

Commune de Port-Valais

La rénovation du bâtiment du débarcadère
du Bouveret

Les cahiers de la mobilité

Sion, novembre 2020



Sommaire

1. Objet	p. 4-6
1.1 Portrait de Port-Valais	
1.2 Le réaménagement global du bord du Léman	
1.3 Portrait de la Compagnie Générale de Navigation CGN	
1.4 L'objectif de la rénovation entreprise	
2. Considérations génériques	p. 7-8
2.1 La fonction historique	
2.2 De nouveaux besoins	
2.3 Le concept retenu	
3. Intervenants	p. 9-12
3.1 Maîtres de l'ouvrage	
3.2 Utilisateurs	
3.3 Autorités locales	
3.4 Mandataires	
3.5 Entreprises engagées	
3.6 Compte rendu de la collaboration	
4. Financement	p. 13
5. Mise en œuvre	p. 13-14
5.1 Les grandes étapes	
5.2 Les contraintes spécifiques	
5.3 Le bilan du chantier	
6. Bilan Globale	p. 15-17
6.1 Délais	
6.2 Satisfaction des usagers	
6.3 Des prolongements souhaités	
7. Annexes	p. 18-21

1. Objet

1.1 Portrait de Port-Valais

Le Bouveret fait partie de la commune de Port-Valais. Celle-ci se situe à l'embouchure du Rhône, à l'est sur les bords du lac Léman. Le tourisme et les activités de loisirs ont fait sa renommée. Du point de vue de son économie, une grande variété de PME sont établies sur son territoire, ainsi qu'en témoigne la liste figurant sur son site officiel (www.port-valais.ch, sous la rubrique « Économie »).

Outre des plages, un camping et son port de plaisance, on y trouve deux parcs d'attraction: Aquaparc et Swiss Vapeur Parc. Il est possible d'y pratiquer de nombreux sports nautiques, mais aussi des randonnées pédestres, des balades à vélo ou encore des sorties en bateau.

Les Évouettes, petite bourgade tranquille, fait partie intégrante de Port-Valais. Ses vins sont appréciés des connaisseurs. Ils sont issus du premier vignoble valaisan de la rive gauche du Rhône lorsque l'on vient d'Évian (France).

1.2 Le réaménagement global du bord du Léman

La commune de Port-Valais a initié il y a plusieurs années une réflexion quant à sa politique de développement territorial. Ce processus a englobé de multiples composantes, dont :

- l'extension du port ;
- la gare CFF (en lien avec la réactivation à moyen ou à long terme de la ligne RER Z-Sud-Léman et en anticipant le déplacement de l'administration communale à la gare) ;
- l'urbanisation de la rive droite du canal Stockalper ;
- l'extension du Swiss Vapeur Parc ;
- la revitalisation de la Benna dans le cadre de Rhône 3 ;
- des projets d'activités parascolaires.

Cette volonté de penser l'urbanisme à venir a été formalisée en 2016 grâce au lancement d'une étude-test qui a exploré les différents aspects répertoriés ci-dessus. Pour la mener à bien, la commune de Port-Valais s'est associée au service des routes et des cours d'eau (SRTCE, actuellement le SDM) et au service des bâtiments, des monuments et de l'archéologie (SBMA, aujourd'hui le SIP) du canton du Valais.

Trois équipes ont été sélectionnées pour conduire cette analyse (qui ne concernait pas les éléments financiers) : GayMenzel Sàrl à Monthey, nomad Architectes Valais Sàrl à Sion et TRIBU architecture à Lausanne.

Leurs réflexions croisées ont porté, d'une part, sur la totalité du territoire du Bouveret et, d'autre part, plus spécifiquement sur les rives du Léman. Un collègue d'experts a étudié les solutions qui ont résulté de ces réflexions menées en parallèle. Ses propres appréciations ont permis de définir les principes à retenir en vue de ces futures réalisations urbanistiques et architecturales.

Cette démarche est venue enrichir la révision du plan de zone qui était en cours. L'objectif final consistait à dégager une cohérence à partir de ces divers aménagements. Cet effort a conduit à produire un « masterplan » qui a établi quels devaient être les axes d'urbanisation à privilégier.

Dans son prolongement, une stratégie de développement territorial a été décidée en juin 2017 par le Conseil d'État valaisan. Celle-ci a assigné aux différents responsables les buts suivants :

- maintenir la diversité des biotopes et renforcer le réseau écologique ;
- préserver et renaturer les eaux de surface ;
- tendre à une collaboration dépassant les frontières communales, régionales, cantonales et nationales dans le domaine du tourisme ;
- mettre en place une offre variée au niveau des mobilités de loisirs ;
- développer une offre en transports publics performante, économique et respectueuse de l'environnement ;
- soutenir la mobilité combinée ;
- favoriser une gestion intégrée de l'eau.

Ces mesures sont à appliquer sous l'égide :

- du Service des forêts, des cours d'eau et du paysage (SFCEP), responsable ;
- de la Confédération ;
- du Canton : par le Service immobilier et patrimoine (SIP, ex-SBMA), le Service de la chasse, de la pêche et de la faune (SCPF), le Service du développement économique (SDE), le Service du développement territorial (SDT), le Service de l'environnement (SEN), l'Office cantonal de la construction du Rhône (OCCR3) et le Service de la mobilité (SDM) ;
- des communes : Port-Valais et Saint-Gingolph ;
- d'autres intervenants : le canton de Vaud, le département de la Haute-Savoie et la commission internationale pour la protection des eaux du Léman (CIPEL).

1.3 Portrait de la Compagnie Générale de Navigation

Fondée en 1873, la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN) est la principale utilisatrice du débarcadère du Bouveret. Cette entreprise comprend deux filiales : CGN SA, centrée sur l'exploitation, et CGN Belle Époque SA, qui a pour finalité de conserver et de restaurer les bateaux « Belle Époque » de la flotte.

Il convient de préciser que huit de ses navires ont été classés monuments historiques par le canton de Vaud en juin 2011. La compagnie possède, de fait, la plus grande flotte au monde de bateaux de ce type en capacité de passagers.

À la belle saison, la CGN dessert plus d'une trentaine de débarcadères aménagés sur les côtes vaudoises, genevoises, valaisannes et françaises du Léman. La desserte du Bouveret relie, pour sa part, Villeneuve à Saint-Gingolph. CGN-Mobilité propose jusqu'à 100 traversées par jour sur

l'ensemble de ses trois lignes. Celles-ci recourent à 16 navires.

Comme on le constate, le débarcadère occupe une place centrale dans l'exploitation touristique du Haut-Lac. Pour le Valais, il s'agit, qui plus est, de l'unique point d'accès au Léman. Cette plateforme portuaire revêt de ce fait une importance stratégique du point de vue de la politique touristique de la totalité du canton.

L' actionnariat

La société CGN Belle Époque SA compte environ 10'000 actionnaires. Ceux-ci se répartissent en deux catégories : ils sont issus soit de milieux privés, soit du secteur public. Les actionnaires publics (à savoir les cantons et les communes lémaniques) exercent, de facto, une influence déterminante sur la marche de la compagnie, puisqu'ils sont majoritaires dans la société à hauteur de 57,3%.

Les cantons de Vaud, Genève et Valais, de leur côté, assument l'essentiel des investissements nécessaires au renouvellement de la flotte. Ils équilibrent en outre les prestations non rentables de la compagnie sous la forme d'un mandat de prestations.

En 2019, la CGN a établi un nouveau record de fréquentation, toutes lignes confondues, avec 2'495'324 passagers embarqués (voir encadré), soit 3.8 % de plus que lors de l'exercice précédent. Les bateaux des lignes purement touristiques ont, eux, accueilli près de 600'000 passagers, soit une progression de 4,4 % par rapport à 2018.

Les principaux chiffres 2019

- 2'495'324 passagers transportés
- 216 employés
- 500'392 km parcourus
- 122'000 repas servis
- 41 millions de francs de charges avec un taux de 71% de couverture
- 29 millions de produits d'exploitation

1.4 L'objectif de la rénovation entreprise

La rénovation du bâtiment du débarcadère est la résultante directe de l'étude-test de 2016. Il est à signaler que le SDM a publié cette même année un cahier de la mobilité qui en restitue la teneur de manière détaillée.

2. Considérations Génériques

2.1 La fonction historique

À l'origine, le débarcadère s'est enchâssé au cœur du complexe portuaire du Bouveret. Cette infrastructure avait pour fonction de faciliter le transfert du bateau au train. Le débarcadère lui-même a été édifié en 1912. Pour celles et ceux qui ne connaîtraient pas le Bouveret, il se trouve près de la gare de chemin de fer.

La ligne qui desservait celle-ci en direction du Valais et du Simplon a été construite en 1859. La Compagnie de Chemin de fer d'Italie en était la propriétaire. Cette société allait plus tard être rachetée par la Compagnie Jura-Simplon (qui sera elle-même absorbée par les CFF en 1903).

La proximité du lac avait rendu possible le déchargement des premières locomotives et des premiers wagons de la Compagnie de Chemin de fer d'Italie. Ce matériel avait été acheminé par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (P.L.M.) depuis Genève jusqu'au port du Bouveret.

La CGN possédait son propre bateau à vapeur baptisé «Italie I». La construction de celui-ci avait été décidée par l'assemblée extraordinaire des actionnaires de la CGN du 1er décembre 1906. Il s'agissait du deuxième bateau à vapeur du même nom sur le Léman. Il était le jumeau du «Vevey».

Sa coque et ses machines avaient été construites par la maison Sulzer en 1907 dans ses ateliers de Winterthur. Son salon de première classe de style Empire était en acajou et en citronnier. Il servait au transport des voyageurs sur le Léman. Il acheminait ceux-ci jusqu'en tête de ligne.

La gare restera le terminus de la ligne jusqu'en 1878, année où cette ligne sera prolongée jusqu'à Saint-Gingolph. Le buffet de gare se trouvait au premier étage du pavillon de la tour. Le port du Bouveret se situe actuellement toujours au même emplacement du bord du lac.

2.2 De nouveaux besoins

Le bâtiment du débarcadère est une petite construction historique en bois datant du début du XXe siècle. Il s'agit de l'un des seuls édifices de transport de cette période qui soit encore en activité autour du Léman. Édifié aux environs de 1912, il avait remplacé l'ancien bâtiment qui avait été érigé plus au sud. De par sa localisation, le débarcadère ouvre l'accès à la vallée du Rhône.

2.3 Le concept retenu

Lors de la restauration, le choix du jaune et du rouge-brun pour habiller la façade a été le fruit d'une recherche historique portant sur des constructions similaires menée par le service immobilier et patrimoine du canton.

La couleur vert d'eau qui pare l'intérieur a été à l'origine détectée sur la charpente, au-dessus des faux plafonds construits postérieurement dans chaque aile. Le recoupement de ces indices a conduit le Bureau GayMenzel à en déduire que l'intérieur était autrefois doté d'un volume plus généreux, ce qui a confirmé la démarche des architectes visant à libérer l'espace en hauteur pour faire revivre l'esprit du kiosque.

La géométrie à quatre pans de l'espace épouse la forme de la charpente. Dans un souci de simplicité, cette coque intérieure a été revêtue de planches rainées, crêtées comme à l'origine.

Les vues sur le lac et les montagnes ont été rouvertes afin de restituer l'esprit d'antan, à savoir celui du début du tourisme suisse et du courant architectural dit de l'«Alpenromantik» qui l'a accompagné.

L'aménagement de l'intérieur du kiosque fait écho aux échoppes d'autrefois qui vendaient aux Anglais des billets, des miniatures et du chocolat. L'exiguïté de l'espace n'en empêche pas moins une profusion de meubles réalisés avec un niveau de détail élevé. Ornés de rebords et de découpes, leurs consoles et leurs crochets présentaient des articles de pêche. Ce mobilier a apporté à l'ensemble la densité qui était souhaitée par les maîtres d'œuvre.

À bien y regarder, ces meubles sont pourtant constitués de simples planches peintes. Pour autant, ils participent au jeu de lignes initié par les joints marqués des boiseries. Au centre, le comptoir et son étagère sont inspirés du mobilier historique de la flotte Belle Époque de la CGN.

Les menuiseries en érable laqué de ces bateaux intègrent elles-mêmes des influences européennes du début du XXe siècle, telles que les boiseries Néo-directoire ou le mobilier Sécession viennoise. On en trouve d'autres exemplaires sur le «Vevey». Par contraste, le mobilier laqué introduit une préciosité qui confère au débarcadère un caractère de petit bijou teinté de romantisme.

La porte d'entrée à croix est inspirée de la modénature des doubles portes existantes sur l'aile sud, avec meneau et cadre chantourné. La poignée forgée et d'autres éléments rapportés adoptent, quant à eux, une courbure répondant aux formes de la charpente ornementée, de même qu'aux ondulations des cadres de fenêtres.

Ces options de rénovation ont permis d'aller à l'encontre de l'existant et de définir un équilibre subtil entre ancien et nouveau. Dans le même esprit, les deux enseignes du ponton ont retrouvé leur silhouette découpée (qui a été reconstituée à partir de photographies d'archives). Elles accompagnent et poursuivent le mouvement initié sous le passage couvert du débarcadère en direction du large. Cet espace est agrémenté d'un nouveau banc en mélèze, dont la silhouette légèrement découpée se développe sur une longueur de 4,50m et qui redonne son éclat à cette salle d'attente extérieure avec vue.

3. Intervenants

3.1 Maîtres de l'ouvrage

Le débarcadère étant un ouvrage dont l'usage est en lien avec les transports, sa gestion et sa transformation ont été du ressort du canton du Valais par le biais du SDM.

État du Valais

SDM

- Vincent Pellissier, ingénieur cantonal, Chef du SDM, Sion
- Sébastien Lonfat, ingénieur, Chef de l'arrondissement 3, Martigny

SIP

- Laurent Grichting, architecte des monuments historiques du Bas-Valais, Sion

3.2 Utilisateur

CGN SA

- Michel Schmid, Directeur, Lausanne

3.3 Autorités locales

Commune de Port-Valais

- Pierre Zoppelletto, Président;
- Pierre-Alain Crausaz, Secrétaire;
- Vincent Schürmann, Service des bâtiments;
- Christian Schopfer, Responsable des travaux publics.

3.4 Mandataires

Architecte

GayMenzel Sàrl, Monthey

- Catherine Gay Menzel, Responsable

Collaborateurs du projet

- Götz Menzel;
- Roland Gay;
- Vincent Fourel;
- Delphine Turin;
- Ludivine Resenterra.

Ingénieur civil

Sollertia, Monthey

- Raphaël Logean

Ingénieur sismique

Kurmann Cretton Ingénieurs SA, Monthey

- Roberto Peruzzi

Ingénieur ventilation

Michellod & Clausen SA, Martigny

- David Michellod

Restaurateur

Atelier Saint-Dismas SA, Martigny

- Éric-James Favre-Bulle

Géomètre

Jean-Michel Vuadens SA, Monthey

- Philippe Vuadens

Évacuation des eaux

biol conseils SA, Sion

- Régine Bernard

Spécialiste amiante et pollution

François-Xavier Marquis Sàrl, Monthey

- François-Xavier Marquis

Ingénieur en protection incendie

ECOfireconcept Sàrl, Venthône

- Olivier Ecoffier

Restaurateur

Atelier Saint-Dismas SA, Martigny

- Éric-James Favre-Bulle, Responsable
- Raphaël Logean, Responsable.

3.5 Entreprises engagées

Charpente

Gay Pasetti SA, Choëx

- Georges Berrut, Responsable

Fenêtres et portes extérieures

Henzen & Cie, Vouvry

Trisconi Anchise SA, Vionnaz

Ferblanterie

René Paillex et Fils SA, Noville

Traitement des surfaces extérieures et intérieures

Colombara SA, Monthey

- Claude Terrettaz

Stores

Stores Chablais SA, Aigle

- Valentin Giddey, Responsable.

Installations électriques

Schürmann & Grept Électricité Sàrl, Le Bouveret

- Bastien Schürmann

Installations audio et vidéo

Olsy Sàrl, Cheseaux-sur-Lausanne

Installation de chauffage

Sylvain Tamborini, Les Évouettes

- Sylvain Tamborini

Climatisation

Mazza Froid et Climatisation, La Tour-de-Peilz

- Stéphane Mazza

Ouvrages métalliques

Chaperon Serrurerie SA, Saint-Gingolph

- Laurent Chaperon

Menuiserie intérieure

Trisconi Anchise SA, Vionnaz

- Serge Anchise

Signalétique
Dall'Antonia & Fils, Monthey
• Fabio Dall'Antonia

Revêtements de sol
Grept Carrelage, Le Bouveret
• Jean-Michel Grept

Nettoyages
S Nettoyage, Le Bouveret

Nouveaux enrobés
Routes et revêtements SA, Monthey
• Vincent Quendoz, Responsable.

3.6 Compte rendu de la collaboration

Le SDM a pris en charge ce chantier par l'intermédiaire de Jean-Luc Liand.

4. Financement

La conduite du chantier a été assurée par le SDM. Elle s'est accompagnée d'un financement intégral du futur bâtiment.

5. Mise en œuvre

5.1 Les grandes étapes

Lors du processus de rénovation, la structure initiale du débarcadère a été conservée, bien que des fenêtres aient été modifiées. La façade ouest présentait, dans sa partie inférieure, des éléments abîmés par l'eau, ainsi que des infiltrations. Certaines poutres et planches ont donc été remplacées. Un soin tout particulier a été apporté aux grilles de ventilation qui sont élégamment intégrées dans le revêtement de façade.

En préambule à sa propre proposition de réaménagement, le Bureau GayMenzel a procédé à une enquête historique qui a inclus le contexte et les conditions dans lesquelles le débarcadère avait été pensé initialement.

Comme cela a été détaillé plutôt, ces recherches ont porté sur l'univers historique dans lequel s'est inscrit ce bâtiment au moment de son édification. Plusieurs modèles, originaux, restaurés ou reproduits, ont servi de référence à cette réinterprétation. Au nombre de ceux-ci, on citera des constructions de Ballenberg et de Brienz.

L'étude du mobilier contemporain de cette construction a permis de reprendre et d'intégrer les styles et le design qui prévalaient à cette époque-là. On mentionnera par exemple les pieds des meubles qui s'inspirent de pièces existantes. Le maître-mot dans la sélection de ces références aura cependant été la simplicité.

À titre d'illustration de l'étude archéologique qui a été conduite, on citera le meuble du kiosque. Avec ses dimensions si réduites qu'il en paraît étriqué, celui-ci rappelle les buffets des apothicaires d'autrefois avec leurs multiples tiroirs et rangements.

L'une des composantes majeures du nouveau débarcadère n'est autre que le banc de la salle d'attente extérieure. Le Bureau GayMenzel s'est inspiré des banquettes arrondies qui trônaient dans les halls des établissements de prestige à la Belle Époque.

Cette assise constitue, de facto, l'élément central dans le dispositif d'accueil des visiteurs. Il a été construit en dernier, grâce aux savoir-faire conjugués des entreprises Chaperon Mobilité Serrurerie et de Trisconi-Anchise SA, pour la partie ébénisterie.

Ce banc a été réalisé en mélèze qui a été laissé dans son état naturel, sans chercher à le recouvrir de peinture ni de vernis. L'usure prévisible de ces surfaces l'amènera, à terme, à évoluer vers des tonalités plus grises.

5.2 Les contraintes spécifiques

Le cahier des charges qui a été remis au Bureau GayMenzel reposait sur les usages du lieu qu'allait en faire la CGN (qui, on le rappelle, en est l'utilisatrice principale). Des éléments comme la billetterie, le lieu d'attente, les panneaux d'information ou encore les toilettes publiques devaient donc obligatoirement être intégrés.

Au terme de cette enquête conduite dans plusieurs registres, le choix du jaune à adopter s'est avéré très simple. D'autres nuances comme celle du rouge ont été par contre bien plus complexes à définir. Entre sang-de-bœuf et orangé, la tonalité qui a été validée avait pour ambition de se rapprocher au maximum de celles qui prévalaient au début du siècle passé.

Götz Menzel et l'entreprise de peinture Colombara SA ont joué un grand rôle lors de cette étape. Il s'agissait de ne pas se diriger vers des tonalités trop contrastées. Ces teintes devaient en outre fonctionner à la fois à l'ombre et au soleil. Là encore, l'inspiration est venue de références anciennes observées ailleurs en Valais.

5.3 Le bilan du chantier

En résumé, le bâtiment historique avait été dénaturé au fil des ans, en particulier par l'adjonction d'un faux plafond datant des années 70-80. Le mobilier et les couleurs n'avaient plus rien à voir avec ce qu'ils avaient été à l'origine.

L'exploitation de différents indices a permis de reconstituer ce qui devait être l'apparence initiale du bâtiment avec un degré de plausibilité élevé. L'alliance du rouge et du jaune, comme teintes dominantes, s'est imposée en fonction et en tant que résultante de cette investigation.

Le sol, quant à lui, a été traité avec des carrelages en ciment gris de forme octogonale, ceci afin de briser la présence déjà bien affirmée des lignes verticales. Ces carrelages correspondent à ceux qui ornaient les halls de gare au XIXe siècle.

6. Bilan global

La gestion du chantier s'est déroulée dans d'excellentes conditions. Les différents intervenants qui ont été parties prenantes de cette construction ont eu à cœur d'en soulever les moindres détails. Comme en témoignent leurs contributions respectives, tous se sont montrés réceptifs à cette quête qualitative et aux exigences qui avaient été adoptées en vue de lui donner corps.

6.1 Délais

Le chantier a débuté fin octobre 2019. Les délais pour terminer les travaux avaient été fixés au début de la reprise des croisières de la CGN.

En raison de la crise du COVID-19, ces échéances n'ont pas pu être respectées, l'avancement des travaux s'étant trouvé fortement ralenti par la pandémie. Le délai supplémentaire que cette situation exceptionnelle a induit n'aura toutefois été que d'un peu plus d'un mois.

Ce report n'a pas eu de conséquences pénalisantes, puisque la saison des croisières de la CGN a en fin de compte été interrompue jusqu'au 6 juin 2020.

6.2 Satisfaction des usagers

Même si aucun sondage d'opinion n'a été effectué stricto sensu, les retours de la population locale qu'a pu recueillir sur le terrain le Bureau GayMenzel ont tous été excellents. Le point de vue majoritaire est que ce bâtiment s'avère très esthétique.

Il convient de ne pas oublier que ce renouveau a trait à une composante familière du quotidien de ces résidents. Dans de tels contextes, ce type de chantier représente souvent un sujet émotionnel. En l'occurrence, le débarcadère contribue de manière perçue comme positive au changement de dynamique de l'ensemble de la commune de Port-Valais.

6.3 Des prolongements souhaités

Ce bâtiment intègre aujourd'hui un système d'infrastructures qui sont en train d'être construites au profit de la population locale comme des visiteurs, touristes en tête. Il ne faut pas perdre de vue que la navigation sur le Léman présente, pour les communes desservies, un grand intérêt du point de vue du transport et de l'accueil d'hôtes extérieurs. Ce vecteur de mobilité mérite dès lors d'être maintenu et renforcé.

La création d'un nouveau port au Bouveret, de même que la volonté d'établir une interface d'échange modal sur la commune de Saint-Gingolph, s'inscrivent dans ce concept. Ces projets, tout comme le développement de l'habitat et des activités ludiques (le Swiss Vapeur Parc, le camping Rive Bleue ou Aquaparc), justifient la conduite de la réflexion globale qui a été initiée

par les diverses parties concernées. Cette tâche doit les amener à répertorier les possibilités d'expansion touristique et immobilière pour l'ensemble de ce secteur.

Les berges du lac sont également très appréciées par les randonneurs. Or, sur ces sites, les droits des propriétaires sont souvent considérés comme acquis. Il est de ce fait indispensable de garantir l'accessibilité aux rives par le maintien ou l'installation de chemins dédiés.

Au Bouveret, des aménagements appropriés assurent déjà cette accessibilité des rives au public. Sur la commune de Saint-Gingolph, on en est en revanche loin avec seulement 20% des quelque 3'700 m de rives qui sont accessibles.

Cette possibilité de construire un chemin public pédestre de rive est pourtant prévue dans le plan d'affectation des zones (PAZ) et dans le règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) des communes de Saint-Gingolph et de Port-Valais.

Au vu des diverses fonctions du lac et de ses rives (écologiques, économiques et sociales), l'utilisation parcimonieuse du sol et une coordination entre les divers usages ont été préconisées par le Canton afin d'assurer le maintien de cette multifonctionnalité et afin de mettre en œuvre une gestion durable de ce périmètre.

En termes d'application de ces dispositions, la coordination souhaitée entre les différentes autorités concernées a pour but de/d' :

- favoriser à la fois la remise à l'état proche de la nature des rives, l'interconnexion entre les biotopes riverains et leur intégration dans les zones urbanisées, de même que l'assurance d'une protection contre l'érosion ;
- garantir suffisamment d'espace à l'étendue d'eau en respectant les prescriptions légales pour sa délimitation et son utilisation ;
- encourager les activités touristiques et nautiques tout en améliorant l'offre en transports et en développant les infrastructures portuaires dans le respect des milieux naturels riverains ;
- protéger et de mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager le long des rives ;
- faciliter l'accès du public aux rives et aux eaux lacustres, tout comme de garantir le passage le long de celles-ci (mobilité douce) dans le respect des zones de protection sensibles et des biotopes ;
- adapter l'extraction de matériaux aux besoins d'entretien et de sécurité du lac, ainsi qu'à la constitution du delta du Rhône.

Partant de cette planification, une marche à suivre a été élaborée par le Conseil d'État valaisan. Ce document attribue les différentes missions que chacun des intervenants doit assumer :

1. Le Canton :

- détermine l'Espace réservé aux eaux (ERE) pour le lac Léman ;
- appuie les communes dans leurs démarches pour garantir un accès et une libre circulation au bord du lac tout en respectant les milieux naturels sensibles traversés ;
- soutient le développement des infrastructures portuaires du Bouveret et de Saint-Gingolph, de même que l'extension des offres de transport en lien avec le lac ;
- veille à la préservation du patrimoine bâti, naturel et paysager ;
- consulte les cantons et pays voisins au sujet des projets cantonaux ayant une incidence spatiale qui dépasse ses frontières.

2. Les communes :

- reportent l'ERE du lac Léman sur leur plan d'affectation de zones (PAZ) et fixent les prescriptions y relatives dans leur règlement communal des constructions (RCCZ) ;
- garantissent, au travers de leurs PAZ et RCCZ, l'accès et la libre circulation aux rives du lac. Elles adoptent pour ce faire les mesures nécessaires à l'aménagement, au balisage et à l'entretien du chemin public pédestre de rive ;
- mettent en œuvre les mesures de planification adéquates en vue de préserver et de valoriser le patrimoine bâti et les secteurs paysagers dignes d'être protégés ;
- réglementent les conditions d'utilisation du plan d'eau et de ses rives de manière à mettre en place des activités et infrastructures de loisirs respectueuses de l'environnement ;
- élaborent une stratégie d'ensemble pour le développement de l'habitat et des infrastructures touristiques et nautiques (par exemple au travers d'un concours d'architecture et d'urbanisme).

Elles coordonnent, si nécessaire, les projets à incidence spatiale avec les communes, cantons et pays voisins par l'intermédiaire d'un plan directeur intercommunal.

(source : Décision du Conseil d'État du 14.06.2017)

7. Annexes









Crédits photographiques : Eik Frenzel, 2020
