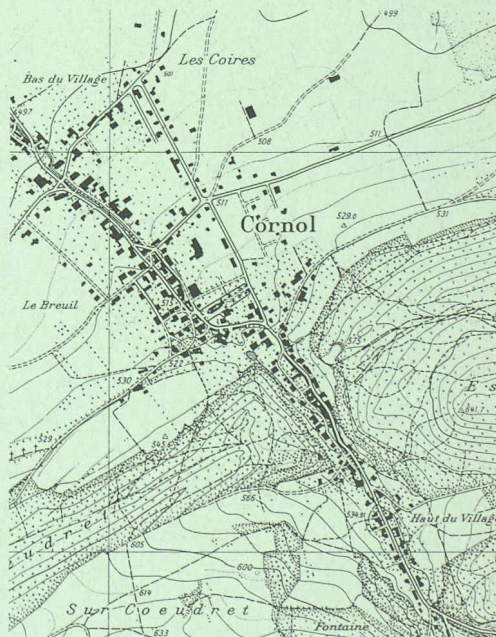
Tronçon situé directement au Sud de la courbe en «S», au centre du village. Ce tronçon étroit et sinueux s'ouvre plus loin sur un espace large et arborisé, permettant ainsi de changer la séquence routière.

A Cornol, comme ailleurs dans le Jura, l'analyse² a montré que la plupart des services à la population sont situés le long de la route principale, qui d'autre part supporte l'essentiel du trafic. C'est donc là que les conflits de tous ordres se forment. Quelques bâtiments délaissés, la poste qui émigre en zone villas sont des mauvais signes pour la conservation de l'élément central de la vie villageoise. L'enjeu est bien clair: il s'agit de concevoir une route pouvant au mieux servir l'identité du village.

Pour Cornol, c'est la Cornoline, le ruisseau, qui a imprimé l'image de marque de la traversée: le message global de la route doit signifier les sinuosités du cours d'eau, ponctué par des lieux importants (place de l'église, place de la mairie, entrée de localité, etc.). Les structures de base du village, notamment les chemins parallèles, offrent aux piétons et cyclistes des alternatives de qualité par rapport à la route cantonale et c'est la raison pour laquelle des chemins «de fortune» sont suffisants, selon les tronçons. L'espace routier à disposition est alors prioritairement aménagé pour les dégagements des bâtiments (avant-cour, avant-jardin) et pour les places publiques. Ensuite la géométrie de la chaussée doit exprimer la présence de ces espaces et permettre bien sûr la circulation motorisée, mais à des vitesses modérées. Enfin, ces

mêmes structures de base (à l'échelle de la commune), doivent offrir des relations directes pour les vitesses lentes entre le centre du village et le paysage alentour. Actuellement, ces structures globales village-paysage propres à un site ont parfois moins de chance de survie dans le Jura que les arbres nouvellement plantés à Cornol... hélas, pour de nombreuses générations de piétons et cyclistes.

Sur la photo, on reconnaît à gauche la barrière qui suit le court du ruisseau traversant le village. On a cherché à conserver et renforcer ces sinuosités pour le tracé de la route cantonale. La chaussée est limitée par des rigoles. Entre la barrière et le bord de chaussée, on distingue une surface pavée à usages multiples (sortie de maison, chemi



Situation générale du village-rue qui a peu changé au cours du temps. Notez la position de l'église vers la courbe en «S» et les chemins parallèles à la route principale. Le projet concerne le tronçon de route compris entre l'église et l'entrée sud du village.

nement piéton de fortune, etc.). A droite de la photo, la priorité est donnée aux surfaces de dégagement des bâtiments. Des revêtements très simples (pavage, groise, prés, asphalte) permettent des utilisations diverses (stationnement, banc, pots avec plantes). Les jardinets et les arbres n'ont ici pas assez de place.

M. Schupisser

¹ Dans ce coût sont compris les travaux routiers et les aménagements des places publiques et semi-publiques.

² Comparaison entre relevé 1991 de la localisation des commerces et carte Siegfried de 1870 effectuée dans le cadre du plan sectoriel cantonal des itinéraires cyclables.

PLAN DU RÉSEAU PIÉTONNIER ET PLAN DU RÉSEAU DEUX-ROUES EN VILLE DE BULLE

Objectifs

Garantir aux deux-roues de bonnes conditions de circulation et une sécurité satisfaisante

- sur les voies d'accès aux écoles et aux autres points d'attraction
- sur les itinéraires conseillés pour cyclo-tourisme.

Créer une base d'analyse pour des plans de mesures détaillés.

Garantir les liaisons régionales.

Contenu

Ces deux plans constituent un inventaire des liaisons entre les différents pôles d'attraction, ainsi que des compléments nécessaires pour conserver la cohérence avec le réseau des transports publics.

Ils ne contiennent aucune analyse de la qualité ou du niveau de sécurité des mesures techniques qui sont envisageables.

Parallèlement à l'évolution des réseaux des transports publics, des compléments seront

nécessaires aux réseaux piétons et deux-roues, afin de conserver la cohérence entre ces éléments.

Mise en œuvre

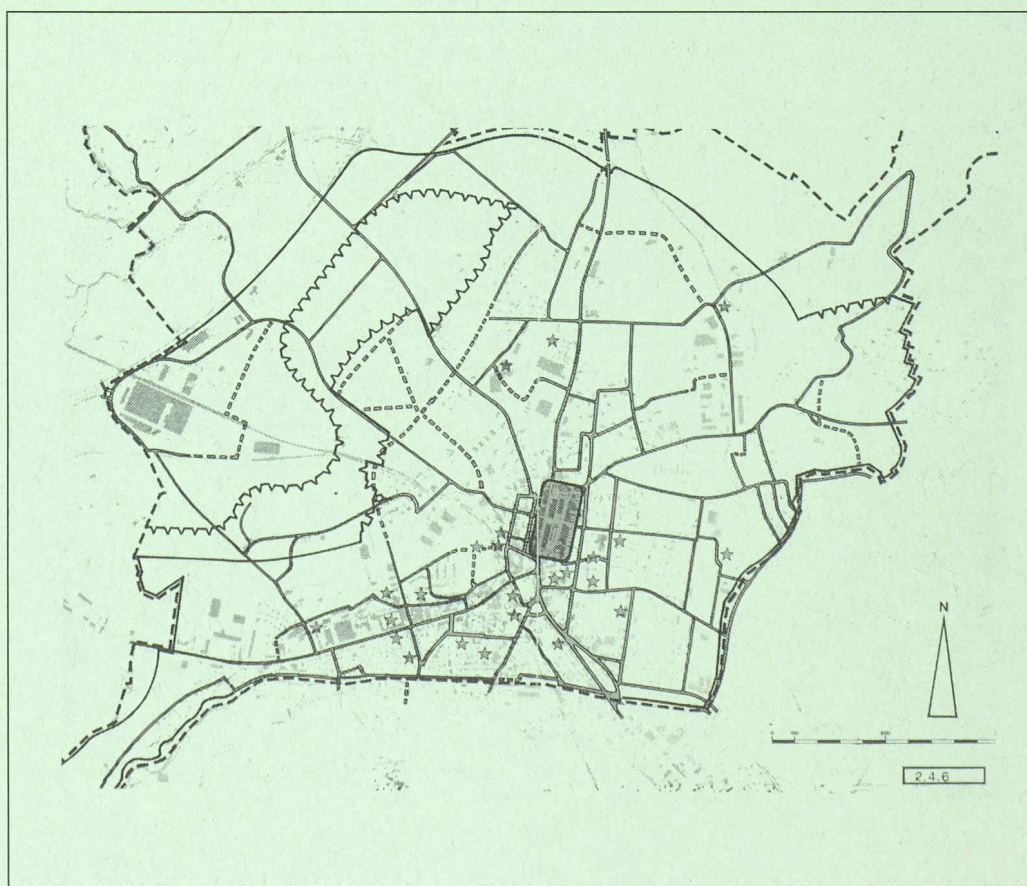
La mise en œuvre des principes directeurs relatifs aux aménagements pour piétons et deux-roues interviendra dans le cadre des différentes études particulières:

- étude de cas en cas des mesures à prévoir
- études des conflits entre trafic automobile et cyclistes
- plans de quartier, plans d'aménagement de détail, avant-projets d'aménagement, projets de détail.

L'aménagement de voies directes devra être prévu entre les principaux pôles d'attraction des flux piétonniers (gare, centre historiques, écoles, parking, etc.).

De même, des passages publics complémentaires destinés aux piétons devront être prévus aussi bien au centre-ville que dans les quartiers d'habitation.

- ★ territoire ou équipement collectif générant des flux piétonniers
- itinéraire piétonnier existant
- - - itinéraire piétonnier à créer
- centre ville



LES PIÉTONS DANS LA VILLE

Principes pour la réalisation d'aménagement pour cyclistes

Type d'aménagement:

Bandes cyclables en bord de chaussée

Piste cyclable en site propre

Piste combinée
pour cyclistes et piétons

Voie réservée

Itinéraires pour cyclo-tourisme
ou pour tourisme pédestre

La décision de prévoir un aménagement particulier doit résulter, dans chaque cas, d'une analyse spécifique.

Par contre, la **mixité du trafic** doit être maintenue dans les cas suivants:

Carrefours giratoires

Quartiers résidentiels

Modalités d'utilisation:

Sur le réseau primaire en milieu bâti.

Le long de route principales en dehors des localités dans le cas de liaisons régionales de grande importance.

Le long de routes principales en dehors des localités, sur des tronçons connaissant un trafic piéton et cycliste moyen.

Sur des tronçons à sens obligatoire pour la circulation automobile, pour permettre aux deux-roues de circuler dans les deux sens.

Balisage de ce type d'itinéraires.

Intégrer les deux-roues au flux du trafic automobile.

Favoriser la cohabitation des deux-roues et des véhicules à moteur par des mesures de modération de trafic.

Stationnement pour deux-roues

Créer un nombre de places suffisant à proximité de tous les points d'attraction. Prévoir leur emplacement dans le voisinage immédiat des entrées, à l'abri des intempéries.

Un effort particulier doit être fait pour l'aménagement des accès (largeur, visibilité, interaction avec un parking pour véhicules automobiles) et leur signalisation.

D. Wicht

ANNONCE

POUR VOS ANNONCES, UNE SEULE ADRESSE:

IVA, Monsieur SUMI
Pré-du-Marché 23
1004 LAUSANNE

N'hésitez pas à lui téléphoner au N° 021/37 72 72.

Les *Cahiers de l'ASPAN-SO*, diffusés trois fois par an dans toute la Suisse romande à plus de 5000 exemplaires, intéressent certainement votre entreprise comme support de votre publicité et de votre image de marque.

----- ✂
Veuillez me faire parvenir la documentation relative à l'insertion de publicité dans les *Cahiers de l'ASPAN-SO* ainsi que vos tarifs à l'adresse suivante:

Nom _____ Prénom _____

Firme _____

Rue _____ Numéro _____

N° postal _____ Localité _____

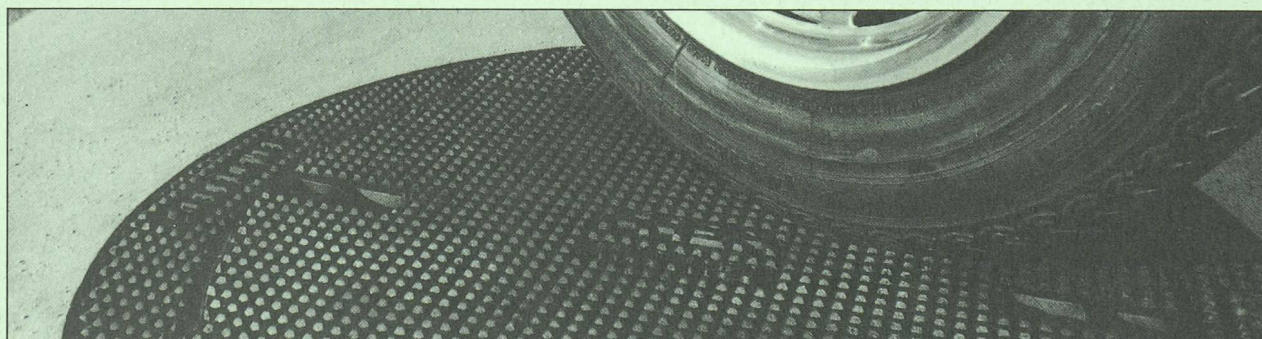
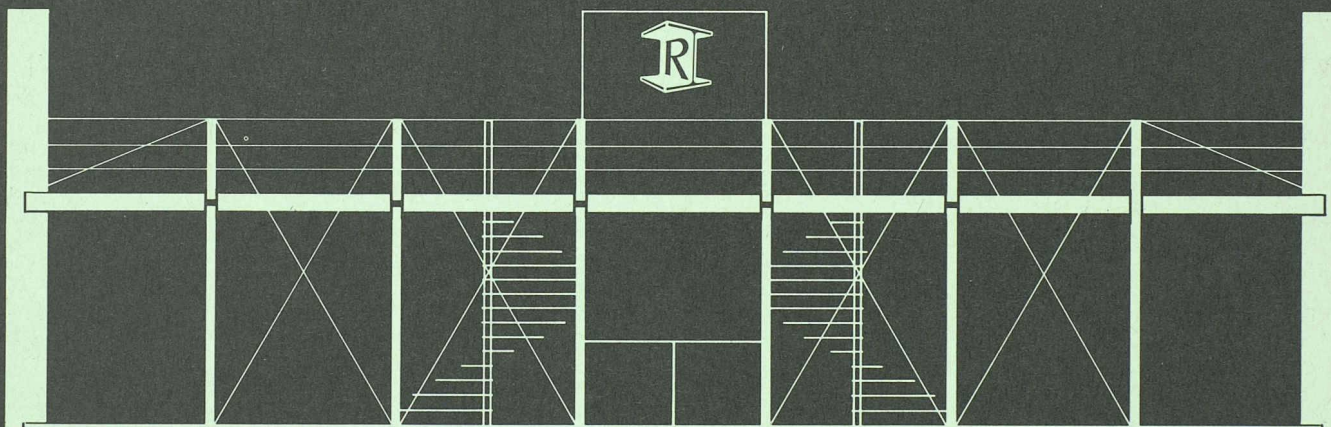
Lieu et date _____ Signature _____

RAMELET SA

MAISON FONDÉE EN 1902

CONSTRUCTIONS METALLIQUES

le savoir faire métallique



FONDERIE ET
MECANIQUES

ATELIERS
D'ARDON SA

CH-1957 Ardon Valais
Téléphone (027) 86 51 86
Télex 472 889 FASA-CH
Téléfax (027) 86 52 00

Une gamme de produits exclusifs et innovateurs

L'élimination des nuisances du trafic actuel et la remise à niveau en quelques minutes!

Le **SELFLEVEL**, regard de route révolutionnaire grâce à sa nouvelle conception d'assises en V, permet d'exclure tout risque de boîtement et de claquement.

Sa construction lui confère la fiabilité nécessaire pour les sollicitations extrêmes. En cas de réfection de la chaussée, sa remise à niveau ne se fait qu'à l'aide d'un pic et d'une pelle en quelques minutes. Livrable soit à dessus fonte avec relief anti-glissant, soit à remplissage béton.



Selflevel

Brevet + Patent



VF12/87

AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA NAVIGATION À OUCHY

HISTORIQUE

Les aménagements qui vont façonner peu à peu les rives d'Ouchy débutent en 1791 avec la création du premier port abrité par une jetée, vieux-port actuel à l'est du Château d'Ouchy. Bien que les barques et les lavandières aient depuis longtemps laissé la place aux loueurs de pédalos, ce plan d'eau est resté pratiquement inchangé jusqu'à aujourd'hui. De l'autre côté du château qui s'avance comme un promontoire dans le lac, les premiers comblements importants créent le quai Dapples en 1860 pour répondre à l'accroissement du trafic de matériaux en provenance de la Savoie.

La partie ouest d'Ouchy s'oriente dès lors vers les activités portuaires et industrielles par l'implantation de l'usine à gaz à l'angle Bellerive-Harpe en 1856, actuel Mövenpick, et celle, vis-à-vis, des chantiers de la Compagnie générale de navigation (CGN) en 1887. La partie est confirme sa vocation touristique avec le premier débarcadère édifié sur pilotis en 1853, face à l'endroit où se construit l'Hôtel Beau-Rivage en 1861.

Le funiculaire, inauguré en 1877, renforce cette double vocation du port d'Ouchy puisqu'il transporte les touristes et monte aussi les matériaux jusqu'à la gare du Flon d'où il redescend le charbon destiné à l'usine à gaz et aux chaudières des bateaux. En 1884, le débarcadère est déplacé sur la jetée devant le château. Le début du siècle et l'âge d'or du tourisme cosmopolite apportent de nouveaux hôtels, le tramway et surtout la construction du quai jusqu'à la Tour

Haldimand. Cette partie d'Ouchy a trouvé désormais le visage que nous lui connaissons encore aujourd'hui.

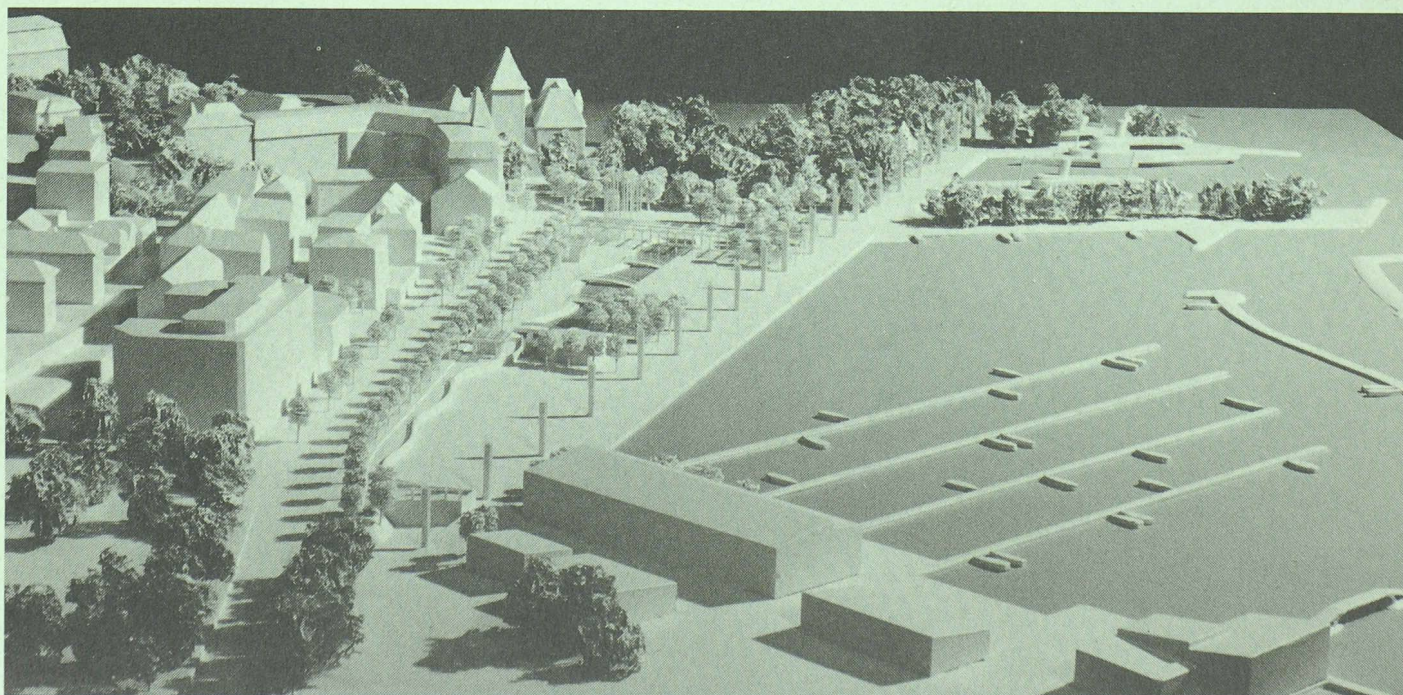
En 1931, la Commune met à l'enquête un projet de port de petite batellerie ainsi qu'un port marchand, mais la crise économique va empêcher le démarrage des travaux.

Il faut attendre cependant mai 1957 pour lire le premier préavis sur «l'aménagement des rives du lac entre Ouchy et Bellerive-Plage – port de petite batellerie et port marchand». Il recommande la création d'un port de plaisance allant du quai Dapples à Bellerive où sont déplacés le chantier CGN et les chantiers.

Après l'Expo de 1964 et les aménagements provisoires en parking des places de la Navigation et de Bellerive, les études sont reprises et des adaptations sont apportées à la nouvelle gare lacustre de la CGN et au port de petite batellerie.

Les bâtiments de la Nautique, de la Capitainerie, des pêcheurs, etc. sont construits entre 1970 et 1972, alors qu'une société propose déjà la construction d'un parking enterré.

En 1985, un nouveau concept de parking est défini et les études d'aménagement de surface sont reprises sur de nouvelles bases. Un préavis partiel est présenté, mais la Municipalité préfère qu'un nouveau préavis soit préparé et qu'il englobe toutes les décisions à prendre pour un aménagement complet. Celui-ci est présenté sur la base du projet de l'atelier Synthèse et la Municipalité décide, lors de la séance du Conseil com-



LES PIÉTONS DANS LA VILLE

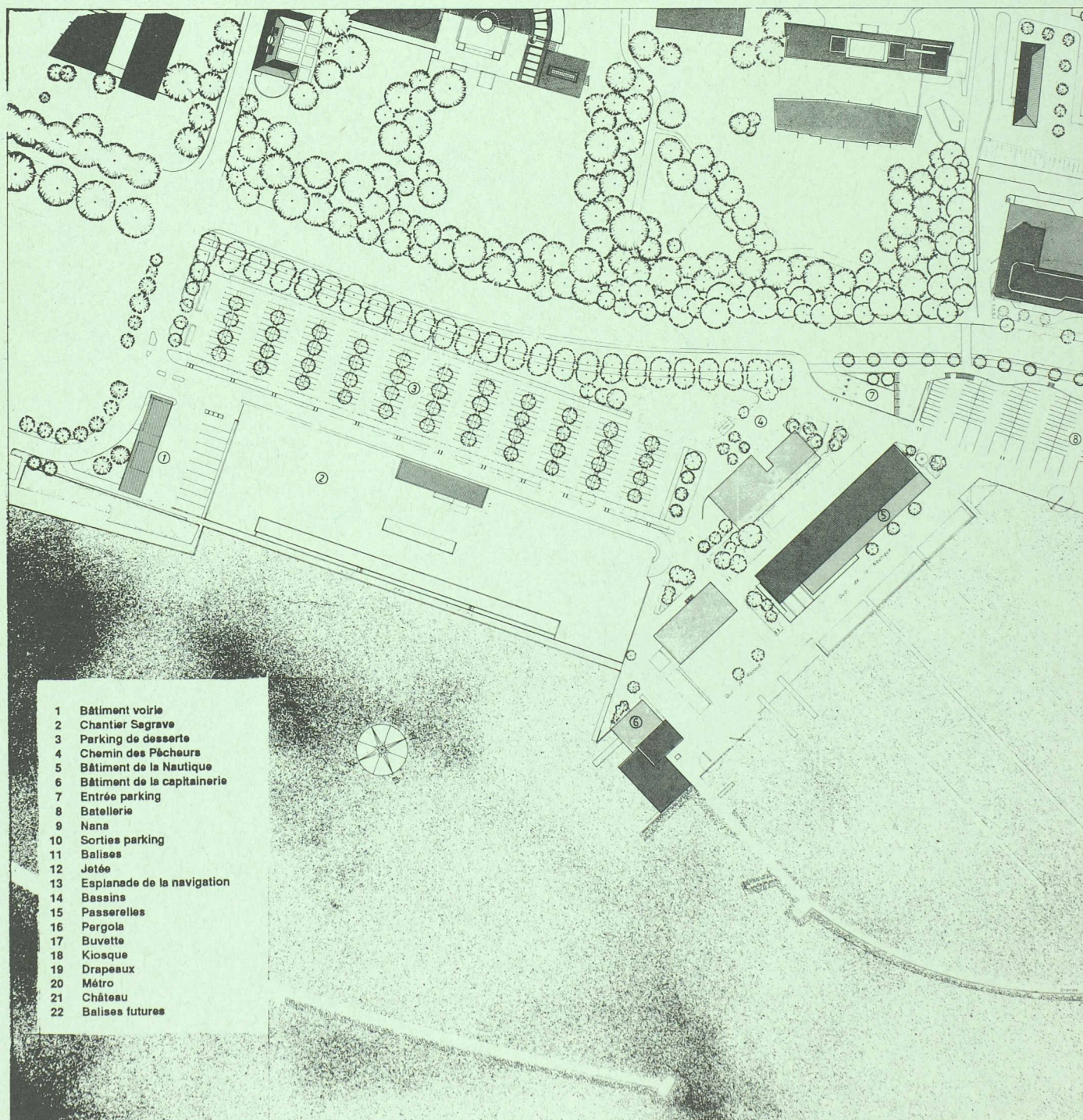
munal du 13 mai 1991, d'allouer le crédit de construction pour l'aménagement complet de la place.

OPTIONS URBANISTIQUES

Les options urbanistiques fondamentales qui ont présidé à l'élaboration du projet sont les suivantes:

- Mise en sous-sol du parage automobile (860 places)
- Priorité aux piétons (mise à disposition de l'entier de la place et liaison port-Belle-rive)

- Amélioration des transports publics par la création d'une voie de bus
- Amélioration des conditions de stockage des bateaux
- Maintien et renforcement de l'arborisation
- Intégration de la baraque de la Nana, témoin du passé d'Ouchy, lieu d'activité de sociétés nautiques
- Aménagement de la dalle parking pour arborisation, manifestations temporaires, etc.
- Recherche d'une cohérence à travers un concept architectural.



COMMUNE DE LAUSANNE PLACE DE LA NAVIGATION A OUCHY

LES PIÉTONS DANS LA VILLE

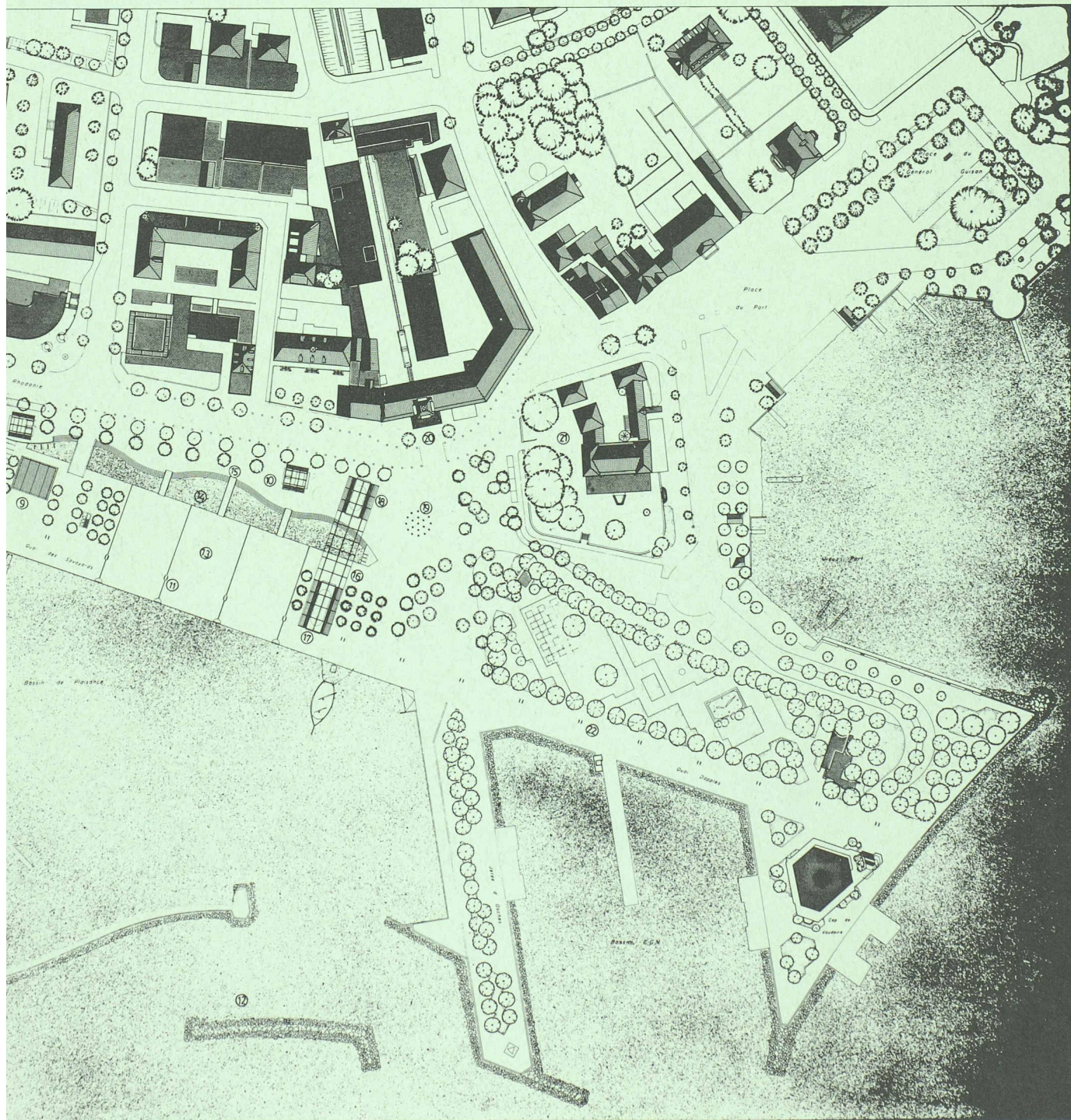
OBJECTIFS

L'atelier d'architecture mandataire a proposé au maître de l'ouvrage de les subdiviser selon une vision à court terme et une vision à moyen et long terme, soit:

A court terme

- Favoriser la valeur d'usage de la place en maintenant une grande surface plate pour fêtes, manifestations, marchés, etc.
- Créer une surface de pergola de grande dimension, afin de valoriser des zones ombragées, etc.

- Créer des surfaces couvertes pour un kiosque à tabac et une buvette pour la distribution de boissons, de hamburgers, gaufres, crêpes, etc.
- Créer des espaces de détente et de convivialité
- Créer des espaces de jeux et de loisirs
- Mettre en valeur les éléments architecturaux structurants et symboliques de la place tels limites, filtres, rapport avec l'eau et le paysage.



SYNTHÈSE DÉVELOPPEMENT & CONCEPTION SA
LAUSANNE, LE 17 MARS 1992

ECH ~1:1500

A moyen et long terme

- Diminuer, voire éliminer l'impact routier et favoriser l'usage piétonnier de l'ensemble du secteur d'Ouchy
- Améliorer la relation entre la place proprement dite et la zone en aval de la route.

CONCEPTION

Le discours architectural est basé sur trois idées principales:

- Celle d'introduire un concept structurant l'entier du secteur d'intervention et même au-delà en illustrant la prise en charge du territoire (balises)
- Celle, plus symbolique, de reconstituer les anciennes rives du lac et de rétablir le rapport du piéton avec le lac (gradins-bassin)
- Celle de regrouper les différents éléments du programme sous un élément structurel unificateur (pergola).

MOYENS

Balises

Selon leur localisation, elles auront des fonctions diverses telles que support d'éclairage, d'informations (touristiques, culturelles, météorologiques, etc.) et éviteront la dispersion d'éléments divers répondant à ces exigences.

Gradins

Linéaires, suivant une courbe libre entre l'esplanade supérieure et le bassin, ils permettront de s'asseoir face à la place et au lac, décor – spectacle.

Bassin

Reconstituant symboliquement l'ancien rivage du lac et favorisant le contact avec l'eau, il accompagne la perspective sur le Château d'Ouchy.

Place

Exprimée comme une surface gagnée sur le lac, elle sera recouverte de plaques de granit renforçant le caractère «précieux» du lieu. Elle sera traversée de filets d'eau au fil de la place, écoulant l'eau du bassin vers le lac afin de renforcer le caractère artificiel de celle-ci.

Pergola

Limitant la place du côté est, elle est constituée d'une structure métallique légère sur laquelle des brise-soleil seront fixés et formeront des zones d'ombre ou des zones couvertes pour le kiosque à tabac et buvette.

Arbres

Complétant l'alignement existant de la route ou celui du côté du Château d'Ouchy, ils seront aussi groupés en «îlots» ou «mails» autour des bâtiments de la Nana ou de la buvette.

Jeux

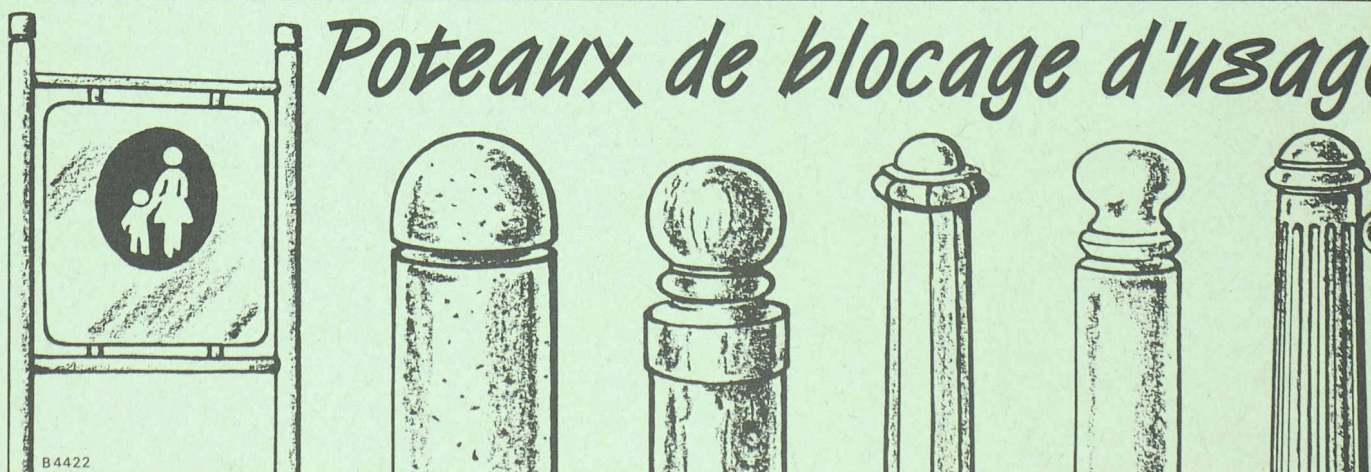
Une zone importante sera réservée aux jeux d'enfants sur l'esplanade des Marronniers.

Nous espérons que la nouvelle place de la Navigation donnera à Ouchy et à Lausanne un lieu de détente et de loisirs à la mesure des ambitions de ses habitants.

Néanmoins, son succès sera directement lié à la volonté de ces derniers de l'investir et à organiser des activités à l'échelle de ses possibilités. Création, ambiance, plaisir sont les sources stimulantes qui devraient pouvoir éclore sur ce lieu rendu aux piétons.

Après avoir donné un cadre restructuré aux Lausannois, notre vœu le plus cher est qu'ils y évoluent tels les acteurs involontaires et permanents du grand théâtre de l'urbain.

Synthèse Dével. & Concept. SA



À PETITS PAS AU BORD DE L'EAU

La notion d'accessibilité au lac ou à ses rives, et ce pour tout public, implique une réflexion ne négligeant aucun paramètre, au risque de sombrer dans la démagogie et l'utopie. Il est indéniable qu'une valeur naturelle d'une telle étendue et d'une telle richesse est un «bien public», non seulement pour elle-même mais pour son environnement proche. Le lac en soi est «inappropriable», et la situation d'aujourd'hui doit être considérée comme la seule digne d'examen. Le retour à des temps plus anciens, où berges et rives étaient négligées et considérées comme territoire sans intérêt n'apporterait que confusion dans une telle réflexion. Les rives du lac se sont urbanisées au XIX^e siècle et leur attractivité n'a fait que croître avec notre civilisation des loisirs. Les villes ont construit des quais et des ports, les communes, plus petites, ont aménagé, quand elles le pouvaient, des espaces de détente, en particulier quelques plages. La majorité des rives reste cependant inaccessible au plus grand nombre car appartenant à des propriétaires privés. Au gré de certaines urbanisations, les pouvoirs publics ont cependant pu négocier encore quelques mètres carrés de rives mais la situation reste bloquée.

Propriété privée et accès public

On ne peut ni ne veut aborder ici la relation et l'équilibre qui doit exister entre deux milieux naturels différents mais indissociables: le lac et ses rives. L'état de «propriété privée» de ces dernières, issu d'aménagements de grands espaces pour des maisons de campagne, résidences parfois secondaires des grands de ce monde, ou à tout le moins des plus aisés, a constitué un milieu

riverain peu perturbant pour le lac lui-même. La nature, malgré l'urbanisation, y a repris ses droits et certains milieux naturels antérieurs se sont reconstitués; c'est sans doute grâce à ce phénomène que le lac a pu, jusqu'à présent, survivre à toutes les atteintes de la civilisation.

Mais la demande d'espaces de loisirs est chaque jour plus importante, les grandes propriétés se vendent et se morcellent, il n'est plus possible de maintenir l'équilibre actuel sous la pression de deux facteurs aussi antagonistes. Le canton de Genève et le canton de Vaud tentent de protéger les rives mais aussi de les rendre accessibles – trop souvent par des voies législatives; une commune riveraine, consciente du problème, essaie par la définition d'une proposition consensuelle entre tous les partenaires concernés de faire un pas pour faire évoluer ce délicat problème.

Un cas généralisable, trois variantes possibles

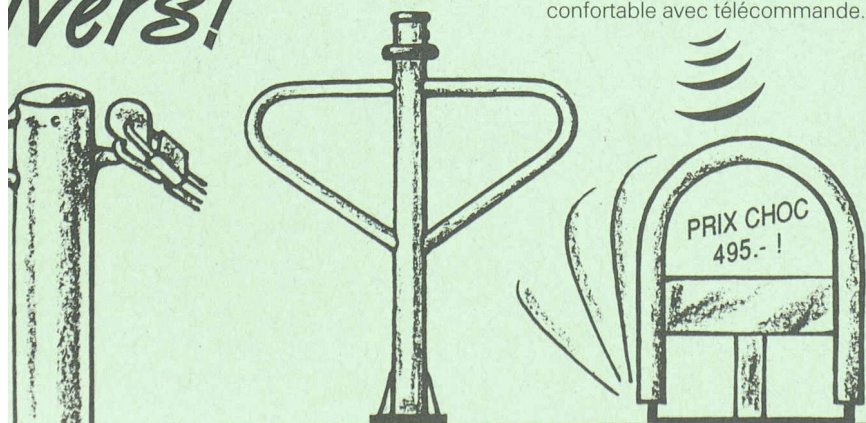
La commune, qui compte plus de 7000 habitants, a 4 kilomètres de rives dont seuls quelque 150 mètres sont ouverts au public. Dans ce contexte, l'autorité municipale propose trois actions ou plutôt trois types d'intervention:

- a) Construire un port pour les besoins des habitants de la commune, d'une capacité d'environ 150 à 200 places d'amarrage. Cet équipement est bien sûr fonction de l'accessibilité au site choisi, mais aussi des dégagements nécessaires à terre. L'objectif ne pourrait être atteint que par convention avec certains propriétaires (procédure longue et compliquée).

B 4471

ivers!

Potelet de blocage ultra-confortable avec télécommande.



Programme complet de poteaux en acier: à sceller dans du béton, à retirer de son embase, rabattable, à relier par des chaînes. Poteaux de blocage décoratifs THIEME de divers matériaux: bois, fonte, pierre naturelle, béton.

✕ Demandez notre catalogue en couleur!

Du plus petit mini-vélo-Parking au super-parking pour vélos et motos:

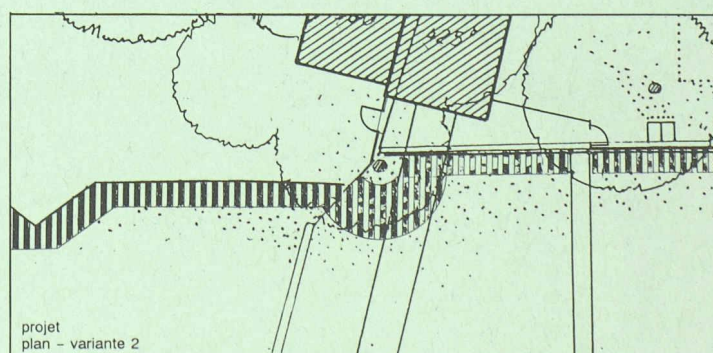
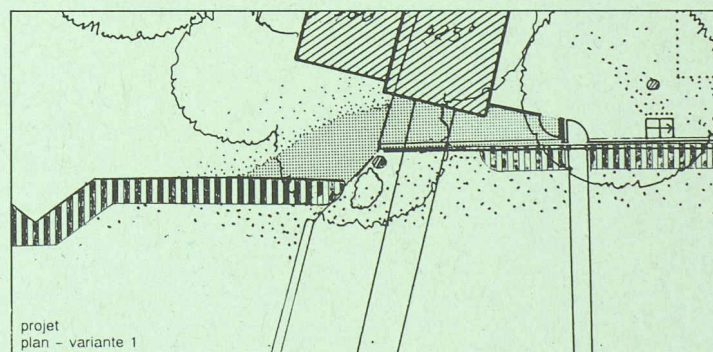
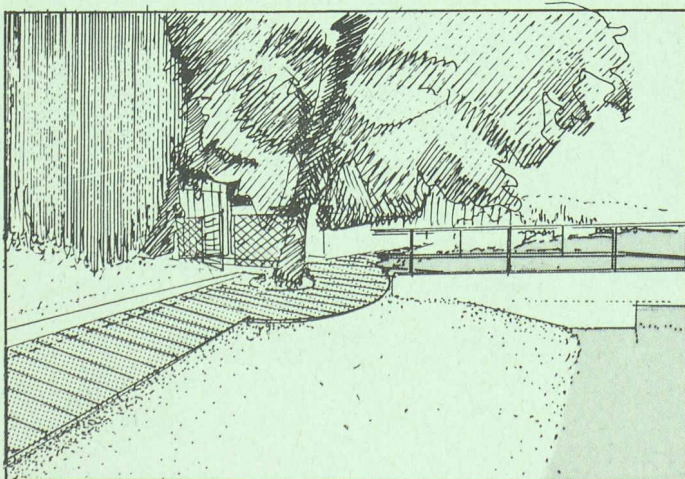
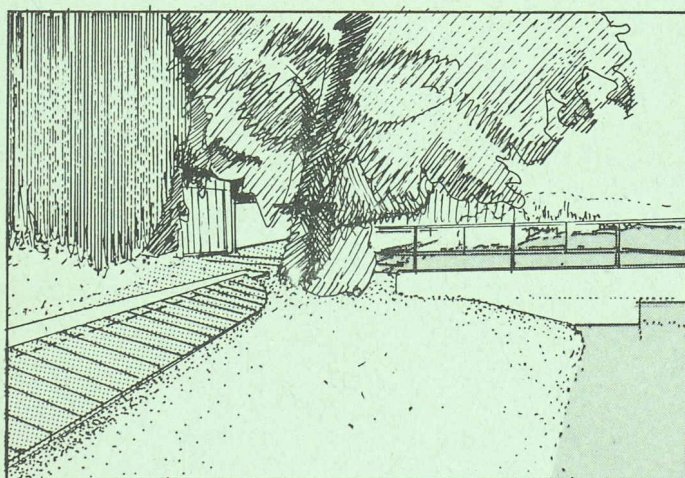
velopa

VELOPA AG 8045 ZÜRICH BINZSTR. 9
TEL. 01/463 85 95
FAX 01/463 70 07

**parking
sans problèmes!**

LES PIÉTONS DANS LA VILLE

Parcelles 937 - 939



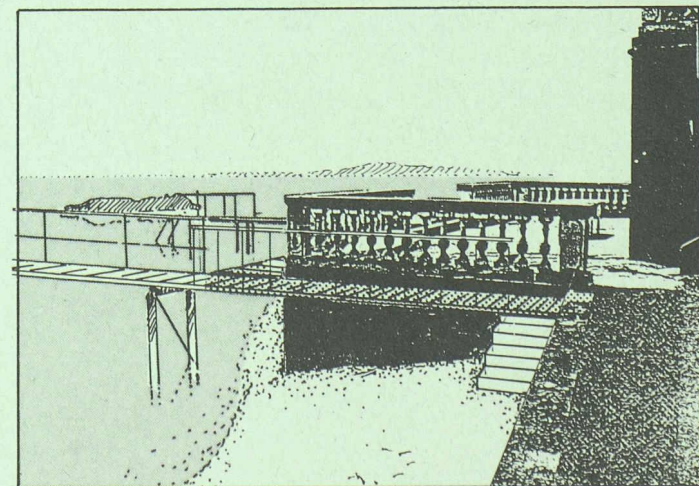
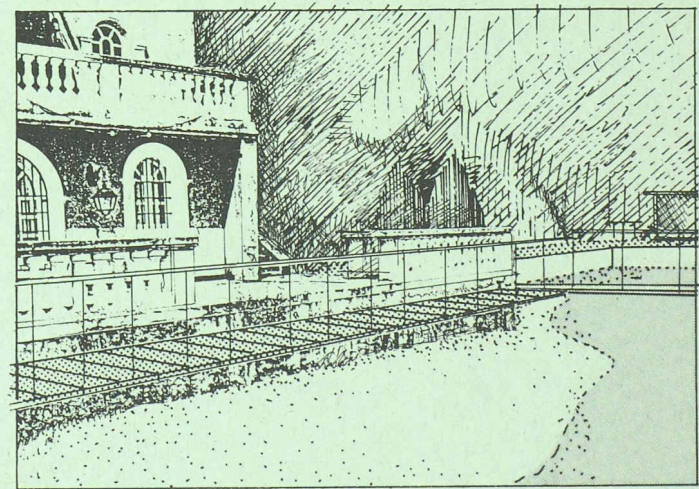
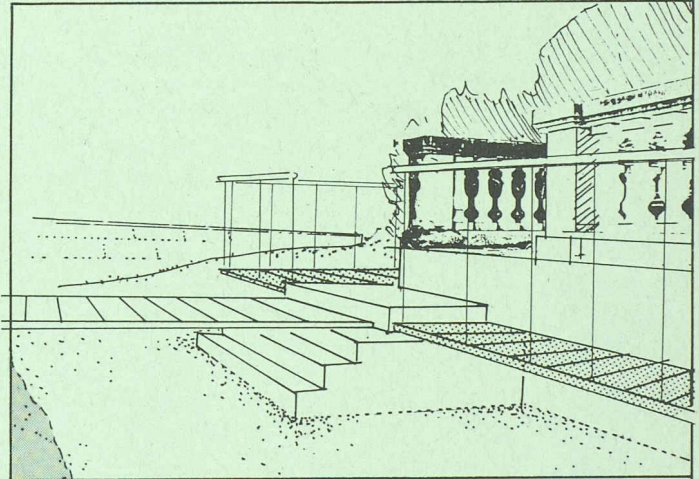
LES PIÉTONS DANS LA VILLE

Parcelle 928

Situation actuelle



Projet



b) Agrandir la plage ou en aménager une deuxième dans un site différent. Là aussi les aménagements à terre sont conséquents et nécessitent une mise à disposition importante de terrains.

c) Aménager une promenade le long des rives du lac pour rejoindre les sites précédemment cités mais aussi et surtout pour mettre en place un circuit piétonnier en site propre, reliant le périmètre urbanisé de la commune et les sites dignes d'intérêt du territoire communal.

C'est ce troisième axe de la politique communale et la façon dont le concept a été défini qu'il nous semble important d'aborder ici. Profitant de l'étude d'un plan de quartier sur un secteur des rives du lac, l'autorité municipale a informé les propriétaires intéressés à valoriser leurs biens-fonds de son intention de procéder à l'aménagement d'une promenade publique le long du lac, à l'intérieur du périmètre.

L'autorité communale bénéficiait de certains atouts tels que l'étude citée ainsi que certaines servitudes de passage existantes, constituées lors de la construction d'un collecteur; toutefois les trois-quarts des propriétés n'étaient pas touchés par cette dernière disposition.

Une proposition publique aux propriétaires privés

Le concept proposé aux propriétaires privés est le suivant:

- Constituer un droit de passage pour tout public par convention et servitudes au bénéfice de la commune, ce qui implique déjà dialogue et concertation.
- Considérer cette promenade avant tout comme un passage permettant la circulation des piétons et non leur arrêt; il ne s'agit pas d'un espace de détente mais d'un parcours accessible.
- Proposer un traitement simple qui ne devra en aucun cas être uniforme mais s'adapter aux caractères des lieux, à certaines contraintes des propriétaires, enfin à la propriété elle-même et au milieu naturel.

Une première esquisse sur un tronçon de quelque 400 mètres vient d'être élaborée, nous tairons le lieu, car aucune consultation n'a encore vraiment commencé mais quelques illustrations et commentaires annexés devraient illustrer clairement le concept.

Jean-Pierre Ortis
(Les sous-titres sont
de la rédaction.)

Fini les problèmes avec SCSI sur PC, Compatibles. et Laptops

Convertissez la porte parallèle en porte SCSI !!

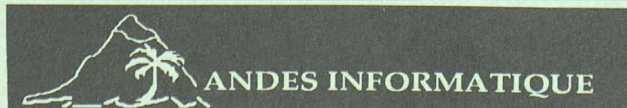
MINI HOST ADAPTOR EXTERNAL.

Drivers dans ROM pour: SyQuest,
CD-ROM, Disques Opto-Magnétiques,
Disques Durs Externes et Bandes de
Sauvegarde (DAT).

Solution Parallèle directement.

SyQuest 44 Mo., SyQuest 88 Mo., DISQUES DURS EXTERNES.

Idéal pour les personnes qu'ont besoin
des solutions simples et pratiques. Plus
besoin d'un technicien pour connecter
vos solutions de stockage.

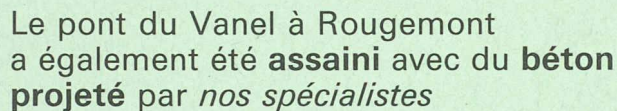


Rue de Lausanne 39 - 1020 RENENS

Téléphone : (021) 635.98.38 - 635.98.40 - 635.98.41

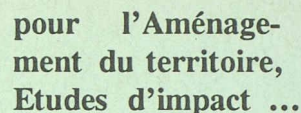
Fax : (021) 635.98.39

B4513



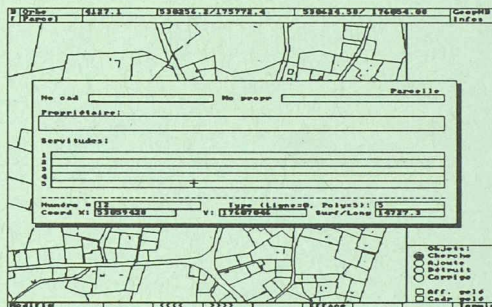
Travaux spéciaux
BIOLLAY SA

Lausanne	Genève	Massongex
021/691 91 07	022/344 22 02	025/71 85 41
021/691 91 09 (Fax)	022/344 71 75 (Fax)	025/71 92 08 (Fax)



Appréciez-vous la clarté et l'évidence de vos données géographiques ?

Grâce à la facilité d'emploi de GeoPoint vous établirez en peu de temps et sans formation longue et ardue, des cartes claires de la situation actuelle et de vos intentions. GeoPoint est fort pour l'échange des données et vous permet de reprendre des cartes digitalisées existantes, sur lesquelles vous ajouterez vos propres objets à gérer.



GeoPoint relie la fiche descriptive à l'objet

Séduit par cette façon moderne de travailler ? Alors appelez-nous sans tarder

Geosystem SA Préfontaine Tel 021/881.48.24
1042 Assens Fax 021/881.42.91

SRMP

ECOGRAVE

LA GRAVE ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE

DÉPART GRAVIÈRE CLAIE-AUX-MOINES
TÉL. 021 / 784 21 55

ET GRAVIÈRE MOULIN DU CHOC
TÉL. 021 / 869 92 10

Dispose également d'une installation mobile.
Nous venons concasser et cribler sur
vosre chantier.



INDUNI

BÂTIMENTS

GENIE CIVIL

FORAGE ET SCIAGE

ECHAFAUDAGES ET TUBULAIRES

RESINES ET STRUCTURES COLLEES

REFECTION ET INJECTION DU BETON

TRANSFORMATIONS RENOVATIONS

TERRASSEMENTS

INDUNI & CIE SA

GENEVE
6, Av. des Grandes-Communes
1213 Petit-Lancy 1
Tél: 022/ 792 38 11
Fax: 022/ 792 01 31

VAUD
11, ch. de Champ-Colin
1260 Nyon
Tél: 022/ 361 42 82
Fax: 022/ 361 51 93



Pourquoi les sapins poussent-ils plus vite sur certains toits?

Parce que le bâtiment qu'ils couronnent a lui aussi poussé plus vite... une lapalissade, certes, mais qui recouvre toute une gamme de promesses. Celle d'une rationalisation optimale, dès le stade du projet, d'une coordination parfaite par un "Monsieur Z.", interlocuteur unique du maître d'ouvrage, chef d'orchestre des bureaux d'études et de tous les corps de métiers. Celle d'une constante recherche du meilleur rapport entre performance, qualité et prix. Celle de garanties exceptionnellement étendues, qu'offre le premier groupe suisse de construction. Les promesses de l'entreprise de construction intégrale: nous serons heureux de vous les présenter, à votre plus proche convenance.

GROUPE  ZSCHOKKE

L'entreprise de construction intégrale.

GENEVE: 42, rue du 31 Décembre, 1211 Genève 6, tél. 022/735 12 20 LAUSANNE: Ch. de Montelly 62, 1000 Lausanne 20, tél. 021/25 89 62 SION: Rue du Chanoine Berchtold 2, 1950 Sion, tél. 027/22 3182 FRIBOURG: Avenue du Midi 13, 1700 Fribourg, tél. 037/24 34 91 BERNE: Monbijoustrasse 16, 3001 Bern, tél. 031/25 63 03, Fehlimann Travaux Hydrauliques SA Monbijoustrasse 16, 3001 Bern tél. 031/25 66 11 AARAU: Ad. Schäfer & Cie AG, Buchserstrasse 12, 5001 Aarau, tél. 064/25 22 77 BALE: St Alban-Rheinweg 244, 4052 Basel, tél. 061/41 21 41 LUCERNE: Zschokke Schäfer AG, Entreprise Générale, Pfistergasse 3, 6003 Luzern, tél. 041/22 83 73 ZÜRICH: Räfelfstrasse 11, 8045 Zurich, tél. 01/463 52 35 AG Heintz Hatt-Haller, Bärenegasse 25, 8022 Zurich, tél. 01/217 15 11 COIRE: Quaderstrasse 18, 7001 Chur 1, tél. 081/22 08 44 BELLINZONE: Piazza del Sole 7, 6501 Bellinzona, tél. 092/25 51 41