

Commune de Port-Valais

Le projet de réfection du quai Laval

Les cahiers de la mobilité

Sion, juillet 2020



Sommaire

1. Contexte global
 - 1.1 Situation initiale
 - 1.2 Objectifs généraux
2. Cadre d'intervention
 - 2.1 L'étude-test
 - 2.2 Les trois actions principales
 - 2.3 Les enjeux territoriaux
3. Les acteurs de la mutation
 - 3.1. Les maîtres de l'ouvrage
 - 3.2 Les collaborations engagées
4. La mise en œuvre
 - 4.1 Stratégie sur le terrain
 - 4.2 Moyens financiers
5. La réalisation
 - 5.1 Les étapes prévues
 - 5.2 Les données géologiques et statiques
6. Conclusion
7. Annexes

1. Contexte global

Le projet de rénovation du quai Laval (qui était une personnalité locale) a été mis à l'enquête fin 2018. Sa concrétisation courra jusqu'en 2021. Dans son état actuel, le bord du lac est très monotone. Son remodelage concernera 250 mètres de berge.

Il comprendra, en particulier, la réfection de l'ensemble de l'enrochement, la construction d'une pataugeoire dans le lac et celle d'un ponton, ainsi que l'aménagement d'une plage en gravier.

Au travers de ces réalisations, la principale plus-value escomptée résidera en une accessibilité au lac optimisée. Le concept du bureau d'architectes nomad à Sion a été sélectionné à cette fin.

1.1 Situation initiale

Le Bouveret représente un petit territoire en termes de surface, mais cette aire condense beaucoup de projets et d'activités variées (Aquaparc, Swiss Vapeur Parc, camping, piscine, plage privée, immobilier, etc.).

Si l'on y joint Saint-Gingolph, Le Bouveret constitue le véritable accès au lac Léman pour le Valais. Il s'agit de la carte de visite du canton en la matière. L'objectif global consiste à rendre plus accueillants ce plan d'eau et ses berges.

Selon les constats des autorités communales, au moment où ce processus de réflexion avait été initié, il ne restait que 5 à 6 ans pour engager une telle action au quai Laval. L'un des principaux facteurs de risque était la houle qui érodait l'enrochement. À moyen terme, le danger de voir la berge s'effondrer était devenu réel. Ce constat avait notamment été dressé dans la presse régionale par Pierre Zoppelletto, le Président de Port-Valais.

Du point de vue du périmètre pertinent, la berge existante est protégée par un enrochement qualifié d'«en vrac». La section centrale du quai Laval a, elle, accueilli jusqu'à ce jour une pataugeoire qui est alimentée par les eaux du lac. L'ouest du quai est, pour sa part, équipé d'un ponton, dit «ancien ponton du ski nautique».

L'une des modifications stratégiques à apporter concernera la route utilisée par les véhicules motorisés. Outre le fait de réduire au maximum le trafic, il a été prévu de déplacer ladite route le long de la voie ferrée. Il s'agira par là d'obtenir davantage d'espace afin de pouvoir créer des zones de bien-être du côté lac.

Il est à noter que la route actuelle est interdite aux vélos pour des raisons de sécurité, à savoir les risques de conflits avec les habitants qui s'y déplacent en voiture. Les cyclistes empruntent par conséquent la route cantonale qui connaît un fort trafic.

1.2 Objectifs généraux

Pour ce qui a trait au quai Laval lui-même, les objectifs de la Commune consistent à améliorer un espace déjà aménagé et riche en usages. Il conviendra pour ce faire de :

- créer un accès sécurisé au lac équipé d'une main courante;
- maintenir ou d'aménager une plage ;
- améliorer ou de reconstruire une pataugeoire pour les enfants ;
- améliorer ou de rebâtir un ponton en bois ;
- réaménager des enrochements.

Le projet du bureau nomad (architectes et urbanistes, de même qu'architectes-paysagistes) prévoit la refonte complète de la berge dans ce secteur.

2. Cadre d'intervention

Ce qui existe

La démarche des concepteurs du projet s'appuie sur l'observation de situations existantes.

Conformément à ce parti pris, une inspection du pourtour du lac avait été effectuée. Cette exploration a permis de distinguer trois catégories d'aménagements « lémaniques » :

- les plages de sable ou engazonnées surveillées ;
- les épis et les plages en gravillons ;
- les éléments construits (murets, dalles de béton et enrochements soignés).

Aujourd'hui, la pataugeoire est protégée par un tapis d'enrochements de calibre moyen. Celui-ci est disposé aux alentours du bassin et du ponton, ce qui a pour effet de briser la houle avant ces ouvrages et d'en résorber une grande partie de l'énergie.

La pente sous-marine se révèle relativement faible à cet endroit. Elle s'accroît toutefois quand on se déplace en direction de l'ouest. Enfin, on soulignera que ce secteur n'a jamais fait l'objet d'importantes dégradations lors d'événements passés survenus sur le lac.

Ce qui est prévu

La future pataugeoire aura des dimensions plus conséquentes que l'ancien équipement. Elle se situera plus au large. Elle continuera à être alimentée par l'eau du lac. Une zone définie par des bouées (qui seront disposées à 10-15 mètres de la rive) sera réservée à la baignade.

Cette vision implique qu'il sera nécessaire de protéger la berge à cet endroit. L'enrochement aux alentours de ce bassin devra aussi être rendu praticable. Il sera construit de manière à autoriser un accès aisé au lac. On se servira à cette fin de pierres calibrées, voire même sciées.

Le projet prévoit de surcroît la réalisation d'un ponton de taille conséquente.

2.1 L'étude-test

Nomad a conçu un projet qui courra jusqu'à l'autorisation de construire. Les délais ont été fixés avec la Commune. L'étude-test n'était pas directement liée à une notion de budget.

Le Service de la mobilité du Canton du Valais (SDM), en collaboration avec la Commune de Port-Valais, a publié en septembre 2016 un Cahier de la mobilité dédié à l'ensemble des interventions prévues dans cette localité.

Intitulé Aménagement du bord du Léman et gare CFF, Le Bouveret, ce compte rendu présente les enjeux de l'étude-test qui a été opérée dans ce cadre élargi. Le cas du quai Laval y est abordé sous l'angle d'un « mandat d'idées à deux degrés ».

La version papier de ce cahier peut être commandée auprès du SDM, à Sion. Dès le courant du deuxième semestre 2020, il sera consultable en intégralité sur le site officiel de cette administration cantonale.

Il ressort de cette présentation que l'aménagement envisagé se veut unitaire. Telle est la raison pour laquelle le choix a été fait de ne mettre en œuvre que peu de matériaux et de n'utiliser qu'une seule palette végétale entrant dans un dessin de berge souple. La linéarité actuelle du quai s'en trouvera adoucie.

2.2 Les trois actions principales

Le projet des bureaux d'architectes et de paysagistes prévoit trois pôles d'interventions principaux avec l'aménagement d' :

- un chemin en enrobé continu qui servira de fil rouge pour l'ensemble des berges et du quai sur le territoire de la Commune ;
- un enrochement en pierres naturelles qui sera élaboré selon des modes différents en fonction des séquences. Dans la pratique, les blocs qui les composeront seront plus ou moins calibrés. Ils présenteront des degrés de finition variés : certains blocs bruts formeront un enrochement irrégulier, alors que des blocs réguliers constitueront des gradins et une terrasse. Afin d'assurer une transition fluide entre ces deux zones, un enrochement composé de blocs moins bruts est prévu.
- une palette végétale dans une surface mixte : linéaire sur le quai, une bande végétale verra s'alterner plantes rases, prairies et enrochements. Cette palette fera autant référence aux ambiances sèches du Valais qu'à celles de la Méditerranée.

Les arbres en mauvaise santé seront arrachés. Ils céderont la place à de nouveaux arbres répartis en bosquets, du type pins et chênes. Ces derniers apporteront de l'ombre et des senteurs qui évoqueront plus spécifiquement les calanques. L'univers des vacances sera par ce biais mis en valeur.

Sur les berges, de petites plantes viendront coloniser les joints des enrochements et les surfaces minérales. Pour mettre en œuvre cette palette, il a été prévu de s'appuyer sur l'expertise de biol conseils, spécialistes en hydrobiologie.

2.3 Les enjeux territoriaux

Le ponton sera rebâti, ceci sur deux niveaux. Enfin, la partie située à l'ouest, plus herbeuse, sera retravaillée en intégrant la flore régionale.

Dans tout ce périmètre, le climat est chaud et ensoleillé. Il y fait par contre frais la nuit et la rosée est présente dès le mois d'août. Les habitants ont été consultés à ce propos. Ils ont confirmé au bureau nomad que le soleil se couchait assez tard à cet endroit en été (soit 20 à 30 minutes après Montreux).

L'idée de la zone qui s'appellera «le solarium» est venue de la volonté de laisser les usagers profiter au maximum du soleil dans un espace ouvert plus large à l'est.

3. Les acteurs de la mutation

3.1. Les maîtres de l'ouvrage

Le maître d'ouvrage est le client, soit en l'occurrence la Commune de Port-Valais et le Canton du Valais (SDM). Les mandataires sont les bureaux sélectionnés par le maître d'ouvrage pour étudier, puis réaliser le projet, à savoir le bureau nomad, les bureaux d'ingénieurs Sollertia et biol conseils.

3.2 Les collaborations engagées

« Cette démarche constitue le parfait exemple d'une collaboration intelligente entre la Commune et le Canton. La berge ainsi repensée offrira un nouvel espace qualitatif sur des quais valaisans encore très peu bâtis où la relation au lac est traitée de manière conviviale », a commenté le Chef du SDM de l'État du Valais, Vincent Pellissier.

L'aspect végétal a été particulièrement soigné. Le bureau nomad a collaboré dès le début avec le paysagiste Alban Carron. Ensemble, ils ont élaboré un concept de végétalisation poussé.

4. La mise en œuvre

Cette refonte du quai Laval a été dévoilée à la population à la Salle des spectacles du Bouveret en octobre 2018. Le chantier a été mis à l'enquête publique les semaines qui ont suivi. Pour rappel, ce projet représente la première étape d'un concept bien plus vaste qui s'étalera sur plusieurs décennies et qui réaffectera en intégralité le bord du lac bouveroud.

4.1. Stratégie sur le terrain

Les trois axes

Fort des premiers éléments de conception choisis et de l'observation des usages actuels, le projet d'aménagement divisera la longueur du quai en trois segments, chacun pouvant être désigné au moyen d'une description générique :

1. «Se promener et contempler le lac depuis un quai»

- C'est la séquence d'entrée. Il faut se représenter le promeneur marchant le long d'un quai décliné de manière plus naturelle. Il convient de noter que la largeur réduite de celui-ci, entre le lac et la voie de chemin de fer, n'encouragera pas les passants à s'attarder au bord du lac.
- L'enrochement irrégulier accompagnera la constitution d'une zone nature. Quelques blocs réguliers seront mis en place en guise de bancs sous les pins existants. Ils seront ponctués par de nouveaux arbres.

2. «Se baigner depuis une terrasse»

- Au sein de cet espace, l'aménagement sera plus maîtrisé. Il se composera de blocs calibrés et «précis». Véritables piliers de ce projet, ces blocs créeront de grandes terrasses à proximité de l'eau. Ce seront autant de gradins qui donneront accès à des zones de baignade.
- Cette installation, gagnée en partie sur le lac, constituera un pur espace public. On y trouvera la piscine et la plage. Deux escaliers équipés de mains courantes faciliteront l'accès aux espaces de baignade sécurisés. Dans le but d'éviter les glissades, le fond de la piscine et la plage seront parsemés de gravillons.
- L'espace du quai présentera une surface mixte, à la fois minérale et végétale. Des arbres apporteront de l'ombre aux espaces de détente. Ces «blocs-mobiliers» feront écho aux enrochements qui y seront disposés.
- Dans le registre du travail du sol, une plateforme en bois sera ajoutée. Elle accueillera la version remaniée de l'ancien plongoir, ainsi qu'un promontoire destiné à profiter du soleil couchant.

3. «Se reposer dans un parc»

- Ce tronçon, qui se déploiera aux abords de Saint-Gingolph, est celui qui bénéficiera du plus de quiétude. Voilà pourquoi un nouvel enrochement y délimitera un espace de biodiversité à la fois terrestre et lacustre.
- Cette séquence sera d'une largeur suffisante dans l'optique d'y implanter un lieu de détente. Un bosquet d'arbres et d'arbustes bordera une prairie où les usagers auront la possibilité de s'installer. Cet espace libre autorisera l'organisation de manifestations ponctuelles.
- Pour autant, il n'incitera pas à accéder au lac, comme le signalera l'enrochement qui sera matérialisé par des blocs bruts disposés de manière irrégulière.

4.2 Moyens financiers

Concernant le coût du projet, le devis présenté aux citoyens de Port-Valais au moment de la mise à l'enquête publique (octobre 2018) annonçait un montant de 4,5 millions de francs TTC. Ces chiffres proviennent des estimations du bureau nomad.

Ils incluent l'intégralité des coûts (y compris la TVA, les frais et les honoraires). S'y ajoute une réserve de l'ordre de 10% conformément à ce que prévoient les normes en vigueur à ce stade du projet.

➤ Travaux préparatoires	Frs 300'000.-
➤ Génie civil	Frs 2'500'000.-
➤ Plantations, mobilier	Frs 600'000.-
➤ Ponton	Frs 200'000.-
➤ Réserves	Frs 400'000.-
➤ Frais et taxes	Frs 500'000.-
➤ Total	Frs 4'500'000.-

Cette dotation sera assumée à parts égales par la Commune, par le Canton et par un partenaire dont le nom n'a pas été divulgué pour l'heure. En raison de cette dernière particularité, le quai Laval devrait ensuite être rebaptisé.

Vincent Pellissier, le Chef du Service de la mobilité, a proposé cette formule. Ce type de financements mixtes privé-public a en effet déjà fait ses preuves dans le cadre d'autres réalisations d'envergure autour du lac Léman, notamment sur le campus de l'EPFL, à Bussigny. Par le biais de ces investissements, Port-Valais pourra engager de manière résolue la mue qu'il entend opérer.

5. La réalisation

5.1 Les étapes prévues

La présentation d'octobre 2018 au Bouveret avait dévoilé que les travaux s'effectueraient en deux phases.

Concernant ce planning, un an de report a en définitive été enregistré. La mise à l'enquête est intervenue, comme prévu, fin 2018. À la mi-2020, le permis de construire n'avait cependant pas encore été délivré. La raison en est que la Commune doit finaliser son nouveau plan de zone. Sans cette validation, rien ne pourra débuter. Or, plusieurs blocages se sont produits à ce stade, mais sans lien direct avec les berges du lac.

Partant de là, rien de significatif ne sera fait en 2019-2020. L'hiver 2020-2021 pourrait voir le début des travaux. Ce report est regrettable, car 2020 étant une année bissextile, le niveau du lac aurait baissé entre 1 et 1,2 mètre contre 40 à 60 centimètres une année normale. Cette donnée aurait facilité les travaux sous-lacustres.

Dans l'attente des autorisations officielles, nomad compte expérimenter en conditions réelles le rendu des futurs aménagements. Le bureau sédunois traitera pour ce faire environ 50 mètres d'enrochement afin d'étudier *in situ* la mise en œuvre des blocs de pierre. Cet échantillon constituera un excellent test.

5.2 Les données géologiques et statiques

Sous l'appellation « Groupement d'études lacustres » (GEL), les compétences complémentaires de trois sociétés possédant une vaste expérience de ce type de travaux ont été réunies. Ces entités, qui collaborent depuis de nombreuses années dans ce domaine, sont les bureaux :

- d'ingénieurs civils Sollertia, basé à Monthey (qui pilotera le groupement) ;
- de géologues Norbert S.A., établi à Martigny ;
- d'ingénieurs hydrauliciens Aquavision Engineering, implanté à Écublens.

Le GEL a été mandaté par la Commune de Port-Valais dans le but de procéder à une étude portant sur le degré réel de vulnérabilité lacustre du quai Laval.

Géologie rencontrée

Dans le secteur englobé par les travaux, on trouve de la roche en place, affleurante ou présente sous une faible épaisseur de remblais (enrochements) et d'alluvions. Cette roche forme les reliefs situés au-dessus de la ligne de chemin de fer et de la route cantonale, autour de l'Abbaye Saint-Benoît.

Le soubassement rocheux concerné par les travaux prévus est constitué de molasse rouge, elle-même composée d'une alternance de :

- marnes plus ou moins finement litées dont la dureté varie de tendre à mi-dure ;
- de marno-grès mi-durs à durs ;
- de grès durs ou très durs.

Les couches orientées sud-ouest et nord-est plongent de 40 à 60° vers le sud-est, ce qui s'avère favorable en termes de stabilité (pendage amont).

Même si l'on observe des contrastes de qualité géomécanique du rocher entre les passes plus marneuses et plus gréseuses, ce rocher est rippable. Il est donc susceptible d'être exploité mécaniquement (par exemple, au moyen d'une pelle mécanique d'une puissance suffisante). Il est cependant à signaler que, localement, ces bancs gréseux peuvent se révéler durs et abrasifs.

Il n'existe au demeurant aucun indice d'instabilité qui affecterait l'aire des travaux. Celle-ci ne figure pas en zone de dangers selon les éléments disponibles sur le Système d'information du territoire cantonal (SIT-Valais).

Si l'on se réfère à cette base de données en ligne, on ne détecte pas non plus dans les environs de forages susceptibles d'apporter des éléments utiles à l'étude.

Hydrogéologie

Du point de vue hydrogéologique, les terrains concernés par le projet se situent en secteur B. Ils sont par voie de conséquence dépourvus d'eaux souterraines exploitables. Le rocher faiblement perméable (surtout pour le niveau marneux) se révèle peu fracturé. Il ne recèle pas de véritable nappe phréatique. Cependant, une connexion entre le massif rocheux et le lac est tout de même possible par le biais des fractures existantes.

Concernant les eaux, il s'agira pour l'essentiel d'introduire des mesures de protection environnementales standards relativement aux eaux de surface (lac Léman).

Vulnérabilité

Du fait de cette implantation lacustre, le bureau nomad a collaboré avec le bureau d'ingénieurs civils Sollertia pour déterminer les dangers qui menaçaient la rive. Il s'est confirmé que la houle fragilisait bel et bien les éléments situés sous l'eau. Il faut garder en tête que ces réalisations ont plus de 60 ans.

La Commune de son côté était consciente qu'il était nécessaire d'agir. L'urgence n'était cependant pas extrême, sauf en cas de très grosse tempête qui aurait frappé le lac. Nomad n'a de ce fait pas reçu de date couperet.

Les rives du secteur sous étude présentent une vulnérabilité à la houle modérée. Cette remarque est à entendre dans le sens où les vagues qui atteignent les rives sont plutôt modestes. La beine située devant ces rives a, pour sa part, une pente relativement faible. Les ouvrages de protection actuels (c'est-à-dire les enrochements en vrac) semblent adéquats.

Toutefois, comme le futur aménagement du secteur s'étendra passablement plus au large, des précautions devront être prises. Pour la suite du projet, il conviendra de dimensionner et de positionner de manière correcte le futur ouvrage de protection et de vérifier son bon comportement en cas de tempêtes, cela jusqu'à 50 ans de temps de retour.

Stabilité géologique

Le projet adopté ne modifiera pas les conditions de stabilité géologique du secteur par rapport à la situation actuelle (voir point 5.2).

Aucun indice d'instabilité n'avait pu être observé lors de la visite ni tiré des données d'archives.

Compte tenu des bonnes caractéristiques géotechniques du rocher sur lequel reposera la zone des travaux prévus, le réaménagement du quai Laval n'aura pas de répercussions notables du point de vue de la stabilité générale du secteur.

Propositions de mesures

En résumé, l'aire concernée n'apparaît pas problématique, tant du point de vue de la géologie locale que de celui des contraintes lacustres. Ce constat se voit confirmé par l'historique des lieux et par l'état de la berge qui ne montre aucun signe d'endommagement.

Lors des travaux, il s'agira de prévoir en pied d'enrochement une bêche de fondation plus profonde que le niveau d'affouillement calculé (qui correspond au niveau du profil d'équilibre).

6. Conclusion

La réfection du quai Laval s'inscrit dans une refonte plus large de l'ensemble du bord du lac bouveroud. À l'issue de cette première étape, le port, de même que la plage, devront être repensés.

Selon les autorités communales, ce dossier occupera l'exécutif durant les 30 prochaines années.

À l'heure actuelle, il ne s'agit encore que d'une vision dans le sens où aucune réalisation concrète n'a été menée à son terme.

7. Annexes

Interview de Lucien Barras, bureau nomad architectes, Sion

Portrait de nomad

Nomad architectes a été fondé par Marie Gétaz et Lucien Barras à l'issue de leurs études à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Le bureau est actif à Sion et Vevey dans les domaines de l'architecture et, jusqu'en 2013, de la restauration du patrimoine.

À partir de cette date, Lucien Barras s'est spécialisé dans la planification territoriale, l'urbanisme et l'aménagement des espaces publics. Depuis 2017, il s'est associé à Lionel Bagnoud, géographe-urbaniste diplômé de l'Université de Lausanne.

Biographie de Lucien Barras

Lucien Barras lui-même habite à Sion. Il a 46 ans et il est père de deux enfants. Diplômé en architecture de l'EPFL et membre de la Société suisse des ingénieurs et architectes (SIA), il est associé au bureau nomad architectes Valais.

Il est aussi membre fondateur et ancien président de l'Association altitude 1400. Enfin, il est membre du comité de la section romande de la Fédération suisse des urbanistes (FSU) et Vice-président de l'Association faîtière des cyclistes valaisans (vélo VS).

Comment s'est déroulée l'attribution du mandat du quai Laval?

Trois bureaux ont été sélectionnés en vue de la réalisation d'une étude-test. Je précise bien qu'il ne s'agissait pas d'un concours. Les architectes n'étaient pas mis en concurrence. Il n'y avait pas non plus de cahier des charges contraignant. Il nous fallait tester nos idées. Nos travaux n'étaient pas secrets. Nous avons communiqué sur nos projets les uns avec les autres.

Qu'est-ce qui explique que ce soit nomad qui l'ait emporté?

Nous nous sommes davantage focalisés sur le secteur du quai Laval lui-même. Le mandat que nous avons obtenu a découlé de l'étude-test que nous avons réalisée en adoptant cette approche. Il s'agit d'un mandat direct de la Commune de Port-Valais et du Canton du Valais.

Port-Valais vous avait-il transmis au préalable des exigences minimales par rapport à ce concept?

La Commune avait accumulé beaucoup de projets différents au fil du temps. Ceux-ci concernaient aussi bien le port, le bâti existant ou des développements immobiliers situés à proximité de la plage. À ce stade, les autorités locales ont eu la volonté d'unifier ces éléments disparates avec le soutien logistique et financier du Canton.

Les diverses administrations cantonales impliquées vous avaient-elles communiqué leurs propres prérequis?

Non. Le Service de la mobilité (qui a remplacé l'ancien Service des routes, transports et cours d'eau qui gérait les cours d'eau, de même que le lac), tout comme celui des Bâtiments avaient par contre également détecté un manque de cohérence dans l'aménagement de cette zone. Nomad a obtenu l'intégralité du mandat avec donc pour mission de trouver cette cohérence.

Jusqu'à quel point cette phase préliminaire vous a-t-elle fourni des lignes directrices?

L'étude-test a révélé quelques éléments particulièrement instructifs pour les autorités. Par exemple, elle a montré que la capacité du port pouvait être augmentée sans que celui-ci doive être agrandi pour autant. Il suffira pour cela de densifier les jetées d'amarrage et de déplacer certaines fonctions qui peuvent être localisées ailleurs.

De façon générale, il s'agissait initialement de proposer des idées. Il y a eu ensuite deux rendus. Chacune de ces présentations a été suivie par des recommandations (soit une évaluation critique de la part des experts représentant la Commune, le Canton et les partenaires privés).

Comment votre bureau a-t-il identifié les besoins spécifiques pour cette berge?

Le cahier des charges requerrait de protéger les rives et de proposer un concept d'occupation global aux différents usagers. En ce qui concerne le quai Laval, nous avons découvert que ce lieu est plébiscité par les habitants du Bouveret, alors que les Valaisans et les Vaudois fréquentent plutôt la plage publique, plus à l'ouest.

L'observation des pratiques existantes a inspiré Nomad. Cela a été le cas avec la pataugeoire de faible profondeur. Un accès à l'eau en pente faible est aussi nécessaire pour les seniors qui savent nager, mais qui ont du mal à accéder au lac par les rochers. Nomad a également pris en compte le besoin de réaménager le ponton existant en l'améliorant.

Quel accueil la population locale a-t-elle réservé à votre vision?

Les citoyens se sont montrés enthousiastes. Certains regrettaient toutefois des usages manquants, comme les véliplanchistes. Les coûts engendrés inquiétaient d'autres personnes. L'idée de détruire quelques éléments actuels ne plaisait pas à tous. Le fait de ne plus pouvoir accéder à la zone des travaux en contrariait d'autres encore.

Mais, au final, il n'y a eu que peu d'oppositions, à l'exception des propriétaires des quelques maisons situées à la limite du périmètre, à l'est, qui étaient préoccupés par le maintien de l'accès à leurs habitations.

Comment expliquez-vous ce quasi-consensus?

Cette acceptation, assez large, est due au fait que nomad avait rencontré à trois reprises des représentants de la Commission du port. Certains des membres de celle-ci sont aussi conseillers communaux. Nomad a pu bénéficier de la sorte de leur parfaite connaissance du terrain. Les attentes de la population nous ont été transmises par leur intermédiaire.

Quelles étaient vos principales inquiétudes au niveau de la concrétisation du chantier?

Sur le plan technique, 95 % de notre concept dépend des blocs de pierre. Il a donc fallu trouver des carrières capables de produire ces blocs qui rappelleront la Chaussée des Géants, en Irlande.

La pataugeoire, quant à elle, est un espace public et non pas un lieu de baignade à proprement parler. Elle n'est pas équipée de vestiaires, ni de sanitaires ou de douches. En plus, les bateaux de la CGN manœuvrent non loin de là.

Les moyens financiers auraient de toute manière manqué pour réaliser une éventuelle piscine. Qui plus est, ces berges sont protégées par une réglementation fédérale stricte qui porte sur une bande de 10 à 15 mètres de chaque côté de ce type de cours d'eau.







