Vers de nouvelles polarités lémaniques

Aurélie Dupasquier - Damien Gisler

Sommaire

Avant-propos **7**

A. **Le bassin lémanique** **9**
Le contexte 11
Les villes 15
Un nouvel attrait pour l'eau 15
L'exemple de Lausanne 19
La métropole 21
Définition et caractéristiques 21
Comparaison helvétique 27
Comparaison mondiale 31
Synthèse 35

B. **Problématique** **39**
Thématique 41
Notion de polarité 41
Une question administrative, politique et architecturale 42
Analyse des rives 45
Multitude de sites 45
Critères de sélection 45
Catégorisation 47
Les terrains vagues 48
Les parkings 50
Les parcelles mixtes 52
Synthèse 54

C. **Analyse des sites** **59**
Critères d'analyse 61
Profils 64
Analyse des profils 66
Synthèse 69

D. **Analyse d'Ouchy** **71**
Choix du site 73
Historique 75
Spécificité du site 76
Contexte 78
Transports 80
Bâtiments publics 82
Services et logements 84
Pôles existants 86
Synthèse 89

E. **Stratégies d'aménagement pour la reconquête des rives** **93**
Introduction 95
Espace public 97
Définition 97
La place de la Bourse, Bordeaux 97
Le jardin anglais, Genève 98
Logement 101
Définition 101
Harbour Isle Apartments, Copenhague 101
Quartier des Rives du Cher, Tours 102

Mobilité 105
Définition 105
Queens quai, Toronto 105
Riverwalk, Chicago 106
Bâtiment emblématique 109
Définition 109
Lugano Arte e Cultura (LAC), Lugano 109
Comité International Olympique (CIO), Lausanne 110
Synthèse : Intervention mixte 113

F. **Hypothèses de projet** **117**
Hypothèses de programme 119
Enjeux de l'intervention 119
Hypothèse de programme 119
Hypothèse de projet 122
Synthèse 125

G. **Conclusion** **127**

H. **Bibliographie** **133**

Avant-propos

«Depuis nos premiers souvenirs, le lac a toujours fait partie de nos vies».

Pour l'un, c'est le lac de Neuchâtel qui, dès l'enfance, a marqué et rythmé sa vie, pour l'autre, c'est le Lac Léman. Tous deux d'origine et de nationalité suisse, nous avons toujours eu cette fascination et ce respect pour les lacs qui façonnent le paysage de notre pays. Ils sont un lieu de vacances dans les montagnes ou en plaine et de véritables pôles de rassemblement pour la détente ou le sport du week-end. Les lacs ont toujours été, pour nous, des espaces d'une grande richesse et empreints d'une certaine nostalgie. De plus, depuis nos débuts à l'EPFL le lac Léman fait partie intégrante de notre paysage quotidien et c'est pourquoi nous avons pris la décision de travailler sur une thématique qui concerne cette vie lacustre lémanique qui nous est si chère.

La région lémanique fait actuellement face à des problématiques similaires à d'autres territoires, notamment celle de l'étalement urbain et trouvons pertinent de s'intéresser et de travailler sur des thématiques qui tentent, aujourd'hui, d'organiser la ville afin de conserver ou renforcer son dynamisme.

Côtoyant régulièrement des sites comme des terrains vagues aux bords des différents lacs de la région, nous avons décidé de nous intéresser à ceux-ci pour notre étude afin d'analyser leur potentiel en tant qu'activateur de nouvelle polarité au sein d'un tissu urbain dense. De plus, nous avons développé, tout au long de nos années d'études, un intérêt tout particulier pour les milieux de la sauvegarde, de la transformation, de la revitalisation et de la construction durable. Durant ces premières années de notre parcours estudiantin, nous sommes passés par plusieurs ateliers de projet traitant justement de ces problématiques. Ces derniers se distinguaient aussi bien par des projets de revitalisation pour un petit village de montagne que par des projets de transformation d'une friche industrielle sur les rives du lac de Neuchâtel, mais aussi par des projets de sauvegarde du patrimoine bâti et d'expansion au moyen de nouveaux quartiers ou encore par le développement de logements qui expérimentent de nouvelles manières de construire et d'habiter. C'est donc assez naturellement que notre envie de travailler sur ce sujet nous est venu à l'esprit.

Pour finir, nous pensons que cet énoncé est un bon moyen pour nous d'apprendre un grand nombre de choses au sujet de l'histoire du lac Léman, des différentes manières d'habiter les rives, de la question de la présence de l'eau et des implications qu'engendre la création d'un nouveau projet sur les bords d'un lac. Toutes ces notions seront évidemment très utiles pour la suite de notre travail qui consiste au développement du Projet de Master. Elles nous seront aussi utiles en terme de connaissances, pour des projets futurs qui viendront dans notre vie professionnelle.

A. Le bassin lémanique

Le contexte

Le lac Léman a trouvé sa place entre les montagnes escarpées des Alpes et le plateau calcaire du Jura. D'une longueur de 78 kilomètres, il recouvre une superficie d'environ 580km^2 et «constitue ainsi la plus grande masse d'eau douce de l'Europe centrale». [1] Il est formé par un grand nombre de cours d'eau venant des régions avoisinantes et son affluent principal résulte de la fonte du glacier du Rhône situé dans la vallée de Conche. Après une dizaine d'années dans le lac, ses eaux continuent leur descente vers le Sud, passant par Lyon, Valence puis Marseille où elles se déverseront ensuite dans la mer Méditerranée.

La région lémanique est connue dans le monde entier pour ses paysages contrastés où il est possible d'admirer aussi bien des panoramas urbains, que les terrasses des vignobles du Lavaux ou encore la chaîne des Alpes qui se reflètent dans les eaux du Léman. Ces vues uniques ont inspiré beaucoup d'écrivains et poètes qui expriment leurs sentiments et ressentis face à elles, comme l'ont fait Alexandre Dumas ou l'helvète Charles-Ferdinand Ramuz. Ce dernier avec son texte *Ce que je vois par la fenêtre,* décrit et s'émerveille de ce qu'il peut voir depuis chez lui, le tout sublimé par «le lac (…) qui nous renvoie redoublée la lumière du jour et la chaleur de l'astre».[2]

La réputation de la région s'est également faite grâce aux peintres qui ont, chacun à leur manière, représenté ce havre de paix dont le lac semble toujours être l'élément rassembleur et cela qu'il soit question de paysage ou de population. C'est le cas des œuvres de Ferdinand Hodler et de Felix Vallotton dont la renommée internationale ont permis de faire découvrir un peu plus au monde les richesses naturelles du bassin lémanique.

Sa renommée a pris une ampleur supplémentaire, lorsqu'en 2007, certaines terrasses des vignobles du Lavaux ont été classées dans le patrimoine mondial de l'UNESCO, l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture, symbole d'une beauté exceptionnelle et d'un héritage à conserver et à protéger. Cette exposition internationale propulse cette partie du bassin lémanique au même rang que plus de 800 sites culturels à travers le monde [3] dont la célébrité n'est plus a prouver et attirent des milliers de touristes, comme c'est le cas pour l'opéra de Sydney ou la Grande muraille de Chine.

Le lac dessine dans le territoire une ligne claire qui n'a que très peu varié au fil du temps, au contraire de sa région qui est venue épouser sa forme en arc de cercle et qui n'a pas cessé d'évoluer. Le bassin lémanique est aujourd'hui partagé par deux pays, la Suisse et la France, mais il est également subdivisé part deux départements, celui de l'Ain et celui de la Haute-Savoie et par trois cantons, ceux de Genève, de Vaud et du Valais. Bien qu'en terme de superficie «la France occupe 41% du territoire» [4], les villes se développent principalement sur la rive helvétique. Les lignes imaginaires séparant les différents cantons et départements ont été décidées de façon politique et parfois arbitrairement par rapport aux éléments naturels. Elles délimitent alors des cultures et des traditions distinctes, mais les peuples habitant le bassin lémanique ne les vivent pas ainsi. En effet, malgré leur répartition sur l'entier du pourtour du lac et la séparation

Districts lémaniques

due à des gouvernements différents, le lac se retrouve être l'élément unificateur. Il fournit à la fois des denrées alimentaires, permet d'échanger des biens et des idées et, par la suite, de pourvoir aux industries de tous types. L'individualisme se transforme également en communautarisme lorsqu'il est question de la protection du Léman. En effet, le Conseil du Léman a été créé en 1987 dans le but de valoriser une identité propre à l'ensemble du territoire mais surtout pour trouver des réponses adéquates à la protection des eaux et à la gestion des déchets. Il est certainement utopique d'imaginer une seule organisation pour la gouvernance de cette région, mais elle marque une première étape dans la réalisation d'une identité commune.

OUSMAN & ROB OT
ENTRÉE DES MAGASINS
CIOR
AMER
PICON

Les villes

Un nouvel attrait pour l'eau

«Les villes, lieux d'échange par excellence, se sont souvent construites avec l'eau, avec toutes les activités que cela induit, que ce soit en situation côtière, dans les plaines fluviales ou dans des reliefs plus marqués. Mais les relations entre les villes et l'eau n'ont pas toujours été simples, oscillant entre considération et négation». [5]

L'eau a ce caractère positif et moteur dans la construction et le développement des villes depuis toujours. Ces dernières sont souvent créées grâce à l'eau et à son potentiel pour la navigation et les échanges commerciaux par exemple, comme le montrent les villes de Bordeaux, Nantes ou Marseille. L'eau, dans les régions à fort relief, offre une nouvelle opportunité d'utilisation, celle de sa force motrice. Des entités urbaines sont nées d'activités comme celles des moulins, des scieries ou encore des forges. Aujourd'hui, malgré la mécanisation des secteurs industriels, elle offre un fort potentiel pour le développement durable, les transports, l'énergie, la production alimentaire, etc...

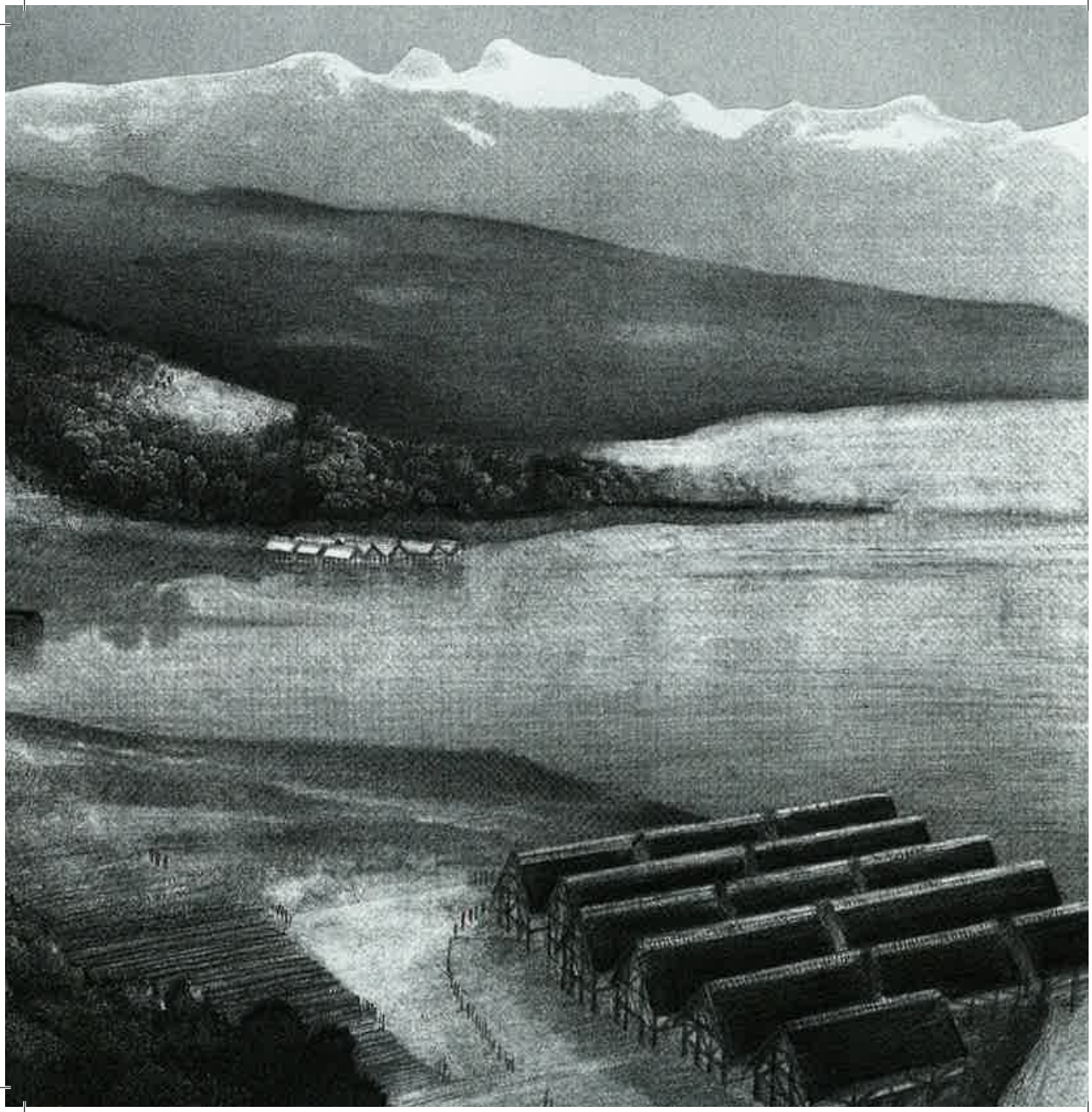
Cependant, l'eau et ses mouvements imprévisibles sont une contrainte, voir un danger pour les villes. Les inondations sont notamment un élément déclencheur d'une réaction négative vis-à-vis de l'eau qui était acceptée jusque-là par la population. Pour empêcher cette invasion naturelle, les populations ont mis en place plusieurs infrastructures. Au Moyen-Âge, par exemple, ce sont des aménagements défensifs comme on peut le voir avec les remparts de la ville d'Avignon. Au 18e siècle le long de la Seine à Paris, ce sont de simples quais hauts qui protégeront le bâti. Actuellement, dans la majorité des lacs, des canaux pour réguler les eaux et empêcher la venue de crues ont été installés, tout comme de nombreuses digues qui permettent ainsi de protéger des zones habitées. Parfois, pour contrer la montée des eaux, ce sont les berges qui sont totalement transformées par des aménagements venant consolider la limite entre terre et lac. Les terrains sont, dans ces cas-là, assainis afin de permettre de conquérir certaines terres composant les berges. Un exemple de travaux réalisés afin de contenir les effets de la marée et ainsi pouvoir maintenir une activité portuaire sont les bassins à flot de Bordeaux. Construits en fin de 19e siècle et fermés par des écluses, ces bassins permettent aux bateaux de ne pas s'échouer à marée basse. Aujourd'hui, ils sont soumis à un nouveau programme d'aménagement du territoire puisqu'une grande partie de ce site n'est maintenant composé que de grands îlots en friche.

La question de la gestion de l'eau et de ces potentiels dangers a donc préoccupé les hommes durant des siècles. Si aujourd'hui, en Europe, les eaux sont dans leur grande majorité canalisées et maîtrisées, ce n'était pas le cas à l'époque. «Les inconvénients de la proximité aquatique et la réduction – voir la suppression – des activités liées à l'eau, au profit d'activités et de modes de déplacement terrestres, ont fréquemment induit une réorientation de la ville sur elle-même». [6] Les domaines lacustres ont été ainsi abandonnés au profit du développement des centres dans les terres.

Toutefois, les mentalités ont changé et l'Homme recherche depuis plusieurs années à se rapprocher et réapprivoiser la nature qu'il a perdue en privilégiant le développement de la ville et de ses industries. Les projets architecturaux sont devenus la vitrine de cette nouvelle pensée qui proposent aujourd'hui des bâtiments entourés de grands parcs et parfois même avec des façades végétales. C'est pourquoi «avec l'essor de nouvelles fonctions urbaines et une recherche plus poussée d'un cadre de vie de qualité, une séparation physique et fonctionnelle entre la ville et l'eau est ressentie actuellement comme un handicap». [7] Les villes essaient dès lors de reconquérir ce territoire renié durant des décennies.

La ville de Valence, par exemple, est coupée de son fleuve par le tracé de l'autoroute. De nombreux projets sont actuellement à l'étude pour retrouver le lien historique de la ville avec son cours d'eau. Elle n'est pas le seul endroit où des opérations de ce type se produisent puisque l'on voit aujourd'hui une vraie volonté de réouverture des villes sur l'eau. Les nouvelles fonctions qui entraînent cette réconciliation sont surtout la mise en place et la connexion d'espaces de loisirs et de promenades urbaines tout en conservant un équilibre dans les modes de déplacement. Ce renouveau dans les villes crée des cheminements qui relient des centres d'intérêts existants ou nouveaux et permet même de réunir deux pays voisins comme on peut le voir dans le projet des Deux-Rives sur le Rhin entre la France et l'Allemagne. Ce nouveau dynamisme est dorénavant possible grâce à ce nouvel attrait pour l'eau. De plus, l'émergence et la confirmation de la multi-modalité des déplacements appuient ce renouveau urbain, remettant à leur place les modes de transport « lourds » comme la voiture et les complétant efficacement par des modes plus « doux et actifs » comme le vélo ou la marche. Une vraie transformation urbaine se crée, un équilibrage des quartiers réhabilités est possible et de nombreuses inventions pour le développement durable y trouvent leur application comme des fermes aquacoles, des captages d'énergie hydraulique, des maraîchages, etc.

Comme dit précédemment, la gestion de l'eau est désormais au cœur des projets territoriaux. C'est un défi pour tous les professionnels de l'aménagement et de la gestion des réseaux et des espaces. Cette recherche d'un équilibre entre la nature et les établissements humains est rendue possible par le progrès des moyens cartographiques et numériques, par la mémoire des hommes et par la sagesse des concepteurs. Un parfait exemple de ce modèle «d'équilibre entre la pierre et l'eau» [8] est l'extension Est de l'agglomération d'Amsterdam aux Pays-Bas. En effet, ce projet de quartier nouveau d'Ijburg se développe sur sept îles artificielles autour du tracé central d'un tramway. Les architectes, en se basant ici sur la seule contrainte de construire sur l'eau pour une partie du quartier, ont dû développer un système constructif conçu pour que les futurs maisons flottantes puissent osciller avec le niveau de l'eau du lac Ijmeer. Elles sont soutenues par des «bacs» en béton immergés dans l'eau jusqu'à une profondeur d'un demi-étage. Les différences de hauteur entre la jetée, l'eau et la porte d'entrée de la maison sont comblées au moyen d'une promenade autour du bâtiment qui descend vers l'eau. Ces promenades permettent également de se promener dans l'ensemble du quartier d'habitation, comme on le ferait sur un bateau, en gardant un contact étroit avec l'eau. [9]



« La gestion de l'eau, quand elle est placée au cœur de l'organisation des bâtiments et des espaces publics, crée aussi des ambiances particulières». [8] Certes, la proximité à l'eau crée des contraintes supplémentaires d'organisation et de gestion mais offre un grand nombre d'avantages qui vont de la valorisation paysagère au développement de la cité, d'une meilleure distribution à une activité commerciale et ludique grandissante. Aujourd'hui, le renouvellement de l'alliance entre eau et ville est possible et probant puisque tous les espaces bénéficiant déjà d'une transformation de ce type sont gratifiés d'une forte fréquentation et d'un respect de l'espace par le public.

L'exemple de Lausanne

Le comportement de la ville de Lausanne face aux rives du lac Léman est similaire au cours des siècles aux explications présentées dans le sous-point précédent. La cité a tantôt été proche de l'eau et parfois lui a tourné le dos. Comme l'expliquent Pierre Crotti et Gilbert Kaenel dans l'ouvrage *Lausanne : un lieu, un bourg, une ville*, la région lausannoise était fréquentée dès 10'000 ans avant Jésus-Christ par des groupes des chasseurs-cueilleurs. Ces populations vivaient notamment de la pêche et bénéficiaient des ressources variées d'un domaine forestier très riche. Ne bénéficiant d'aucune écriture, la preuve de leur présence a été démontrée par la découverte d'armes de chasse, d'outils en silex et de foyers retrouvés à Vidy. A l'époque déjà, l'occupation du lieu ne se résumait pas aux rives du lac mais également à la colline de la cité. Cette bipolarité dans l'utilisation du territoire lausannois perdurera jusqu'à nos jours. [10]

L'emprise humaine sur le site a ensuite été renforcée par des modifications sociales et économiques entre 5'500 et 2'200 avant Jésus-Christ avec l'adoption de l'agriculture et de l'élevage. L'installation de la population sur les rives se caractérise par la construction d'une succession d'établissements ruraux et la mise en place de traditions culturelles durables comme le montre l'ensemble funéraire de Vidy, la plus grande nécropole de Suisse de l'époque. Comme dans la majorité des grands lacs du Nord des Alpes, les palaffites, des stations lacustres composées d'habitations sur pilotis, voient le jour vers 4'000 avant Jésus-Christ et nous permettent d'entrevoir un vaste ensemble comprenant les sphères domestiques, funéraires ou encore culturelles. Ce n'est qu'à la fin de la période du Bronze final, vers 800 avant Jésus-Christ, que les stations lacustres sont définitivement abandonnées après plus de trois millénaires d'occupation. Les raisons de ce changement soudain sont difficiles à expliquer même si des facteurs climatiques ont probablement joué un grand rôle dans celui-ci. [11]

A la période romaine, l'antique «Lousonna» était l'une des agglomérations les plus connues de Suisse. Elle se situait dans l'actuel parc de Vidy, à l'intérieur des terres. Les berges de l'époque étaient plus en retrait mais toutefois déjà stabilisées par une digue formée de gros blocs de pierre. La ville s'était développée entre l'embouchure du Flon et celle de la Chamberonne, sur un terrain légèrement étagé au pied de la colline du Bois-de-Vaux. Sa position géographique, entre les bassins rhodaniens et rhénans, à la croisée de deux axes routiers reliant l'Italie au Nord de la Gaule par le col du Grand-Saint-Bernard et la Narbonnaise à la Germanie par le Plateau Suisse, lui octroie

rapidement le statut de centre régional prospère. Le lac Léman a été un élément déterminant pour l'essor économique rapide de la bourgade. Selon Sylvie Berti Rossi et Nathalie Pichard Sardet, le site de la ville romaine, alors très prospère, a été délaissé suite à des climats d'insécurités dûs aux incursions barbares. La population quitte alors les rives du lac pour s'installer sur la colline qui les surplombe et qui abrite l'actuelle place de la cathédrale de Lausanne. [12]

Au Moyen-Age, pour les mêmes raisons militaires et pour d'autres raisons commerciales et géographiques, le diocèse de Lausanne a installé son siège épiscopal en ville, à la Cité. Celle-ci bénéficiait déjà d'une infrastructure religieuse et offrait des garanties de sécurité et de liaisons avec les grands axes de communications. En l'an 814, la Cathédrale apparaissait déjà dans les textes et déterminait l'organisation spatiale de la ville. L'Eglise commandait le dispositif religieux et l'encadrement de la population au fur et à mesure de l'expansion de l'agglomération. [13]

La séparation entre le lac et la ville tend aujourd'hui à s'estomper avec des infrastructures sportives et publiques. Toutefois, malgré l'étalement de la cité sur sept collines distinctes, la ville de Lausanne ne peut être dissociée de l'eau car elle est liée à son histoire, à sa géographie et à son développement économique. De plus,«il n'est pas possible de se promener à Lausanne sans que le regard porte vers le lac». [14] Tout a été façonné autour du lac et des rivières qui traversent la cité : le Flon et la Louve. Mise à part l'exploitation de la pêche, une des premières utilisations du lac a été le transport. Comme déjà dit plus haut, la ville de Lausanne durant l'époque romaine avait une activité portuaire importante car elle était le principal lieu de transbordement de marchandises entre les bassins du Rhin et du Rhône. De plus, au début du 19e siècle, le transport prend un nouvel essor avec les pierres de Meillerie servant à la construction des immeubles de l'époque. Aujourd'hui, le transport par barges continue et fournit du sable et du gravier comme principaux matériaux. De ce fait, le port d'Ouchy reste le principal port marchand du lac. Cependant, l'utilisation première du Léman reste le transport de personnes, que ce soit des touristes avec les bateaux à vapeur de la CGN ou alors pour répondre aux besoins des travailleurs frontaliers.

Pour ce qui est des rives du lac comme nous les connaissons aujourd'hui, elles sont d'origine récente. Ce n'est qu'en milieu du 19e siècle que les grands travaux d'aménagements des rives ont débuté. Jusque-là, elles étaient considérées comme insalubres et donc, peu habitées. En 1861, Lausanne ouvre ses premiers bains publics au Denantou. Cet événement marque le début d'un intérêt de la part de la population pour un usage du lac et des berges comme zones de loisirs et de détente. Vingt ans après, la baignade se développe. Les principaux aménagements des berges ont lieu entre 1930 et 1960. Bellerive-Plage voit le jour en 1937 sur commande de la municipalité. Depuis 1958, d'énormes travaux d'aménagement et de comblement du lac ont eu lieu créant les rives de Bellerive et le parc du Bourget. Toutes ces zones ont été achevées pour l'Exposition nationale de 1964 à Vidy. Depuis lors, il est dans l'habitude des Lausannois de se rendre au bord du lac pour pratiquer le sport ou juste pour se détendre.

La métropole

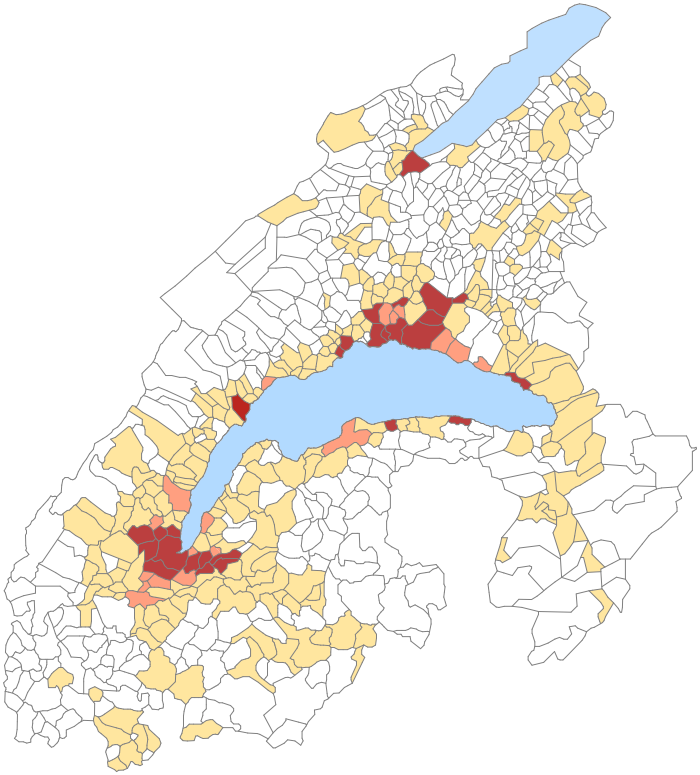
Définition et caractéristiques

L'urbanisme du bassin lémanique n'a que très peu changé au cours de la première moitié du 20ème siècle. C'est à partir des années soixante que l'accroissement de la démographie et des offres d'emplois a conduit à la création de nombreuses agglomérations et à la disparition de villes isolées. Désormais de tailles conséquentes, les villes et villages se touchent et font émerger ce que l'on appelle «la métropole lémanique».

La Conférence Européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire, le CEMAT, a déterminé quatre critères pour définir le terme de métropole. Il faut tout d'abord que l'agglomération soit le siège d'un gouvernement national ou régional et de fonctions économiques, qu'elle compte au moins 200'000 habitants en comprenant sa zone d'influence immédiate, qu'elle soit reliée par des axes de communication de grande importance et finalement que son rayonnement économique et culturel soit international. La région lémanique comprenant déjà «1.2 million d'habitants en 2014» [15] et profitant d'une influence au niveau mondial peut donc aisément s'inscrire dans cette définition de la métropole. Cependant, à l'échelle de la Suisse, la métropolisation se traduit par les flux, qu'ils soient de personnes, de marchandises ou de services, entre les différents noyaux urbains. [16]

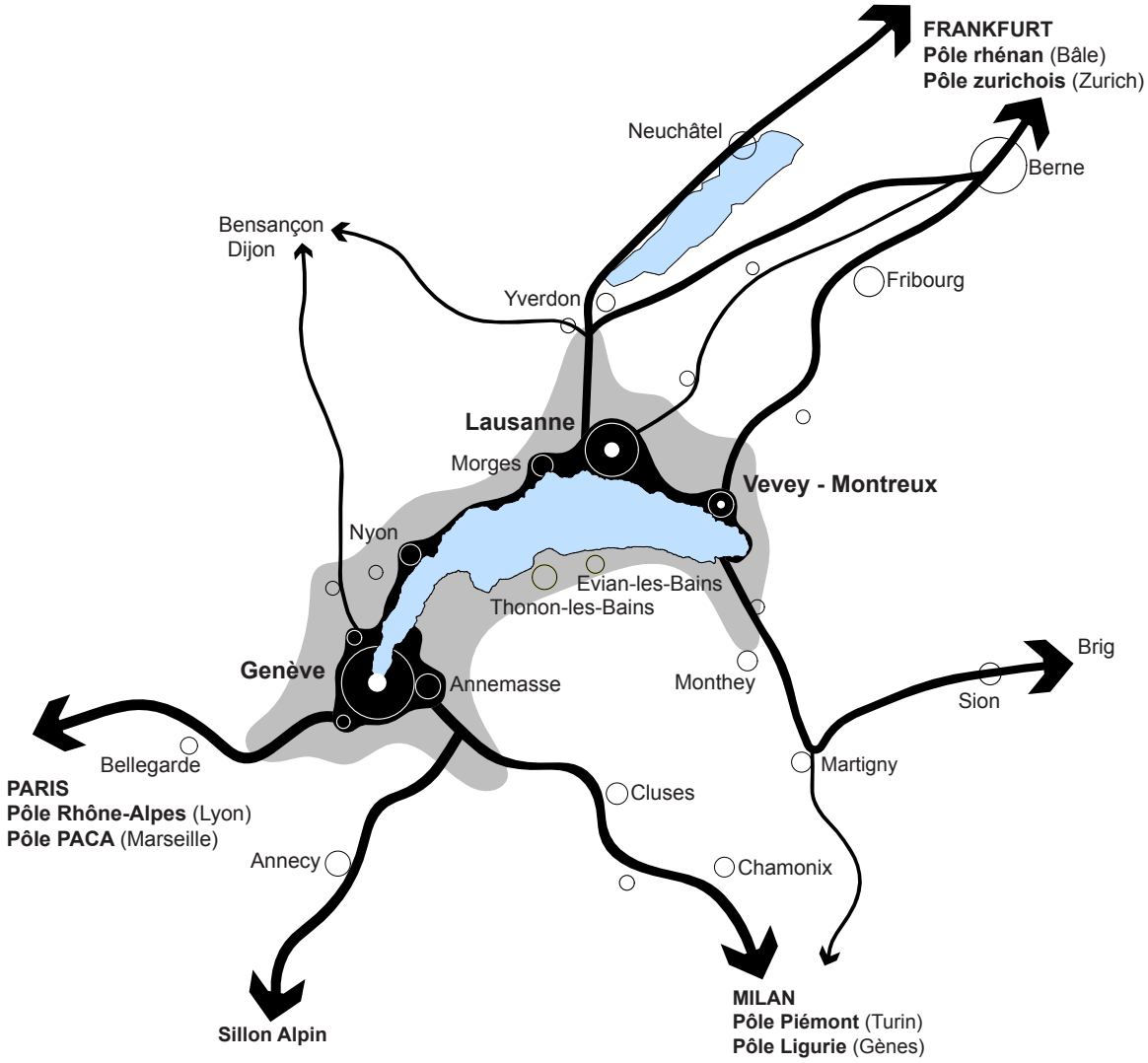
La région lémanique est géographiquement placée au centre de l'Europe et a, de ce fait, une ouverture sur les quatre points cardinaux. Ces voies de communication efficaces ont été l'un des éléments fondateurs de cette agglomération tout comme la favorisation des interactions économiques, scientifiques et culturelles.

La métropole lémanique s'étend d'Annemasse à Villeneuve et est dotée de trois pôles principaux; celui de Montreux-Vevey, celui Genève, dont l'influence internationale est importante et celui de Lausanne qui se trouve à «une position centrale à la croisée des deux grands axe autoroutiers du canton : celui qui relie les capitales genevoises et vaudoises à l'ensemble du pays et celui qui établit la liaison entre Lausanne, Yverdon et son arrière-pays et plus loin, l'armature transfrontalière du Jura». [17] Outre son placement idéal pour la communication et les affaires avec le reste du continent, les noyaux métropolitains sont dotés généralement d'un niveau de vie élevé avec des formations et des entreprises de résonances internationales mais également des infrastructures efficaces qui attirent de plus en plus de personnes sur son territoire. «Aujourd'hui, les 580km^2 du lac Léman sont entourés d'une bande territoriale habitée par des populations d'origines diverses qui fréquentent les mêmes villes, zones d'activités, pôles commerciaux, centres de formation, de services et de loisirs du bord du lac et des montagnes proches». [18] La densification s'est donc principalement faite sur la rive helvétique du lac à contrario de la rive française qui reste encore aujourd'hui très naturelle. Toutefois, «en août 2005, Paris a fait de la métropole «franco-valdo-genevoise», l'une des quinze métropoles françaises de développement prioritaire» [19], ce qui prouve un très grand intérêt pour la métropole qui va encore s'accroître ces prochaines années.

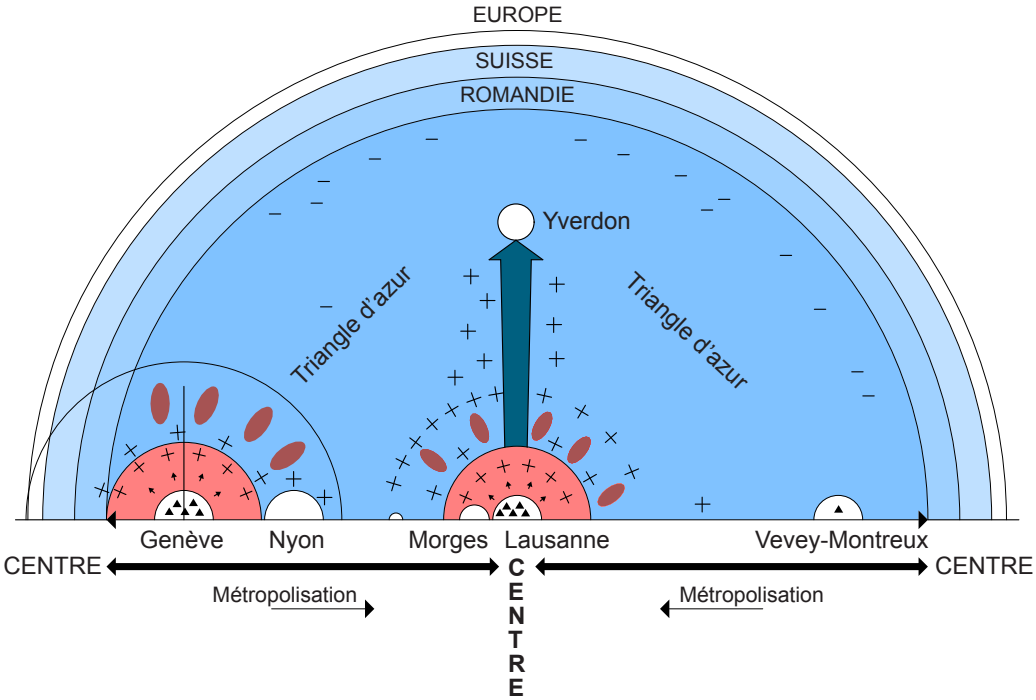


0 - 100 hab/km²
100 à 700 hab/km²
700 à 1’400 hab/km²
1’400 à 10’800 hab/km²

Densité de population en 1990



Circulations et communications



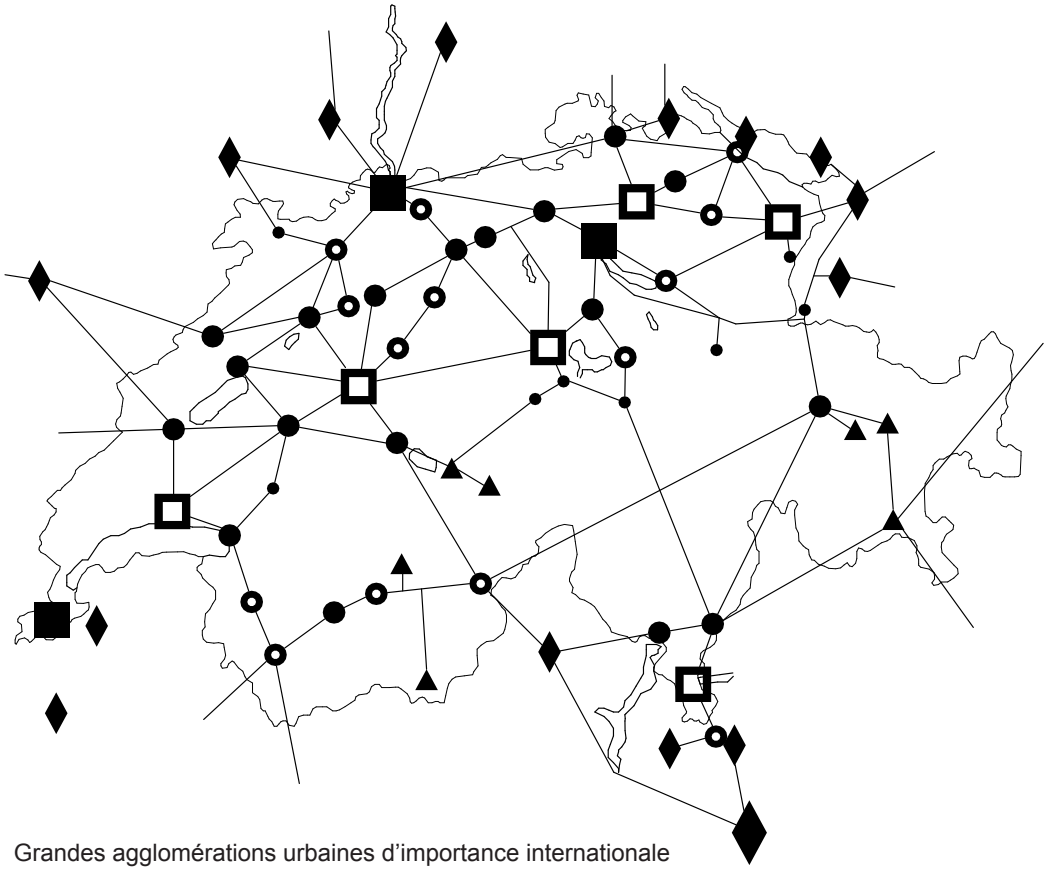
- Grandes agglomérations urbaines d'importance internationale
- Agglomérations d'importance nationale
- Agglomérations moyennes d'importance régionale
- Petites agglomérations d'importance régionale
- Centres régionaux
- Grands centres touristiques
- Centres étrangers
- Centres étrangers

Structure et processus territoriaux

Il existe de nombreux projets lancés ces dernières années qui tentent de favoriser l'étalage de l'agglomération entre les deux nations, comme celui du CEVA pour un Léman Express, c'est-à-dire de relier de manière efficace les villes et pouvoir «dans la même journée nous réveiller à Nyon, travailler à Lancy, prendre l'apéro à Carouge, faire ses courses à Annemasse, aller voir une pièce de théâtre aux Eaux-Vives et sortir en boîte de nuit sur Lausanne, le tout sans toucher sa voiture». [20] En parallèle, des infrastructures sont planifiées pour le développement et le rayonnement que la métropole lémanique engendrera. C'est le cas pour plusieurs projets des Chemin de fer fédéraux Suisse (CFF) comme celui des O'Vives qui prévoit de remplacer la gare des Eaux-Vives à Genève en un espace souterrain. L'espace ainsi disponible, représentant 45'000m^2 sera dédié à des commerces, des espaces de travail et du logement. [21] Du côté vaudois, à Renens, la société des chemins de fer dispose de plus de 60'000m^2 de terrain au cœur de la ville qui ne répondent plus à leur politique de développement. Ils prévoient d'ici 2021 de construire plus de 200 nouveaux logements et un millier d'emplois dans ce futur quartier. [22]

Le pôle genevois dans la métropole lémanique est le plus important de par sa grandeur, sa densification et son influence économique. En effet, il s'est imposé depuis des décennies et brille au niveau international. On dénombre un peu moins d'une trentaine d'organisations internationales et 250 organisations non-gouvernementales [23], ce qui fait de Genève une ville de concurrence mondiale. Cependant, cet attrait dont font preuve les villes leurs apporte une surcharge en terme de nombre d'habitants et donc une pénurie de logements, ce qui accentue le phénomène de polycentrisme. En effet, leurs territoires limités ne leur permettent plus de loger toutes les personnes et d'intégrer des infrastructures efficaces. C'est pourquoi, des pôles secondaires ont commencé, à leur tour, à se développer comme les agglomérations de Nyon et de Morges. Celles-ci se situent, au bord du Léman, alors qu' au Nord on trouve également celle d'Yverdon. Ensembles, «deux axes virtuels mettent en communication les régions urbaines de Genève-Nyon, de Morges-Lausanne et de Vevey-Montreux avec les pôles secondaire de l'arrière pays vaudois prolongeant l'aimant lémanique jusqu'à Yverdon. Une troisième zone est ainsi dessinée, c'est le «triangle d'Azur», métaphore utile qui sert à délimiter les contours plus ou moins flous, et on pourrait dire à géométrie variable, de la région métropolitaine du Léman. Il polarise l'essentiel de la croissance des emplois et des flux de mobilité». [24] La plus grande croissance ne se trouvera «pas dans les grandes villes-centre, mais dans ces pôles périphériques proches des nœuds autoroutiers, aux terrains disponibles et moins onéreux qu'au centre, offrant des cadres de vie non moins attrayants que les centres villes». [25] C'est désormais autour d'eux que les urbanistes s'intéressent car ils connaîtront la plus grande croissance de la métropole et dont dépendra sa durabilité.

La métropole s'étant étendue au fil du temps sans planification, elle est souvent qualifiée de «chaotique». Ce sentiment est exacerbé puisqu'elle est polycentrique et que ses limites sont floues. «En effet la métropole n'est pas une ville entourée de campagne, comme dans le modèle traditionnel, mais un territoire centré sur le vide du lac et de la campagne, entourée de villes situées en périphérie». [26] Xavier Comtesse et Cédric



- Grandes agglomérations urbaines d’importance internationale
- Agglomérations d’importance nationale
- Agglomérations moyennes d’importance régionale
- Petites agglomérations d’importance régionale
- Centres régionaux
- Grands centres touristiques
- Centres étrangers

Agglomérations suisses

Van der Poel qualifieront le bassin lémanique dans leur ouvrage de «campagne métropolitaine» car il combine avantageusement l'ouverture sur le réseau des villes mondiales et des vues étendues sur un paysage lacustre, bucolique et montagnard largement préservé. [27] Cette dualité de paysage crée une «situation schizophrène entre le puissant développement urbain actuel et la bouleversante identité paysagère qui la caractérise. Cette double identité entre le naturel et l'artificiel est toutefois une opportunité extraordinaire pour développer un nouveau «type», sous la forme d'une urbanité paysagère constitutive d'un paysage métropolitain en devenir». [28]

Comparaison helvétique

La métropole lémanique n'est pas une organisation urbaine isolée. En effet les critères de population et de flux de la CEMAT, conférence européenne des ministres responsable de l'aménagement du territoire, qui ont permis de considérer le bassin lémanique comme une métropole propulsent également, à l'échelle de la Suisse, quatre autres agglomérations dans l'ensemble du pays. Elles se sont formées autour des grandes villes et s'étendent par la suite sur plusieurs cantons et pays limitrophes. Xavier Comtesse et Cédric Van der Poel les décrivent successivement avec chacun de leurs territoires dans leur livre «le feu au lac».

- La métropole bernoise, qui se compose du Mitteland bernois ainsi que la partie supérieure du canton d'Argovie, de la région de Bienne Seeland, une grande partie de l'Emmental et quelques territoires dans les cantons de Soleure, d'Argovie et de Neuchâtel.

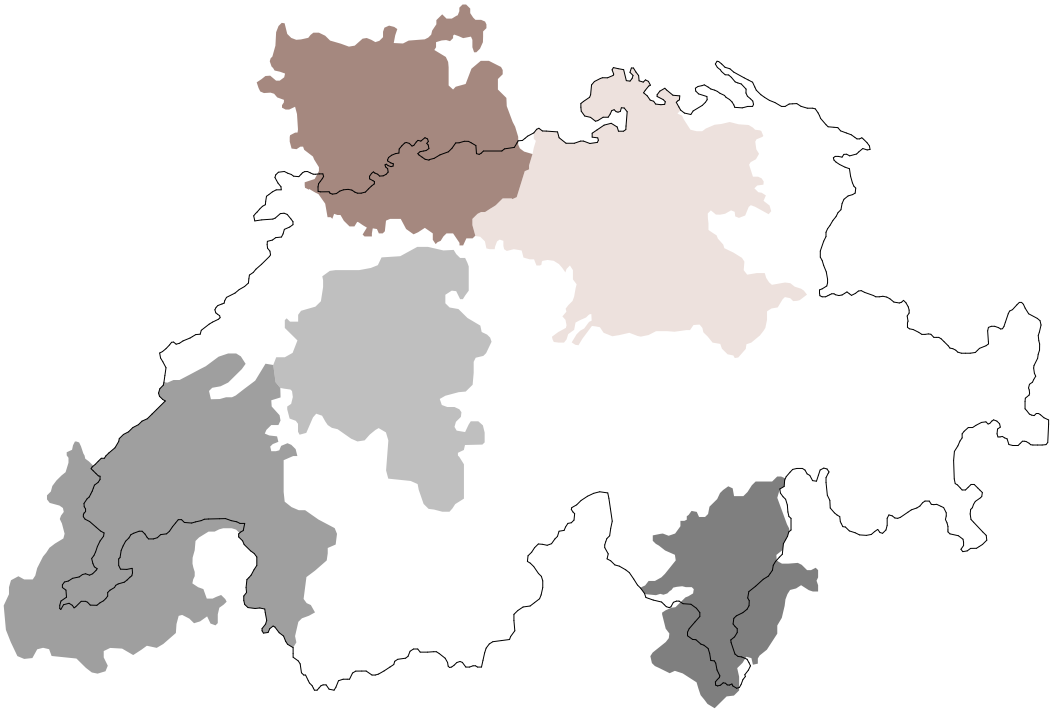
- La métropole bâloise s'étend sur cinq cantons, celui de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, de Soleure, d'Argovie et du Jura, mais également sur une partie de l'Allemagne.

- La métropole de Zurich qui recouvre les cantons de Zurich, Zoug, Schaffhouse et en partie celui d'Argovie, de Thurgovie, de St-Gall, de Schwyz, de Lucerne, de Glaris et de Soleure, sans oublier quelques communes allemande.

- La métropole du Tessin, qui se compose de la partie Sud du Tessin et d'une partie des Grisons, mais qui est liée depuis longtemps à la très grande métropole de Milan. [30]

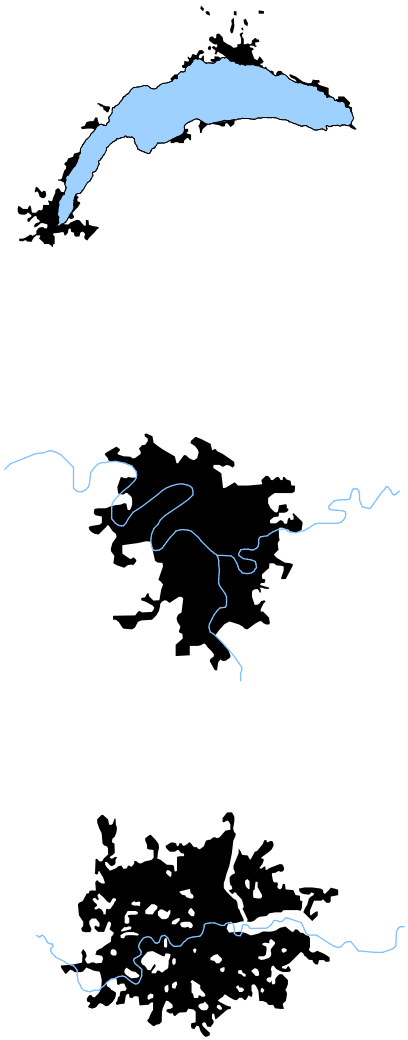
Il faut toutefois réaliser que ces métropoles suisses n'ont pas de formes véritables et que leurs limites sont floues. «Elles sont composées d'un ou de plusieurs centres urbains et englobent un réseau élargi de moyennes et petites villes ainsi que des territoires suburbains et périurbains». [29] Leurs grandeurs vont certainement encore s'accroître durant les prochaines décennies. Elles représentent environ 40% de la superficie du territoire mais abritaient, en 2003, un peu moins de 80% de la population globale Suisse. Ces chiffres démontrent l'importance de ces agglomérations qui absorbent de plus en plus de communes et vont renforcer cet écart entre le territoire urbain et rural. Cependant, ils ne prennent pas en compte ces espaces tel qui sont vécus, puisqu'une une partie de ces territoires sont composés avec des pays limitrophes. Il faudrait donc ajouter ces superficies avec ses populations pour connaître la taille de la «vraie Suisse». [31]

Notoriété mondiale



Région métropolitaine Lémanique
Région métropolitaine de Berne
Région métropolitaine de Bâle
Région métropolitaine de Zurich
Région métropolitaine du Tessin

Régions métropolitaines suisses



Métropole lémanique, parisienne et londonienne

Les métropoles, de par leurs tailles et leurs influences, ont une économie majoritairement dédiée au secteur tertiaire. Ensuite, chacune des agglomérations se distinguent par une plus ou moins forte spécialisation. «Dans le pôle zurichois, ce sont le banques et les assurances, dans le pôle lémanique ce sont les services sociaux (administration publique, enseignement, santé, culture) et les organisations internationales (head offices, sociétés dans les sciences de la vie, start-up), le pôle bernois héberge l'administration fédérale et le pôle tessinois contient un fort pourcentage d'emplois du secteur du tourisme, des services liés aux transports et des services aux entreprises générales». [32]

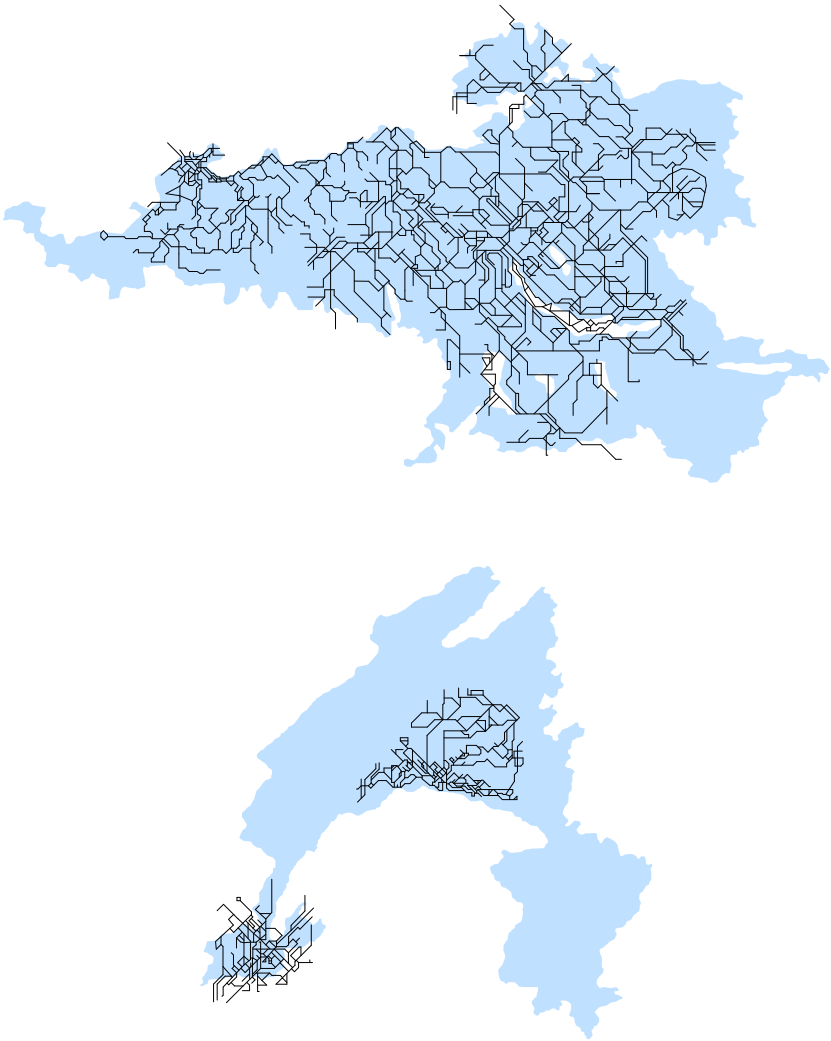
La croissance de chacun de ces pôles est positive. Cependant, entre 1990 et 2000, la population du bassin lémanique comptabilise une augmentation moyenne 8.4% alors qu'aucune autre région ne s'est densifiée aussi vite durant la même décennie. D'après les indicateurs, cette courbe de croissance va continuer sa progression mais, toutefois, de manière moins importante dans les prochaines année. Cette ascension démographique, associée aux fortes interactions économiques, scientifiques et culturelles et les flux qu'ont le canton de Vaud et celui de Genève placent la région comme le second pôle du pays derrière l'agglomération de Zurich. [33] Du coté alémanique, le développement s'est fait de manière plus lente, mais a exigé de l'engagement de tout les acteurs publics. Cela signifie que, pour une réussite de la métropole lémanique, il faudrait le prendre comme exemple, c'est-à-dire de construire d'avantage l'avenir sur une technocratie. [34]

Comparaison mondiale

Comme dit précédemment, toutes les régions métropolitaines ont un secteur d'activités tertiaires «en particulier dans les services aux entreprises, un secteur stratégique en général associé à un emploi hautement qualifié et à une structure économique diversifiée». [35]

Toutefois, la métropole lémanique se distingue morphologiquement et structurellement des métropoles très urbanisées telles que Londres, Paris, Tokyo ou New-York. Au contraire de ces capitales, elle est occupée par des paysages naturels omniprésents et diversifiés visibles sur tout son territoire. Les pôles périphériques lémaniques peuvent être analogues à des quartiers des grandes agglomérations internationales mais permettent de créer une métropole polycentrique non pas centrée, de manière traditionnelle, sur un seul cœur historique auquel viennent «se greffer des banlieues ou villes-dortoirs» mais entourent l'entité vide qu'est le Lac Léman. [36] De plus, chaque ville, quelle que soit sa dimension, a su garder son identité propre tout en hébergeant l'essentiel des un million huit cent mille citoyens du territoire. [37]

La compétitivité est également un facteur important pour le développement de chaque métropole. L'office fédéral du développement territorial les a comparé au niveau mondial, prenant en compte le potentiel économique, la force innovatrice, la forte densité de fonction de décision et de contrôle, le réservoir de main d'œuvre qualifiée, la présence d'une desserte nationale et internationale performante, d'une qualité de vie élevée et d'un environnement préservé. Pour se faire, elle a



Réseaux de transport zurichois et lausannois

distingué les deux plus grands pôles, celui de Genève et celui de Lausanne, qui constituent la métropole lémanique. Il se trouve que le pôle genevois est dans le classement des dix meilleurs en ce qui concerne l'implantation de nombreuses organisations internationales et de la présence de congrès mais également au niveau économique avec un PIB par habitant et un niveau de revenu très élevé.

De ce fait, même si la région métropolitaine lémanique n'est pas construite de manière «classique» de par son polycentrisme, elle profite d' un poids certain au niveau mondial. Son étalement n'est pas comparable à des métropoles importantes comme celles de Paris ou de Berlin mais son rayon d'influence et son cadre attirent de plus en plus de personnes et d'entités. Cela nous laisse supposer que son développement va encore s'intensifier ces prochaines années et influencer les autres pôles qui la constitue.

Synthèse

Le lac Léman est depuis toujours une zone influente. En effet, comme l'a démontré l'exemple de Lausanne, qu'il soit habité par des chasseurs-cueilleurs pour ses denrées alimentaires ou par les Romains pour sa situation stratégique et profitable aux voies commerciales, il s'illustre comme un lieu important de l'Europe. L'évolution du climat et des technologies ont permis à de nombreuses villes de s'installer sur ses rives et de s'en détacher lorsqu'elles l'estimaient nécessaire.

Le panorama du bassin lémanique est aujourd'hui en pleine transformation. Il est devenu courant d'y apercevoir de nombreuses grues et de constater l'apparition de nouveaux édifices. Ce développement est dû à l'attrait dont la Suisse fait part, avec une économie considérée stable et des offres d'emplois au-dessus de la moyenne, engendrant un accroissement démographique.

Ainsi, le développement de la région lémanique est attendu et les autorités prévoient de loger et de construire des infrastructures supplémentaires afin d'accueillir ces nouvelles populations. La métropole lémanique se caractérise par différents pôles d'importances majeures autour du lac, comme le sont Genève, Lausanne et Montreux-Vevey mais également les pôles secondaires qui ont aujourd'hui une courbe de développement supérieure aux autres.

Le polycentrisme de la métropole lémanique participe à la bonne image de la région puisqu'il permet, par exemple, d'avoir un accès facilité aux infrastructures du fait qu'elles sont reparties dans l'ensemble des pôles. Dans une optique de développement, les pôles vont s'agrandir dans leur périphérie proposant des nouveaux logements, emplois et services augmentant les distances et le temps de déplacement de chaque individu. Pour conserver la particularité du polycentrisme et d'en faire un atout, les villes doivent également proposer des polarités urbaines en leur sein afin de préserver ou de consolider leur dynamisme.

Notes

[1] HELI BADOUX, HENRI ONDE, Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud, Une Terre, ses origines, ses régions, Feuille d'avis de Lausanne, 1971, P.82

[2] Poème de Charles Ferdinand Ramuz
http://www.notrehistoire.ch/medias/2248,
visualisation le 01.11.17 à 13h12

[3] Chiffres de l'UNESCO,
http://whc.unesco.org/?cid=31&l=fr&&
visualisation le 19.12.17 à 13h34,

[4] FREDERIC BAUDE, ANICK BLANC, ALAIN GILBERT, DOMINIQUE MEGARD, Le Léman, l'encyclopédie, Collection régionales M&G Editions, 1996, p.49

[5] BERNARD LENSEL, VINCENT MORANDEAU, L'eau et la ville : je t'aime moi non plus, Techni.Cités, Le magasine des cadres techniques de la fonction publique, n° 265, territorial éditions, 8 mars 2014, p. 27

[6] BERNARD LENSEL, VINCENT MORANDEAU, L'eau et la ville : je t'aime moi non plus, Techni.Cités, Le magasine des cadres techniques de la fonction publique, n° 265, territorial éditions, 8 mars 2014, p. 30

[7] BERNARD LENSEL, VINCENT MORANDEAU, L'eau et la ville : je t'aime moi non plus, Techni.Cités, Le magasine des cadres techniques de la fonction publique, n° 265, territorial éditions, 8 mars 2014, p. 28

[8] Marlies Rohmet architects & urbanists
http://www.rohmer.nl/en/project/waterwoningen-ijburg/
visualisation le 16.11.2017 à 15h30

[9] BERNARD LENSEL, VINCENT MORANDEAU, L'eau et la ville : je t'aime moi non plus, Techni.Cités, Le magasine des cadres techniques de la fonction publique, n° 265, territorial éditions, 8 mars 2014, p. 32

[10] ANTOINETTE PITTELOUD, CHARLES DUBOUX Lausanne, un lieu, un bourg, une ville, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2001, p. 37

[11] ANTOINETTE PITTELOUD, CHARLES DUBOUX Lausanne, un lieu, un bourg, une ville, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2001, p. 38-43

[12] ANTOINETTE PITTELOUD, CHARLES DUBOUX Lausanne, un lieu, un bourg, une ville, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2001, p. 47-52

[13] ANTOINETTE PITTELOUD, CHARLES DUBOUX Lausanne, un lieu, un bourg, une ville, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2001, p. 61-62

[14] ANTOINETTE PITTELOUD, CHARLES DUBOUX Lausanne, un lieu, un bourg, une ville, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2001, p. 75

[15] Chiffre du Memento Statistique de la métropole Lémanique 2017, https://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2017/hors_collection/autres_partenariats/hc-ap-2017-01.pdf

[16] ANTONIO CUNHA, JOSEPH CSILLAGHY, La métropole absente? , Rapport de recherche No 107, Institut de recherche dur l'environnement construit, EPFL, 1992, p.6

[17] ANTONIO CUNHA, JOSEPH CSILLAGHY, La métropole absente? , Rapport de recherche No 107, Institut de recherche dur l'environnement construit, EPFL, 1992, p.15

[18] XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, NZZ/éditions du Tricorne, 2006, p.34

[19] XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, NZZ/éditions du Tricorne, 2006, p.14

[20] JULIEN GRANGE, Les 8 projets des CFF qui vont redynamiser l'arc lémanique, Le Temps, 29 mars 2016

[21] Projet des O'vives, Genève
https://ovives-geneve.ch,
visualisation le 15.11.17 à 11h38

[22] CFF, Renens « aux Entrepôts ». Un quartier à vivre au cœur d'une ville en mouvement,
https://www.sbb.ch/fr/content/dam/sbb/de/pdf/sbb-konzern/immobilien/Brosch_A5_RenensEntrepots_Web.pdf,
visualisation le 15.11.17, 11h43

[23] Chiffres tirés de XAVIER COMTESSE, Gouvernance à géométrie variable, une perspective lémanique, avenir suisse, éditions du Tricorne, 2012, p.50

[24] JEAN-PHILIPPE LERESCHE, DOMINIQUE JOYE ET MICHEL BASSAND, Métropolisations : interdépendances mondiales et implications lémaniques, institut universitaire Kurt Bösch, collection LUG, 1994, p.219

[25] XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, NZZ/éditions du Tricorne, 2006, p.47

[26] XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, NZZ/éditions du Tricorne, 2006, p.50

[27] XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, NZZ/éditions du Tricorne, 2006, p.33

[28] CHRISTOPHE CATSAROS, Entretien avec Philip Ursprung, Tracés 16-17, Bulletin technique de la Suisse romande, septembre 2017 ,p.38

[29] ROGER DIENER, JACQUES HERZOG, MARCEL MEILI, PIERRE DE MEURON, CHRISTIANT SCHMID, Switzerland, an urban portrait, ETH Studio Basel, Contemporary City Institute, Birkhäuser, 2006, p.200

[30] XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, NZZ/éditions du Tricorne, 2006, p.72

[31] CHRISTOPHE CATSAROS, Entretien avec Philip Ursprung, Tracés 16-17, Bulletin technique de la Suisse romande, septembre 2017, p. 74

[32] LENA POSCHET, SEBASTIEN WUST, MICHEL BASSAND, La métropole Lémanique, rapport final, , Cahier LaSUR, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, mai 2002, p.9

[33] XAVIER COMTESSE, Gouvernance à géométrie variable, une perspective lémanique, avenir suisse, éditions du Tricorne, 2012, p.26

[34] XAVIER COMTESSE, Gouvernance à géométrie variable, une perspective lémanique, avenir suisse, éditions du Tricorne, 2012, p.49

[35] JEAN-PHILIPPE LERESCHE, DOMINIQUE JOYE ET MICHEL BASSAND, Métropolisations : interdépendances mondiales et implications lémaniques, institut universitaire Kurt Bösch, collection LUG, 1994, p.219

[36] XAVIER COMTESSE, Gouvernance à géométrie variable, une perspective lémanique, avenir suisse, éditions du Tricorne, 2012, p.14

[37] XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, NZZ/éditions du Tricorne, 2006, p.19

Images

Lac Léman
https://www.sept.info/leman-russe

Ferdinand Hodler - Thunersee mit Stockhornkette im Winter
https://78.media.tumblr.com/4e0e7e52104b5f48db87b22885b54fff/tumblr_oz85l8EGVb1u6x3h6o1_1280.jpg

La crue de Paris
une société face aux risques, dossier enseignant des archives de Paris, département de Paris

Eco-quartier Ginko, Bordeaux
http://www.blp.archi/projets/eco-quartier-ginko

Plafites lausannois
ausanne, un lieu, un bourg, une ville, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, p.42

Schémas

Districts lémaniques
ANTONIO CUNHA, JOSEPH CSILLAGHY, La métropole absente ? , Rapport de recherche No 107, Institut de recherche dur l'environnement construit, EPFL, 1992, p. 14

Densité de population
ANTONIO CUNHA, JOSEPH CSILLAGHY, La métropole absente ? , Rapport de recherche No 107, Institut de recherche dur l'environnement construit, EPFL, 1992, p.16

Circulation et communication
XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, nzz/éditions du Tricorne, 2006

Structure et processus territoriaux
LENA POSCHET, SEBASTIEN WUST, MICHEL BASSAND, La métropole Lémanique, rapport final, , Cahier LaSUR, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, mai 2002, p. 13

Agglomération suisse
ANTONIO CUNHA, JOSEPH CSILLAGHY, La métropole absente ? , Rapport de recherche No 107, Institut de recherche dur l'environnement construit, EPFL, 1992, p.16

Notoriété mondiale
XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, nzz/éditions du Tricorne, 2006

Région métropolitaine suisse
XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, nzz/éditions du Tricorne, 2006

Métropole lémanique, parisienne et londonienne
XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, nzz/éditions du Tricorne, 2006

Réseaux de transport de zuirchois et lausannois
XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, nzz/éditions du Tricorne, 2006

B. Problématique

Notion de polarité

La métropole se différencie, comme dit précédemment, par sa morphologie polycentrique. Les villes de Genève et Lausanne et la zone Vevey-Montreux sont les pôles principaux qui la constituent puisqu'elles concentrent sur leur territoire une multitude de fonctions urbaines en contrastes directs avec la campagne. Cependant, «dans un sens avancé, le pôle urbain désigne au sein de la «flaque» urbaine (…) les points éminents qui généralement placés à ou près des nœuds de circulation, exercent de manière significative et discriminante une ou plusieurs fonctions urbaines. De façon plus générale, on peut dire qu'un pôle est un lieu qui possède une dynamique d'attraction». [1]

Ces pôles urbains étaient, anciennement et presque systématiquement, au centre de la ville puisqu'ils regroupaient les lieux d'échanges et de rencontres. Avec le développement urbain, ils ne s'y situent plus puisque la «notion de centre elle-même tend à s'estomper». [2] Ils ont toutefois conserver leur importance pour la ville puisqu'ils influencent toujours directement son futur développement et la vie de ses habitants. En effet, une des notions de la qualité de vie d'une personne est, par exemple, la proximité entre son travail et son logement. Des pôles permettant de diminuer cette distance ont donc une influence directe sur cette notion.

Lors de la création d'un de ces pôles, ce dernier se doit de répondre aux besoins du territoire afin de véritablement influencer son contexte et devenir une nouvelle polarité. Pour Genève et sa région par exemple, les nouveaux pôles urbains ont l'objectif pour la ville «d'améliorer encore sa position enviable et enviée, tout au moins de la maintenir. Et la maintenir, dans le climat actuel, qui est fait de grandes compétitivités dans une période économiquement difficile, c'est conserver et valoriser les atouts offerts par le bassin». [3]

Les villes doivent donc renforcer leurs pôles urbains pour conserver un dynamisme. Les nouvelles polarités potentielles se situent «dans le tissu urbain bâti avec le renouvellement des quartiers existants (surtout les zones en déclin) et par la valorisation de réserves insuffisamment exploitées au cœur du milieu déjà bâti (friches urbaines, dents creuses, possibilités d'agrandissement ou de transformation de bâtiments déjà existants)». [4] Cependant, ces nouveaux pôles urbains doivent fonctionner en réseau, ce qui signifie d'une part, de faciliter le déplacement entre eux, mais également de conserver leur rôle complémentaire afin de diversifier leur programme et avoir une synergie. Leur mise en œuvre simultanée crée l'intensité urbaine «qui peut être définie comme la somme de tous les événements ayant lieu dans un espace donné et dans une unité de temps. Elle évoque la réalité d'une ville en mouvement». [5]

Dans le cadre de notre travail, nous avons recherché quels terrains auraient un potentiel à devenir une nouvelle polarité. Cependant, nous nous sommes cantonnés aux territoires disponibles au sein du tissu urbain de la métropole lémanique. Ces zones vacantes peuvent être aussi bien légèrement dans les terres que sur les rives, mais ces dernières bénéficient d'un cadre et d'une situation uniques.

Elles ont la capacité de contribuer à l'identité de la région et à ce titre elles ne peuvent plus être ignorées et inexploitées. De plus, leurs dimensions s'élevant à plusieurs milliers de mètres carrés, elles sont un réel potentiel urbain dormant pour les villes, qui pourraient choisir de les activer ou non. C'est pourquoi, dans cette analyse, les parcelles vacantes autour du lac Léman contenues dans un tissu urbain dense seront dans un premier temps identifiées, pour ensuite y proposer des aménagements adéquats sur l'une d'entre-elles.

Une question administrative, politique et architecturale

La construction sur le domaine des rives d'un lac est toujours sujette à débat. En effet, les difficultés sont très nombreuses et de tous types pour n'importe quel nouveau projet. Sans entrer dans un niveau de détail élevé, il est déjà possible de se rendre compte du nombre incalculable de contraintes que cela comprend et de leurs différentes natures.

Pour les projets de nature plutôt commune, c'est en premier lieu la question de l'administratif qui met le plus de freins à la réalisation. Même pour des constructions légères et provisoires, le degré de complexité dû aux règles et aux procédures en vigueur est très élevé. Pierre Imhof, chef du Service du développement territorial à l'Etat de Vaud, confirme cette position en déclarant que «construire au bord du lac, c'est très compliqué». [6] Dans le cas, par exemple, de la construction d'un nouveau restaurant temporaire à la jetée de la compagnie de Lausanne, l'autorisation nécessite un dossier ne comportant aucune erreur aux yeux de quelques dix-neuf services de la ville et une dizaine de services du Canton. Ce cas de figure ne fait pas exception en se qui concerne les parcelles autour du lac et le temps de latence résidant de la circulation du dossier dans les différents services peut paraître très frustrant. De plus, la mise à l'enquête publique est imposée pour tout nouveau projet, ce qui implique un lot d'oppositions inévitables, surtout quand celui-ci se trouve au bord d'un lac. Une fois ces oppositions formulées, les dossiers repartent dans les différents services touchés par ces dernières jusqu'à ce que leurs levées soient faites officiellement par la municipalité. A cela s'ajoute encore un délai de trente jours durant lesquels les opposants déboutés peuvent encore faire recours, sans quoi les travaux pourraient commencer. [7]

La question politique est évidemment aussi une des pierres angulaires de l'étude de nouveaux projets sur les rives du lac. Elle est nécessaire pour insuffler une envie de projeter. Sans cette volonté politique, nombreux sont les projets qui n'auraient jamais vu le jour faute de soutien de la population ou simplement financier. Les limites du système sont cependant relativement vite atteintes lorsque des intérêts autres que la collectivité entrent en jeu. A la Tour-de-Peilz, par exemple, un petit projet de sentier le long du lac se retrouve à l'arrêt depuis sa votation en 2010 alors qu'il avait été accepté par la majorité de la population riveraine. Le projet impliquait le passage à travers plusieurs riches propriétés donnant directement sur le lac ce qui, pour le conseil communal, a été jugé trop onéreux. Ils tardent également dans l'application de l'initiative puisque de nombreux intérêts privés sont en jeu et ne veulent donc pas prendre le risque froisser des électeurs. [8]

A contrario, les différents partis politiques militent parfois en faveur de projets que la population refuse catégoriquement. L'esquisse du Musée cantonal des Beaux-Arts à Bellerive en est un bon exemple. Malgré qu'il soit pourtant largement soutenu par les milieux culturels et politiques, le crédit d'étude a été refusé par une petite majorité de vaudois. En effet,une coalition citoyenne s'est formée entre les protecteurs des rives qui refusaient la construction «pieds dans l'eau» du musée, les opposants à un déplacement du bâtiment hors du centre-ville et les sceptiques du choix du partenariat présenté pour le projet. Quelques associations se sont aussi jointes à la campagne contre le nouveau bâtiment, comme par exemple «Rives publiques» ou encore «Helvetia Nostra». [9] On voit par ces faits d'actualités que le lac est un milieu qui est encore un sujet sensible pour tous les partis politiques et que ces derniers bénéficient d'une influence sur les mentalités.

Enfin se pose la question de l'architecture. La construction de nouveaux pôles dans la ville relève, en partie, de notions d'urbanisme, mais surtout des compétences des architectes. L'aspect local est primordial pour des projets sensibles comme ceux qui jouxtent les rives du lac et ils nécessitent une préoccupation toute particulière. En effet, il n'est pas seulement question, dans ce cas, de mobiliers urbains ou d'aménagements pour la mobilité publique mais celle de la création d'espaces. Ces lieux d'un nouveau genre doivent répondre au contexte de la ville actuelle. La possibilité d'activer une nouvelle polarité dans le tissu urbain n'est pas une opportunité que l'on peut se permettre de manquer, surtout sur des terrains d'exception laissés vacants jusqu'ici. Il est certain que ces projets futurs seront le fruit de la collaboration d'urbanistes, de paysagistes, d'ingénieurs et d'autres corps de métier. Cependant, la coordination et la volonté architecturale seront un point crucial de chaque réalisation. L'oeil de l'architecte peut apporter une vision globale sur tous les aspects techniques, sociaux, esthétiques, programmatiques, etc. C'est en ce sens que les architectes sont les plus à même de proposer une réponse pertinente à ce genre de projets lacustres.

Multitude de sites

Dans la recherche d'espaces disponibles au sein même des grandes agglomérations lémaniques, il nous est rapidement apparu qu'il existait une multitude de parcelles. De ce fait, il a fallu prospecter les quelques 167 kilomètres que compte le périmètre du lac Léman, à la fois sur place mais aussi au moyen de cartes et de sites de géo-données pour définir les caractéristiques de chacun d'entre eux.

Dans l'intérêt de notre étude sur la création de nouvelles polarités pour le bassin lémanique, il nous est indispensable, dans un premier temps, de considérer tous les terrains. Ils seront ensuite filtrer par une série de conditions qu'ils doivent remplir qui permettent d'affiner la sélection. Ces critères ne sont pas dans un ordre hiérarchique mais doivent être impérativement remplis afin que les terrains aient un profil optimal et peuvent être, de ce fait, considérés comme un nouveau pôle potentiel.

Critères de sélection

1. Proximité à l'eau

Dans le cas de notre étude, les terrains se trouvant en bordure du lac ou sur les premiers kilomètres du Rhône à son entrée et sa sortie du Léman seront sélectionnés, uniquement. Pour ce faire, nous avons défini une zone comprise entre la ligne de la berge et une ligne parallèle espacée de 100 mètres. Ce choix d'un périmètre «lacustre» nous permet de nous concentrer uniquement sur des programmes liés à la vie au bord de l'eau et ainsi éliminer de nombreux terrains n'ayant pas de lien direct avec le Léman. Nous avons fixé cette distance à 100 mètres en nous basant sur les observations faites sur place. Une distance inférieure n'aurait pas permis de comprendre certains terrains situés au-delà de la route du lac, par exemple. A l'inverse, une distance plus grande aurait eu pour conséquence d'englober des sites totalement isolés et sans relations réelles à l'eau.

2. Domaine urbain ou périurbain

Afin de ne pas rester trop vaste dans le choix des sites d'analyse, nous avons choisi de ne garder que les sites se situant en milieu urbain ou périurbain.
Dans le cas de propositions telles que la densification ou le programme public par exemple, il paraît plus pragmatique d'éviter les terrains se trouvant dans des zones non-desservies et très éloignées des villes ou encore dans des zones de nature sauvage, notamment présentes en très grand nombre sur les rives françaises du lac Léman. L'importance de la présence d'un tissu urbain relativement dense nous paraît être une condition primordiale pour définir un site à analyser.

3. Présence d'activités

Dans cette sélection des sites, nous avons également pris en compte l'utilisation faite de ceux-ci. En effet, nous aimerions montrer un potentiel utilisable à relativement court terme. C'est pourquoi nous tenons à exclure les terrains ayant des activités à durée indéterminée, comme les industries ou l'agriculture par exemple, qui nécessiteraient d'être relocalisées. Cependant, les

parcelles, dont le programme pourrait être garanti même après la modification du lieu par un nouveau projet, sont prises en compte. Un exemple de ce type serait un parking qui peut se retrouver dans son intégralité en sous-sol. Un terrain en «transition», c'est-à-dire en démolition ou en remise en état, sera aussi choisi tout comme un terrain dont le changement d'affectation est prévu rapidement.

4. Présence d'habitations

La présence d'habitations sur le site est un facteur important à inclure dans les critères sélectifs. En effet, l'élimination des sites «habités» de la sélection nous permet de ne pas prendre en compte les grands domaines privés comme les parcs des manoirs, par exemple. Les sites comprenant une ou plusieurs habitations ne font pas réellement partie du potentiel que nous aimerions présenter puisqu'ils appartiennent à des propriétaires privés et ne sont souvent plus constructibles ou que très peu.

5. Présence de nature ou de patrimoine

Les zones ayant des protections spécifiques relatives à la protection de la faune et de la flore ou encore du patrimoine historique sont à enlever des surfaces pertinentes pour l'analyse. Cela concerne évidemment les réserves naturelles et les sites protégés, mais aussi les parcs et les forêts. En effet, ces derniers ne sont pas protégés dans leur intégralité mais comportent des mesures de conservation pour des essences d'arbres ou encore certains types de végétation, par exemple. De plus, ces espaces garantissent une qualité de vie pour la faune et la flore et pour les humains.

6. Superficie minimum

Afin de ne pas se perdre dans un catalogue sans fin de sites potentiels, nous avons finalement décidé d'ajouter un critère de surface minimum pour les terrains-cibles. Notre volonté est de garder la plus grande liberté programmatique possible et celle-ci n'est évidemment possible que lorsque la parcelle est suffisamment grande. Nous avons placé la surface minimum à 2'500m^2 en nous basant sur l'étude de différents projets de logement ou de programmes publics. Cette superficie permet d'accueillir un nombre raisonnable de personnes et d'activités sur la zone de manière permanente ce qui nous paraît être indispensable pour activer le dynamisme d'un pôle urbain.

Catégorisation

Les six critères de sélection ont permis de mettre en évidence plusieurs terrains qui ont, à nos yeux, le potentiel pour devenir un nouveau pôle urbain. Leurs situations géographiques permettent de voir la disparité entre le développement urbain des rives helvétiques et celles du côté français. En effet, les sites se trouvent, en grande majorité, en Suisse. En effet, celle-ci compte plusieurs grandes villes à contrario des berges françaises qui sont restées encore très naturelles.

Nous dénombrons dix-sept parcelles différentes dont les caractéristiques nous permettent de former trois groupes, celui des parkings, des terrains vagues et celui dont les terrains ont une utilisation mixte.

Les terrains vagues

Les terrains vagues sont par définition «un vide de cultures et de constructions dans une ville» [10], c'est-à-dire des espaces dont le programme n'est pas encore établi et qui ne sont pas occupés. Leurs sols sont généralement hétérogènes avec des parties goudronnées, d'autres recouvertes de graviers ou encore investies par de la végétation spontanée. Ces terrains qui paraissent laissés à l'abandon sont souvent utilisés par les habitants des environs pour y déposer des objets encombrants qu'ils n'emploient plus ajoutant un aspect altéré à ces lieux.

Les terrains vagues sont donc des espaces en attente d'utilisation précise et sont souvent un point négatif dans le tissu urbain d'une ville. C'est pourquoi, dans le cadre de notre étude, leur requalification nous paraît être optimale.

Sur l'entier du pourtour lémanique, il est possible d'en comptabiliser un total de 185'000m^2 pour dix sites. Les parcelles sont aussi hétéroclites dans leur aspect que dans leur taille mais représentent la plus grande catégorie de notre analyse.

Chemin de Bonnevaux, Colony
Rue du Port, Amphion
Quai Alfred Chatelanay, Veytraux
Chemin des Chantres 21, St-Sulpice
Chemin des Acacias 14, Rolle
Chemin de la Plage, Rolle
Route de Genève, Rolle
Route de Clémenty, Nyon
Route Suisse, Tannay
Les Tuileries, Bellevue

Les parkings

Les parkings sont des poches, à première vue, vides dans le tissu urbain. Ces espaces goudronnés sont créés par et pour l'Homme, mais sont utilisés de manières distinctes selon l'heure, la saison ou encore leurs emplacements. Ils n'ont toutefois pas le rôle de place publique en tant que point rassembleur mais sont uniquement des espaces fonctionnels. Ils sont les restes d'un passé où la voiture était le moyen de transport principal, à une époque qui ne connaissait pas encore, et même en ville, les fortes congestions du trafic routier. Ils se situent donc le plus souvent dans des lieux stratégiques de la ville, proche d'une gare, par exemple.

Les lieux de stationnement sont nécessaires au bon fonctionnement d'une ville. Cependant, dans le cadre de notre étude, nous avons estimé que leur utilisation n'était pas incompatible avec d'autres programmes et que leur typologie pouvaient par conséquent être changée. Il est également possible, si le terrain et la place le permettent, de les mettre en sous-sol sans altérer leur emploi.

Autour du Lac Léman, nous avons repéré trois parkings dont la superficie se monte au total à 32'100m^2.

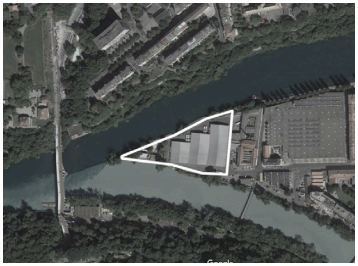
Parking de la gare, Villeneuve
Place du marché, Vevey
Parking de Rive, Nyon

Les parcelles mixtes

Les parcelles que nous appelons «mixtes» sont le résultat de l'assemblage de plusieurs terrains ou parties d'une seule et même parcelle qui peuvent fonctionner en résonance mais qui ont des programmes différents. Ils reprennent les caractéristiques des catégories précédentes mais s'en détachent par leur association.

Il nous a semblé important dans cette étude de considérer les parcelles suivantes comme un tout et non pas comme plusieurs entités distinctes. Cela nous permet d'avoir des terrains certes plus grands, mais également une marge de manoeuvre plus importante dans l'établissement de nouveaux programmes. Les 93'500m^2 de parcelles mixtes sont répartis sur trois sites.

Ouchy, Lausanne
Avenue de la plage, Préverenges
Rue de Lausanne 46, Morges
Jonction, Genève



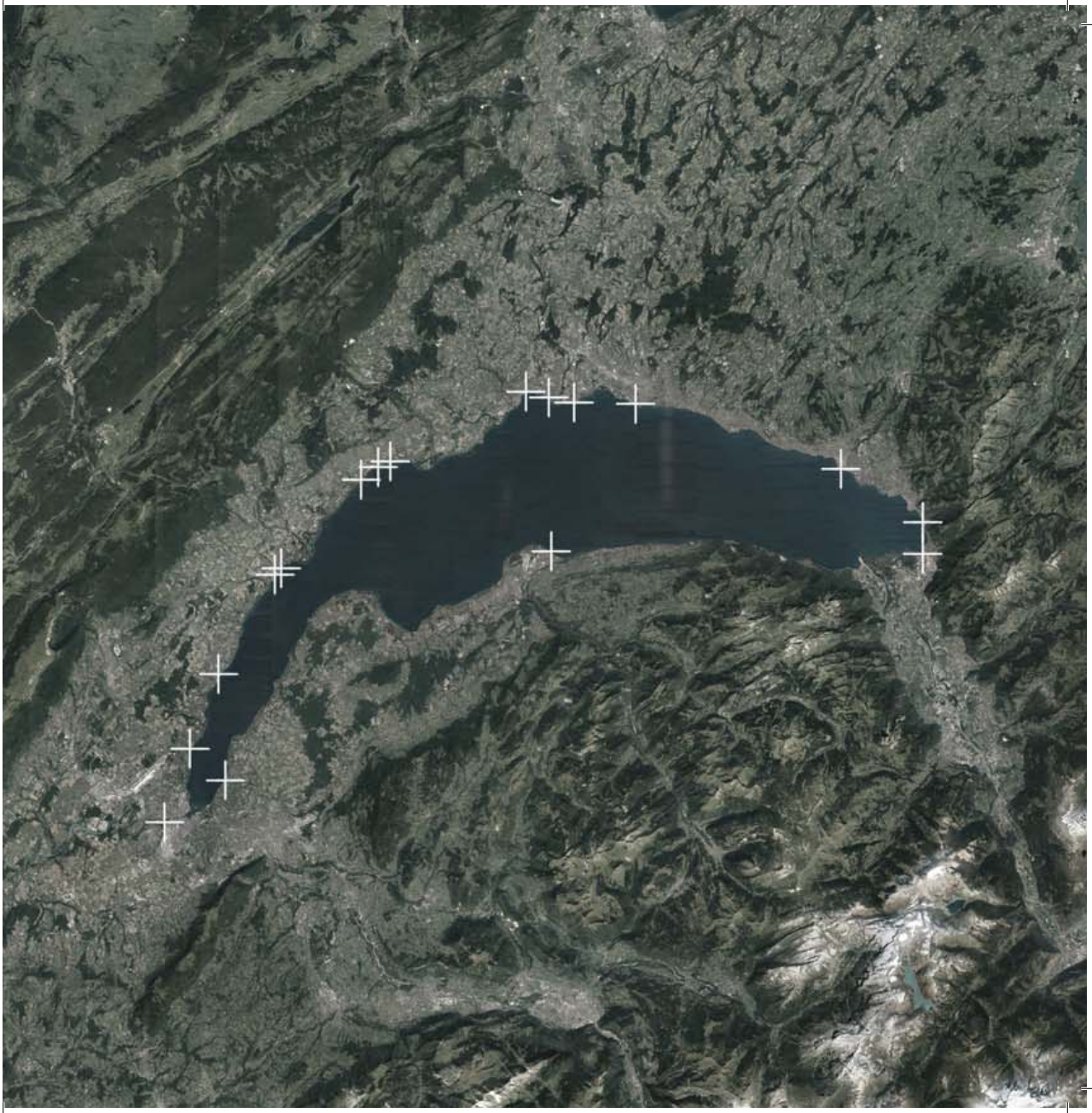
Synthèse

Les villes, afin de conserver leur dynamisme tout en s'accroissant, doivent créer de nouvelles polarités, c'est-à-dire de proposer à ses habitants des lieux qui regroupent des fonctions urbaines diversifiées répondant à leurs besoins. Elles peuvent s'inscrire en périphérie ou au sein même du tissu bâti, mais ce sont ces dernières qui nous intéressent dans cette étude. En effet, les friches urbaines constituent des espaces en attente de transformation et parfois à fort potentiel de par leurs emplacements proches des centres-ville.

Les pôles potentiels identifiés autour du lac Léman font partie de trois groupes distincts qui sont les terrains vagues, les parkings et les parcelles à utilisation mixte. Ces familles remplissent, de par leurs fonctionnalités ou leur absence de programme, les critères établis dans ce chapitre.

Leurs emplacements en zone urbaine ou périurbaine font apparaître rapidement une forte distinction entre les rives françaises et celles du territoire suisse. Les premières sont restées en grande partie naturelles au contraire des rives urbanisées du deuxième. C'est ce qui implique un grand nombre de sites potentiels du côté suisse.

Chemin de Bonnevaux, Colony
Rue du Port, Amphion
Quai Alfred Chatelanay, Veytraux
Chemin des Chantres 21, St-Sulpice
Chemin des Acacias 14, Rolle
Chemin de la Plage, Rolle
Route de Genève, Rolle
Route de Clémenty, Nyon
Route Suisse, Tannay
Les Tuileries, Bellevue
Parking de la gare, Villeneuve
Place du marché, Vevey
Parking de Rive, Nyon
Ouchy, Lausanne
Avenue de la plage, Préverenges
Rue de Lausanne 46, Morges
Jonction, Genève



Notes

[1] LABORATOIRE D'ARCHITECTURE ET TECHNOLOGIES DURABLES (LAST), Intensité urbaine, une vision prospective pour le centre-ville de Neuchâtel, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 2017, p.15

[2] BERNARD LEUTENEGGER, DENIS DUBOIS-FERRIERE, Vers un aménagement concerte, etude des polarités urbaines, Programme d'initiative européenne INTERREG, Comité Régional Franco Genevoi (CRFG), septembtre 1995, p. 6

[3] BERNARD LEUTENEGGER, DENIS DUBOIS-FERRIERE, Vers un aménagement concerte, etude des polarités urbaines, Programme d'initiative européenne INTERREG, Comité Régional Franco Genevoi (CRFG), septembtre 1995, p. 14

[4] LABORATOIRE D'ARCHITECTURE ET TECHNOLOGIES DURABLES (LAST), Intensité urbaine, une vision prospective pour le centre-ville de Neuchâtel, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 2017, p.15

[5] LABORATOIRE D'ARCHITECTURE ET TECHNOLOGIES DURABLES (LAST), Intensité urbaine, une vision prospective pour le centre-ville de Neuchâtel, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 2017, p.16

[6] CINDY MENDICINO, Des buvettes estivales rongent leur frein en attendant de savoir si elles ouvriront, 24 Heures, 28.05.2016

[7] CINDY MENDICINO, Des buvettes estivales rongent leur frein en attendant de savoir si elles ouvriront, 24 Heures, 28.05.2016

[8] SIMON BRADLEY, Mise en œuvre d'une votation : La Tour-de-Peilz, une promenade lacustre bute sur de riches propriétés, SwissInfo, 10.01.2016

[9] MARIE-CHRISTINE MOUSSON, Les électeurs envoient au lac le projet de Musée cantonal des Beaux-Arts à Bellerive, La Côte, 01.12.08

[10] JOSETTE REY-DEBOVE, ALAIN REY, Le Nouveau petit Robert de Paul Robert, dictionnaire alphabétique de la langue française, édition Petit Robertm 1993

C. Analyse des sites

Critères d'analyse

Les dix-sept sites identifiés ont des caractéristiques différentes. Ils ont chacun un environnement et un dialogue particulier avec le reste de la ville. C'est pourquoi, pour pouvoir les comparer et déterminer lesquels sont de potentiels pôles urbains importants, il est essentiel de déterminer certains critères d'analyse qui seront développés dans ce chapitre. Ils nous permettent dans un premier temps de les comparer mais également de discerner les éventuelles lacunes à combler pour un futur projet.

Certains de ces critères sont subjectifs et naturellement imperceptibles sur le papier. La présence de nuisances en est un bon exemple tout comme les qualités de leurs environnements proches. Ces notions nécessitent donc d'être appréhendées sur place et leurs quantifications, dans les graphiques suivants, sont dues à notre propre appréciation. Puisqu'elles peuvent varier selon l'heure de la journée et parfois même d'un jour à l'autre, nous nous y sommes rendus plusieurs fois afin de rester le plus objectif possible tout en sachant que nos évaluations sont faites sur un temps limité.

1. Orientation

L'ensoleillement est un atout majeur pour bon nombre de programmes. En plus d'être bénéfique pour le confort, la qualité de vie et l'utilisation d'un lieu, il est aussi intéressant de le prendre en compte pour des questions énergétiques, notamment par exemple pour l'installation de systèmes solaires. Nous considérerons *optimale* une exposition Sud, *bonne* une exposition Est, Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est, *passable* une exposition Nord-Ouest et Nord-Est et *mauvaise* une exposition Nord.

2. Nature

Les espaces contenant de la végétation sont considérés nécessaires à une bonne qualité de vie par les populations urbaines. Nous allons donc étudier le contexte dans lequel se situe la parcelle afin de voir si la nature y est suffisamment représentée. Dans un périmètre de 500 mètres autour du site, nous considérerons *optimales* les zones contenant des grands parcs, des forêts ou des réserves naturelles, *bonnes* les parcelles qui profitent de nombreux jardins et de rues bordées d'arbres, *passables* celles profitant d'une zone naturelle d'une faible dimension et *mauvaises* les parcelles comprises dans un tissu urbain dense ou industriel sans aucune proximité à la nature.

3. Innocuité

Le contexte dans lequel les parcelles se situent est également un élément primordial à considérer pour le développement de bons nombres de programmes architecturaux. Cependant, il existe des critères non-visibles et difficilement quantifiables qui participent à une dégradation de cet environnement. Ces nuisances sont de plusieurs types et peuvent être, par exemple, les ondes sonores dues à la proximité de voies ferrées ou à un trafic routier important, les reflux odorants résultant de la présence d'une station d'épuration ou la pollution de l'air apportée par une zone industrielle. Nous considérerons *optimales* les parcelles se trouvant dans une atmosphère sans

aucune nuisance, *bonnes* lorsque des nuisances sont perçues mais ne constituent pas, même à l'extérieur, un dérangement pour la population, *passables* lorsqu'elles sont très présentes mais toutefois acceptables à l'intérieur et *mauvaises* lorsque les nuisances sont si importantes qu'il est inenvisageable de rester sur place, autant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

4. Vue

Les parcelles dotées d'une vue bénéficient d'un attrait et d'une plus-value aujourd'hui très recherchée. Nous considérerons *optimales* les parcelles dont la vue est totale et directe sur le domaine lacustre, *bonnes* les vues partielles, *potentielles* celles qui nécessitent un aménagement particulier pour l'obtenir et finalement *mauvaises* celles qui n'ont aucune vue sur le Léman.

5. Superficie

Lors de la sélection des parcelles sur l'entier du pourtour lémanique, le critère de la superficie avait déjà été pris en compte afin d'affiner la liste des sites et de bénéficier d'une plus grande liberté programmatique. Cependant, il est très difficile de comparer des terrains avec des milliers de mètres carrés de différence. C'est pourquoi, cette notion se retrouve également dans cette analyse. Nous considérerons *incommensurables* les parcelles entre 80'000m^2 et 40'000m^2, *vastes* celles entre 40'000m^2 et 15'000m^2, *grandes* celles dont la taille se situe entre 15'000m^2 et 5'000m^2 et finalement *modérées* celles qui sont inférieures à 5'000m^2.

6. Proximité urbaine

Le placement dans le tissu urbain et sa proximité avec les infrastructures donnent aux terrains avoisinants un dynamisme pour son développement. Les lieux d'activités culturels, commerciaux, politiques ou administratifs se retrouvent généralement dans un même secteur et constituent ce que l'on appellera «centre». Nous proposons de considérer comme *très proches* les parcelles se situant à moins d'un kilomètre de ce centre, *proches* celles entre un et deux kilomètres, *éloignées* celles entre deux et cinq kilomètres et *très éloignées* celles dont la distance est supérieure à cinq kilomètres.

7. Transports publics

Pour le développement d'un programme, qu'il soit public ou privé, la proximité aux transports publics s'avère être un atout. Les gares et les arrêts de transport en commun ont été comptabilisés à la condition qu'ils soient desservis tout au long de la journée. Nous les considérerons *très proche* lorsque la distance à parcourir pour les atteindre est de moins de 500 mètres, *proche* une distance comprise entre 500 mètres et 750 mètres, *éloignée* une distance entre 750 mètre et un kilomètre et finalement *très éloignée* une distance supérieure à un kilomètre.

Récapitulatif

Orientation

S	O, S-O, S-E, E	N-O, N-E	N
4	3	2	1

Nature

réserve,forêt,grand parc	jardins,rues arborisées	zone verte de faible étendue	absence totale
4	3	2	1

Innocuité

totale	quasi totale	uniquement à l'intérieur	absence totale
4	3	2	1

Vue

directe	partielle	avec aménagement	aucune
4	3	2	1

Superficie

80'000m^2 - 40'000m^2	40'000m^2 - 15'000m^2	15'000m^2 - 5'000m^2	<5'000m^2
4	3	2	1

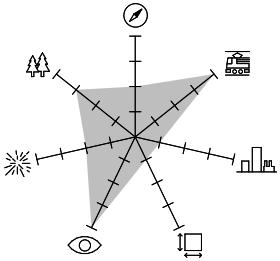
Proximité urbaine

<1km	1km-2km	2km-5km	>5km
4	3	2	1

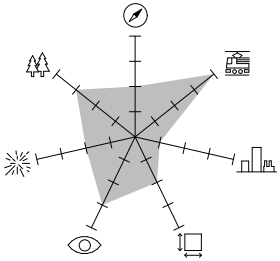
Transports publics

<500m	500m - 750m	750m - 1km	>1km
4	3	2	1

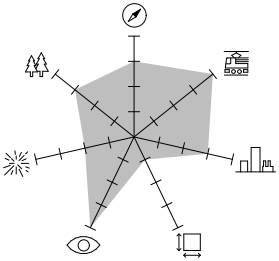
Profils



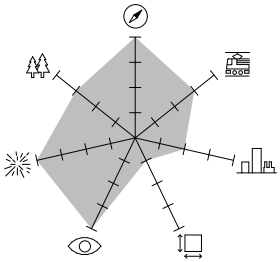
Ch. de Bonnevaux, Colony



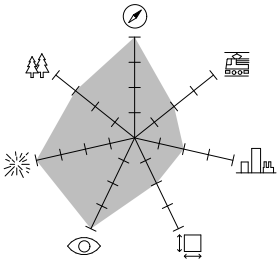
Rue du Port, Amphion



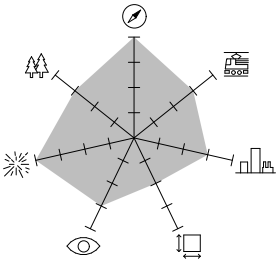
Quai Alfred Chatelanay, Veytaux



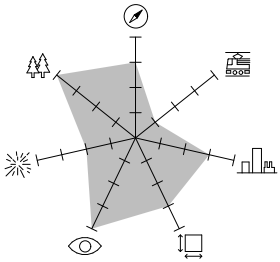
Ch. des Chantres, St Sulpice



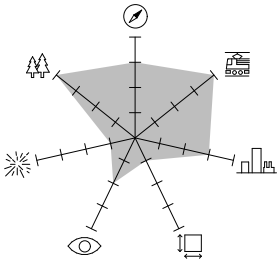
Ch. des Acasias, Rolle



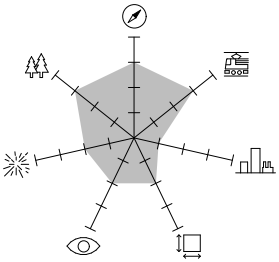
Ch. de la Plage, Rolle



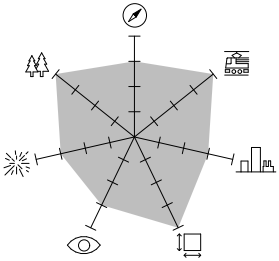
Rte. de Genève, Rolle



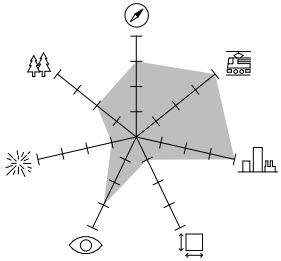
Rte. de Clémenty, Nyon



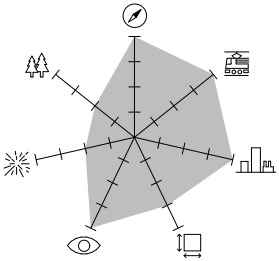
Rte. de Suisse, Tannay



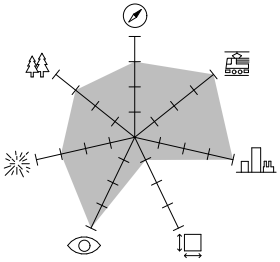
Les Tuileries, Bellevue



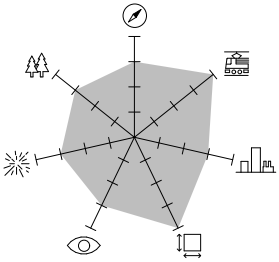
Parking de la gare, Villeneuve



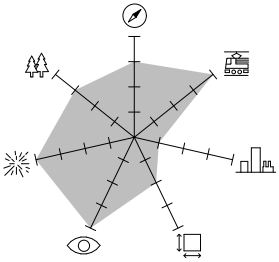
Place du marché, Vevey



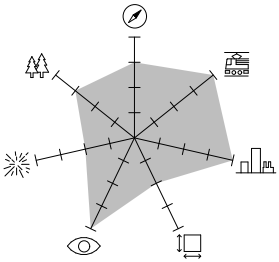
Parking de Rive, Nyon



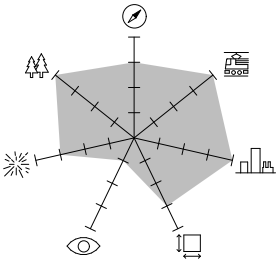
Ouchy, Lausanne



Av. de la Plage, Préverange



Rte. de Lausanne, Morges



Jonction, Genève

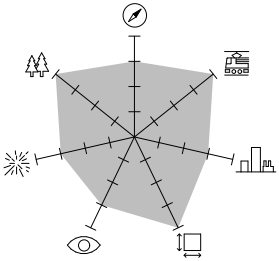
- Orientation
- Nature
- Innocuité
- Vue
- Superficie
- Proximité urbaine
- Transports publics

Analyse des profils

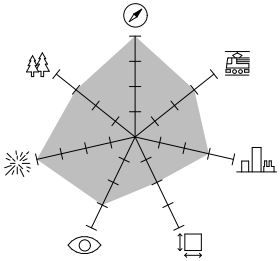
Les profils d'analyse permettent de mettre en évidence les sites qui ont, aujourd'hui, le plus grand potentiel à être activés et à devenir des nouveaux pôles urbains. En partant des critères élaborés précédemment, les parcelles à fort potentiel ont une surface importante avec une distance minime au centre-ville et aux transports en commun. Leur environnement doit également participer à une bonne qualité de vie, c'est pourquoi la zone environnante doit être calme avec si possible une vue sur le lac et une orientation permettant un ensoleillement optimal. Toutefois, le critère de l'accès à des zones vertes n'est pas le plus déterminant puisqu'il peut soulevé un futur programme naissant sur le site qui comblerait un manque pour tout le secteur avoisinant.

Cinq terrains des dix-sept concernés par cette dernière présélection ont un profil que l'on considère relativement optimal, c'est-à-dire que la figure qu'ils constituent occupe une grande surface et tend vers la forme de l'heptagone. A contrario, les sites que l'on estime moins intéressants pour le développements d'un pôle urbain, dans les circonstances actuelles, sont identifiés grâce aux nombreuses lacunes dont ils font preuve. Celles-ci se répercutent dans les graphiques puisque leurs formes souvent irrégulières ont une surface plus réduite.

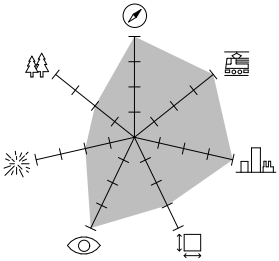
Les terrains que nous considérons optimaux sont de plusieurs types. Dans le groupe des terrains vagues que nous avions constitué dans le chapitre précédent, le site des *Tuileries* à Bellevue sort du lot car il a l'atout de se trouver à proximité du pôle principal de Genève et est desservi par une gare ferroviaire active. Dans ce même groupe, le terrain du *Chemin de la Plage* à Rolle est également mis en évidence puisqu'il bénéficie d'un environnement très calme alors qu'il se situe proche du centre-ville. Dans le second groupe, celui des parkings, seule la *Place du marché* à Vevey est considérée idéale puisqu'elle fait partie intégrante du centre-ville. Pour finir, dans la catégorie des zones mixtes, on comptabilise deux sites optimaux, celui d'Ouchy à Lausanne et celui de la Jonction à Genève. Ils font tout deux partie d'un tissu urbain très dense d'une ville importante et influente de la métropole lémanique. A l'exception de la vue pour la parcelle genevoise qui est toutefois bordée par le Rhône, leurs profils d'analyse sont équilibrés ce qui démontre leur fort potentiel.



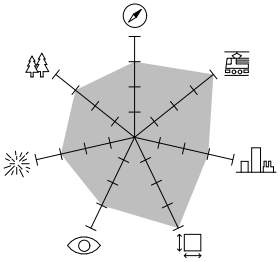
Les Tuileries, Bellevue



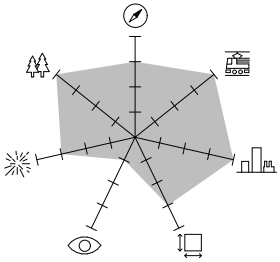
Ch. de la Plage, Rolle



Place du marché, Vevey

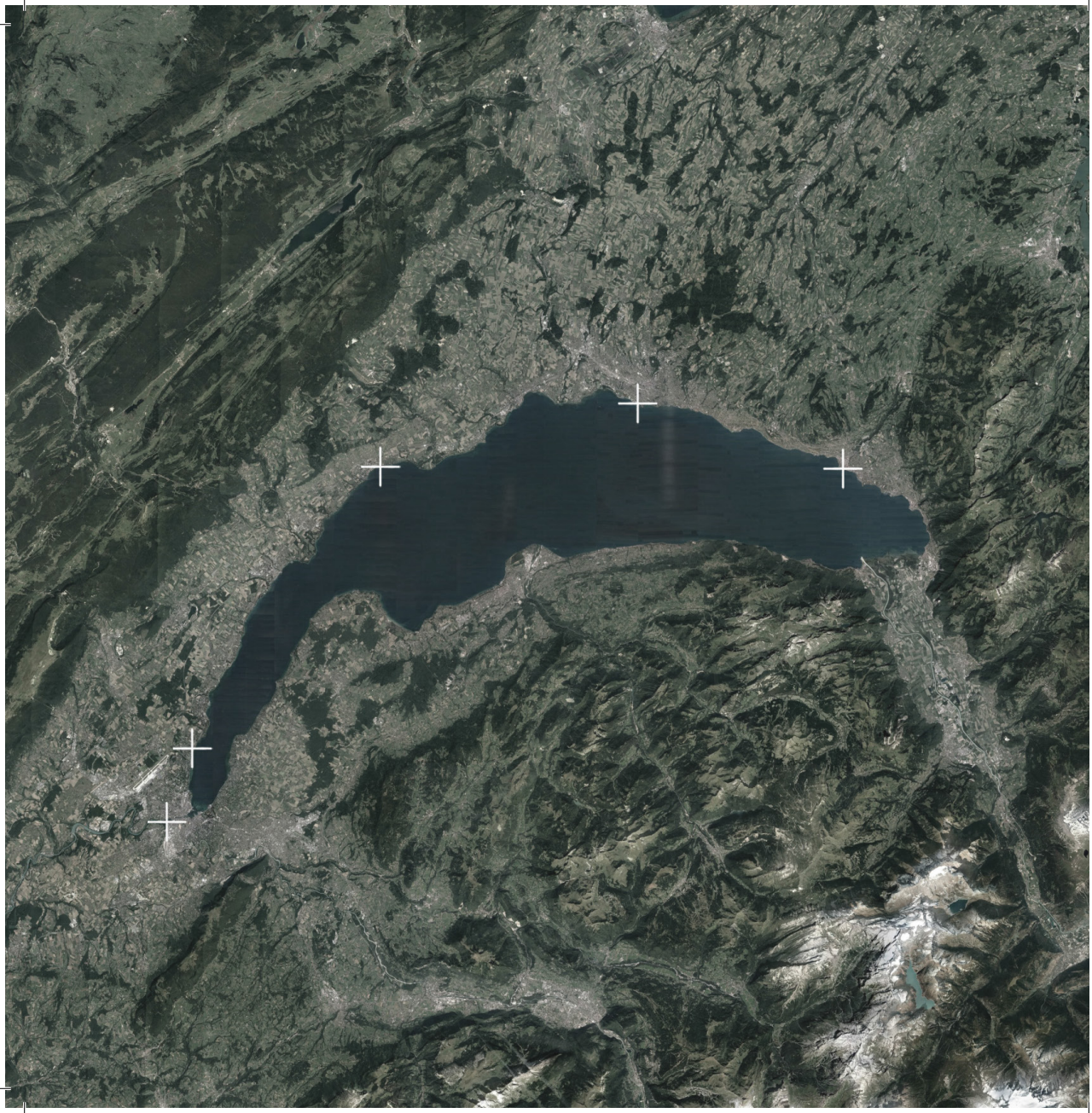


Ouchy, Lausanne



Jonction, Genève

Orientation
Nature
Innocuité
Vue
Superficie
Proximité urbaine
Transports publics



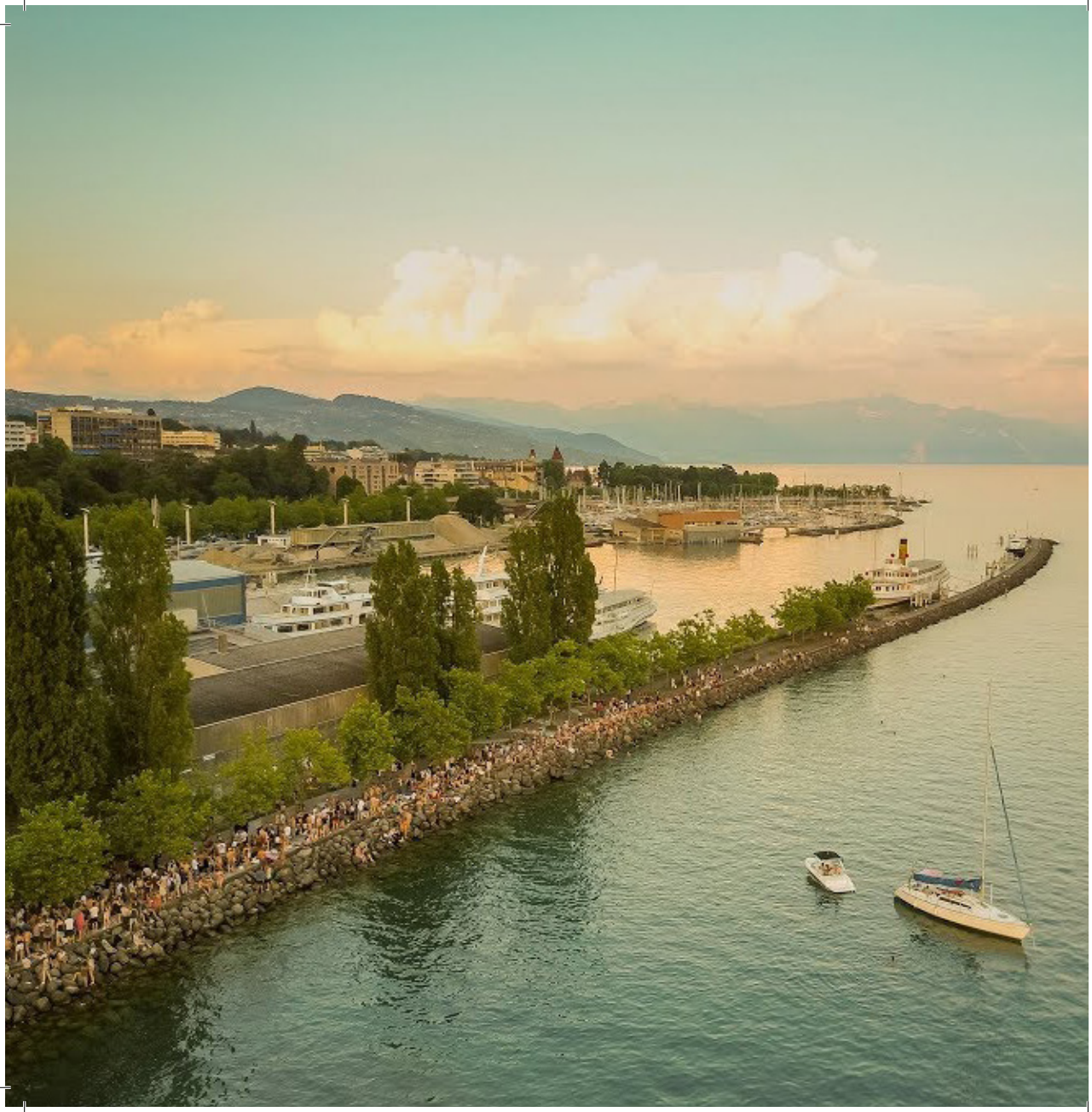
Synthèse

Sur les dix sept sites présélectionnés du chapitre *Analyse des rives*, les critères de comparaison impliquant l'orientation, la vue et la superficie des parcelles ainsi que l'évaluation de l'environnement de leur zone, avec la présence de nature et de nuisances et leur proximité au centre-ville et aux transports publics, ont permis d'en mettre cinq d'entre-eux en évidence.

Les sites des *Tuileries* à Bellevue, du *chemin de la Plage* à Rolle, de la *Place du marché* à Vevey, de la zone d'*Ouchy* à Lausanne et de la *Jonction* à Genève sont les sites en bordure du lac Léman qui constituent le plus grand potentiel en matière de nouvelle polarisation urbaine.

Ces cinq parcelles sont des entités distinctes dont le dialogue avec le tissu urbain varie. Pour devenir de véritables centres urbains, elles nécessitent encore l'installation de plusieurs infrastructures pour répondre aux besoins et envies du secteur. Pour ce faire, dans le cadre de notre analyse, nous allons étudier un de ces sites pour comprendre sa structure et proposer un développement afin de dynamiser sa zone d'influence.

D. Analyse d'Ouchy



Choix du site

Afin de continuer l'étude sur les nouvelles polarités urbaines au bord du lac Léman, la suite de notre travail se portera exclusivement sur l'analyse du site d'Ouchy à Lausanne pour finalement y proposer des infrastructures permettant d'activer son potentiel.

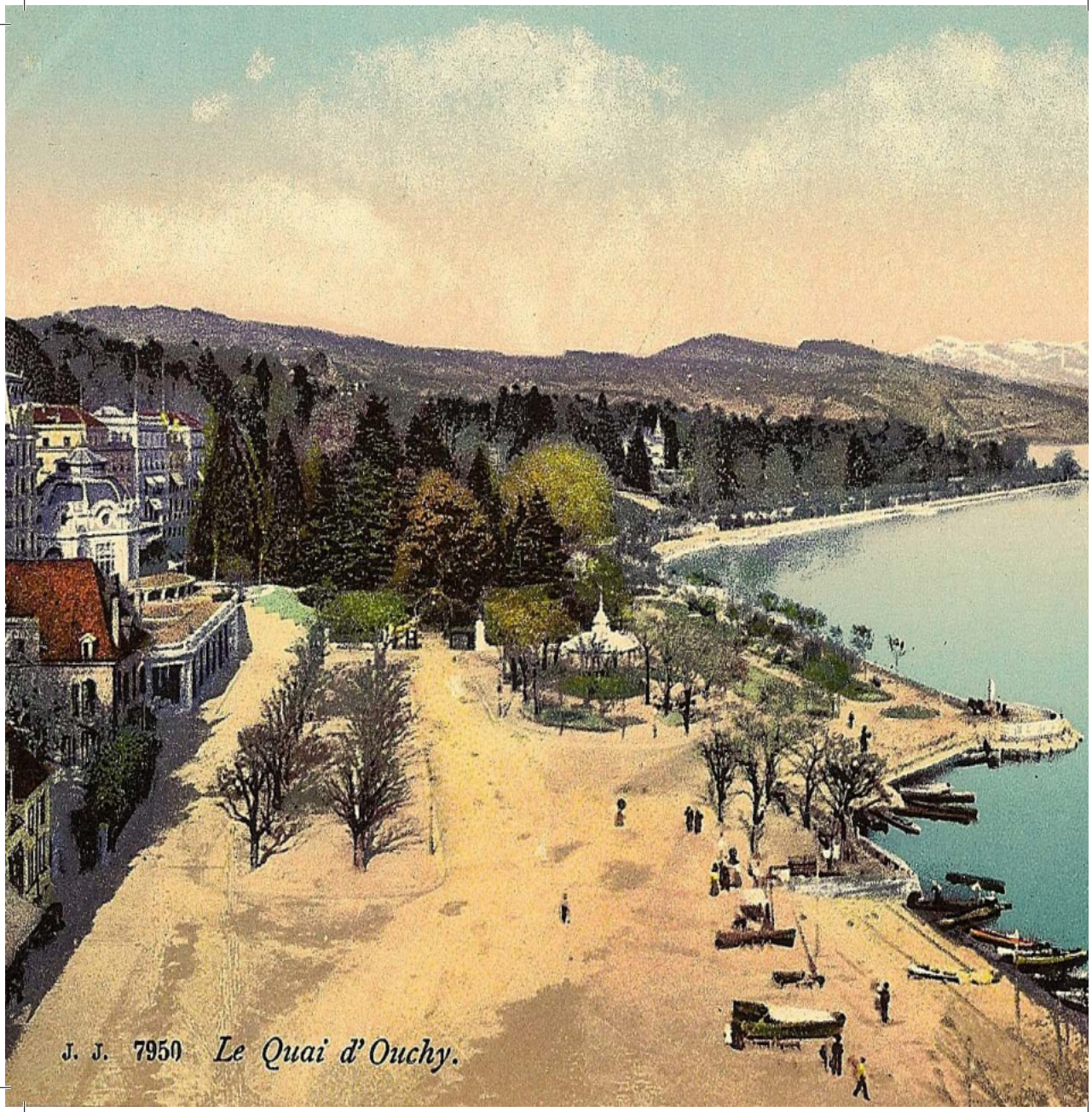
Le choix de ce site fut possible grâce aux analyses des chapitres précédents et s'est finalement porté sur la zone d'Ouchy pour de multiple raisons.

Premièrement, il se situe au coeur d'un pôle principal de la métropole lémanique. Il est donc compris dans un tissus urbain dense et constitue un des derniers terrains vacants de cette dimension. Cette rareté fait de l'aménagement de la parcelle un enjeu de taille pour la ville et ses habitants.

Deuxièmement, il est localisé dans une partie emblématique de la ville de Lausanne et de sa région puisqu'il se trouve en bordure du premier port du lac Léman en terme de taille et d'activité. En effet, on y trouve une gravière, un port de plaisance et le chantier naval de la compagnie générale de la navigation CGN, accompagné du débarcadère de cette même compagnie locale qui permet la connexion avec la France. Elle est également très fréquentée par la population et les touristes qui sont attirés par les infrastructures culturelles mais aussi de divertissements qu'on y trouve.

Finalement, ce site se place à proximité de notre lieu de formation et nous est donc connu. Il a, de ce fait, un intérêt particulier pour nous puisque nous l'appréhendons de manière régulière. Étant des utilisateurs de la zone, il nous est possible de connaître ses points forts tout autant que ses points faibles de manière objective. Forts de cette connaissance du contexte dans lequel il évolue, nous serons plus à même de cibler les infrastructures et aménagements futurs afin de révéler son potentiel de nouveau pôle urbain.

Le futur projet doit s'intégrer à la fois dans le paysage lacustre omniprésent de la zone que dans le tissu urbain. C'est pourquoi, il est tout aussi important d'étudier son histoire, sa place dans la ville mais également les relations qu'elle a tissé avec les différents programmes avoisinants, qu'ils soient privés ou qu'ils appartiennent à la ville.


J. J. 7950 Le Quai d'Ouchy.

Historique

Le site étudié lors de cette analyse est un territoire rempli d'histoire et encré dans la mémoire des lausannois. Il a subi de nombreuses transformations et sa création est due à «de multiples évolutions, dont celles des transports et des relations économiques, qui font que la vie à l'époque romaine d'un pôle Vidy-Lousonna passe, à l'époque du Moyen-Age à un axe Lausanne-Ouchy. Entre le 10e et le 14e siècle, un véritable port lacustre naît». [1] Durant plusieurs siècles, la zone constitue un «petit hameau de modestes mais de vaillants pêcheurs» [2] qui sont surnommés les «Oschies» en hommage au nom d'un des propriétaires. Cela donnera au site le nom qu'on lui connaît aujourd'hui. Le Château d'Ouchy est construit durant cette période de développement et changera de fonction selon le caractère et les besoins du secteur. Il héberge tout d'abord la résidence des évêques mais sera ensuite reconverti en prison, en grenier et en école de police. Aujourd'hui, c'est un programme hôtelier qui l'occupe.

Malgré son statut de port marchand, ce n'est véritablement qu'après l'entrée du Canton de Vaud dans la Confédération que le site évolue. Le vieux port est amélioré et permet désormais l'arrivée des bateaux à vapeur ce qui engendre la venue de curieux et de touristes sur le site. La ville de Lausanne est dorénavant liée à celle de Genève par voie maritime au contraire de la voie ferroviaire prévue mais non réalisée au départ du site. La construction du débarcadère sur pilotis fait se développer la partie Est qui sera dédiée au tourisme, avec notamment l'inauguration des quais et de l'Hôtel Beau Rivage. Durant la même période, la zone voit se construire «une première usine, […] à proximité du lac, ce qui facilite l'approvisionnement en combustible». [3] Ces activités distinctes sont le prémisse d'une dualité programmatique dont le site ne saura se défaire. A partir de 1950, les rives sont transformées afin de réaliser des quais et répondre à l'accroissement du trafic de matériaux en provenance de la Savoie. Le funiculaire consacre la fonction portuaire et industriel du secteur Ouest puisqu'il transporte jusqu'au Flon, non seulement des passagers, mais également les matériaux déchargés des barques». La place de la navigation est alors une place de type industrielle encombrée de marchandises diverses alors que l'essor du tourisme cosmopolite amène un grand nombre d'hôtels et de commerces. Au fil des années, baraques et hangars vont disparaître ou être déplacés selon les besoins. Le trafic de sable et de gravier extraits à l'embouchure du Rhône nécessite également des infrastructures mieux adaptées sans compter une croissance du nombre de bateaux. [4]

Le choix de Lausanne pour abriter l'exposition nationale de 1964 va lancer un long processus de comblement des rives du lac. Lors de l'exposition, Ouchy sert de parking et de point de départ du télécabine qui feront venir des milliers d'individus sur le site. Le bâtiment de la Nautique, le chantier naval et les locaux de la police du lac on été réalisés en 1970 et sont encore là. Ces infrastructures vont redonner vie à un secteur délaissé et inciter les autorités à réaliser le projet de la place de la navigation en supprimant les places de stationnement et en réaménageant le site en place public sur un parking devenu souterrain.

Spécificités du site

La zone d'Ouchy, de par sa constitution atypique, est une entité à part entière dans la ville de Lausanne. En effet, elle est composée de plusieurs éléments hétéroclites au cœur du même ensemble urbain et c'est pour cette raison qu'elle se retrouve dans le groupe des parcelles «à utilisation mixte» vu précédemment.

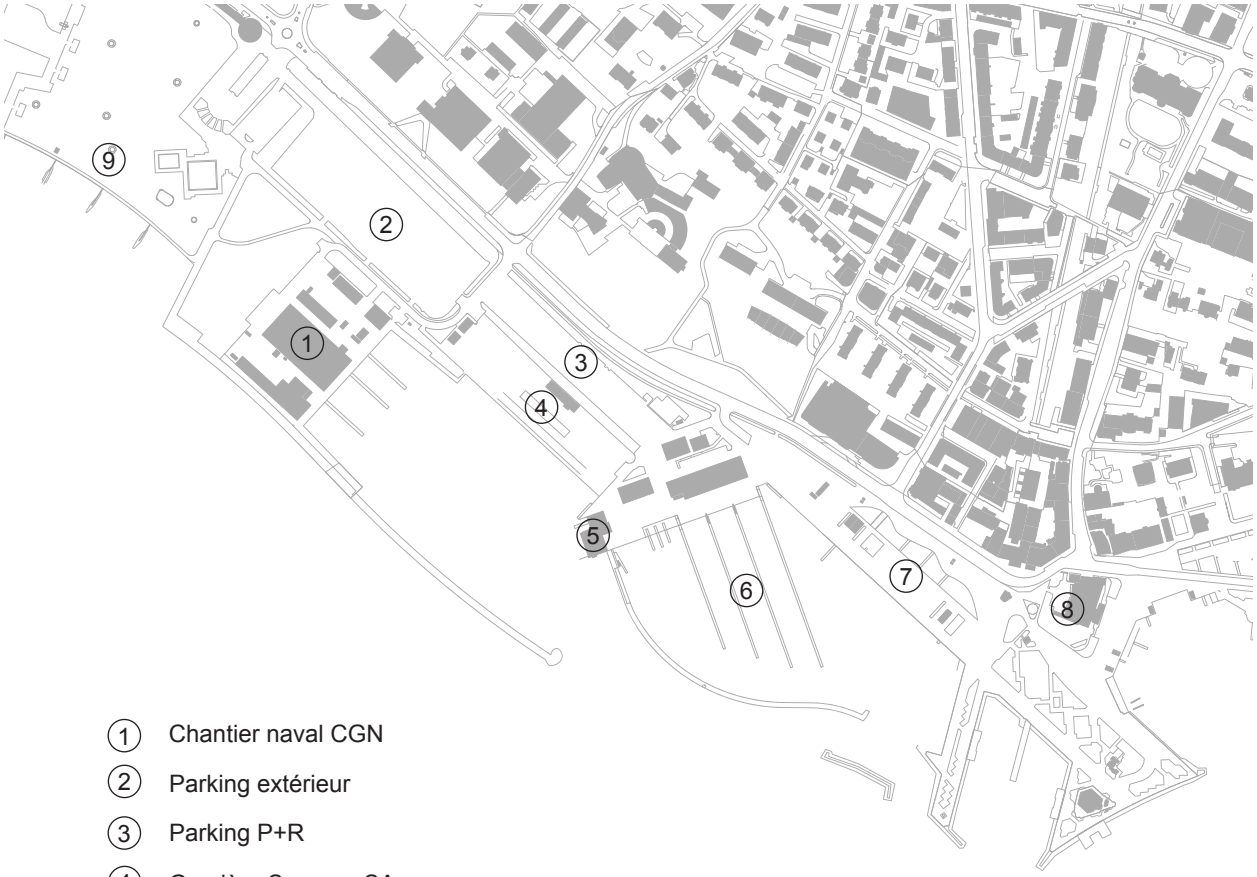
Le site englobe sur sa partie Ouest, le chantier naval de la CGN, ainsi que le port qui sert à son fonctionnement. Les ateliers qui les bordent sont principalement faits d'un grand hangar et de quelques bâtiments éparpillés. L'ensemble est protégé du lac par une longue jetée de pierre qui crée l'espace nécessaire au stationnement des bateaux de la compagnie navale.

Sur ce même port se trouve aussi un dépôt de gravier de l'entreprise Sagrave SA. Il occupe le côté Nord du bassin du chantier naval et est composé principalement d'espaces de stockage à l'air libre, d'une grande machine de tri du gravier et de deux pelles-mécaniques sur rail. Il comprend également une zone de chargement pour les camions.

L'entrée sur cette partie du site se fait par un terrain vague qui crée un espace tampon entre la piscine de Bellerive et les hangars de la CGN mais également par la succession de deux longs parkings extérieurs qui longent les infrastructures lacustres jusqu'au niveau de la gravière. Ces places de stationnement sont également un espace polyvalent, puisqu'elles accueillent parfois des événements tels que le cirque ou la fête foraine et représentent la plus grande superficie du site.

Directement accolée au dépôt de la Sagrave se trouve la Marina du port d'Ouchy. Quatre volumes la composent et suffisent à ses besoins puisqu'ils englobent la gendarmerie du lac, un atelier de réparation pour des petits bateaux de plaisance et un magasin d'équipement nautique. Pour le reste de la zone, la place de la navigation termine le site jusqu'au château d'Ouchy avec une longue esplanade et un bassin décoratif le long du port.

Cette diversité d'espaces et de programmes constitue la totalité du site d'étude. Les rapports complexes entre ces éléments sont propres à chacun d'eux et se déterminent à plusieurs échelles. Elles vont de celle de l'individu arpentant la zone à pieds à celle du lien de la ville avec le site. Ces relations doivent être prises en compte afin de conserver l'identité du lieu tout en proposant de nouvelles infrastructures pour dynamiser le site d'Ouchy.



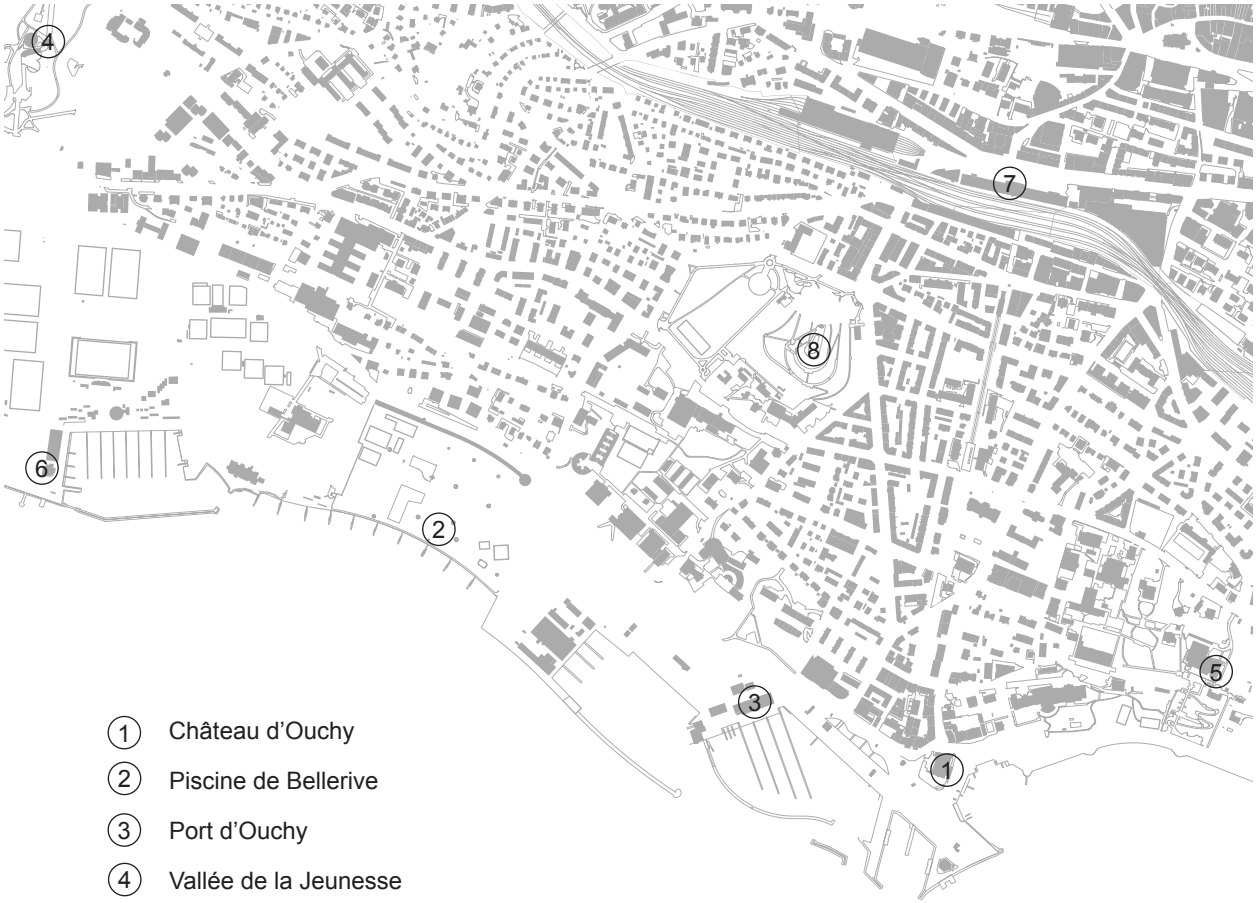
1. Chantier naval CGN
2. Parking extérieur
3. Parking P+R
4. Gravière Sagrave SA
5. Gendarmerie du lac
6. Port de plaisance
7. Place de la Navigation
8. Château d'Ouchy
9. Piscine de Bellerive

Contexte

Le site étudié se place dans un tissu urbain dense qui contient de nombreux programmes variés. Parmi ceux-ci, certains ont une influence plus importante et permettent d'attirer des utilisateurs. Ils deviennent ainsi des points spécifiques de la ville et sont utilisés comme repères.

Ces différents points de la ville sont de nature riche et variée mais ne sont pas forcément pensés comme des repères dans le tissu urbain, comme pourrait l'être un monument. C'est parfois leur aspect détonnant ou leur programme distinctif ou occasionnel qui marquent les esprits ou encore une fonction qui rassemble comme une place ou un parc qui permet de les considérer comme tels.

Dans les alentours de la zone, nous avons relevé neuf points qui semblent être les plus importants et qui sont considérés comme des références dans la ville. On peut notamment remarquer la présence du Chateau d'Ouchy et du Musée Olympique qui sont les points de référence touristiques du site. Le port d'Ouchy, la piscine de Bellerive ainsi que les pyramides de Vidy et la vallée de jeunesses sont, quant à eux, des programmes et des lieux plutôt conçus et utilisés par les lausannois. La gare ferroviaire de la ville se situe au Nord-Est du site et constitue le point de liaison des transports publics lausannois aux grandes lignes de train du territoire suisse et des pays voisins. La parc de Milan, qui surplombe la zone d'Ouchy, ajoute, pour sa part, une touche de nature dans le tissu urbain. En effet, il est composé, en plus de plusieurs espaces publics, d'un jardin botanique.



1. Château d'Ouchy
2. Piscine de Bellerive
3. Port d'Ouchy
4. Vallée de la Jeunesse
5. Musée Olympique
6. Les Pyramides de Vidy
7. Gare ferroviaire de Lausanne
8. Parc de Milan

Transports

Transports publics

La zone d'Ouchy est desservie par plusieurs transports publics dont les fréquences sont suffisamment rapprochées pour permettre la bonne gestion du flux de voyageurs tout au long de la journée. Les transports présents sur le site sont de plusieurs types. En premier lieu, le métro qui relie, sur un axe Nord-Sud, le port d'Ouchy à la gare ferroviaire de Lausanne. En complément de celui-ci, il existe un bus servant, cette fois, à se déplacer sur l'axe Est-Ouest. Cependant, ce dernier ne peut pas être considéré comme optimal puisqu'il ne dessert pas la rive dans sa totalité, mais uniquement la partie Ouest d'Ouchy sur deux kilomètres. Ensuite, cette ligne remonte en direction du Nord afin d'atteindre les hauts de la ville. La partie Est, le long des berges, est, quant à elle, dépourvue de tout transport en commun.

Le site, avec son port, est également desservi par des navettes maritimes. Ce dernier type de transport, bien que principalement touristique, reste une solution tout à fait abordable pour se déplacer. Il est notamment très utilisé par les travailleurs frontaliers venant des rives françaises. Les seuls points négatifs de ce moyen de transport sont la fréquence de passage des bateaux et l'emplacement des différents débarcadères. En effet, les deux arrêts les plus proches d'Ouchy se trouvent à l'extérieur de la ville, respectivement pour la partie Est, à Pully et à l'Ouest, à Saint-Sulpice. Cela signifie que le déplacement en bateau n'est pas une solution viable pour un habitant voulant se déplacer à Lausanne par le lac.

Transports individuels

Comme dans de nombreuses situations en bord de lac, une circulation est présente et longe les rives. La zone d'Ouchy ne déroge pas à la règle puisqu'une grande artère la borde. Cette route est partagée par les habitants des quartiers proches, par les travailleurs des différentes zones d'activités présentes et par le réseau routier des transports publics. De plus, la zone d'étude se situe à deux kilomètres de la sortie de l'autoroute qui relie Lausanne à Genève et à Yverdon. Cette sortie débouche sur le grand rond-point de la Maladière et aiguille les usagers de la route vers les différents quartiers de la ville. Le réseau de transports individuels est donc optimal et permet la connexion du site à la fois à un niveau local qu'à une plus large échelle.

Mobilité douce

Les bords du lac Léman appartiennent, à quelques exceptions près, au domaine public. En effet, de larges chemins piétons et cyclistes sont aménagés sur les berges du lac et garantissent à l'utilisateur une vue quasi-continue sur le milieu lacustre. Dans la zone d'Ouchy, la mobilité douce, au bord du lac, est continue d'Est en Ouest à l'exception d'une partie du territoire entre la gravière et la piscine de Bellerive puisque qu'elle doit éviter le chantier naval. De plus, la mobilité est interrompue pendant la période estivale sur le secteur de la piscine de Bellerive en raison de la privatisation des plages qui composent son parc. La structure du site ne permet donc pas aux usagers une mobilité douce continue sur les rives directes du lac.

Mobilité douce

Transports individuels

Bus 1 et 2

Métro m2

Gare ferroviaire

Débarcadère

Mobilité non-garantie

Bâtiments publics

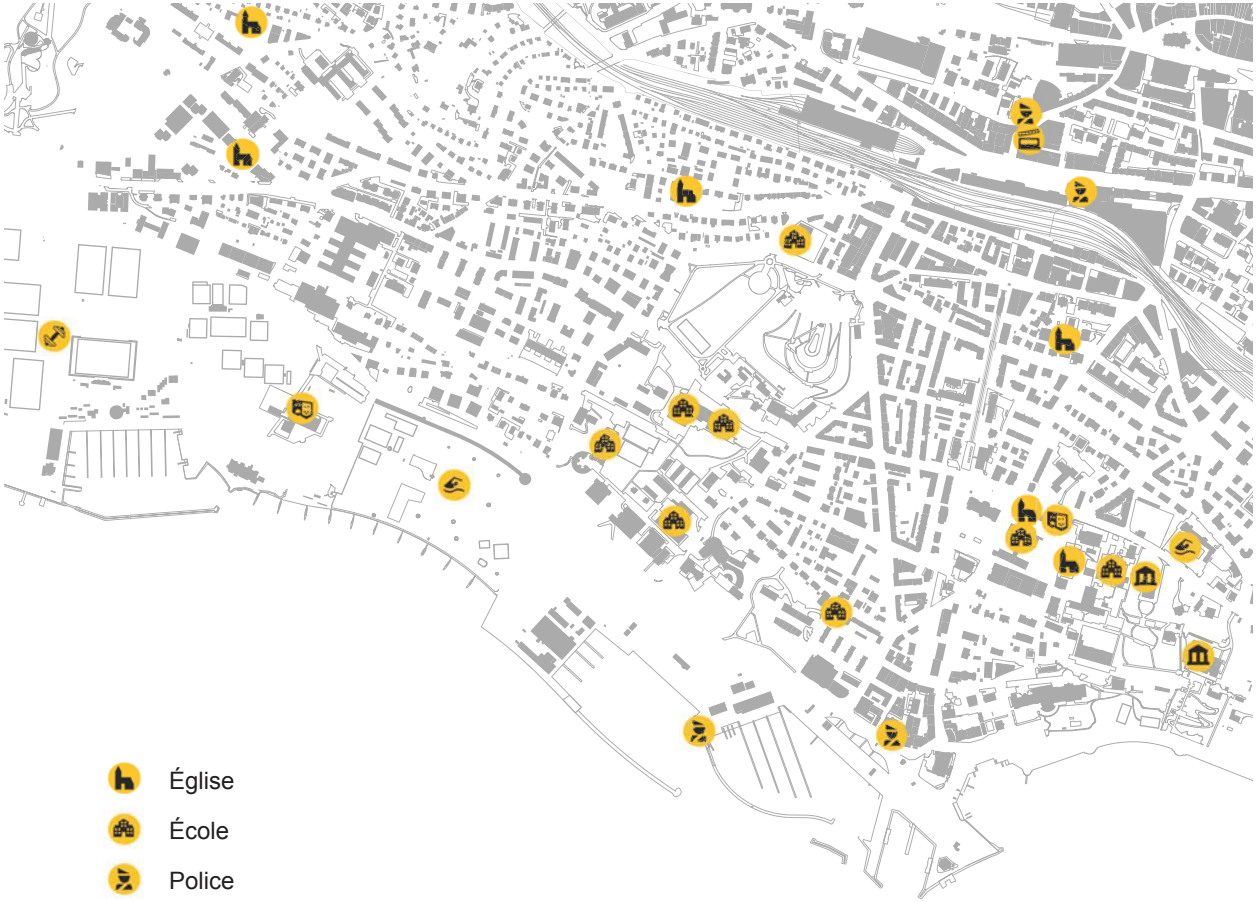
Dans un périmètre proche du site d'étude d'Ouchy, on retrouve de nombreux bâtiments publics. Parmi-eux se trouvent des écoles, des bâtiments administratifs, des hôpitaux, des postes de police et des lieux de cultes. Plusieurs écoles de degrés différents se situe à l'arrière du site sélectionné alors que les locaux administratifs se retrouvent éloignés puisque l'administration communale ou encore le service des bâtiments et de la propreté urbaine sont localisés au Flon. En ce qui concerne les hôpitaux, le constat est le même que pour l'administration. Ils se situent tous au-delà de la gare ferroviaire de Lausanne, comme c'est le cas pour la clinique Cecil ou l'Asile des Aveugles qui sont les plus proches d'Ouchy. Le centre hospitalier de la ville, le CHUV, se place quant à lui encore plus au Nord.

Sur le site, nous retrouvons trois lieux relatifs au travail des forces de l'ordre. Les locaux de la brigade de la police du lac sont évidemment présents dans l'enceinte du port d'Ouchy et sont accompagnés de la gendarmerie de la police cantonale vaudoise auxquels s'ajoute encore un poste de police pour le quartier d'Ouchy.

Nous pouvons également situer dans la zone quelques lieux de cultes des principales religions présentes en Suisse comme deux églises chrétiennes, la mosquée et la synagogue de Lausanne.

Culture et sport

Lausanne est une ville culturelle mais aussi sportive. Elle compte de très nombreuses infrastructures qui offrent la possibilité aux habitants et aux visiteurs de s'épanouir avec des découvertes culturelles ou encore en pratiquant des activités physiques diverses. Tout le territoire qui compose la zone d'Ouchy et sa périphérie ne sont pas en reste. Le Musée Olympique ou encore le Musée des jardins botaniques cantonaux en sont de bons exemples puisqu'ils se trouvent à quelques pas de là. Dans un périmètre proche, nous retrouvons aussi trois théâtres, à savoir le centre pluriculturel d'Ouchy, le Théâtre du Projecteur ou encore le Théâtre de Vidy. Du côté sportif, les berges du lac sont particulièrement bien équipées. Sans compter les différents parcs publics comme celui de Denantou, de Milan ou les plages aménagées, la région d'Ouchy bénéficie de beaucoup de possibilités pour faire du sport.



- Église
- École
- Police
- Musée
- Théâtre
- Cinéma
- Piscine
- Infrastructure sportive

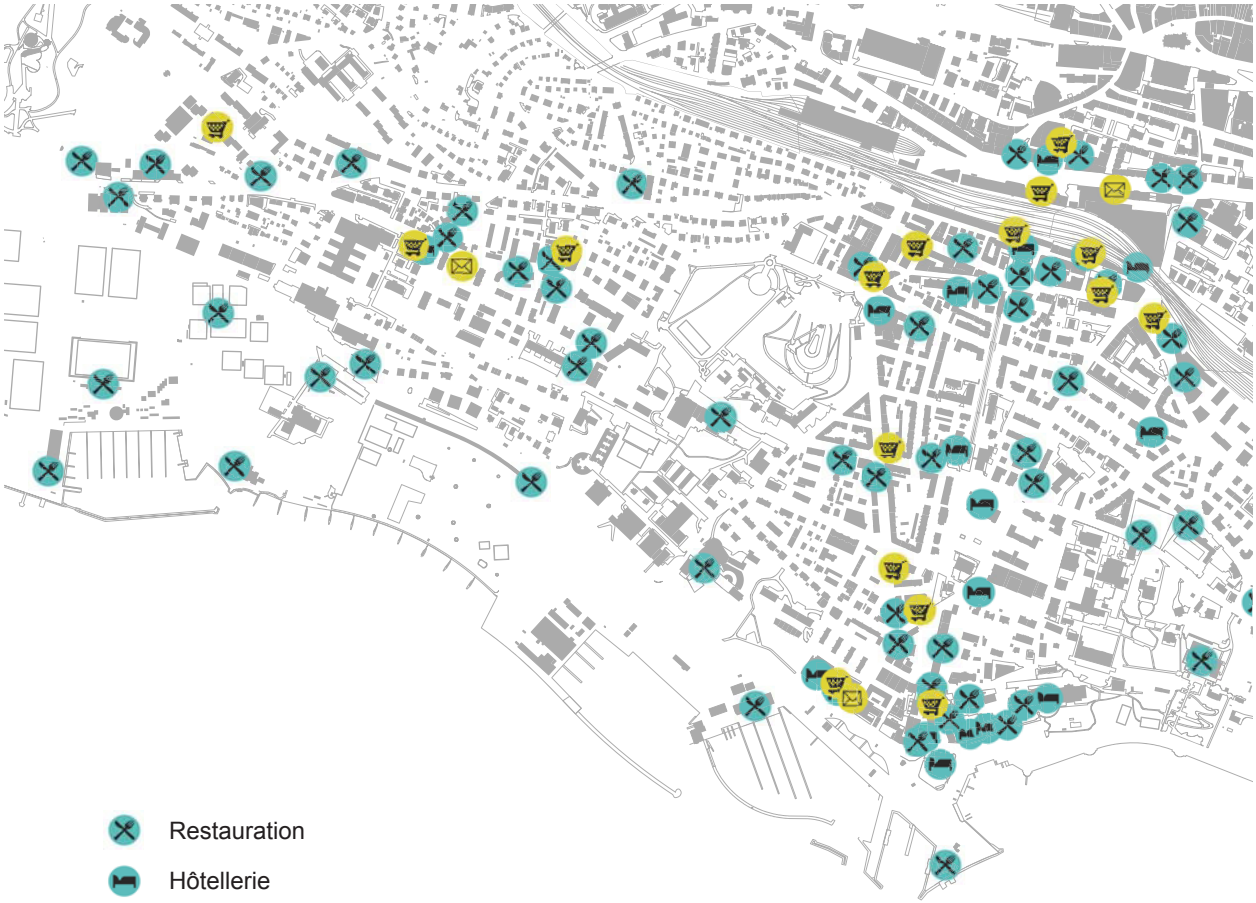
Sevices et logements

Les services

Aux vues de son statut très touristique, le port d'Ouchy et ses alentours profitent de nombreux services d'hôtellerie et de restauration ainsi que des commerces, des bars, des cafés et des postes. La grande majorité d'entre eux se regroupent autour du terminus du métro à proximité du Château d'Ouchy, afin de répondre à la demande des utilisateurs du bord du lac. Ces derniers sont en quelques sortes la terminaison d'une bande de services qui relie le centre-ville au lac par le même axe Nord-Sud que les transports en commun. Les commerces apparaissent en nombre sur le schéma suivant mais sont, en réalité, de faible dimension et ont un statut d'épicerie de quartier utilisée pour de petites courses quotidiennes.

Les logements

Les bâtiments se situant dans la partie Sud de la ville de Lausanne sont en majeure partie des habitations ou, du moins, des immeubles mixtes partagés avec des espaces de bureaux ou des commerces. Le nombre de logements dans la zone reste toutefois élevé et la densité de population est forte. Cependant, la ville de Lausanne a atteint à la fin de l'année 2016 un taux de vacance de 0.4% [5] ce qui signifie qu'elle est en pénurie de logement. En effet, «il est d'usage de considérer le marché comme équilibré lorsqu'il affiche un taux de vacance de 1.5%». [6] La moyenne du canton de Vaud étant de 0.9%, la capitale Olympique est véritablement en crise et cherche à rétablir un équilibre.



Restauration

Hôtellerie

Commerce

Service postal

Pôles existants

La zone étudiée s'inscrit dans un contexte urbain dense qui est déjà constitué de plusieurs pôles existants. Ils remplissent chacun des rôles distincts et s'adressent à des utilisateurs qui le sont tout autant. Ces derniers permettent, en quelques sortes, de rendre dynamique la partie Sud de la ville.

1. Pôle touristique

La partie touristique du bord du lac se situe à l'Est du site d'analyse. Il bénéficie d'un accès rapide au centre de Lausanne et aux villes situées sur les rives par les voies navigables. Il attire les visiteurs et plaisanciers grâce à l'aménagement des quais en relation directe avec le bord du lac mais également par la présence d'hôtels, du Château d'Ouchy et du Musée Olympique.

2. Pôle sportif et culturel

La zone de Vidy est le second pôle sportif de la ville. Il est composé d'un stade d'athlétisme, de terrains de football, d'un centre nautique pour la pratique de l'aviron et de multiples itinéraires de course ou de vélo. Il existe également trois piscines dans le périmètre dont certaines sont couvertes et permettent une utilisation toute l'année.

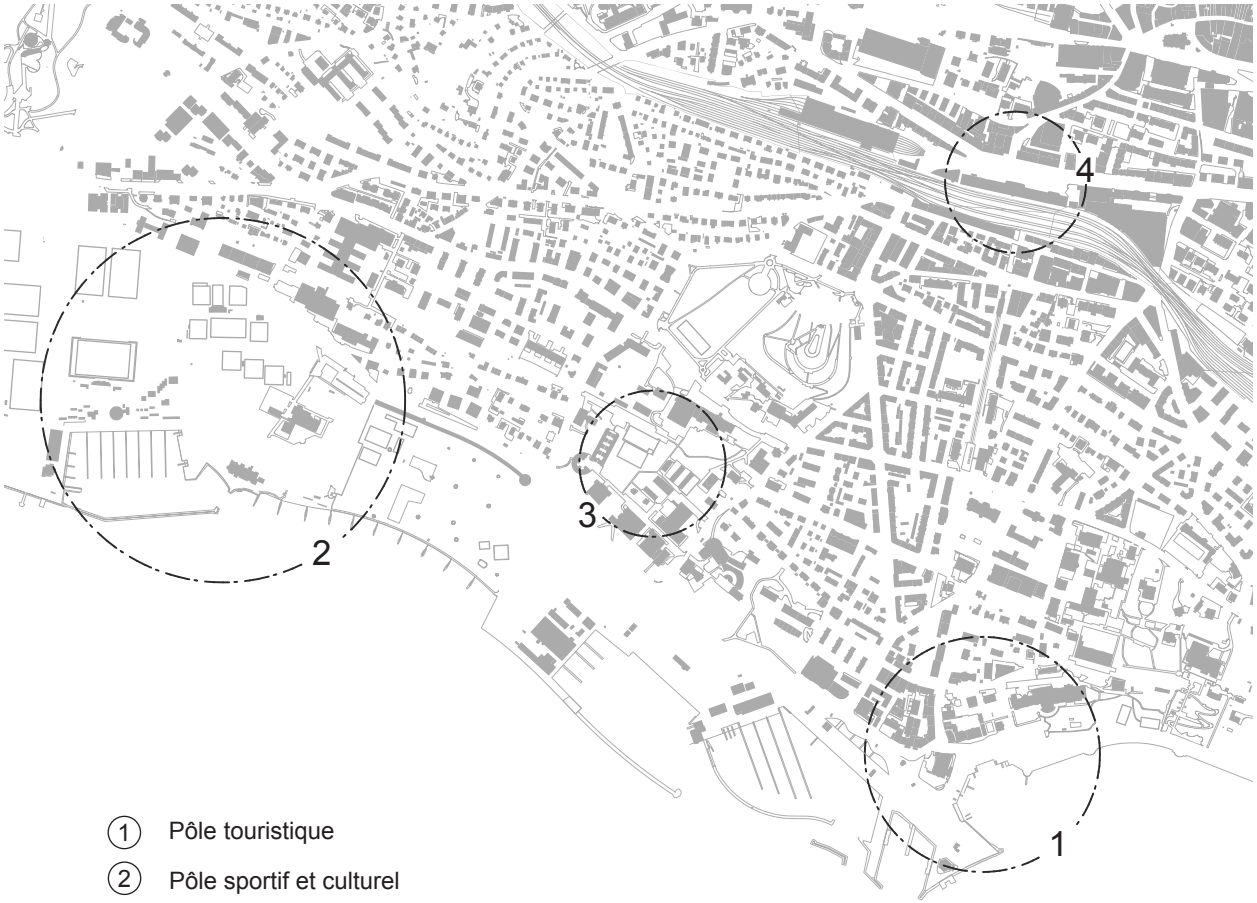
Ces infrastructures sportives ont été érigées dans le secteur dédié à l'Exposition nationale suisse de 1964. Cet événement a permis de construire la Vallée de la Jeunesse, un parc muni de plusieurs places de jeux pour les enfants et d'une coupole en béton afin d'abriter un espace d'inventions. Les rives sont, quant à elles, aménagées de pyramides à degrés qui symbolisent les différentes cultures et langues Suisses.

3. Pôle de formation

Le Sud de la ville profite de plusieurs centres de formation s'adressant à des tranches d'âges différentes et à de futures carrières diverses. En effet, on dénombre deux grandes écoles, à savoir l'école professionnelle et la Haute École Pédagogique ainsi que deux écoles publiques, une de degré primaire et l'autre de degré secondaire, respectivement l'école Croix-d'Ouchy et l'école de l'Elysée. Le secteur compte également le gymnase Auguste Piccard qui attire les jeunes sportifs du canton puisqu'il est le seul à proposer un aménagement des horaires et la IMD (International Institute for Management Development) dont l'influence internationale permet de faire venir en son sein une petite centaine de nationalités différentes.

4. Pôle de transport

Le secteur environnant de la gare de Lausanne met à disposition plusieurs type de transports publics permettant de relier les différents pôles de la ville mais également les grandes villes de Suisse et celles des pays avoisinants. En effet, il est possible de rejoindre sa destination grâce au métro, aux bus et aux trains.



1. Pôle touristique
2. Pôle sportif et culturel
3. Pôle de formation
4. Pôle de transport

Synthèse

La zone d'Ouchy à été choisie comme sujet d'analyse de par la complexité des rapports qu'elle entretient avec les éléments qui la constitue et ceux de la ville depuis plusieurs décennies. Le site a subi plusieurs transformations au fil du temps et constitue toujours une sorte de fissure dans le tissu urbain de par son caractère évidemment fonctionnel, abritant toutes les nécessités des différents ports, mais aussi par ses aménagements inexistants ou ne répondant pas aux besoins actuels.

En effet, les analyses du chapitre démontrent l'absence de continuité des différentes activités qui la jouxtent, que ce soit au niveau du tourisme qui évolue du côté Est ou en terme de desserte des transports publics quasi absente qui empêche le dialogue avec la région Ouest dédiée principalement aux infrastructures sportives.

De plus, le site ne propose que des fonctions portuaires, il ne s'adresse qu'à une faible tranche de population. De ce fait, il est une zone de transition et le passage doit y être facilité et plaisant pour remplir parfaitement sa tâche. Cependant, cet absence de dialogue peut également se distinguer au niveau des mouvements des piétons. En effet, le placement des différents bâtiments induisent le promeneur à se diriger vers les parkings et à les longer afin de rejoindre sa destination au lieu de rester en bordure de lac comme il le faisait quelques dizaines de mètres avant. C'est pourquoi les piétons ne traversent pas cette zone et restent du coté Est qui profite de nombreux aménagements comme les quais, par exemple.

Le site d'étude, pour devenir un nouvelle polarité urbaine doit donc rétablir le dialogue entre les différentes parties existantes de la ville en proposant de nouveaux programmes attrayants pour les utilisateurs. Il a aussi l'objectif de rendre les déplacements piétons plus fluides et ainsi proposer une véritable promenade au bord du lac, chère aux habitants du bassin lémanique.

Notes

[1] Histoire d'Ouchy
http://www.notrehistoire.ch/medias/3006,
visualisation le 22.12.17, 11h23

[2] Histoire d'Ouchy
http://www.notrehistoire.ch/medias/3006
visualisation le 22.12.17, 11h23

[3] Histoire du Quartier sous-gare
https://fr.wikipedia.org/wiki/Sous-Gare/Ouchy,
visualisation le 22.12.17, 11h47

[4] Propos tirés du documentaire :
FRANCOIS MARTI, JOSEPH MEIZER, BERTRANDS NOBS,, Projet d'aménagement de la place de la Navigation, Service d'urbanisme, 1991
https://www.dartfish.tv/Player.aspx?CR=p33203c27287m2426341

[5] Chiffre de office des statistiques du canton de Vaud
http://www.stat.vd.ch/Default.aspx?DomId=1845
visulalitation le 20.12.17, 23h43

[6] AGENCE TELEGRAPHIQUE SUISSE, Il y a un petit peu plus de logements vacants, Tribune de Genève, 13 juillet 2017

Images

Ouchy 2016
https://www.fetemusiquelausanne.ch

Ouchy 1896
http://www.unol.ch/medias/album/lausanne-ouchy-avant-1896.jpg

E. Stratégies d’aménagement pour la reconquête des rives

Introduction

Lors de l'élaboration d'un projet, il est indispensable d'étudier les besoins du territoire en question et ceux de ses habitants pour permettre son efficience au sein de son futur contexte. L'étude de l'histoire du site peut aussi donner des pistes de projets intéressantes puisqu'elle donnera des indices sur les caractères à donner ou à garder pour la zone projetée. Le respect du contexte historique, bâti, politique et social permettra au projet de bien s'encrer sur son site.

Pour ce faire, des stratégies d'aménagements peuvent apporter des réponses aux questions relatives à la reconquête des rives d'un lac ou d'un court d'eau et ainsi à la création d'une nouvelle polarité. On dénombre quelques méthodes génériques qui permettront d'arriver à des solutions pertinentes pour l'inscription du projet sur le site. Parmi celles-ci, nous pouvons parler de la construction d'espaces publics, comme une grande place par exemple, ou encore de l'installations de nouveaux logements pour pallier à un manque présent en ville. La mise en place de nouvelles circulations manquantes ou faisant de nouvelles connexions entre des points existants est aussi une solution possible que l'on retrouve dans beaucoup de projets actuels. Une dernière méthode pour activer un pôle urbain est d'y construire un bâtiment emblématique, il deviendra de ce fait une nouvelle référence pour la ville et son image et créera une attraction sur ce point.

C'est pourquoi, afin de mieux cibler les nécessités face auxquelles le bassin lémanique peut être confronté et d'appliquer de la manière la plus optimale les méthodes aux sites sélectionnés, nous allons, dans un premier temps, les définir précisément pour connaître leurs applications sur le territoire. Pour bien illustrer le propos, nous avons choisi une série d'exemples représentatifs des différentes stratégies et s'inscrivant dans des thématiques liées à l'eau, parfois en bordure de lac mais aussi près d'un fleuve, d'une mer ou de l'océan. De plus, ces exemples sont remarquables par leur dimension et l'impact qu'ils engendrent dans les villes où ils se trouvent.

Espace public

Définition

L'espace public «désigne les endroits accessibles au public, arpentés par les habitants, qu'ils résident ou non à proximité. Ce sont des rues et des places, des parvis et des boulevards, des jardins et des parcs, des plages et des sentiers forestiers, campagnards ou montagneux». [1] Ces espaces sont des vides ouverts et planifiés qui représentent une respiration dans un tissu urbain dense. Ils ont toutefois un rôle organisateur, puisque le développement du bâti se fait autour d'eux. Ils sont également conçus comme un lieu d'échange, de déambulation, de partage et de rassemblement et ont la capacité d'acquérir un caractère de centralité et d'élément de repère dans une ville. Tout cela fait d'eux une nouvelle polarité.

La place de la Bourse, Bordeaux

La ville de Bordeaux, au Sud-Ouest de la France, est, au 18e siècle, une cité moyenâgeuse typique avec des rues étroites bordées d'habitations de faibles dimensions qui s'agglutinent autour d'elles. La forteresse qui entoure ce qu'on appelle aujourd'hui la « vieille ville » sépare la cité d'un accès direct à la Garonne et au port qui s'y trouve. Pour y remédier, le gouvernement de cette époque décide de créer une porte afin d'offrir une issue vers le fleuve et ses activités.

Le projet des architectes Ange-Jacques Gabriel et son fils est composé de plusieurs éléments. Tout d'abord, l'élaboration d'une place rectangulaire aux pans cassés et ouverte sur le fleuve. Ensuite, ils imaginent la réalisation de bâtiments pour entourer l'espace public et briser définitivement la muraille. Appelée anciennement place de la Royauté du fait qu'à son centre se trouvait la statue du roi régnant, il était important que l'ensemble montre la puissance de la ville. C'est pourquoi, l'Hôtel de la ferme et l'Hôtel de la Bourse, duquel la place prendra ensuite le nom, sont de grands édifices avec des façades décorées et sculptées. [2]

Cette place a été durant des siècles le symbole de la prospérité de la ville. Cependant, ses activités portuaires ont connu quelques difficultés et dans les années 2000, plusieurs enseignes font faillite. Les autorités ont donc voulu combler ce nouvel espace devenu désuet tout en redonnant une seconde vie à la place de la Bourse.

L'aménagement des quais de Bordeaux a été fait par l'architecte paysagiste Michel Corajoud qui imagine, face à la place, un miroir d'eau qui refléterait les bâtiments du 18e siècle. Le miroir d'eau et les deux jardins qui l'entourent constituent une promenade piétonne et cycliste le long de la Garonne. Le bassin est réalisé par le fontainier Jean Max Llorca. Il contient quelques centimètres d'eau qui se vident cycliquement pour former, dans un premier temps, un nuage de brouillard qui disparaît et laisse découvrir une deuxième place minérale.

Le second souffle donné à la Place de la Bourse avec l'aménagement de la promenade à permis au bordelais d'en faire un lieu de détente et un lieu incontournable pour les touristes. Le miroir d'eau est devenu un symbole pour la ville qui n'hésite pas à le promouvoir et à y organiser des événements.

Cet espace est donc redevenu ce qu'il était au 18e siècle, un lieu de rassemblement et d'échange qui permet de montrer au monde l'importance de la ville.

Le jardin anglais, Genève

Le jardin anglais est situé au cœur de Genève, proche de la zone de la Jonction, sur les derniers mètres qui séparent le lac du Rhône. Il a été construit lors du développement d'un quartier de luxe par l'architecte Joseph Collart au milieu du 19e siècle. Il l'a placé devant l'hôtel de la Métropole et celui des Bergues qui bordent les rives. Il fut érigé après une votation des habitants de la ville pour le comblement du Port de bois qui était utilisé comme chantier par les entrepreneurs afin d'obtenir une promenade le long du lac Léman. Il s'agrandira ensuite deux fois, profitant de l'élaboration du pont du Mont-Blanc et celui du quai Gustave-Ador et trouvera ainsi la place qu'on lui connaît encore aujourd'hui. [3]

Son nom vient directement de sa composition irrégulière qui connaît ses débuts en Europe au 19e siècle et qui est en opposition aux jardins français très structurés et symétriques. On y retrouve les codes du genre. C'est-à-dire un décor reconstitué qui représente la nature sauvage avec des arbres ou des divisions de parterres qui permettent la création de nouveaux points de vues lorsque le visiteur s'y promène.

Le jardin à également de nombreux monuments en lien avec l'Histoire de la ville. En effet, on y retrouve «l'Horloge Fleurie» qui est un symbole de l'industrie horlogère genevoise, le monument national «qui commémore le rattachement de la ville avec la Suisse et plusieurs bustes qui rappellent la mémoire des peintres et sculpteurs de la ville». [4]

Le jardin anglais de Genève est un espace public important pour la ville car il représente son histoire durant les deux derniers siècles et attirent beaucoup de touristes. Il est en quelque sorte, la carte postale de la cité. L'espace gagné sur le lac par le comblement de l'ancien port permet également de créer un espace de respiration pour les habitants et ainsi leur permet un accès à un morceau de «nature» dans un tissu urbain dense.

Logement

Définition

Depuis que l'Homme est devenu sédentaire, la question du logement est primordiale. C'est en premier lieu un espace dédié à l'abri, où chaque individu peut dormir, manger et vivre en privé. Que cela soit une maison individuelle ou un logement collectif, le style des habitations est le reflet d'une culture et de traditions. C'est pourquoi, il existe de multiples exemples de logements tous distincts les un des autres.

«La revitalisation résidentielle vise à créer ou à reconvertir des espaces permettant d'enrichir quantitativement et qualitativement l'offre d'habitations pour accueillir de nouveaux habitants». [5] Les quartiers d'habitations répondent donc à la fois au besoin de la population désirant s'installer en son sein, mais doit trouver des compromis avec les objectifs de la ville qui gouverne et qui doit planifier le bon fonctionnement de l'ensemble de ses espaces.

Harbour Isle Apartments, Copenhague

Le projet du bureau d'architectes danois Lundgaard & Tranberg se situe dans la zone de Havneholmen de Copenhague proche du centre-ville et des deux parcs principaux. Les deux blocs de bâtiments, formant un U, sont sur l'ancienne zone industrielle et portuaire de la ville qui est aujourd'hui restructurée en zone résidentielle et commerciale. Leur situation et leur forme permettent aux deux immeubles d'avoir une cour intérieure végétalisée qui les connectent à la promenade longeant le port et à plus grande échelle au tissu urbain. [6]

Les 236 appartements qui les composent ont une taille et un design ajusté par rapport à leur emplacement qui se visualise en façade. En effet, pour avoir un meilleur apport de lumière et une vue directe sur le bras de mer bordant la parcelle, ils sont décalés horizontalement avec comme conséquence des pièces qui ressortent du volume simple mais s'ajustent également de manière verticale puisque le bâtiment varie entre cinq et huit étages.

La reconquête des rives de l'ancien port se fait, dans ce projet, de manière contemplative de par leur positionnement sur la parcelle. La contextualisation dont ils font preuve détermine également la structure interne des bâtiments. De ce fait, ils ne pourraient pas être déplacés à l'intérieur des terres sans perdre l'essence de leur concept.

Quartier des Rives du Cher, Tours

La ville de Tours a eu, après la Seconde Guerre Mondiale, une importante croissance démographique due à la décentralisation industrielle qui créa plusieurs milliers d'emplois et se retrouva ainsi dans une pénurie de logements. Les autorités cherchèrent donc de nouveaux terrains en périphérie pour la réalisation de quartiers d'habitations. L'un deux, le quartier de Rive du Cher se localise, comme son nom l'indique aux abords des berges de la rivière, à l'emplacement d'anciennes usines et de jardins ouvriers. Cependant, son terrain qui longe l'eau sur environ un kilomètre et demi est une zone inondable. Il fut donc nécessaire, avant le début des travaux, de canaliser la partie du Cher concernée avec la création d'une digue surélevée. Les 2'300 logements sont répartis dans plusieurs barres d'habitation distinctes dont deux tours de septante mètres formant ce qu'on appelle un «grand ensemble». La structure du quartier ne va pas changer jusqu'à aujourd'hui, à l'exception d'un immeuble bâti en 2016 qui vendra compléter la partie Ouest de l'ensemble. [7]

L'emprise au sol des constructions étant faible, les habitants profitent de places de stationnement en suffisance mais surtout de larges parcs et de plusieurs espaces publics minéraux venant trancher avec les géométries strictes des bâtiments. Ces grands espaces ainsi disponibles s'opposent au tissu urbain strié avoisinant qui est composé d'habitations accolées. Cette enclave que constitue ce grand ensemble se distingue par sa morphologie différente du reste de la ville mais également par le dynamisme dont elle fait preuve. En effet, les bâtiments du quartiers sont exclusivement dédiés au logement et repoussent au dehors les zones d'activités comme, par exemple, les commerce ou les espaces de travail. Le grand ensemble ne fonctionne donc pas en autarcie et nécessite l'apport de la ville.

Mobilité

Définition

Les rues structurent la ville depuis toujours. Elles n'ont pas d'autre programme, à par quelques exceptions, que de permettre le déplacement. Leurs tailles et leurs revêtements indiquent aux utilisateurs le type de véhicule qui est adapté et autorisé pour les emprunter. Par exemple, une autoroute sera large et droite à l'extérieur des villes pour un déplacement rapide, alors que les rues piétonnes sont souvent de plus faibles dimensions, potentiellement sinueuses et pavées parfois pour permettre l'exclusivité aux passants.

Ces lignes qui strient le tissu urbain à toutes les échelles de la ville permettent également le développement de cette dernière. En effet, le temps de déplacement entre les habitations et les activités extérieures étant un critère important pour les habitants d'une zone, une mauvaise desserte bloquera la potentielle évolution du pôle en question.

Ainsi, les infrastructures de déplacement, qu'elles concernent les transports publics ou individuels, nécessitent de répondre au mieux à la demande car elles peuvent suspendre ou empêcher l'activité d'un territoire.

Queens quay, Toronto

Queens Quay est une des rues principales de Toronto qui s'étend d'Est en Ouest parallèlement au lac sur plus d'un kilomètre et demi. Avant l'intervention du bureau canadien DTAH et le bureau hollandais West 8, la rue était constituée de quatre voies de circulations utilisées principalement par les véhicules de livraison des entreprises voisines, des trottoirs étroits et des infrastructures de transports publics inadéquats. En d'autres termes, la rue coupait la liaison physique et visuelle du bord du lac avec le reste du tissu urbain. [7] L'enjeu du projet était donc d'améliorer le domaine public pour qu'il retrouve l'attrait des utilisateurs et révèle le potentiel jusqu'alors inexploité des rives.

La rue de Queens Quay a été reconfigurée en réduisant la circulation automobile à deux voies et un couloir de tramway tout en laissant assez d'espace pour une promenade piétonne. Le concept des architectes est de ne plus considérer la rue comme une tranchée minérale, mais un parc linéaire reliant les différentes parties de la ville. C'est pourquoi, une double rangée d'arbres a été plantée avec le placement de canaux d'irrigation dans la chaussée pour qu'ils soient autonomes. La restructuration de la rue étant lourde, les autorités en ont profité pour remplacer les canalisations et enterrer les réseaux électriques et de télécommunication pour qu'il ne cachent plus la vue. [8] [9]

La rue a donc été libérée des nuisances physiques et visuelles qui la séparait du reste de la ville et des rives du lac. Elle est désormais accessible par tous et les aménagements mis en place, comme par exemple, les bancs ou les petites places la rendent attractive que ce soit pour les habitants, les plaisanciers ou les commerçants.

Riverwalk, Chicago

Les rives de la rivière Chicago qui traverse la ville du même nom hébergent ponctuellement des promenades. C'est lors de la reconstruction de l'une d'entre elles que le projet de la promenade du Riverwalk a commencé. En effet, la nouvelle infrastructure nécessitait le déplacement d'une partie d'une avenue afin de lui laisser plus d'espace. Profitant de cette restructuration, le bureau d'architecte Ross Barley a installé la nouvelle promenade longeant la route jusqu'à sa rencontre avec le lac Michigan.

La première phase de la reconquête de la rive de Chicago se fait sur les espaces dégagés par le repositionnement de la route. La promenade permet de relier des quartiers tout comme des activités touristiques, des restaurants et des commerces mais également la création d'une place commémorative en l'honneur des vétérans de la guerre du Vietnam. La place est composée de terrasses et de rampes bordées de bancs qui permettent une douce transition entre les rues animées jusqu'au calme de la rivière. La végétation présente fait de cette place un espace vert en plein centre de la ville qui est très apprécié des habitants tout en gardant le lien avec les grandes artères de la ville. [10]

La dernière phase termine la liaison avec le lac. La nouvelle Riverwalk relie des espaces civiques distincts, comme La Marina Plaza, le Cove, le River Theater, le Swimming Hole, le Jetty et le Boardwalk. L'élément le plus représentatif de cette nouvelle construction est la petite place « qui relie la ville à la rivière et la rivière à la ville ». Elle est constituée principalement d'un escalier géométriquement tissé entre des gradins et permet d'être accessible pour tous. Il devient ainsi un élément de circulation central et primordial pour la ville.

La Riverwalk remplit donc son objectif de recréer un lien oublié entre la ville et la rivière. Les variétés d'aménagements installés sur celle-ci permettent l'utilisation de ce nouvel espace public et sont de nouvelles opportunités pour la ville.

SOULCYCLE

Bâtiment emblématique

Définition

Le sentiment d'appartenance à un groupe et l'obtention d'une identité propre ont toujours été importantes pour les êtres humains d'un pays, d'une région, d'une ville ou encore à plus petite échelle, d'un quartier. Ce moyen de se différencier permet de s'octroyer un caractère distinct des autres tout en fonctionnant avec l'ensemble du groupe dans une même direction.

C'est également le cas pour les villes qui cherchent à se particulariser en montrant par exemple leur puissance, leur culture ou encore leur économie afin d'attirer plus de populations et de touristes. Pour se montrer aux yeux du monde, les cités construisent des éléments qui peuvent être nobles, d'une taille remarquable ou encore révolutionnaire pour tirer leur épingle du jeu et faire parler d'elles. Elles construisent par exemple des places, des ponts ou des bâtiments, en définitive, un objet qui deviendra l'icône de la ville et dont elle ne pourra que difficilement se séparer.

Lugano Art e Cultura (LAC), Lugano

Le nouveau centre culturel de la ville de Lugano, nommé LAC, propose dans son nouveau bâtiment des zones d'exposition, une salle de théâtre et de concert. Dédié à un large public, l'objectif du centre est de mettre en lumière les différentes branches de l'Art et ainsi provoquer des échanges entre le public, les artistes et les œuvres en elles-mêmes.

Le bâtiment a trouvé sa place sur une friche au bord du lac de Lugano qui scindait le tissu urbain et obligeait les promeneurs à rebrousser chemin. C'est pourquoi l'architecte tessinois Ivano Gianola, a réalisé un espace public visant à retrouver une continuité urbaine. «Le cœur du centre culturel est ainsi une esplanade qui prolonge la surface lacustre. Cette nouvelle place publique – désormais la plus grande de la ville – se prolonge à son tour dans le vaste hall d'entrée, qui distribue les accès aux salles et qui fera bientôt office de rue couverte. On pourra descendre depuis la gare CFF, prendre le chemin en escalier (…), se promener dans le parc à l'arrière, traverser le hall, boire un café, sortir dans la ville. Ou vice versa». [11] [12]

Cet espace public relie également le bâtiment avec l'église de Santa Maria degli Angioli datant du 16e siècle et le couvent des frères franciscains mineurs et ajoute une continuité spatiale et architecturale. De plus, le centre culturel est doté d'une grande fenêtre permettant d'observer le lac et ses paysages mais également la ville de Lugano vers laquelle il se tourne. Cet angle que forme l'extrémité du bâtiment semble montrer les liens indissociables qu'il partage avec la ville.

Ce centre culturel est donc une nouvelle polarité pour la région tessinoise. De par son programme il est devenu «un point de référence culturel important pour toute la Suisse. Il met effectivement en valeur une grande offre artistique et, en tant que carrefour culturel entre le Nord et le Sud de l'Europe». [13] De plus, la continuité spatiale retrouvée permet d'exprimer l'identité de Lugano et celle du Tessin.

Comité International Olympique (CIO), Lausanne

Les institutions de renommée internationale sont importantes pour la réputation de la ville qui montre ainsi l'attrait dont elle fait preuve. C'est le cas de Lausanne, dont la notoriété vient en partie du fait qu'elle est le lieu choisi pour le siège du Comité International Olympique faisant d'elle la capitale Olympique et le centre mondial de l'administration du sport.

Le baron Pierre de Coubertin a désigné Lausanne en 1915 pour y installer le siège du CIO car pour lui: «L'olympisme trouvera dans l'atmosphère indépendante et fière que l'on respire à Lausanne, le gage de liberté dont il a besoin pour progresser». [14] Il l'installe au bord du lac et comptabilise une vingtaine d'organisations liées au monde du sport olympique dans des bâtiments distincts et parfois même déjà existants.

L'organisation olympique s'offre aujourd'hui, après un siècle de présence sur les terres lausannoises, une nouvelle image. C'est un bâtiment conçu par le bureau danois 3XN, plus moderne, fonctionnel, durable et plus rassemblant à la nouvelle administration. Situé sur l'ancien emplacement de la maison du sport à Vidy, ce bâtiment utilisera la technologie actuelle tout en conservant des symboliques fortes comme des panneaux solaires qui dessineront sur le toit la forme d'une mouette s'approchant du lac, tandis que l'escalier central évoquera les anneaux olympiques [15].

La décision de s'installer au bord des rives du Léman a permis à Lausanne de recevoir un grand nombre de personnalités, d'accueillir des événements dont elle n'aurait pu imaginer l'existence et de créer plusieurs centaines d'emplois pour la région. De plus, sa venue a permis à d'autres organisations telles que la Fédération International de Volleyball (FIVB) et le Tribunal Arbitral du Sport (TAS), qui sont étroitement liées, de venir s'installer, elles aussi, à Lausanne.

Les Jeux Olympiques, dont la devise est de donner le meilleur de soi-même, font preuve d'un engouement planétaire et partagent, dans une moindre mesure, leur succès avec la ville du bassin lémanique. Ce nouveau bâtiment renforcera cette image médiatique des jeux. Pour les autorités, le résultat est satisfaisant, «ce sera un joyau pour Lausanne et un bâtiment emblématique de la région». [16]

COMITÉ INTERNATIONAL OLYMPIQUE

Synthèse : intervention mixte

Comme nous l'avons vu dans ce chapitre, il existe plusieurs stratégies d'aménagements possibles pour la reconquête des rives. La situation particulière que les projets ont, face à l'eau, est exceptionnelle et leur réalisation est propre à chaque contexte et varie également selon les besoins du lieu et des futurs usagés. «L'enjeu n'est cependant pas simplement d'imaginer de nouveaux espaces publics, mais de parvenir à les inscrire dans une stratégie plus globale, dont les synergies permettent de générer une véritable dynamique de revitalisation sur plusieurs plans simultanément et, indirectement, d'en favoriser la faisabilité». [17]

Les méthodes employées dans les exemples précédents démontrent que, pour la formation d'une nouvelle polarité d'une ville, il est indispensable de les faire fonctionner ensemble sur un seul site. «Ces différents modes d'action sont à considérer ici comme complémentaires et convergents. C'est de leur mise en œuvre simultanée que peut véritablement émerger la notion d'intensité urbaine». [18] La prédominance d'une stratégie répond aux exigences du site, mais est complétée par les autres. Le Riverwalk de Chicago permet de connecter certains secteurs de la ville et de les lier au le lac. De plus, son attrait a été renforcé par la fusion de la nouvelle promenade avec des espaces publics. Elle est devenue, de ce fait, beaucoup plus attrayante que simplement fonctionnelle. C'est pourquoi, une intervention mixte paraît être une méthode optimale dans la recherche d'une nouvelle polarité.

C'est la stratégie qui a été mise en place lors de la réhabilitation de la friche industrielle pour le nouveau quartier de Confluence à Lyon. Jusqu'ici, la presqu'île était une enclave avec un caractère utilitaire représenté par le marché au gros, le port et les prisons. Cet aspect est renforcé par l'autoroute qui suit le court du Rhône et la coupe du reste de la ville. Suite au départ de plusieurs industries en déclin et l'apparition de friches, la partie Sud fait l'objet d'un programme d'aménagement et de renouvellement urbain. Le quartier se retrouve alors doté d'habitations, de commerces, de restaurants, d'hôtels et de zones de loisirs. L'installation de parcs et de zones renaturalisées change radicalement le caractère industriel qu'avait la presqu'île. Elle bénéficie désormais d'une image d'une zone attrayante qui est symbolisée par un musée situé à la pointe du secteur, à la jonction du Rhône et de la Saône. [19]

C'est le même principe pour le nouvel éco-quartier de Ginko à Bordeaux. Il se place au bord du lac de la ville sur une friche coupant le tissu urbain. A moins de trois kilomètres du centre ville historique, la zone accueille 2'700 logements pour environ 7'000 nouveaux habitants. Cette nouvelle polarité veut une image en harmonie avec la nature. C'est pourquoi de nombreuses zones vertes sont présentes et un grand parc est créé représentant ainsi 40% de la surface du territoire. De plus, pour le bon fonctionnement du quartier, des commerces sont construits et entourés d'une place piétonne. Au contraire du nouveau quartier de Confluence, dont l'objectif était de dynamiser la zone et la rendre plus attractive, l'eco-quartier de Ginko peut être qualifié comme une mixité fonctionnelle.

Notes

[1] THIERRY PAQUOT, L'espace public « introduction », La Découverte, Collection Repères, 2009, p.3

[2] Office du tourisme Bordeaux
https://www.bordeaux-tourisme.com/offre/fiche/place-de-la-bourse/PCUAQU033FS00043,
visualisation le 26.11.17 à 10h33

[3] Jardin anglais, Genève
http://ge.ch/archives/9-lextension-jardin-anglais-1870,
visualisation le 25.11.17 à 19h57

[4] http://www.ville-geneve.ch/plan-ville/parcs-jardins-plages-bains-publics/jardin-anglais/,
visualisation le 25.11.17 à 20h16

[5] LABORATOIRE D'ARCHITECTURE ET TECHNOLOGIES DURABLES (LAST), Intensité urbaine, une vision prospective pour le centre-ville de Neuchâtel, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 2017, p.11

[6] Lundgaard & Tranberg arkitekter
http://www.ltarkitekter.dk/havnehsolmen/,
visualisation le 30.11.17 à 13h43

[7] Benjamin Peyrel, Jean Royer, le maire bâtisseur, L'express, 2.03.2006

[8] West 8
http://www.west8.com/projects/queens_quay_boulevard/,
visualisation le 30.11.17 à 18h24

[9] DTHA
https://dtah.com/work/queens-quay-boulevard,
visualisation 30.11.17 à 19h11

[10] Ross Barney architects
http://www.r-barc.com/places/urban-design-planning/,
visualisation le 01.12.17 à 11h56

[11] Propos de Ivano Gianola ,NIC ULMI, Lugano entame sa métamorphose culturelle grâce à son LAC, Le Temps, 11 septembre 2015

[12] NIC ULMI, Lugano entame sa métamorphose culturelle grâce à son LAC, Le Temps, 11 septembre 2015

[13] Lugano Arte e Cultura
https://www.ticinotopten.ch/fr/musees/lac-lugano-arte-e-cultura,
visualisation le 29.11.17 à 17h02

[14] Site de la ville de Lausanne
http://www.lausanne.ch/thematiques/sport-et-olympisme/lausanne-capitale-olympique/cio/historique-origines-capitale-olympique.html le visualisation le 26.11.17 à 16h04

[15] Site de la ville de Lausanne
http://www.lausanne.ch/thematiques/sport-et-olympisme/lausanne-capitale-olympique/cio/historique-origines-capitale-olympique.html le visualisation le 26.11.17 à 16h04

[16] YELMARC ROULET, A Lausanne, un palais olympique chasse l'autre, Le Temps, 26 juin 2015,
https://www.letemps.ch/suisse/2015/06/26/lausanne-un-palais-olympique-chasse,

[17] LABORATOIRE D'ARCHITECTURE ET TECHNOLOGIES DURABLES (LAST), Intensité urbaine, une vision prospective pour le centre-ville de Neuchâtel, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 2017, p.15

[18] LABORATOIRE D'ARCHITECTURE ET TECHNOLOGIES DURABLES (LAST), Intensité urbaine, une vision prospective pour le centre-ville de Neuchâtel, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 2017, p.15

[19] Tiré de la vidée « Confluence : le rêve métropolitain »,
https://www.youtube.com/watch?v=bFA_mtE_9Bw, le 02.12.17

Images

Place de la bourse, Bordeaux, 1987, Vincent Olivar,
http://www.churchillbordeaux.com/places/place-de-bourse/

Le jardin anglais, Genève, lithographie, 19ème siècle
http://www.notrehistoire.ch/medias/81642

Quartier des Rives du Cher, Tours
http://2.bp.blogspot.com/-YrdIZQrnfjE/VunSv4yrT3I/AAAAAAAAC58/KWaq2jxVeQoAAITpcYbiq2QpOnopiBZgA/s1600/IMG_9136.JPG

Queens Quay
http://158.85.97.53/uploads/images/Queens%20Quay%20East/Queens%20Quay%20-%20East%20Bayfront%20-%20Large.jpg

Riverwalk, Chicago
https://www.designboom.com/architecture/chicago-riverwalk-ross-barney-architects-sasaki-associates-11-01-2016/

Lugano arte e cultura
https://img.myswitzerland.com/660904/2

Comité International Olympique
https://www.ittenbrechbuehl.ch/sites/default/files/project-images/visu_IOC1.jpg

Quartier de Confluence, Lyon
http://www.business.greaterlyon.com

F. Hypothèses de projet

Hypothèses de programme

Enjeux de l'intervention

L'objectif du projet est d'activer une nouvelle polarité de la ville sur un territoire vacant. Pour ce faire, il faut réaliser sur le site en question des infrastructures et quelques édifices en lien avec son contexte tout en conservant ses spécificités et son caractère. Pour le site d'Ouchy qui est en mémoire de tous les lausannois, il est important de conserver l'image industrielle et fonctionnelle de la zone. En parallèle, la mise en valeur des points de vue sur le lac peut être un réel atout pour le site et la ville en générale.

Pour s'intégrer aux fonctions avoisinantes et optimiser leur efficacité, il est concevable de requalifier ces dernières. De telles mesures sont, à nos yeux, possibles tant que les fonctions sont conservées sur le site. De nouveaux programmes, dont nous feront l'hypothèse plus bas, pourraient s'ajouter aux existants et ainsi procéder à l'émergence du nouveau dynamisme recherché. Cependant, les espaces publics du quartier d'Ouchy étant principalement dédiés au tourisme et à des activités de plaisance pour les lausannois, notre projet à l'objectif de rendre cette partie du lac aux habitants qui se situent à sa proximité. C'est pourquoi, les aménagements proposés sont de nature fonctionnelle et proposent de réorganiser la structure en périphérie des rives.

Hypothèses de programme

Capitainerie / Gendarmerie du lac

Les berges et le lac appartiennent au domaine public mais sont contrôlés et soumis à des réglementations qui leurs sont propres. Les bâtiments du service public de la capitainerie et de la gendarmerie du lac ont été érigés pour abriter ses fonctions de supervision et se situent sur les rives afin de permettre une intervention rapide et locale en cas d'infractions, par exemple.

La zone d'Ouchy héberge ces fonctions mais elles sont disséminées entre les différentes administrations du port, de la gendarmerie et du chantier naval dans des locaux disparates et parfois désuets. Le programme ne demandant pas une surface excessive, il serait envisageable de les concentrer dans un seul bâtiment. La zone de la gendarmerie du lac actuelle semble un lieu approprié puisqu'elle se trouve directement connectée aux rives du Léman et bénéficie d'un point de vue direct, à la fois sur le port de plaisance et sur le chantier naval.

Le siège du Conseil du Léman

Le Conseil du Léman est une organisation crée en 1987 par les différentes autorités lémaniques, c'est-à-dire le canton du Valais, celui de Vaud et de Genève pour la partie helvétique et les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie pour la partie française. De par leurs conventions, «chaque entité s'engage à favoriser une coopération transfrontalière entre les parties contractantes

dans ses aspects économiques, sociaux, culturels, écologiques, infrastructurels mais également le développement et l'aménagement concertés et convergents du bassin lémanique, compte tenu de ses spécificités». [1] Chaque commission est sous la responsabilité d'une entité cantonale ou départementale et change de main de manière cyclique tout comme sa présidence.

Cette organisation se veut donc fédératrice d'une identité commune mais sa structure administrative fait perdurer la différenciation entre les parties avec notamment cinq secrétariats distincts. La communication ne se fait ainsi pas directement entre les contractants mais avec des intermédiaires ce qui augmente le temps de réactions et d'agissements. De plus, il n'existe pas un lieu permettant de centraliser les informations et de permettre la rencontre de ses membres.

Le site d'Ouchy pourrait donc héberger le siège du Conseil du Léman de part sa situation optimale sur le lac. En effet, la ville de Lausanne est reliés par des infrastructures routières efficaces, mais également desservie par chaque port de la Compagnie Générale de Navigation. Le lac Léman étant majoritairement suisse, le placement d'une telle institution sur les rives helvétiques semble cohérent.

Pisciculture

Le lac Léman est une source alimentaire depuis toujours. Son exploitation intensive perturbe le cycle biologique de la faune, ce qui empêche les poissons de se reproduire en quantité suffisante. Il n'existe qu'une seule écloserie pour la Suisse romande qui fournit des perches au secteur agro-alimentaire. On dénombre aussi très peu de piscicultures dans la région, la plus proche étant celle de Neirivue, en Gruyère. La création d'un élevage pourrait donc être un moyen de combler les manques de poisson à l'état naturel mais aussi d'augmenter la quantité de poissons disponibles pour la consommation humaine. De plus, les infrastructures de ce type mettent souvent à disposition des espaces pour les visiteurs afin d'observer les animaux et les techniques d'élevage mais aussi des bassins qui leur permettent de pêcher leurs propres poissons. Un tel endroit pourrait avoir un rôle de sensibilisation pour la population mais aussi un côté ludique pour les enfants qui sont de moins en moins connectés à la nature qui les entoure.

Logement

Le site d'Ouchy, dont la superficie est d'environ 62'000m^2, peut aussi devenir, pour une partie, un nouveau pôle de logement et aider à pallier la pénurie qui perdure depuis maintenant presque vingt-ans à Lausanne.

Espaces publics

Le site d'Ouchy, de par son caractère industriel, est très minéral et la vue est parfois obstruée par des installations techniques. Des espaces publics face au lac pourraient être réalisés pour renaturaliser la zone tout en favorisant des panoramas dégagés. De plus, de telles infrastructures ajouteraient à la zone une activité de plaisance et de rassemblement jusqu'ici absente.

Commerces

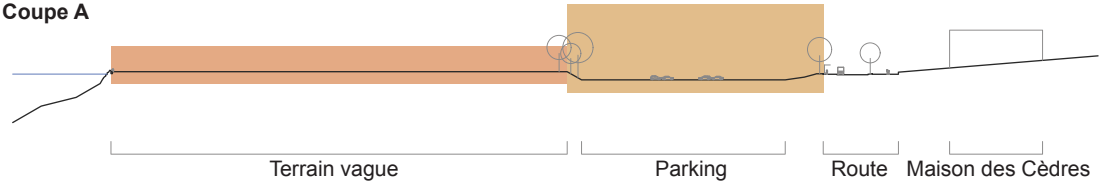
Le quartier comptabilise quelques établissements de vente de petites tailles, le site d'Ouchy pourrait abriter une zone commerciale de plus large dimension et y englober des secteurs diversifiés.

Bureaux

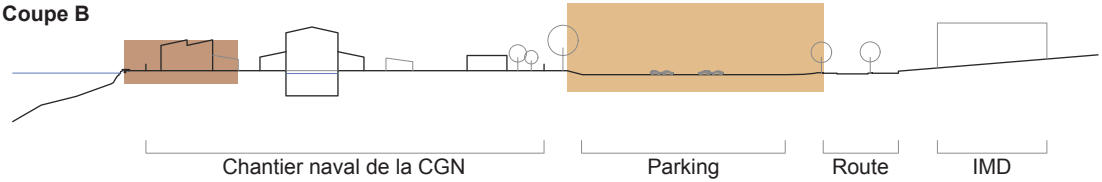
Au delà d'un point de vue pratique et emblématique du secteur, la rentabilité du secteur est importante pour la ville. Si l'ajout de surface locative est intéressante du point de vue économique, celle de surface de bureaux peut également l'être. Elle ajoute également un flux de personnes pouvant être bénéfique pour les activité avoisinantes.

Hypothèse de projet

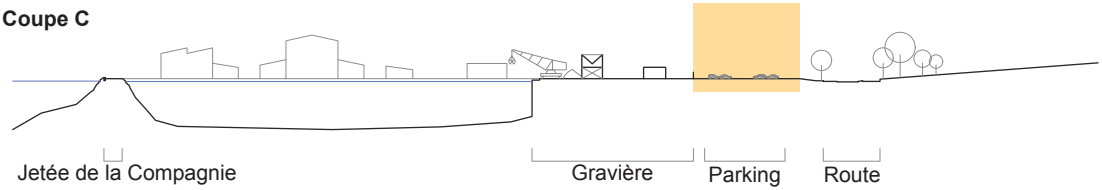
Coupe A



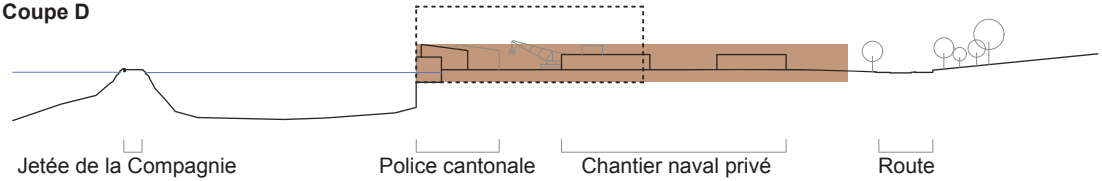
Coupe B



Coupe C



Coupe D



A
B
C
D
Bâtiment emblématique
Vues
Accès
Commerces et bureaux
Logements
Espace public
Requalification de zone

Synthèse

Nos premières intuitions pour ce projet sont la réorganisation du site pour qu'il redevienne un espace pour ses habitants tout en consolidant la zone de passage qu'il constitue.

En effet, pour permettre aux visiteurs de rejoindre la promenade en bordure de lac, l'entrée du site, depuis le métro ou le débarcadère, se doit d'être requalifiée afin de guider les piétons. Cette restructuration est une occasion pour rassembler les différents programmes qu'hébergent les quatre bâtiments du port de plaisance en une seule entité et d'en faire un bâtiment emblématique pour la ville. Par sa présence, il permettrait de signaler la nouvelle image du secteur tout en dirigeant le flux des utilisateurs jusqu'aux espaces publiques bordant le lac et les rives de la piscine de Bellerive.

Les zones qui n'ont pas d'accès direct au lac seront, quant à elles, utilisées pour répondre aux besoins des habitants du quartier d'Ouchy mais également à ceux de la ville. Parmi ces dernières, la parcelle accolé à la gravière a le potentiel d'héberger des bureaux et un centre commercial. En effet, elle se situe proche des transports publics permettant au futurs travailleurs d'y venir facilement mais également de regrouper des enseignes commerciales manquantes dans la région Sud de la ville. Elle est aussi face au pôle de formation et pourrait donc abriter des start-up ou nouvelles marques pour le lancement de jeunes entrepreneurs venus étudier ici. Le plus grand des parking serait, quand à lui, dédié à du logement. Sa surface permet la construction de plusieurs immeubles tout en conservant de l'espace entre eux pour des espaces verts. Il pourrait donc aider la ville à pallier à la pénurie de logements dont elle fait face depuis plusieurs années.

Le terrain vague se trouvant derrière le chantier naval pourrait accueillir un nouvel espace public qui apporterait un certain équilibre en faisant écho à la place de la Navigation de l'autre côté du site. Il se compléterait également de bâtiments de faibles dimensions abritant des services comme par exemple des restaurants ou des petits commerces. Il a également le potentiel et une surface suffisante pour être utilisée lors de grands événements et ainsi libéré le parking extérieur derrière lui de cette fonction. La zone pourrait être complétée par la requalification d'un hangar du chantier naval qui n'est actuellement plus utilisé et qui représente un atout attrayant pour un futur espace public sur la rive.

Les nouveaux programmes permettent à la gravière de conserver son emplacement important à Lausanne où elle a son seul garage. De plus, le lac Léman compte cinq dépôts le long des rives, mais seul celui de Lausanne distribue le gravier nécessaire aux chantier se situant dans la région entre elle et la ville de Genève. C'est pourquoi, la conservation de cette industrie est nécessaire d'autant plus qu'elle ne représente pas, à nos yeux et après analyse sur place, une nuisance pour ses voisins.

Ces nouvelles zones au sein du grand site d'Ouchy peuvent le redynamiser. Il faut cependant conserver un dialogue entre elles et ne pas créer des espaces divers et indépendants les uns des autres.

G. Conclusion

Dans le contexte du lac Léman et de ses régions proches, nous avons traité plusieurs thématiques allant de l'aspect historique du territoire et des mœurs face à l'eau, à l'analyse des rives et au répertoire de terrains pouvant accueillir des polarités urbaines nouvelles, au développement de ces dernières ou encore à l'analyse d'un site précis en vue d'un projet futur.

Nous avons vu, en premier lieu, l'Histoire de la région lémanique et avons constaté l'attrait qu'elle suscite depuis des milliers d'années et l'installation des premiers Hommes sur les palafittes bordant les rives du lac. Que ce soit pour ses paysages diversifiés, son climat doux, ses ressources ou encore sa situation géographique stratégique à la croisée des grands axes, la région du bassin lémanique bénéficie d'une réputation grandissante depuis des siècles. On y trouvait, déjà à l'époque romaine, des villes puissantes, comme l'ancienne Lousonna, qui profitaient du lac pour le transport de marchandises notamment. Cet attrait pour la région lémanique n'a que peu changé jusqu'à nos jours et explique l'essor important et rapide de cette partie de la Suisse. La notion de métropole lémanique montre parfaitement ce développement du pourtour du lac Léman puisque la région, pourtant composée de plusieurs grandes villes, est considérée, aujourd'hui, comme une seule entité polycentrique. A plus petite échelle, nous avons aussi pu voir, au cours de l'Histoire, que les rapports entre l'Homme et l'eau n'ont pas toujours été aussi évidents que de nos jours. Tantôt liées au lac, à la mer ou au fleuve, tantôt repliées sur elles-mêmes derrière des remparts, les villes ont oscillé entre plusieurs comportements à adopter face au domaine aquatique. Cette relation avec l'eau étaient liée, le plus souvent, à des questions climatiques ou militaires mais parfois aussi à des questions de mœurs et de façons d'habiter de l'époque concernée. Depuis les années cinquante, le rapport à l'eau fait partie des préoccupations importantes lors de nouveaux projets ou dans le cadre de restructurations urbaines comme ce fut le cas à Lausanne avec le comblement des berges de Bellerive et du parc du Bourget, par exemple.

Par la suite, l'analyse des rives du lac Léman en nous arrêtant au pourtour strict permet de mettre en lumière des terrains potentiellement utilisables pour la création, l'activation de nouvelles polarités urbaines. Pour ce faire, deux grilles de critères ont été mises en place afin de choisir les sites les plus pertinents dans ce contexte de nouveaux pôles. Dix-sept terrains sont ressortis de l'analyse avec des dimensions, des typologies et des contextes différents. Ils montrent, à eux seuls, qu'il reste encore un grand potentiel pour les villes d'activer de nouveaux pôles en leur sein et que certaines zones dont elles sont composées peuvent être «recyclées» pour limiter leur étalement. Ne faisant partie que d'un petit secteur du territoire des villes, à savoir la bordure proche du Léman, ces territoires ne sont représentatifs que d'une fraction de ce potentiel et nous pouvons aisément imaginer un résultat beaucoup plus important si l'entier du territoire des villes était pris en compte. De plus, ces questionnements de réutilisation de zones en friches ou abandonnées en zone urbaine ou périurbaine suite à des changements d'utilisations ou d'économie locale, par exemple, sont légitimes de nos jours, aux vues de la surpopulation générale des villes, du manque de territoire disponibles à la construction et de la protection de l'environnement et de l'agriculture face à l'étalement urbain. De nombreux exemples construits ces dernières

années, dont plusieurs sont présentés plus haut, illustrent bien ces nouvelles préoccupations qui sont nées dans les villes soucieuses de leur bon fonctionnement.

Finalement, le choix d'un site de projet parmi la sélection des dix-sept terrains nous a dirigés vers la zone portuaire de la ville de Lausanne. Après avoir affiné le choix à cinq sites jugés les plus pertinents, nous nous sommes finalement décidés pour le port d'Ouchy et ses alentours. Ce terrain, composé de zones d'activités comme la gravière Sagrave ou le chantier naval de la CGN mais aussi de grands parkings et de terrains vagues, est très représentatif, à nos yeux, de la thématique que nous avons traitée dans ce travail. Il est d'une dimension suffisamment vaste pour l'installation d'une mixité de programmes, se situe dans un secteur important de la ville de par son caractère très touristique et sportif et accueille le plus grand port du Léman.

Tout au long de ce travail et pour l'élaboration du projet de Master, nous gardons en tête les problématiques de nouvelles polarités urbaines, d'activation d'un potentiel dormant dans les villes et les questions d'habitat en bordure de milieu lacustre ainsi que de mixité programmatique. Nous tenterons de mettre en applications les connaissances acquises par le biais de ces recherches dans notre futur projet pour proposer, sur le site d'Ouchy, la mise en place de nouvelles infrastructures et aménagements capables de constituer une nouvelle polarité lémanique.

H. Bibliographie

Livres

LENA POSCHET, SEBASTIEN WUST, MICHEL BASSAND, La métropole Lémanique, rapport final, , Cahier LaSUR, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, mai 2002

GENEVE DEPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS ET DE L'AMENAGEMENT, Eco – quartier Jonction, Concours de projets d'urbanisme et d'architecture à deux degrés pour la réalisation d'un éco-quartier à la Jonction en procédure ouverte, Genève département des constructions et de l'aménagement, Février 2010

JEAN-PHILIPPE LERESCHE, DOMINIQUE JOYE ET MICHEL BASSAND, Métropolisations : interdépendances mondiales et implications lémaniques, institut universitaire Kurt Bösch, collection LUG, 1994

RAPHAEL DUPERTUIS ET AMY AMSTEIN, Terra-incognita.epfl.ch base de données pour un laboratoire métropolitain, Laboratoire d'Architecture Urbaine et Réflexion Energétique (LAURE), Ecole Polytechnique de Lausanne, 2013

PATRICK BERGER, JEAN-PIERRE NOUHAUD, Formes cachées, la ville, presse polytechniques et universitaires romandes, 2004

FREDERIC BAUDE, ANICK BLANC, ALAIN GILBERT, DOMINIQUE MEGARD, Le Léman, l'encyclopédie, Collection régionales M&G Editions, 1996

ANTONIO CUNHA, JOSEPH CSILLAGHY, La métropole absente ? , Rapport de recherche No 107, Institut de recherche dur l'environnement construit, EPFL, 1992

HELI BADOUX, HENRI ONDE, Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud, Une Terre, ses origines, ses régions, Feuille d'avis de Lausanne, 1971

ANTOINETTE PITTELOUD, CHARLES DUBOUX Lausanne, un lieu, un bourg, une ville, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2001

ROGER DIENER, JACQUES HERZOG, MARCEL MEILI, PIERRE DE MEURON, CHRISTIANT SCHMID, Switzerland, an urban portrait, ETH Studio Basel, Contemporary City Institute, Birkhäuser, 2006

CLAUDE PRELORENZO, PHILIPPE DEHAN, VIRGINIE PICON-LEFEBVRE, CYRILLE SIMONNET, la ville au bord de l'eau, une lecture thématique d'Europan 2, collection villes & ports, éditions parenthèses, 1993

XAVIER COMTESSE, Gouvernance à géométrie variable, une perspective lémanique, avenir suisse, éditions du Tricorne, 2012

XAVIER COMTESSE, CEDRIC VAN DER POEL, Le feu au lac, vers une région métropolitaine lémanique, avenir suisse, nzz/éditions du Tricorne, 2006

HANS RUDOLF MEIER, JURG KUSTER, Monitoring de l'espace urbain suisse, Analyse des villes et agglomérations, Confédération Suisse, Office fédéral du développement terrtorial ARE, 2009

BERNARD LEUTENEGGER, DENIS DUBOIS-FERRIERE, Vers un aménagement concerte, etude des polarités urbaines, Programme d'initiative européenne INTERREG, Comité Régional Franco Genevoi (CRFG), septembtre 1995

ASSOCIATION DES DIRECTEURS DE'INSTITUTS ET DES CENTRES UNIVERSITAIRES D'ETUDES, Economiques Régional, Revue d'économie régionale et urbaine RERU, Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF) avec le soutien du CNRS, Dunod Editeur

LABORATOIRE D'ARCHITECTURE ET TECHNOLOGIES DURABLES (LAST), Intensité urbaine, une vision prospective pour le centre-ville de Neuchâtel, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 2017

ALEJANDRO BAHAMON, ANA MARIA ALVAREZ, Habitat lacustre, Paris : Inédite, 2009

Revues

CHRISTOPHE CATSAROS, Entretien avec Philip Ursprung, Tracés 16-17, Bulletin technique de la Suisse romande, septembre 2017

BERNARD LENSEL, VINCENT MORANDEAU, L'eau et la ville : je t'aime moi non plus, Techni.Cités, Le magasine des cadres techniques de la fonction publique, n° 265, territorial éditions, 8 mars 2014

Articles de journaux

CINDY MENDICINO, Des buvettes estivales rongent leur frein en attendant de savoir si elles ouvriront, 24 Heures, 28.05.16

SIMON BRADLEY, Mise en œuvre d'une votation : La Tour-de-Peilz, une promenade lacustre bute sur de riches propriétés, SwissInfo, 10.01.16

MARIE-CHRISTINE MOUSSON, Les électeurs envoient au lac le projet de Musée cantonal des Beaux-Arts à Bellerive, La Côte, 01.12.08

JULIEN GRANGE, Les 8 projets des CFF qui vont redynamiser l'arc lémanique, Le Temps, 29.03.16

AGENCE TELEGRAPHIQUE SUISSE, Il y a un petit peu plus de logements vacants, Tribune de Genève, 13.07.17

Benjamin Peyrel, Jean Royer, le maire bâtisseur, L'express, 2.03.06

NIC ULMI, Lugano entame sa métamorphose culturelle grâce à son LAC, Le Temps, 11.09.15

Sites internet

Poème de Charles Ferdinand Ramuz
http://www.notrehistoire.ch/medias/2248,
visualisation le 01.11.17 à 13h12

Chiffres de l'UNESCO,
http://whc.unesco.org/?cid=31&l=fr&&
visualisation le 19.12.17 à 13h34,

Marlies Rohmet architects & urbanists
http://www.rohmer.nl/en/project/waterwoningen-ijburg/
visualisation le 16.11.2017 à 15h30

Projet des O'vives, Genève
https://ovives-geneve.ch,
visualisation le 15.11.17 à 11h38

CFF, Renens « aux Entrepôts ». Un quartier à vivre au cœur d'une ville en mouvement,
https://www.sbb.ch/fr/content/dam/sbb/de/pdf/sbb-konzern/immobilien/Brosch_A5_RenensEntrepots_Web.pdf,
visualisation le 15.11.17, 11h43

Histoire d'Ouchy
http://www.notrehistoire.ch/medias/3006,
visualisation le 22.12.17, 11h23

Chiffre de office des statistiques du canton de Vaud
http://www.stat.vd.ch/Default.aspx?DomId=1845
visulalitation le 20.12.17, 23h43

Office du tourisme Bordeaux
https://www.bordeaux-tourisme.com/offre/fiche/place-de-la-bourse/PCUAQU033FS00043,
visualisation le 26.11.17 à 10h33

Jardin anglais, Genève
http://ge.ch/archives/9-lextension-jardin-anglais-1870,
visualisation le 25.11.17 à 19h57

http://www.ville-geneve.ch/plan-ville/parcs-jardins-plages-bains-publics/jardin-anglais/,
visualisation le 25.11.17 à 20h16

Lundgaard & Tranberg arkitekter
http://www.ltarkitekter.dk/havnehsolmen/,
visualisation le 30.11.17 à 13h43

West 8
http://www.west8.com/projects/queens_quay_boulevard/,
visualisation le 30.11.17 à 18h24

DTHA
https://dtah.com/work/queens-quay-boulevard,
visualisation 30.11.17 à 19h11

Ross Barney architects
http://www.r-barc.com/places/urban-design-planning/,
visualisation le 01.12.17 à 11h56

Lugano Arte e Cultura
https://www.ticinotopten.ch/fr/musees/lac-lugano-arte-e-cultura,
visualisation le 29.11.17 à 17h02

Site de la ville de Lausanne
http://www.lausanne.ch/thematiques/sport-et-olympisme/lausanne-capitale-olympique/cio/historique-origines-capitale-olympique.html le visualisation le 26.11.17 à 16h04