

Commune de Port-Valais

Aménagement du bord du Léman et gare CFF

Le Bouveret

Rapport de l'étude-test
Mandat d'idées à deux degrés

Les cahiers de la mobilité

Sion, septembre 2016



Sommaire

1. Objet de l'étude-test	p. 4-6
1.1. Objet de l'étude-test	
1.2. Déroulement et partenaires de la démarche	
2. Contexte et enjeux territoriaux	p. 8-12
2.1. Site d'étude	
2.2. Enjeux du site et du projet	
2.3. Attentes de la Commune de Port-Valais, du SRTCE et du SBMA	
3. Enseignement de l'étude-test	p. 14-18
3.1. Généralités	
3.2. Réflexions non-développées de la première phase	
3.3. Trois propositions redistribuent les cartes territoriales	
3.4. La grande promenade arborisée	
3.5. Réaménagement de la rive gauche du Stockalper	
3.6. L'embouchure du Stockalper, un site stratégique	
3.7. Liaison entre le parking arrière et le bord du lac	
4. Conclusions	p. 20
5. Annexes	p. 21-28

1. Objet de l'étude - test

1.1. Objet de l'étude-test

Contexte et buts

L'autorité adjudicatrice de cette procédure d'étude-test est la Commune de Port-Valais associée au Service des routes et des cours d'eau (SRTCE), ainsi qu'au Service des bâtiments, des monuments et de l'archéologie (SBMA). L'organisation technique et la démarche sont assurées par prioddayer sàrl.

Le bord du Léman représente un enjeu majeur de développement, tant d'un point de vue communal que cantonal. Diverses réflexions sont en cours, dans le périmètre immédiat et à proximité notamment :

- extension du port (synergie avec le port actuel et implication sur les infrastructures portuaires),
- gare CFF, implications territoriales en lien avec la réactivation à moyen et long terme de la ligne RER Sud-Léman et le déplacement de l'administration communale dans le bâtiment de la gare CFF,
- urbanisation de la rive droite du canal du Stockalper,
- extension du Swiss Vapeur Parc,
- R3, revitalisation de la Benna (mise à ciel ouvert en amont de l'embouchure),
- projet d'activités parascolaires (nursérie, crèche et uape) au rez-de-chaussée d'immeubles de logement dans le prolongement du pôle scolaire, issu d'un mandat d'étude parallèle.

En lien avec le projet de réhabilitation de la ligne du RER Sud-Léman, cette étude-test examine les différentes composantes structurelles (urbanisme, mobilité, économie, nature et paysage, etc) et s'interroge sur leur articulation.

Cette démarche vient également enrichir la révision du plan de zone en cours.

Deux échelles de réflexion sont conduites en parallèle :

- l'ensemble du Bouveret,
- le bord du Léman, (y compris les projets mentionnés ci-dessus).

Le but de l'étude-test est de définir une vision du bord du lac incluant notamment :

- les aménagements des espaces publics de la rive gauche du canal Stockalper avec les constructions nécessaires à la pérennisation des activités qui y sont directement liées (buvette, secours, école de voile, etc),
- le réaménagement du secteur de la gare, comme interface entre le village du Bouveret et le Léman,
- la rive droite du canal de Stockalper destinée à l'urbanisation, un concours d'architecture sera lancé dans un deuxième temps.

L'étude-test doit permettre de définir la cohérence de l'aménagement des rives du Léman sur l'ensemble du territoire communal. Elle permettra également de définir un masterplan afin de

déterminer les principes d'urbanisation à retenir pour le programme du concours.

Périmètre de projet et d'influence

Les équipes ont travaillé simultanément à deux échelles :

- Celle du projet (restreint) – bord du Léman et gare CFF comme interface entre le village et le Léman.

Ce périmètre permet de donner une vision pour les bords du Léman et la relation du village avec le lac tout en prenant en compte le projet du port.

- Celle du périmètre d'influence (plus large)

Ce périmètre – à définir plus précisément par les équipes – englobe au minimum les sites voisins complémentaires suivants :

- le village du Bouveret,
- le Swiss Vapeur Parc et
- l'Acquaparc.

Il s'étend au maximum à l'ensemble du Bouveret.

1.2. Déroulement et partenaires de la démarche

Procédure sur invitation, étude-test et suite(s)

L'étude-test est un mandat d'idées à deux degrés. Les aspects financiers ne sont pas traités dans cette étude, mais l'économie de moyen est un critère important.

Equipes invitées

Les trois équipes invitées par le collège d'experts sont les suivantes :

1. équipe GayMenzel sàrl, Monthey ;
2. équipe nomad architectes Valais sàrl, Sion ;
3. équipe TRIBU architecture, Lausanne.

Echéances

L'étude-test s'est déroulée de la manière suivante :

15 avril 2016	Séance de lancement : présentation et fourniture du cahier des charges aux équipes invitées.
3 juin 2016	1er degré (concept global) : séance de travail avec les équipes et le

	collège d'expert, sur la base du programme, puis premier échange avec le collège d'experts afin de réorienter les projets.
10 juin 2016	Envoi d'une notice intermédiaire (directives pour la suite du travail) par courriel.
26 août 2016	2e degré (avant-projet) : séance de travail avec les équipes et le collège d'experts, sur la base de la note intermédiaire rédigée à l'issue du 1er degré, puis deuxième échange avec le collège d'experts afin de retenir les principes de projet qui marqueront la fin de la démarche.
Début octobre 2016	Rapport final.

Membres du collège d'experts

Le collège d'experts se compose comme suit :

- Représentants politiques :

Pierre Zoppelletto, Président de la commune de Port-Valais
 Patrice Tamborini, Vice-président de la commune de Port-Valais
 Emilio Raccio, Président dicastère du port, commune de Port-Valais

- Représentants de l'administration cantonale :

Vincent Pellissier, ingénieur cantonal, SRTCE
 Gilles Genoud, chef de l'arrondissement du Bas-Valais, SRTCE
 Philippe Venetz, architecte cantonal, SBMA
 Nicolas Mettan, Adjoint chef de service SDT

- Experts et acteurs du développement régional :

Régine Bernard, biol conseils, hydrobiologiste
 Giovanni Danielli, expert tourisme
 Pierre Favre, citec, expert mobilité
 Olivier Lasserre, paysagement, expert paysage
 Bernard Knupfer, CFF, Key Account Manager Valais-Genève
 Pierre Mivelaz, bureau Solleria, expert port
 Brigitte Sacconi, actrice du développement régional

- Pilote des débats :

Sandra Priod Dayer, architecte-urbaniste

Les membres ont participé à deux journées de travail. Mme Brigitte Sacconi était présente le matin du 3 juin. M. Bernard Knupfer est remplacé le 26 août par M. Olivier Goldschmidt.



2. Contexte et enjeux territoriaux

2.1. Site d'étude

Le site d'étude correspond à l'ensemble du bord du Léman sur le territoire communal. Il est accessible par la gare située à proximité immédiate et par le débarcadère. Porte d'entrée du Valais, ce site est stratégique tant au niveau communal que cantonal.

La vocation actuelle du site est touristique. Elle doit être complétée par du logement en rive droite du Stockalper, ainsi que par un hôtel de standing.

2.2 Enjeux du site et du projet

L'enjeu du projet est de définir et d'orienter le développement du bord du lac en y intégrant le projet du port, l'urbanisation de la rive droite du canal Stockalper et l'aménagement des espaces publics. Même s'il doit répondre au fonctionnement du port, le bord du lac est un lieu de vie et de détente privilégié et un pôle d'attractivité touristique régional.

Ce site encore peu bâti est une opportunité de développement unique en Valais. Le foncier est favorable avec une part prépondérante des propriétaires publics.

Enfin, la multiplicité des projets de logements dans le voisinage immédiat démontrent la pression qui s'exerce sur le foncier, au vu de l'attrait du Léman et de l'insuffisance de logements disponibles dans l'arc lémanique et le Chablais.

L'essentiel des **enjeux et des thématiques** est présenté ci-dessous.

L'eau, la mobilité douce et les espaces publics :

Sise sur l'ancien delta du Rhône, le Bouveret se caractérise par la présence récurrente de l'eau qu'il s'agit essentiellement de drainer et d'acheminer vers le lac. Le Bouveret accueille sur son territoire le Léman et ses affluents :

- le Rhône (limite communale et cantonale),
- la Benna,
- le canal du Stockalper et
- la Bouverette (et son affluent le Tové).

La présence de l'eau donne aussi une atmosphère de détente propice aux loisirs. Des cheminements piétons sont prévus le long des cours d'eau et ils permettront de relier :

- l'habitat individuel au bord du lac par le Petit Rhône et le Stockalper.
- le village des Evouettes, la colline de Port-Valais, les pôles sportif et scolaire, le village, puis la gare au débarcadère et au lac par le Tové et la Bouverette.

Enfin, un accès public sur l'ensemble du linéaire du bord du lac du territoire communal est assuré depuis la commune voisine jusqu'au Rhône en passant la Benna (projet de revitalisation).

Une réflexion plus générale est également en cours pour créer un chemin de rive reliant le Rhône à la Morges de St-Gingolph (frontière avec la France). La faisabilité technique est bonne, mais sa mise en œuvre prendra du temps.

Les espaces publics actuels – en particulier au bord du lac - ne mettent que peu à profit cette situation exceptionnelle. Ils se caractérisent par de banales pelouses plantées par quelques arbres isolés sans espaces différenciés, ni fonctions spécifiques.

Au bord du lac, de petites structures sont nécessaires à l'accueil des services liées à la période estivale, notamment à la restauration. Les structures actuelles se présentent sous forme de tentes et de « cabanons » provisoires. Il y a lieu de les pérenniser dans le cadre de l'aménagement du bord du lac. D'autres fonctions pourraient également venir s'y greffer, telles que l'école de voile.

Paysage et nature

Une des caractéristiques de ce site est la présence récurrente de l'eau liée à l'ancien delta du Rhône. La réserve des Grangettes (canton de Vaud) et les embouchures des affluents du Léman sont peu valorisés tant pour la nature que pour le paysage.

Le site fait partie de l'inventaire fédéral des réserves d'oiseaux d'eau et migrateurs d'importance nationale et internationale (OROEM).

Les pôles touristiques d'importance régionale au Bouveret

Le Bouveret peut faire valoir quatre pôles d'importance régionale

- la rive droite du Stockalper avec **l'Acquaparc** et l'accès au lac, la revitalisation de la Benna, l'extension du port et des terrains privés à urbaniser ;
- la rive gauche du Stockalper avec **le Swiss Vapeur parc, le Port** et le débarcadère lié et séparé à la fois du village du Bouveret, des cafés, de la gare et du pôle scolaire ;
- l'entrée du Bouveret avec un **complexe sportif**, un centre commercial et un secteur de développement d'activités avec plus-value environnementale.

Les usages du bord du Léman

Les usages actuels du bord du Léman sont diversifiés et cohabitent bien avec les autres. Depuis la commune de St-Gingolph à l'embouchure du Rhône, ils se succèdent de la manière suivante :

• **Habitat individuel**

Actuellement, les propriétaires d'habitat individuel bénéficient d'un accès privatif au lac. A

terme, la création d'un chemin de rive permettrait un accès piéton et public aux rives du Léman sur l'ensemble du territoire valaisan.

Les habitations individuelles sises en limite communale sont accessibles depuis le collège des Missions sur la commune de St-Gingolph. Cet accès a une largeur réduite et une pente accentuée. Un autre accès doit ainsi être préservé sur la commune de Port-Valais pour un trafic poids lourds ponctuel lié aux secours, au déménagement (etc), ainsi que lors de conditions climatiques difficiles (enneigement).

• Baignade publique – Quai Laval

Une piscine publique d'accès libre est aménagée dans le Léman. De part et d'autres, des enrochements rendent l'accès au lac malaisé. Ce site est propice à la baignade, aux activités ludiques et aux sports nautiques.

• Débarcadère

Le débarcadère de la CGN relie Villeneuve à St-Gingolph et permet la desserte touristique du Haut-Lac.

La construction du débarcadère – mais aussi celle de la gare et de l'ancien dépôt de sel (restaurant de la Tour), figure comme biens culturels d'importance cantonale. Notons encore que la station essence est très difficilement déplaçable.

• Gare CFF

A proximité immédiate du débarcadère – au-delà des rails se situent la gare CFF, le village du Bouveret et ses restaurants ainsi que le pôle scolaire.

La gare CFF est récemment devenue propriété de la commune de Port-Valais. Il est prévu que l'administration communale ainsi que l'Office du Tourisme y installent leurs bureaux.

Les infrastructures ferroviaires des CFF forment une césure importante entre le village et le Léman. Atténuer cette césure représente un enjeu majeur de cette étude-test.

Un concours a été lancé pour l'aménagement de la place de la gare. Le projet lauréat proposait entre autres une couverture partielle de la Bouverette, la mise en place d'une circulation en sens unique et la suppression des stationnements même en basse saison. Ces éléments ont suscité de vives réactions et le projet a été abandonné. Cette place doit permettre une mixité d'activités et le stationnement de voitures et de vélos lié aux usagers du train.

• Port et infrastructures

Sur la rive gauche du Stockalper, le port et ses infrastructures (capitainerie, station essence, etc) occupent la rive. A l'arrière se situe le parc de loisirs du Swiss Vapeur Parc.

Le port :

Le port du Bouveret accueille 770 bateaux (620 dans le port et 150 dans le canal Stockalper), ainsi que 30 places visiteurs. Ces places sont relativement petites au regard de la taille des bateaux actuels.

Toutes ces places sont occupées. La liste d'attente est longue et les places se libèrent au compte-goutte. Cette situation est encore renforcée par un durcissement des conditions-cadre en France pour l'obtention d'une place d'amarrage par des Suisses.

Comme la plupart des autres ports du Léman, le port du Bouveret connaît la problématique des

bateaux-ventouses (bénéficiaire qui garde sa place comme un privilège mais sans utiliser son embarcation qui se détériore). Bien que moins touché par le phénomène, le port abrite des bateaux qui sortent peu ou plus du tout.

Cette partie du quai est utilisée pour les activités liées :

- au port, à l'école de voile et aux services de secours (les locaux des sauveteurs du Léman (SISL) se situent dans la capitainerie),
- à la restauration, la détente et les loisirs.

La grue de levage de bateau se situe à l'embouchure du canal de Stockalper, rive gauche. Cette situation induit un trafic routier et une charge du trafic sur le pont tournant. Il en résulte un encolonnement de voitures sur la route de la plage, en rive droite du Stockalper.

La concession du port arrive à son terme. Elle doit être renouvelée par les autorités cantonales. Dans le cadre de cette démarche, une extension du port est envisagée sur la rive droite du Stockalper. Quelques places de stationnement sont prévues exclusivement pour les usagers du port. Cette extension nécessite de repenser l'ensemble des infrastructures liées au port. Une commission communale a travaillé sur ces questions, et un plan d'intention a été élaboré.

Le site du camping, adjacent, sera réaménagé en quartier résidentiel avec un hôtel de standing. Un concours d'architecture doit être organisé.

Le Swiss Vapeur Parc

Un projet est en cours pour agrandir le Swiss Vapeur Parc. A ce stade, il est prévu de maintenir quelques places de stationnement. Cette situation dépendra du scénario de stationnement retenu.

Les « infrastructures provisoires » de l'école de voile (accueil et stockage de matériel) se situent dans le prolongement du Swiss Vapeur Parc (côté voies CFF). Ces infrastructures pourraient être pérennisées dans des constructions intégrées dans les aménagements du bord du Léman.

• Plage publique en lien avec l'Aquaparc

A la belle saison, l'accès à la plage est lié au fonctionnement de la piscine et du parc de loisirs d'Acquaparc. La place reste accessible pour la promenade lorsque ces infrastructures sont fermées. Le cas échéant, l'accès à la berge du Rhône se fait directement par la route de la plage.

• Domaine privé

Un domaine privé fait la transition entre la baignade publique et l'extraction de matériaux. Il n'y a pas d'accès public au bord du Léman sur ce linéaire.

Au sud, la Benna borde le site. Des travaux de revitalisation ont été réalisés dans le cadre du projet R3 pour remettre la Benna à ciel ouvert. Un accès piéton relie le Léman à la berge du Rhône.

• Extraction de matériaux

Actuellement, des prélèvements de matériaux sont effectués à l'embouchure du Rhône. Dans le cadre de la 3e correction du Rhône, le site est maintenu pour le traitement et le tri des matériaux.

Un accès par train est existant (voie de raccordement). Actuellement, il n'est pas utilisé et son avenir est incertain. L'accès des camions au site doit être assuré.

Les enjeux nature et détente sont développés en rive droite du Rhône et en synergie avec la réserve naturelle des Grangettes, qui constitue un pôle « nature et paysage ».

• **Les accès et stationnement des véhicules motorisés, transports publics**

A la belle saison, le bord du lac est saturé de voitures. Les routes d'accès sont bordées de places de stationnement extérieur : le long de la route de la plage, de part et d'autre de la gare ou le long de la route cantonale dans le village. Ponctuellement, un parking-arrière et un système de bus-navettes (Bellosy -> gare -> Aquaparc) sont mis en place près du centre commercial lors des journées estivales et ensoleillées de fin de semaine. La circulation motorisée et le stationnement sont des problématiques majeures au Bouveret. Les parcs thématiques sont des générateurs de trafic important, qui plus est, au bord du Léman. Notons la forte saisonnalité de cette problématique liée à la période estivale.

Le Bouveret est desservi par le train, par la ligne de bus et par le débarcadère de la CGN.

La ligne de train St-Gingolph – Bouveret – Monthey – St-Maurice circule à une cadence d'un train par heure. Dès 2017 ou 2018, le RER Valais/Wallis offrira une cadence à la demi-heure aux périodes de pointe du matin et du soir, du lundi au vendredi, pour le parcours entre St-Gingolph et Monthey. Les trains se croiseront en gare du Bouveret.

En parallèle, le projet de réactivation de la ligne RER Sud Léman prévoit un train par heure de St-Gingolph à Evian (F) à moyen et long terme.

Le bus St-Gingolph – Vionnaz – Monthey dessert également le Bouveret avec une cadence similaire au train.

Il y a lieu de repenser la mobilité et le stationnement à l'échelle du Bouveret. Plusieurs scénarii sont présentés dans la note liée à la mobilité mise en annexe.

2.3. Attentes de la Commune de Port-Valais, du SRTCE et du SBMA

Les objectifs sont les suivants :

- Renforcer l'attractivité du bord du lac (extension du port / qualité du bâti et des espaces publics / renforcement du pôle d'attractivité touristique régionale).
- Assurer la cohérence paysagère depuis le lac comme porte d'entrée du Canton (paysage, nature et bâti) et sur les quais notamment.
- Assurer la diversité des usages et leur bonne cohabitation.
- Evaluer les possibilités de « rapprocher » le village du lac.

C'est dans ce sens que cette étude-test est organisée afin d'aboutir à une vision de développement du bord du lac.



3. Enseignements de l'étude-test

3.1. Généralités

Conformément au programme de l'étude-test, le collège d'experts et les trois équipes invitées ont participé à une première séance de travail, le 3 juin 2016 au Bouveret, dans le but de réorienter les projets. La deuxième séance de travail a eu lieu le 26 août 2016 aux Evouettes, afin de finaliser la démarche de l'étude-test.

En matinée, chaque équipe a présenté le résultat de son étude. L'après-midi, le collège d'experts et les trois équipes invitées ont participé à un échange approfondi sur les différentes thématiques.

Le 26 août, le groupe de travail s'est rendu sur le terrain pour évaluer les implications des propositions.

La première journée a mis en évidence la sensibilité de l'extension du port, les nouvelles centralités induites ainsi que les implications sur la relation du village au lac.

La deuxième journée a montré les opportunités de restructuration du port par un repositionnement de la zone technique.

3.2. Réflexions non-développées de la première phase

- Le principe est de **sortir le trafic de transit du village**. Seul le trafic local est maintenu. Une étude de variantes est en cours, notamment l'aménagement d'une route en tranchée couverte sous la route cantonale actuelle entre le Collège César Ritz et la Raiffeisen. Le cas échéant, une diminution importante du trafic routier permettrait un réaménagement de la traversée du village privilégiant la convivialité et la qualité de l'espace public, ainsi que la sécurité et le confort des piétons.

L'étude de variantes étant en cours, cette question a été sortie de l'étude-test après le rendu intermédiaire.

- Lors de la première phase, deux équipes ont proposé le maintien d'un **grand vide au bord du lac en rive droite du Stockalper**. Cette problématique a été sortie de l'étude-test. Elle sera traitée spécifiquement dans le cadre d'un concours concernant le développement de la rive droite du Stockalper. Sa faisabilité sera également évaluée.

- L'éventuelle suppression de la **gravière à l'embouchure du Rhône** a été évoquée lors de la première journée de travail. Il s'avère que la gravière répond à une nécessité technique. Son maintien est confirmé.

3.3. Trois propositions redistribuent les cartes territoriales

La deuxième phase de l'étude-test a débouché sur trois propositions localisées qui, ensemble,

permettent de régler des problématiques à l'échelle territoriale. Il s'agit

- du déplacement de la zone technique du port en rive droite du Stockalper ;
- de la restructuration du port « dans ses digues » ;
- de la construction d'un « silo » à voitures à la place de la Gare.

Le déplacement de la zone technique en rive droite du Stockalper

La zone technique du port est nécessaire à l'entretien des bateaux et permet également leur mise à l'eau. Ces fonctions impliquent un accès motorisé. L'accès actuel se fait essentiellement par l'ouest du port en passant par la route de la Lanche, la route de la Plage et le pont tournant.

Le déplacement de la zone technique en rive droite du Stockalper ne nécessite plus l'utilisation du pont tournant. Cette proposition permet de limiter fortement la nécessité d'un accès motorisé au bord du Léman (rive gauche du Stockalper) et de diminuer les conflits avec la navigation des bateaux sur le Stockalper.

La restructuration du port

L'extension du port est une question délicate. Elle a des implications territoriales fortes, notamment

- quel sera l'impact sur l'image de la baie comme porte d'entrée cantonale ?
- faut-il maintenir ou pas de l'ouverture sur le grand paysage du quai de la gare jusqu'au débarcadère ?
- quelle conséquence cela aura-t-il sur la relation du Bouveret avec le lac ? Un village derrière un port ou un village au bord du lac ?
- quelles seront les implications sur l'embouchure des affluents (la Bouverette, le Stockalper) et sur leur écosystème ?

Le déplacement de la zone technique en rive droite du Stockalper, une réorganisation technique des jetées (prolongées et complétées) et une adaptation limitée des digues et des quais permettent d'augmenter la capacité du port d'une centaine de places. Ces mesures techniques peuvent être combinées à des mesures organisationnelles afin d'éviter que les bateaux restent au port à l'année.

Le coût lié à une restructuration du port est aussi plus en adéquation avec les ressources financières communales. Les perspectives de réalisation sont dès lors meilleures.

La construction d'un « silo » à voitures à la place de la Gare

La place de la Gare actuelle est largement occupée par le stationnement qui dessert la gare, les commerces du pied du village et le bord du lac. Le bâtiment de la gare sera réaménagé pour y recevoir les bureaux de l'administration communale ainsi que ceux de l'Office du Tourisme. Un

concours d'architecture est en cours. La proposition de créer un « silo » à voitures au sud-est de la gare permet de rationaliser le stationnement. L'accès routier (voiture et bus) se fait prioritairement par le sud-est (route de la Lanche et route du Tonkin). La position du « silo » est idéale au contact avec la gare, le port, le Swiss Vapeur Parc et le village.

Cette mesure - combinée au déplacement de la zone technique en rive droite du Stockalper - limite grandement la nécessité d'un accès motorisé au bord du lac (rive gauche du Stockalper). A moyen ou long terme, le stationnement pourrait être diminué voire supprimé au bord du lac et au nord-est de la gare. Les surfaces libérées seront requalifiées et restituées aux piétons, mettant en valeur, entre autres, le bâtiment de la gare et ses nouvelles fonctions.

3.4. La grande promenade arborisée

Une **promenade** ouverte sur l'espace lacustre structure le bord du lac. Elle forme un arc de cercle au droit de la voie ferroviaire industrielle. Elle est plantée d'arbres de haute futaie et forme un signe à l'échelle territoriale.

La matérialisation de cette signalétique reste ouverte. Allée rythmée d'arbres à haute futaie d'ordonnance très régulière et au caractère urbain ? Bosquets composés d'arbres de hauteurs et d'essences différentes égrenés de manière irrégulière et à caractère plus paysager ? Ou encore, une mutation le long du linéaire d'un caractère à un autre ?

Cette promenade est dédiée à la mobilité douce (marche et vélo). Elle relie les différents centres d'intérêt du bord du lac (quai Laval, débarcadère CGN et le port, gare CFF, Swiss Vapeur Parc, piscine Rive Bleue et Aquaparc).

3.5. Réaménagement de la rive gauche du Stockalper

La qualité des aménagements des bords du Léman (rive gauche) est grandement conditionnée par la forte diminution, voir à la suppression des accès motorisés et du stationnement.

La place du lac

Les propositions mettent en évidence le rôle de pivot joué par la placette du lac. En effet, elle distribue la place de la Gare, la « rue-place » du village et le bord du lac.

La place de la Gare

La place de la Gare, libérée du stationnement en voirie suite à la construction du « silo » à voitures, est requalifiée et restituée aux piétons.

Elle se caractérise par une dualité entre une redéfinition plus paysagère aux lignes sinueuses

de la rive droite de la Bouverette, et un côté très urbain et rectiligne du quai de la gare et des infrastructures ferroviaires.

La «rue-place» du village

La «rue-place» du village, libérée du trafic de transit suite à la réalisation de la tranchée couverte (ou autre variante), est requalifiée et dédiée au trafic local et aux piétons.

Le revêtement et le niveau de la route cantonale change pour marquer le cœur du village du Bouveret. La «rue-place» est unifiée par un traitement de sol courant de façade à façade. Quelques arbres et du mobilier la ponctuent. Elle se prolonge jusqu'au niveau du lac.

Quelques liaisons verticales combinées aux franchissements de la Bouverette relient la «rue-place» du village à la place de la Gare.

Le bord du lac

Les aménagements du bord du lac s'adossent à la promenade arborée de haute futaie qui souligne la baie à l'échelle territoriale. Ils s'ouvrent sur le grand territoire.

Du côté du port, des structures pavillonnaires pérennisent les activités directement liées au lac (restauration, école de voile, etc). Leur matérialisation est liée au caractère de la promenade longeant la baie. Implantation linéaire reprenant l'alignement et la géométrie des infrastructures portuaires et ferroviaires ? Implantation alternée, à la fois adossée à la promenade arborée et soulignant la géométrie des quais ?

Devant le Swiss Vapeur Parc, le quai est redéfini pour augmenter la capacité du port. Les aménagements sont propices aux jeux pour enfants.

Pour le quai Laval, les caractéristiques du site sont à maintenir. Le caractère minéral, la présence récurrente des pins, la piscine «dans le lac» sont préservés. Le traitement du sol et les accès au lac (gradins, pontons,...) sont requalifiés pour unifier le site et le rendre plus convivial.

La large diversité des usages et des caractères est unifiée par la grande promenade qui relie la Commune de St-Gingolph au delta de la Benna.

3.6. L'embouchure du Stockalper, un site stratégique

L'embouchure du Stockalper est un site stratégique car il doit répondre à des fonctions très diverses.

Mobilité

Le canal du Stockalper devrait devenir un nœud de mobilités douces.

- Nord-sud : les débarcadères des navettes « fluviale » et « lacustre » assurent la liaison entre les sites touristiques et le parking arrière (voir point 7 ci-dessous).
- Est-ouest : une nouvelle passerelle piéton-vélo (système d'ouverture/fermeture rapide) assure la continuité de la grande promenade à l'échelle de la baie.

Le pont-tournant est maintenu mais il reste ouvert le plus souvent.

Au préalable, les conditions-cadre pour la limitation de l'accès motorisé au bord du lac (rive gauche du Stockalper) doivent être mises en place (déplacement de la zone technique du port et construction d'un « silo » à voitures à la place de la Gare).

Paysage et nature

L'embouchure est revitalisée par un mini delta. Cette proposition permet le développement d'activités ludiques (paddle, etc) et joue un rôle technique de protection.

3.7. Liaison entre le parking arrière et le bord du lac

Le parking arrière existant est déplacé pour être au contact avec le Stockalper. Un passage sous les voies CFF est cependant nécessaire, ainsi qu'un redimensionnement du pont routier au droit de la route de la Lanche. Le bus-navette actuel est remplacé par une navette « fluviale » qui relie le parking à l'embouchure du Stockalper, au droit du Swiss Vapeur Parc.

Une navette « lacustre » prend le relais et relie les différents points touristiques de la baie entre eux :

- le Swiss Vapeur Parc et le port,
- le village, la gare et le débarcadère de la CGN,
- l'acquaparc et les berges du Rhône.

Ces transports ont un caractère ludique en adéquation avec les attentes des usagers des parcs de loisirs. Ils sont opérationnels lors de la saison touristique et permettent de compenser les variations saisonnières. Leur faisabilité doit être vérifiée.

Des stations de vélos en libre-service complètent l'offre de mobilité douce. Elles se situent au parking arrière et aux différents points touristiques de la baie.



4. Conclusions

Au terme de la démarche d'étude-test, le collège d'experts a tenu à souligner l'effort des équipes dans la recherche de réponses aux problèmes posés. Grâce à la diversité des propositions présentées, chaque équipe a permis de définir des principes à retenir pour la mutation du bord du Léman.

Le résultat de cette démarche répond pleinement aux objectifs formulés par le maître d'ouvrage. Cette étude-test sera utile comme schéma (ou plan) directeur du développement communal du bord du Lac. Elle devrait servir de base pour le développement de projets spécifiques. Les plans mis en annexe ne sont que des évocations des principes à retenir. Des études spécifiques par objet (MEP, concours, mandat de gré à gré) doivent être menées pour vérifier leur faisabilité, leur matérialisation, ainsi que leur cohérence paysagère. C'est le cas notamment de la promenade qui doit devenir un signe à l'échelle territoriale. Les principes définis doivent se matérialiser, prendre corps. Cette étude sera également utile à l'établissement du cahier des charges du concours rive droite du Stockalper.

Les premiers pas de la concrétisation de cette étude est le réaménagement du quai Laval. Un partenariat commune-canton est en cours pour définir l'échéancier et le financement de la réalisation.



5. Annexes

Les plans mis en annexe résultent d'une synthèse des projets présentés et des discussions menées avec le groupe de travail.

- synthèse, 1/2'000, mis en annexe
- quai Laval, 1/1'000
- place de la Gare, 1/1'000
- port, 1/1'000
- embouchure du Stockalper, 1/1'000
- embouchure de la Benna, 1/1'000
- parking arrière, 1/1'000

Le bouveret

aménagement du bord du Léman et gare CFF

ETUDE-TEST

plan de synthèse - 1/2000 - septembre 2016



Le bouveret

aménagement du bord du Léman et gare CFF

ETUDE-TEST

quai laval - 1/1'000 - septembre 2016



Le bouveret

aménagement du bord du Léman et gare CFF

ETUDE-TEST

place de la gare - 1/1'000 - septembre 2016



Le bouveret

aménagement du bord du Léman et gare CFF

ETUDE-TEST

port - 1/1'000 - septembre 2016



Le bouveret

aménagement du bord du Léman et gare CFF

ETUDE-TEST

embouchure du Stockalper - 1/1'000 - septembre 2016



Le bouveret

aménagement du bord du Léman et gare CFF

ETUDE-TEST

embouchure de la Benna - 1/1'000 - septembre 2016



Le bouveret

aménagement du bord du Léman et gare CFF

ETUDE-TEST

parking arrière - 1/1'000 - septembre 2016


