

RECHERCHES & NARRATIVE

Ancré au Léman

La réappropriation des débarcadères comme révélateur identitaire



Ancré au Léman

La réappropriation des débarcadères comme révélateur identitaire



Élise Vulliez

Sous la direction de
Élena Cogato Lanza & Nicola Braghieri
Noémie Lecoanet, maître EPFL

Projet de Master - 2023
EPFL - ENAC - SAR

Le projet de master a été possible grâce à la contribution de plusieurs personnes à qui je souhaiterais témoigner toute ma gratitude.

Je voudrais, dans un premier temps, remercier mes directeurs pédagogiques M. Braghieri Nicola, directeur du Laboratoire des Arts pour les Sciences (LAPIS) et Mme. Cogato-Lanza Elena, directrice du programme doctoral d’architecture et des sciences de la ville, pour leur disponibilité et leurs précieux conseils qui ont grandement contribué au développement de ce projet.

J’adresse également mes sincères remerciements à Noémie Lecoanet, assistante et doctorante au sein du Laboratoire d’Urbanisme (Lab-U) pour la pertinence de ses critiques et le temps qu’elle a toujours su m’accorder. Tous ces échanges m’ont permis de développer mon processus de recherche toujours plus en profondeur.

Je tiens finalement à témoigner toute ma reconnaissance aux personnes suivantes :

Mes partenaires de travail et amies qui ont été d’un soutien sans faille durant ce semestre.

Marie & Paulina pour leur implication.

Ma mère pour son assistance et sa patience lors de mes relevés.

Ma famille, particulièrement mes parents, mes beaux-parents, mes sœurs et mes grands-parents, qui m’a témoigné son soutien tout au long de l’élaboration de mon projet de master et plus généralement depuis le début de mes études. Ils ont été de précieux alliés par leurs qualités et attentions respectives.



2023 Elise Vulliez.

Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution.

Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC BY et leur utilisation nécessite l’autorisation de leurs auteurs.

AVANT-PROPOS

Ce document cherche avant tout à mettre en lumière le processus d’investigation mené durant le semestre du projet de master. Il a pour double objectif la mise en avant de la recherche comme élément indissociable du projet ainsi que la bonne compréhension des choix à la fois projectuels et graphiques.

Il est d’abord un recueil d’informations et de documents produits tout au long du semestre. Il comporte de nombreux documents d’archives sur le territoire lémanique, majoritairement en lien avec les berges. Il ne se limite cependant pas uniquement à inventorier. Il présente une série d’analyses appuyées sur/par ces documents historiques. Il soulève plusieurs interrogations et contradictions tirées de l’étude du territoire lémanique, parfois acceptées comme faits immuables, parfois remises en question. De ces constatations naissent de premiers enjeux, qui mènent ainsi aux premières intentions projectuelles, présentées en dernière partie de l’album.

L’ensemble de ces documents est donc à prendre en considération dans la lecture du projet, tant au niveau du concept que de la représentation.

SOMMAIRE

I. Léman & identitaire

imaginaire

portraits

II. Léman & berges

typologie

III. Débarcadères lémaniques

historique & spatialité

état des lieux

concept

application

I



LÉMAN & IDENTITAIRE

Quelles images du Léman ?



Lithographie du château de Chillon au début du XXe siècle

I

Imaginaire

La représentation du Léman - permanences au fil du temps

Le Léman fait rêver. Depuis des siècles, il est l’objet de représentations variées par le biais de divers moyens : peinture, écriture, poésie, cinématographie, urbanisme, géographie, géologie, etc.

Comment est-il perçu par l’imaginaire collectif ? Comment est-il représenté à travers le temps ? Quels en sont les éléments immuables, finissant ainsi par en devenir des caractéristiques propres ? A contrario, quels éléments ont fluctué ? Disparu ?

Ces quelques pages tentent de mettre en lumière les éléments récurrents des multiples représentations du Léman. Ils sont classés selon trois thématiques :

Le transport lacustre, qu’il soit utilisé pour le transport de marchandises ou de personnes, comme système de défense en cas de conflit, comme navigation de plaisance ou encore comme moyen nécessaire à une activité lucrative. Pour permettre l’accostage des diverses embarcations, des aménagements de plusieurs types ont été développés, modifiant ainsi l’image du paysage lémanique.

Le romantisme autour du Léman, développé à la suite des écrits de Lord Byron et de Jean-Jacques Rousseau, puis renforcé par l’avènement du tourisme dans cette région.

La baignade, d’abord crainte, puis utilisée pour l’hygiène via les bains publics pour devenir synonyme de divertissement avec le développement des plages et piscines sur l’ensemble des rives. Elle est aujourd’hui un atout majeur du lac.

L’environnement naturel, défini par sa surface aquatique étant la plus grande d’eau douce en Europe mais également par son appartenance à la chaine alpine. Il accueille un ensemble d’écosystèmes propres au bassin alpino-lémanique, constitué d’une faune et d’une flore terrestre comme aquatique ainsi que d’un micro-climat du à sa situation géologique.



Carte - Goulard - 1606



Le quai des Pâquis - Corot - 1842



Barque sur le Léman - Veillon - 19e



Carte postale - Julien - 1900

Le voilier



Affiche - Garnier - 1901



Carte postale - 1912



Carte postale - 1925



Affiche Bol d'or - 1992



La pêche miraculeuse - Witz - 1444



L'orage sur le lac Léman - Diday - 19e



La dent du midi - Calame - 1849



Départ des pêcheurs - Bocion - 1886

La barque de pêcheur



Photographie St Gingolph - Riston - 1895



Photographie Meillerie - Delarue - 1895



Journée ensoleillée - Mugnier - 2012



Photographie - Robert - 2015

Le transport lacustre



Bonnivard - Dubreuil - 1869



Bateau à vapeur - Bauernheinz - 1902



Carte postale - 1911



Photographie - Gottschall - 1939



Photographie - 1946



Affiche - 1957



Estampe - Uli - 1998



Photographie - Blanc - 2019



Dessin Port Thonon - Lévy - 1913



Photographie - Pricam - 1920



Photographie Port Evian - YVON - 1921



Photographie Choiseul - Friedli - 1954



Photographie Vidy - 1964



Photographie Port noir - 1968



Photographie Nyon - 1987



Carte postale - 20e



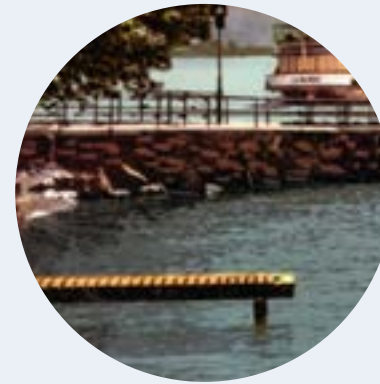
Photographie - Delarue - 1894



Carte postale Nyon - Robert - 1895



Carte postale Ouchy - 1908



Carte postale Territet - Phototypie - 1909



Affiche publicitaire - Bonnard - 1930



Affiche - CGN - 1954



Photographie - Robert - 2015



Projet de master - Aellen & De Pester - 2022



Assassinat de l'Impératrice d'Autriche - Sabbatier - 1898



Photographie Paquis - 20e



Photographie Yvoire - 20e



Photographie - Julien frères - 20e



Carte postale - Charnaux frères - 1902



Carte postale - Musy frères - 1907



Carte postale Genève - 1920



Photographie pour la fête des vignerons - Jacobi - 1977

Le phare



Photographie Pâquis - 1857



Carte postale Evian - 1910



Carte postale Pâquis - 1910



Photographie - Pricam - 1920



Carte postale - après 1906



Photographie - Jaccobi - 1979

Le transport lacustre



Peinture - Vernay - 1917



Lac Léman et Mont Blanc avec cygnes - Hodler - 1918



Photographie - 20e

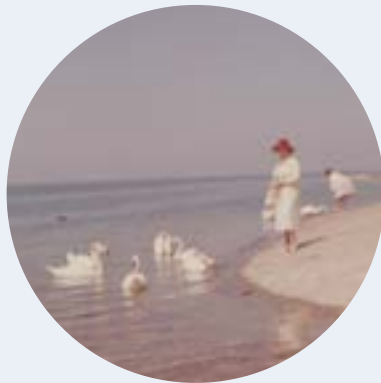


Photographie - Fontannaz - 1950

Les cygnes



Affiche - Dubois - 1955



Photographie - 1959



Photographie - Carpe - 2014



Affiche - 2021



Le quai des Pâquis à Genève - Corot - 1842



Carte postale d'Evian - 1910



Carte postale - 1911



Carte postale de Territet - 1920

La promenade



Photographie - Jaeger & Fils - 20e



Photographie - Underwood - 1980



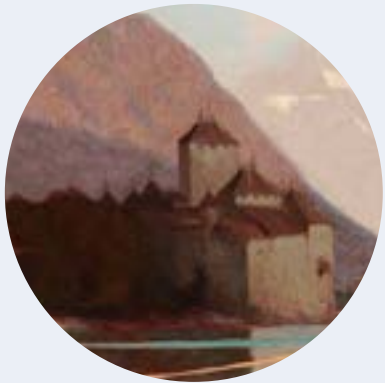
Lac à Lutry - Gourbet - fin 20e



Photographie - Rochat - fin 20e

Le romantisme

Le château médiéval



Promenade devant Chillon -Bocion- 1868



Carte postale de Chillon - 1902



Carte postale Ouchy - 1908



Château de Nyon - 20e



Cartographie - Poncy - 1946



Affiche Ripaille - Willy - 1985



Peinture Yvoire - Mugnier - 2012



Photographie Chillon - Carp - 2015

Le son de l'eau sur les galets



Le Lac - Perrier - 1895



Photographie - Riston - 1895

Le cri des goélands



Photographie - 1932



Photographie - Riston - 1895

Le romantisme

La plage



Plage à Bellerive - Valotton - 1898



Affiche Montreux plage - 1925



Affiche Ouchy plage - 1926



Photographie Montreux - 1927



Affiche publicitaire - 1930



Affiche Ouchy plage - 1964



Photographie Pâquis - Jacobi - 1979



Affiche Eaux-Vives - Bozzoli - 2013

Les bains



Les bains Lullin - 1840



Dépliant publicitaire - 1860



Photographie bain Rochat - Schimd - 1861



Carte postale bain des Pâquis - 1906



Photographie bain des Pâquis - 1932



Photographie - fin 19e



Affiche - Excoffier - 1988



Affiche - 2023

La baignade

La piscine attenante au lac



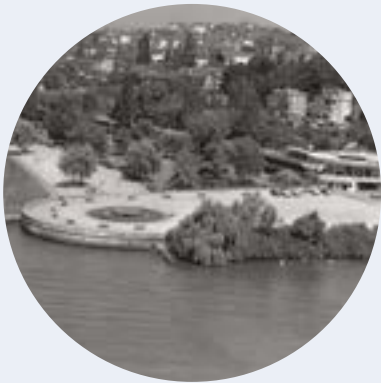
Photographie Evian - 1920



Projet Genève plage - 1936



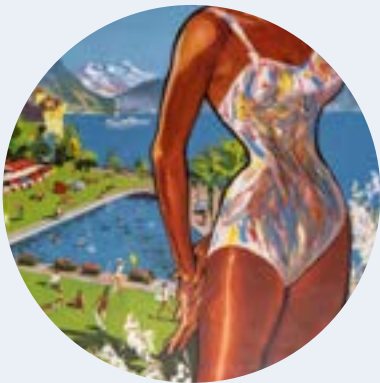
Photographie Montreux - 1960



Photographie Bellerive - 1955



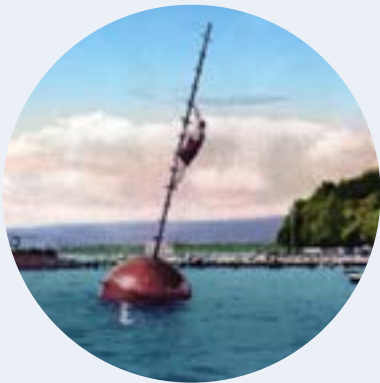
Photographie Thonon - 1960



Affiche Montreux - Brenot - 1969



Carte postale à Montreux - 1927



Carte postale mat flottant - 1930



Affiche - Puto - 1937



Photographie - Coigny - 1994



Carte postale - Plonk et Replonk - 21e



Affiche - 2020

La baignade



Le lac et les dents du midi - Courbet - 1877



Lac léman et dents du midi - Valotton - 1916



Carte postale - 1920



Carte postale - 1924



Affiche - Müller - 1925



Barque du Léman - Peitrequin - 1940



Carte postale - 20e



Photographie - Mingam - 2023



Le lac et le Grammont - Perrier - 1901



Le Lac Léman - Levy Dhurmer - 1925

Les neiges éternelles

Le microclimat

L'environnement naturel

I Portraits

A partir d’une première analyse de la perception collective du Léman et de l’extraction d’une pluralité d’éléments permanents, il est possible de discerner plusieurs grands axes de lecture définissant le lac. Ils offrent la possibilité de dresser non pas un mais une série de portraits, parfois en corrélation les uns avec les autres, parfois non.

Six portraits amènent six regards différents sur le Léman. Par la cartographie, ils tentent d’exposer un ensemble de faits pluriscales sur un même document tout en cherchant à comprendre leurs tenants et aboutissants. Connexions à l’échelle territoriale, système d’objets ponctuels employant le même langage, cohabitation entre historique et actuel, éléments icônes ou encore spécificités régionales sont mis en avant afin de comprendre l’influence de la perception collective sur le territoire lémanique.

Un premier portrait présente l’ensemble des éléments en lien avec le transport lacustre. Entre transport public, navigation de plaisance et activité économique (agricole ou industrielle), les eaux du Léman sont au cœur d’un carrefour autour duquel naissent de nombreuses installations garantissant le bon fonctionnement du transport lacustre.

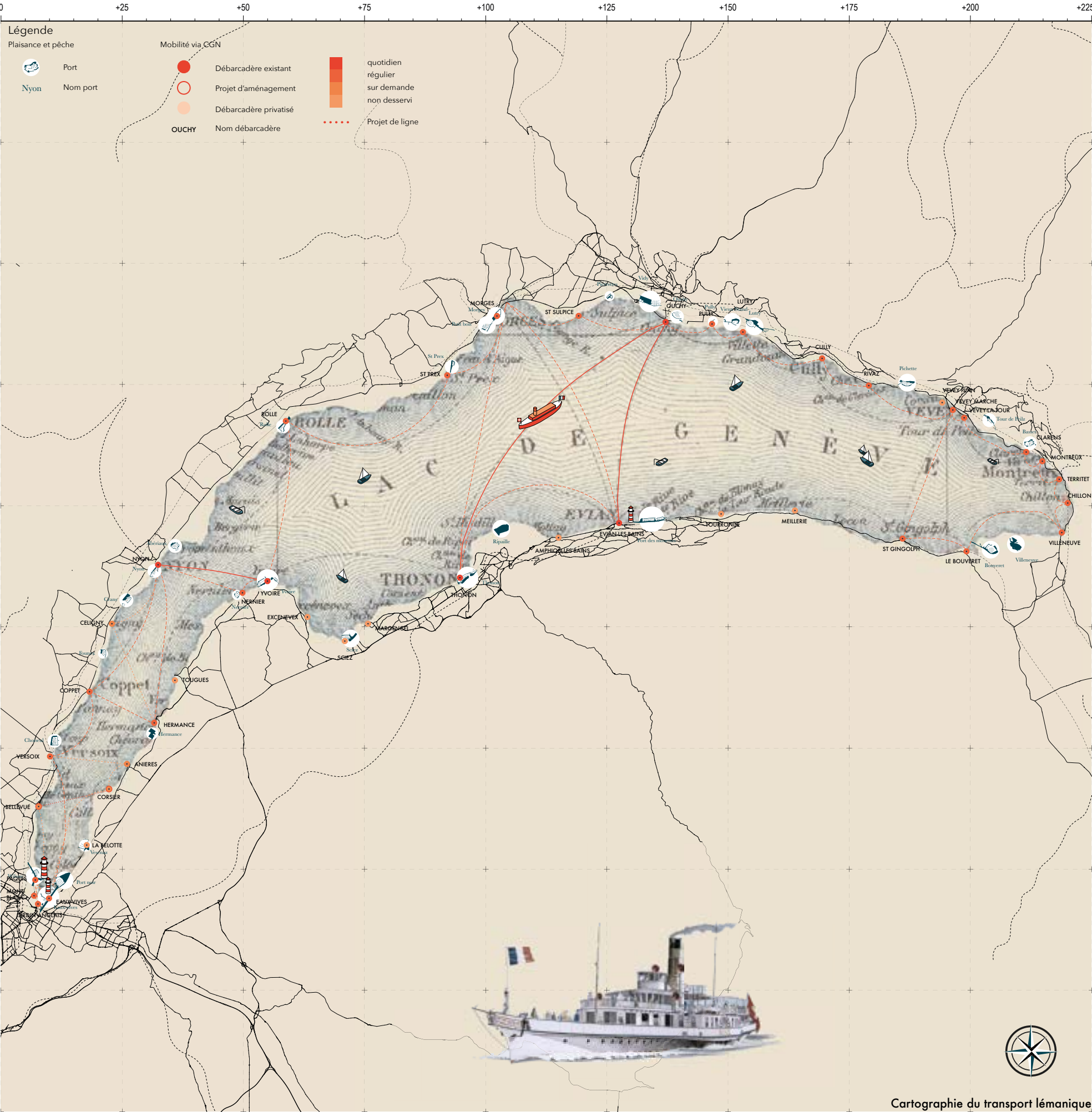
Le second peint le Léman avec un regard romantique. Induite par ses caractéristiques naturelles, mer d’eau cristalline enlacée par les neiges éternelles des Alpes, bordée de larges espaces naturels et disposant d’une multitude de petites îles à caractères et histoires poétiques, la notion de romance est exacerbé par plusieurs interventions humaines : châteaux médiévaux à la lisère de l’eau peuplés de contes et légendes, promenades aménagées le long de quai pour flâner au son des goélands, etc.

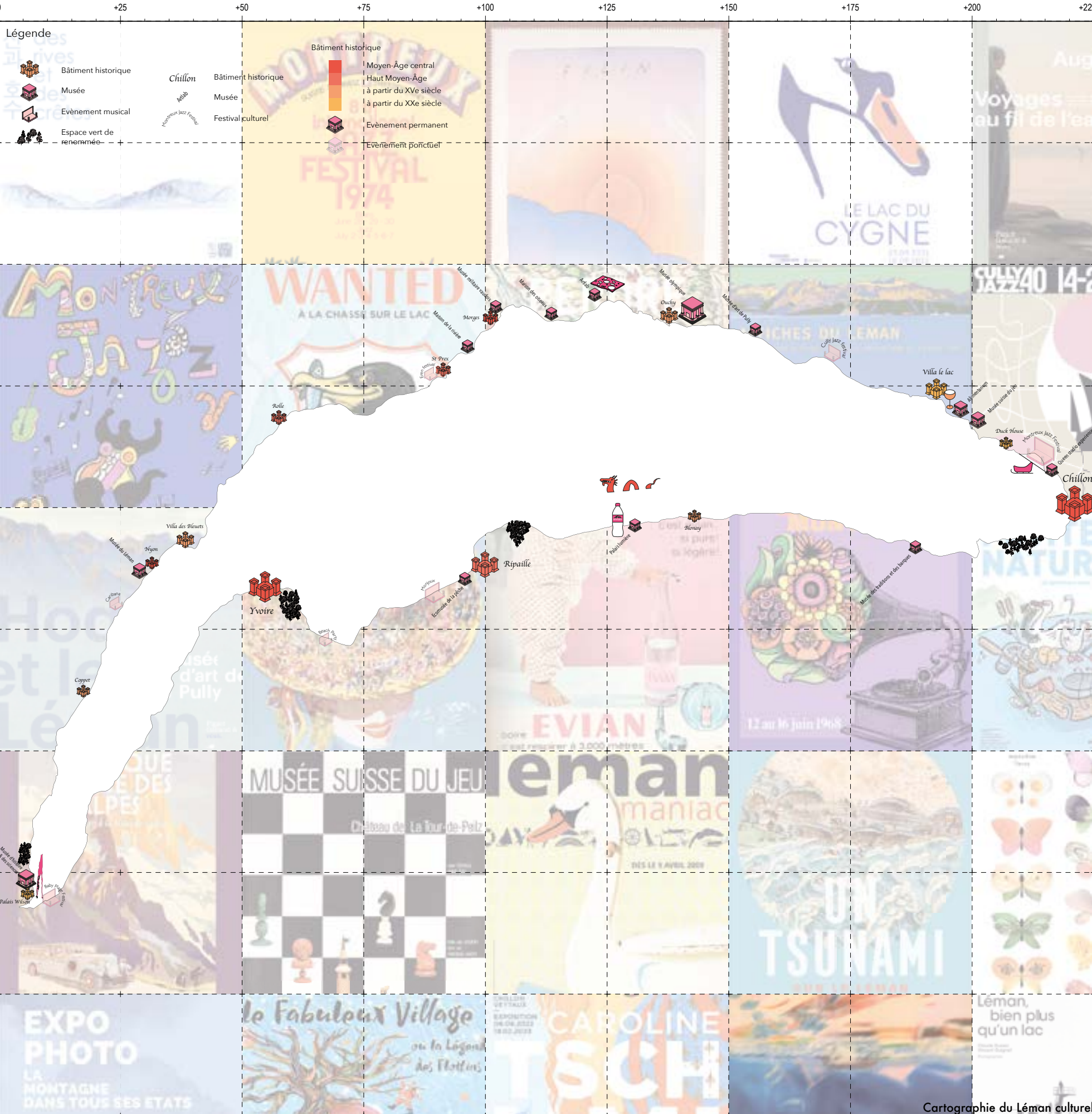
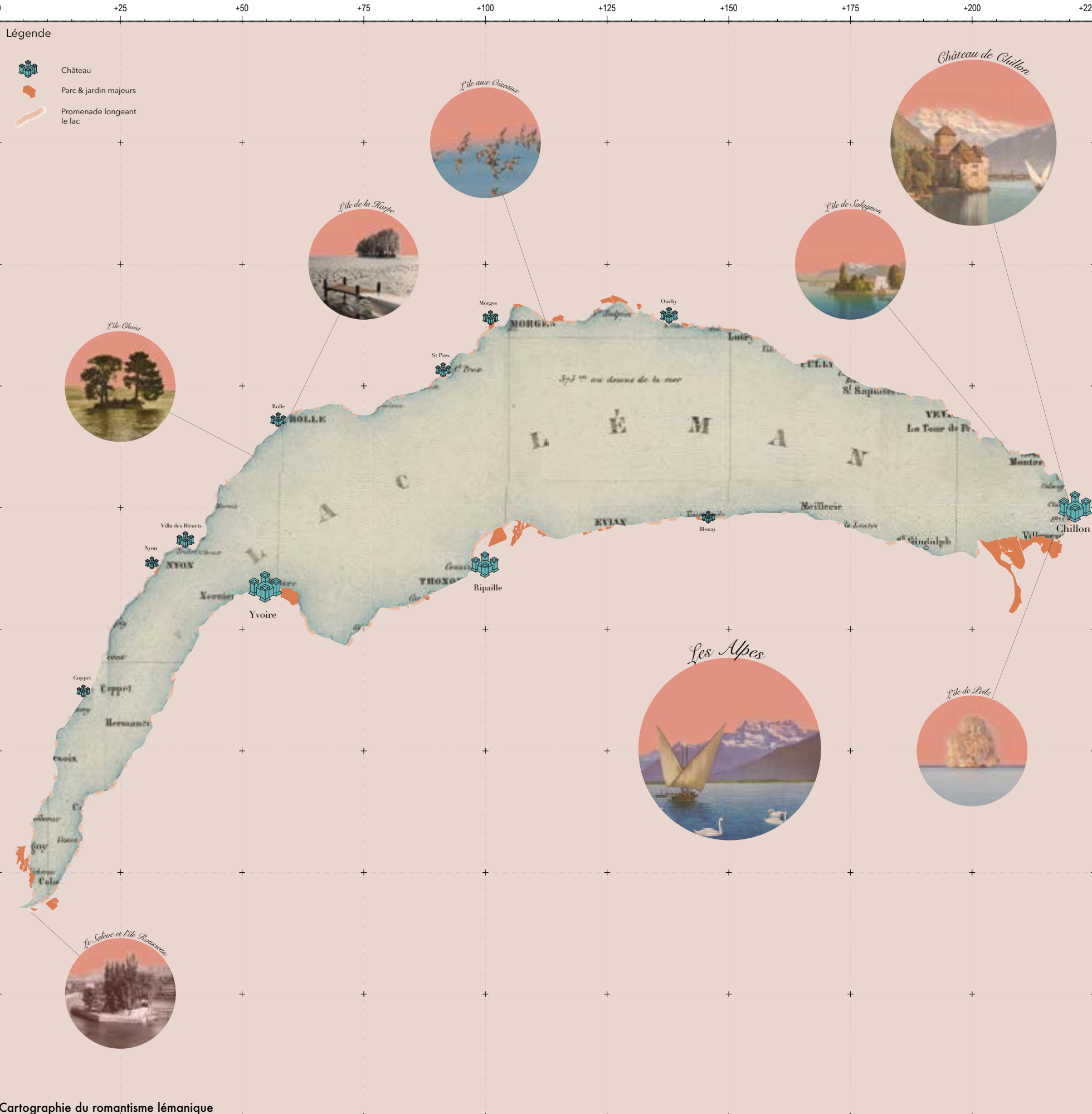
Un troisième portrait cartographie l’ensemble des lieux de baignade selon leur typologie, qu’ils soient publics ou privés, gratuits ou payants, pour le divertissement ou pour la santé. Sont ainsi représentés la majorité des plages, des bains publics, des piscines publiques, des établissements thermaux et des villes qui en sont intimement liées.

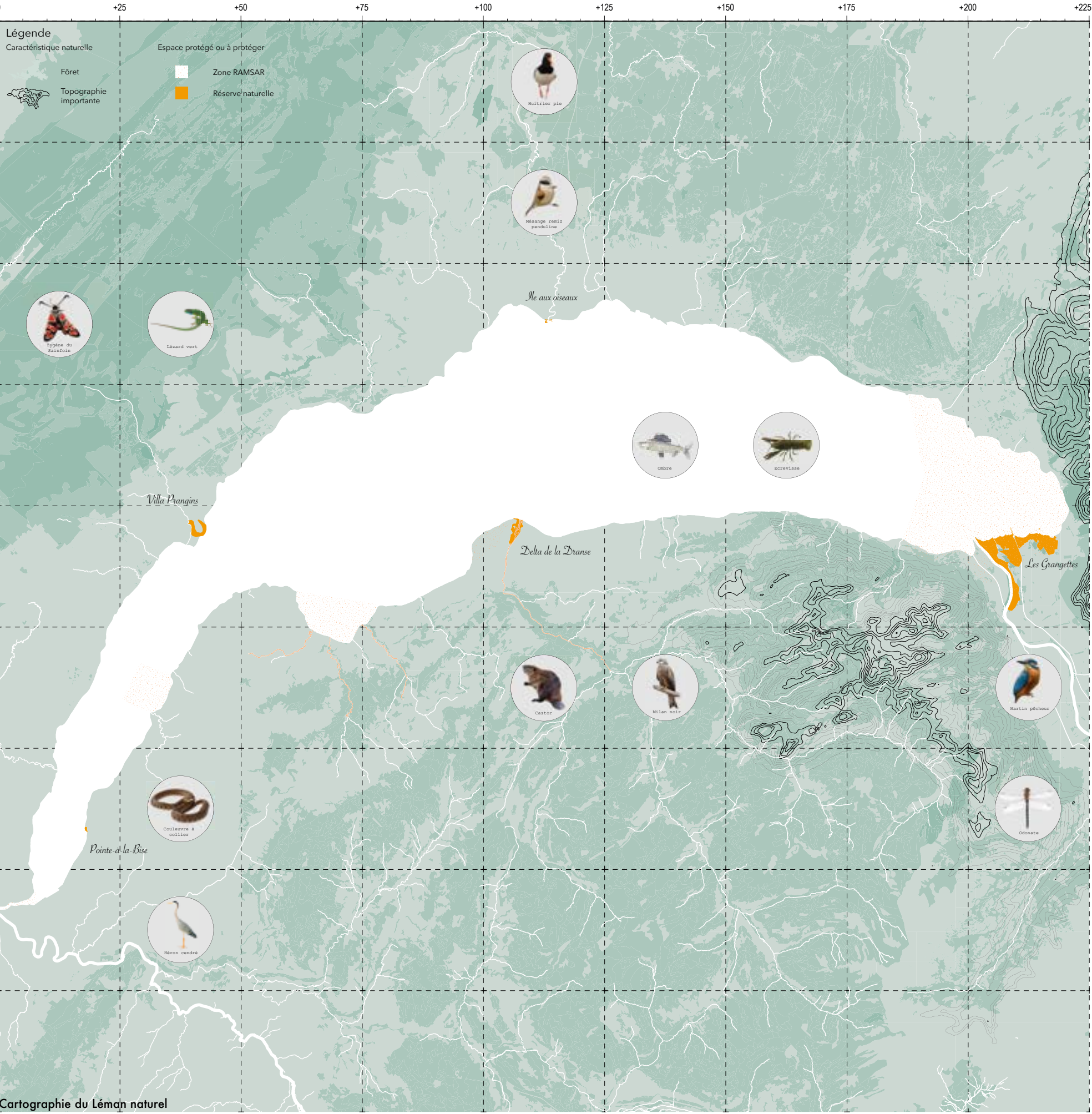
Un quatrième tableau dresse le portrait d’un environnement naturel unique. De ce fait, certains espaces sont protégés ou à protéger.

Le cinquième offre un regard à travers le prisme de la culture. Qu’il s’agisse d’événements pérennes ou ponctuels, gratuits ou non, au sein d’espaces naturels ou construits, le bassin lémanique propose un large panel culturel, valorisant tradition et histoire mais également ouverture au monde.

Le dernier portrait propose un regard autour du sport. Les qualités naturelles du bassin lémanique permettent la pratique de sports variés tant au niveau des sports aquatiques que des sports de montagne. Cet accès à l’activité sportive est d’autant plus important par le rayonnement de Lausanne, capitale olympique.







II



BERGES DU LÉMAN

Quels espaces publics? Quels espaces privés?

Quels sont leurs rapports?



La Dent du Midi par Alexandre Calame en 1849

II Typologie

Si l’image de la berge du lac est généralement liée à la baignade, les typologies de berges sont beaucoup plus complexes et variées. Elles peuvent également se scinder en deux domaines majeurs avec une gradation de l’un vers l’autre : le privé et le public. Alice Nikkoli ayant préalablement effectué une classification et une quantification sur les thèmes de la propriété et de l’accès aux rives dans sa thèse, elles sont ici répertoriées et classifiées selon leur empreinte sur le territoire (ponctuelles, linéaires, surfaciques).

Berges, définition & législation

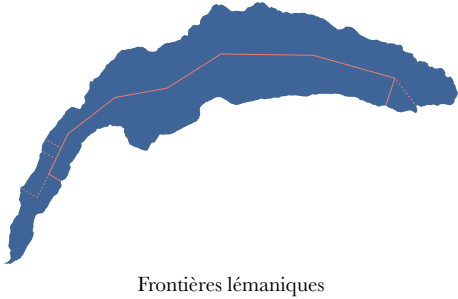
En fonction du niveau de ses affluents, le niveau du lac fluctue. Si, depuis la construction de la digue de Genève en 1707, le niveau du lac est globalement régulé par l’homme, il varie cependant d’une cinquantaine de centimètres à l’année. La question de la délimitation de la berge se pose donc. Qu’est ce qui est terre et qu’est ce qui est lac ? Qu’est-ce que la berge ? Est-ce la ligne qui indique la limite du milieu aquatique mais qui fluctue continuellement ? Est-ce la surface comprenant les cinquante centimètres de fluctuation annuelle ? En cas de fortes crues, le barrage du Seujet ne peut palier à des changements si brutaux. Malgré son débit maximal de 580m3/s, il ne peut faire baisser le niveau du lac que de trois centimètres par jour. A l’inverse, en cas de grandes sécheresses, le barrage ne peut cesser d’alimenter le Rhône, entraînant une baisse inéluctable du niveau du lac. Dans ce cas, la berge n’est-elle pas définie par les crues et sécheresses extrêmes ?

Le Léman étant transfrontalier, il se partage entre la France et les cantons suisses de Genève, de Vaud et du Valais. Il est donc incontestablement divisé d’un point de vue législatif.

Concernant la partie suisse du Léman, c’est le niveau des hautes eaux moyennes qui est retenu comme délimitation du lac. L’article 6 de la loi genevoise sur le domaine public dispose que « le lac est délimité par le niveau des hautes eaux moyennes ». La loi vaudoise est particulièrement précise sur ce point. L’article 6 de la loi de 1972 sur le registre foncier précisant que « la limite des hautes eaux normales » correspond à «la limite de la zone sans végétation autre qu’aquatique, ou [à] la limite supérieure des berges aménagées», et ajoute que « la grève d’un lac fait partie du domaine public ».

En France, la situation est plus complexe. L’article L-2111-9 du CGPPP dispose que « les limites des cours d’eau domaniaux sont déterminées par la hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder ». Dans la mesure où son niveau est régulé par un ouvrage dont les vannes sont mobiles et que, de ce fait, « la délimitation du domaine public, sur les rives françaises du lac Léman, ne peut être faite que d’après le niveau atteint par les plus hautes eaux en l’absence de crues exceptionnelles », c’est la cote 372,97 NGF qui est retenue.

A propos du niveau de l’eau, le règlement du Léman s’appuie sur une cote minimum et une cote maximum définissant une gamme de 60 centimètres au sein de laquelle le niveau peut varier, avec un étiage en mars-avril, qui est abaissé les années bissextiles d’une vingtaine de centimètres afin de procéder au curage des ports.



Le château



Chillon - 1150



Morges - 1286



Yvoire - 1306



Ripaille - 1434



Nyon - XIIe



Tourronde - 1535



St Prex - XIIIe



Rolle - XIIIe



Coppet - 1730



Ouchy - 1888



Promenthoux - 1896



Ile de Salagnon (1920)



Ile de Peilz (2005)



Ile de la Harpe (2011)



Ile de Choisi (1946)



Iles aux oiseaux (2021)



Ile Rousseau (20e)



Rocher de Chillon (1910)

L'île

Ces îles font l'objet de nombreuses histoires et légendes : celle de Peilz serait une île édifée par une veuve comme lieu de recueillement, le rocher de Chillon, accueillant le fameux château de Chillon est quant à décrit par Rousseau ou Lord Bryon.

Le Léman en compte sept : Salagnon, Peilz, Chillon, la Harpe, Choisi et l'île aux oiseaux. Elles sont naturelles mais ont toutes été consolidé par la main de l'homme, afin d'éviter leur disparition dû à l'érosion ou au contraire, à garder leur caractère insulaire.

Elles possèdent également une fonction importante pour la biodiversité puisqu'elles sont refuge de nombreux oiseaux qui y sont à l'abri de l'activité humaine.

Les bains

Initialement fermés et genrés, les bains connaissent aujourd'hui un regain d'interet sous une nouvelle forme. Plus de la moitié des bains du Léman ont été mis en place au cours du 21e siècle et tous sont désormais ouverts sur l'extérieur.



Bains des Pâquis - 1872



Bains de Clarens-Montreux - 1874



Bains Payes - 2017



Bains des Dames



Bains de Rives - 1937



Bains de Saugy - 2015



Lausanne



Évian-les-Bains



Vevey

Le débarcadère

La quarantaine de débarcadères lémaniques sont des objets détenus par la CGN, Compagnie Générale de Navigation. La majorité d'entre eux sont utilisés ponctuellement, pour des missions spéciales ou lors des croisières estivales. Ceux d'Ouchy, d'Evian, de Thonon, d'Yvoire et de Nyon sont utilisés quotidiennement pour les transports pendulaires frontaliers.



Thonon-les-Bains



Nyon



Genève



Yvoire



Genève



Veytaux



Morges



Le Bouveret



Montreux

La plage

Au nombre de 113, les plages se répartissent majoritairement côté helvétiques (89). Si elles sont plus nombreuses en Suisse, elles sont de taille plus restreintes qu'en France comme la plage d'Excenevex ou de Corzent/Les Records. L'aménagement des plages est très clairement différencié selon le côté nord ou le côté sud : les plages suisses possèdent casi-systématiquement des douches et des toilettes.

Le CIPEL, organisme franco-suisse, veille et recense constamment à la qualité de l'eau.

Les typologies de plage sont variées, offrant un large panel aux utilisateurs selon leurs diverses sensibilités : avec galets plus ou moins gros ou sable plus ou moins fins, en bordure de forêt sauvage ou entouré de pelouse entretenue régulièrement, payante ou non, surveillée ou pas, etc.



La plage-parc : Vidy



La plage de sable : Excenevex



La plage pelouse : Corzent



La plage sauvage : Boiron



La plage naturiste : La pinède



La plage secrète : Les Balises



La plage artificielle : Eaux-Vives



La plage attenante aux bains : Les Pâquis



La plage surveillée : Amphion-Publier



La plage aménagée : Les Records



La plage payante : Thonon



La plage en longueur : Prévengés



Territet (1920)



Quai Ernest Ansermet - Montreux



Quai Baron de Blonay - Evian (1904)



Quai des fleurs - Montreux



Quai de Belgique et d'Ouchy - Lausanne



Quai Igor-Stravinsky - Morges



Quai Alfred Chatelanat - Chillon



Quai Grand Rive - Villeneuve



Promenade de Vidy



Quai de Cologny & Gustave Ador- Genève



Quai du Mont-Blanc et Wilson - Genève (1921)



Promenade de Ripaille - Thonon

La promenade

Par l'analyse des promenades lémaniques, il est possible d'en distinguer 2 types : les quais, situé dans un contexte urbain, de dimensions assez larges, avec une topographie inexistante et un sol imperméable et les chemins naturels, moins larges, plus vallonnés, avec un sol perméable. La promenade possède la caractéristique de n'avoir que très rarement un accès physique à l'eau, bien qu'elle offre un accès visuel systématique. La barrière physique entre le lac et les quais est défini par un rebord, parfois bétonné, parfois réalisé par un cumul de pierre, destiné à protéger les promeneurs des vagues causées par le vent. La barrière physique des promenades est généralement donnée par les conditions naturelles des rives : topographie, forêt, etc.

La falaise

La falaise, ou topographie importante correspond à l'un des seuls types de rive naturelle. Ce type de rive se situe principalement du côté Est du lac, entre Meillerie et Veytaux.



Lavaux



Meillerie



D1005 entre Meillerie et Locum



Locum



Route nationale D1005



Route cantonale 21



Quai Alfred Chatelanat - Chillon



Route de Lausanne - St Saphorin



Quai d'Ouchy - Lausanne



Route de Lausanne - Genthod



Quai de Cologny - Genève



Quai de Corsier

La voie de transport

La voie de transport, qu'elle soit routière ou ferrée, est lue comme une barrière difficilement franchissable par la faune ou par l'Homme et empêche ainsi l'accès à l'eau. Les causes sont diverses : nuisances sonores, danger important lors de son franchissement, dispositif permettant son franchissement de manière ponctuelle.

Si elles offrent un regard sur le lac de manière égalitaire à tous, a-t-elle réellement sa place sur les rives lémaniques ?

Le port

A la différence du débarcadère ou du ponton (pendant privé du débarcadère) qui ne sert qu'au débarquement, le port répond à un objectif moins ponctuel : celui de protéger les 200 000 embarcations lémaniques des intempéries. Dans ce but, le port s'intègre aux terres comme à Ripaille ou à Villeneuve ou crée une bulle de protection comme à Thonon ou à Vidy.

Les bateaux stationnés dans les ports sont majoritairement des bateaux de plaisance, voiliers ou à moteur, et détenus par des particuliers. Des panneaux dissuasives indiquent que seul les propriétaires peuvent s'aventurer dans les ramifications portuaires.



Choiseul (1954)



Vidy (1964)



Thonon (1955)



Genève Port-noir (1968)



Nyon (1987)



Ripaille



Genève Eaux-Vives



Sciez



Yvoire



Wilson



Rolle (1987)



Hermance



Evian



Thonon



Rive-bleue



Bellerive



Genève-Plage



Piscine du Casino (1960)



Morges



Pully



Colovray



Corseaux-Vevey

La piscine

Développées au cours des années 60, l'apparition des piscines en bord de lac se justifie par l'état de santé de l'eau du lac : polluée par l'activité humaine sur les rives et sur le lac lui-même, il était fortement déconseillé de s'y baigner. Aujourd'hui, la qualité de l'eau est bien meilleure mais les piscines sont toujours un lieu prisées de part leurs la pluralité de leurs installations mais également au début de l'été, en attendant que l'eau du lac soit un peu plus chaude.

Souvent nommée de plage car elle possède un accès à l'eau aménagé, la piscine municipale est très souvent payante, ce qui restreint son accès à une partie de la population.

Le complexe sportif

Le centre sportif, destinée à un seul sport ou à plusieurs, est délimité afin de contrôler les utilisateurs par le biais d'un abonnement. Les seuls centres sportifs accessibles sont le centre sportif universitaire de Lausanne et celui de Vidy.



Salle omnisport Pierrier - Montreux



Centre sportif universitaire à l'UNIL



Vidy



Parc des sports - Morges



Terrain du Grand Pont - Lutry



Centre sportif du vieux moulin - St Prex



Golf du domaine impérial - Gland



Cité de l'eau - Amphion



Stade des Abériaux



Tennis club de Territet



Les Grangettes (RN) - 1983



Roselière à la Pointe-à-la-Bise (RN)



Delta de la Dranse (RN)



Ile aux Oiseaux (RN)



Roselière de St Joseph (RAMSAR)



Fôret de Ripaille (RAMSAR)

La zone naturelle

Les zones naturelles se scindent en deux catégories : les réserves naturelles protégées classées au rang national ou régional pour leur faune et leur flore et les zones avec le label RAMSAR qui sont des zones humides d'importance mondiale. Celles-ci ne sont pas protégées mais possèdent des fonds qui permettent de continuer la protection et l'information sur la qualité et la rareté de ces espaces pour la biodiversité.

Le parc

Lieux publics mais soumis à une série de règles, ces espaces sont de typologies diverses et variées.



Le parc protégé : les Grangettes



Le parc belvédère : Corzent



Le jardin botanique : Genève



Le parc à la française : Morges



Le parc boisé : Ripaille



Le parc aménagé : Louis Bourget



Le parc en pente : Bourg-de-Rive - Nyon



Le parc accessible par bateau : Pré-Curieux



Le parc historique : Rovorée



Le parc-musée : musée olympique



Le parc secret : Rives - Anthy



Le parc ludique : les Pierrettes - St Sulpice



Vidy - Lausanne



Grangettes



Hermance



Geneve-Vesenz



St Disdille - Thonon



Pichette - Vevey



La Dranse - Amphion



La Pinède - Excenevex



Moratel - Cully



Maladaire - Montreux



Rolle

Le camping

La situation des campings posent parfois problème, étant situés à proximité des zones naturelles protégées comme à St Disdille, La Dranse ou encore les Grangettes,

Le jardin privatif

Malgré la loi du littoral en France imposant 3.25m de passage public entre l'eau et les terrains privés et celle du droit de passage en Suisse, bien que dépassée, imposant 1m afin d'accoster, de nombreuses communes voient leur ratio public/privé exploser. C'est le cas de Chens-sur-Léman en France avec 83,7% de rives privatisées ou encore Dully et Gland qui dépasse les 90%. De manière plus générale, 52% des rives lémaniques sont privatisées en 2020 selon la recherche d'Alice Nikolli. Destiné à un petit ensemble de privilégiés, une partie des rives est donc privatisée pour des usages domestiques.

De manière spatiale, ces espaces sont généralement délimités par des haies ou autre type de végétation, un accès par la face opposée au lac s'effectue via un portail. S'additionne généralement un ponton privatif qui s'étend sur le lac. Afin d'obtenir la construction de celui-ci, un contrat est généralement passé avec les mairies : en échange de l'autorisation de construire sur un espace public, le lac, la commune récupère son droit de passage.



Propriété privée - Excenevex



Propriété privée - Sciez



Propriété privée - Vésenaz



Propriété privée - Genthod



Propriété privée - Nernier



Propriété privée - Excenevex



Vignobles - Bourg-en-Lavaux

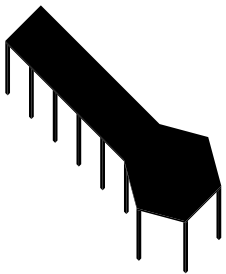


Sagdranse - Publier

L'espace productif

Même s'ils se font rares face à la valeur des terrains bordant le lac, des espaces productifs subsistent encore. Ils ont parfois le besoin d'avoir un accès direct au lac, notamment pour l'entreprise Sagdranse qui exploite les sables et graviers de la Dranse et exporte la majorité de sa production par péniche.

Généralement, l'accès à ces espaces est restreint aux personnels employés.



DÉBARCADÈRES
LÉMANIQUES

Quels potentiels ?



Marin par J. P. Blanchard

III Historique & spatialité

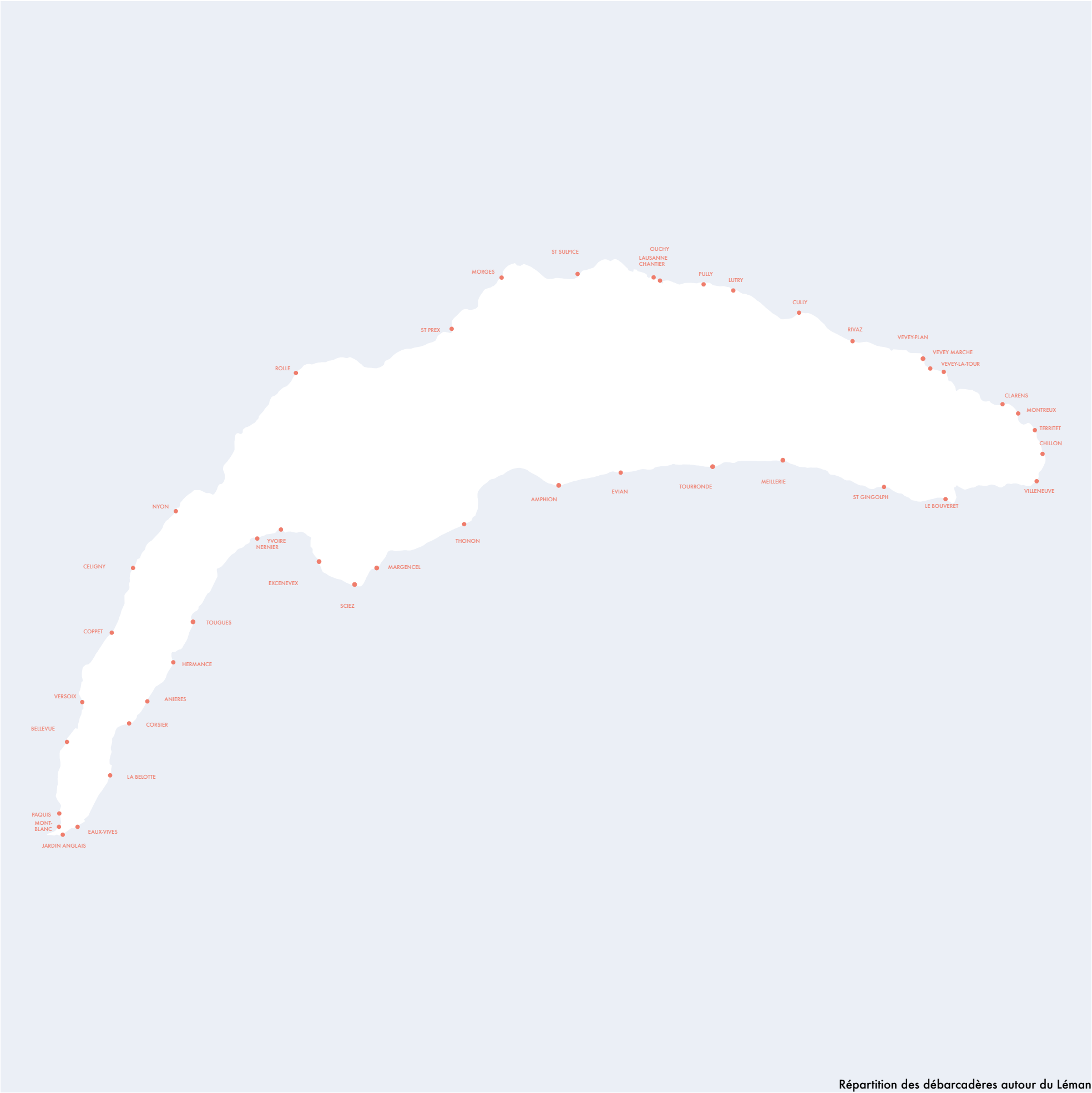
Avant les années 1850, la majorité des ports lémaniques ne possédaient pas de débarcadères. Les passagers étaient transportés dans les bateaux par de petites embarcations dirigées par des radeleurs. En cas de mauvais temps, le trajet pouvait être très tumultueux voir impossible.

Face à l’augmentation de la fréquentation sur les bateaux à roues à aubes, le transport lacustre lémanique se développe, comprenant la construction de nombreux débarcadères autour du Léman. D’abord sur les rivages suisses avec la construction du débarcadère de Morges en 1855 puis suivi par le côté français avec la construction du débarcadère d’Evian-les-Bains dès 1873.

Les prochaines pages présentent un bref résumé à propos des 44 débarcadères et de la société qui les possède : la CGN, Compagnie Générale de Navigation.

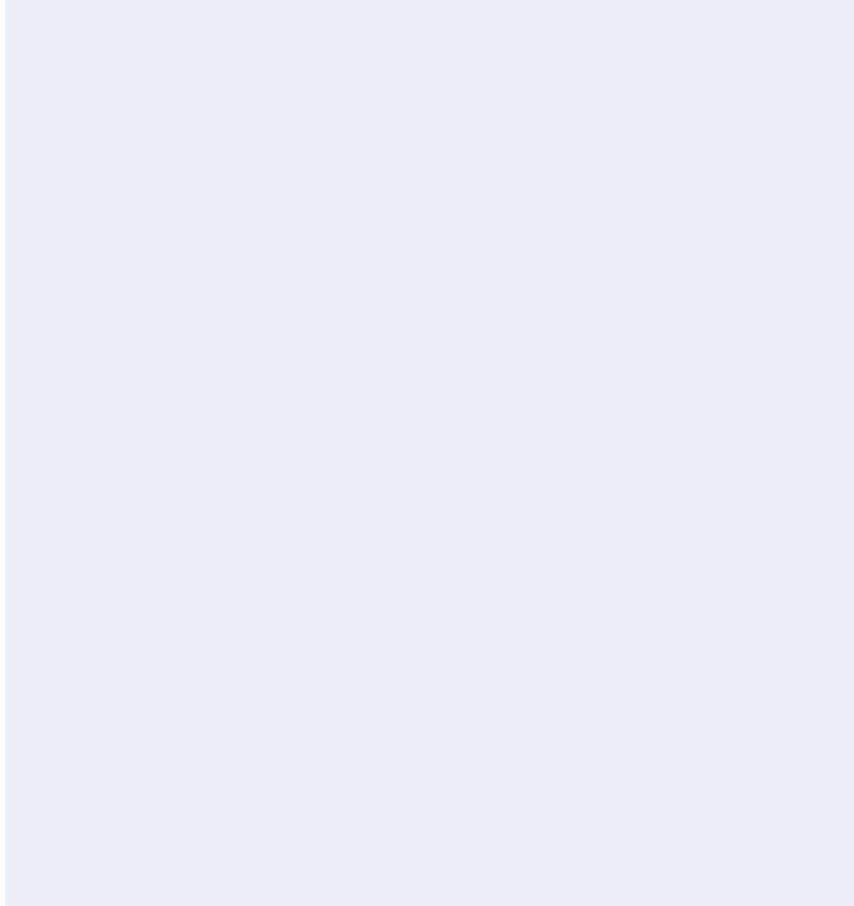


Ouchy avant débarcadère - Gantner - 1824



	Apparition des bateaux à vapeur Décroissance du transport lacustre commercial pour se tourner vers le transport de personne et la navigation de plaisance				
		Apparition du train Circulation du 1er train suisse entre Strasbourg et Bâle. Début du développement des chemins de fer helvétiques.			
				Création de la CGN Fusion des 3 sociétés qui se partageaient les services de navigation au moyen de 8 bateaux	
Navigation lacustre utilisée principalement le transport de matériaux de construction et de provisions En parallèle, présence de conflits sur le Léman dans le cadre des guerres delphino-savoyardes mais également par la présence de pirates				Début de la «Belle Epoque» Fréquentation touristique majeure qui pousse la CGN à développer son offre, tant au niveau du nombre de bateaux (8 nouveaux bateaux jusqu'en 1918) que des courses	
13e siècle	19e siècle	1828	1844	1873	1896

Motorisation du «Genève»					
1934	Passage du charbon au moteur diesel		Hausse du transport transfontalier		
	1ere motorisation au monde		Face à la hausse des flux pendulaires franco-suisse, la ligne N1 est développée		
	2ème intervention financière de la part du Conseil Fédéral et des Cantons		Les bateaux à roues à aube sont désormais destinées aux grandes courses		
	Les 2 guerres mondiales ayant immobilisés la majorité de la flotte, la CGN connaît de grandes difficultés		Commande de 5 nouveaux bateaux pour répondre aux besoins transfrontaliers des lignes N1, N2 & N3		
1964	Expo 64		Nouvelle ligne entre Corsier et Bellevue		
	L'expo 64 insufflé une modernisation au sein de la CGN.		1ère ligne pendulaire du petit lac		
1980	1943	1964	2002	2024	

	1855	1857	1860	1864	1870	 Construction débarcadère Rolle	1884	1898	 Construction débarcadère Versoix
						Construction débarcadère Tougues			 Construction débarcadère Ouchy
									 Construction débarcadère Evian

[illegible]

III Etat des lieux

Sur les 44 débarcadères lémaniques, 36 d'entre eux sont actuellement desservis par la Compagnie Générale de Navigation. Cependant, le nombre de passages de bateaux est très variable d'un débarcadère à l'autre. Ceux d'Ouchy, de Nyon, d'Évian-les-Bains, de Thonon-les-Bains et d'Yvoire sont fréquentés quotidiennement de manière pendulaire par un grand nombre de frontaliers. Des lignes régulières nommées «mobilités» ont été créées : la N1 (Ouchy-Évian), la N2 (Ouchy-Thonon) et la N3 (Nyon-Yvoire). Des bateaux plus rapides et contenant plus de sièges ont été commandés à la fin des années 1990. Une nouvelle ligne régulière devrait voir le jour d'ici 2024 entre Bellevue et Corsier.

A Genève, une ligne distribuant 4 débarcadères permet de passer d'une rive à l'autre via un navibus. Elle est fonctionnelle toute l'année mais sa cadence est augmentée l'été.

Les lignes «touristiques» sont desservies par les bateaux de la «Belle Epoque», c'est-à-dire les bateaux à roues à aubes, comportant un large pont et de nombreux salons. Elles sont au nombre de deux, l'une traversant le haut lac et le grand lac et l'autre le petit lac. Elles sont fonctionnelles quotidiennement bien que plus utilisées le week-end et l'été. Sur ces lignes se situent certains débarcadères où les bateaux ne s'y arrêtent que sur demande.

Finalement, ce sont 8 débarcadères, principalement situés sur le territoire français, qui ne sont plus du tout desservis. Après entretien avec l'équipage de la CGN, il se trouve que ces débarcadères sont encore sous la propriété de la CGN. Certains d'entre eux ne sont plus accessibles soit par manque d'entretien sur les dernières années soit en raison de la trop faible profondeur.

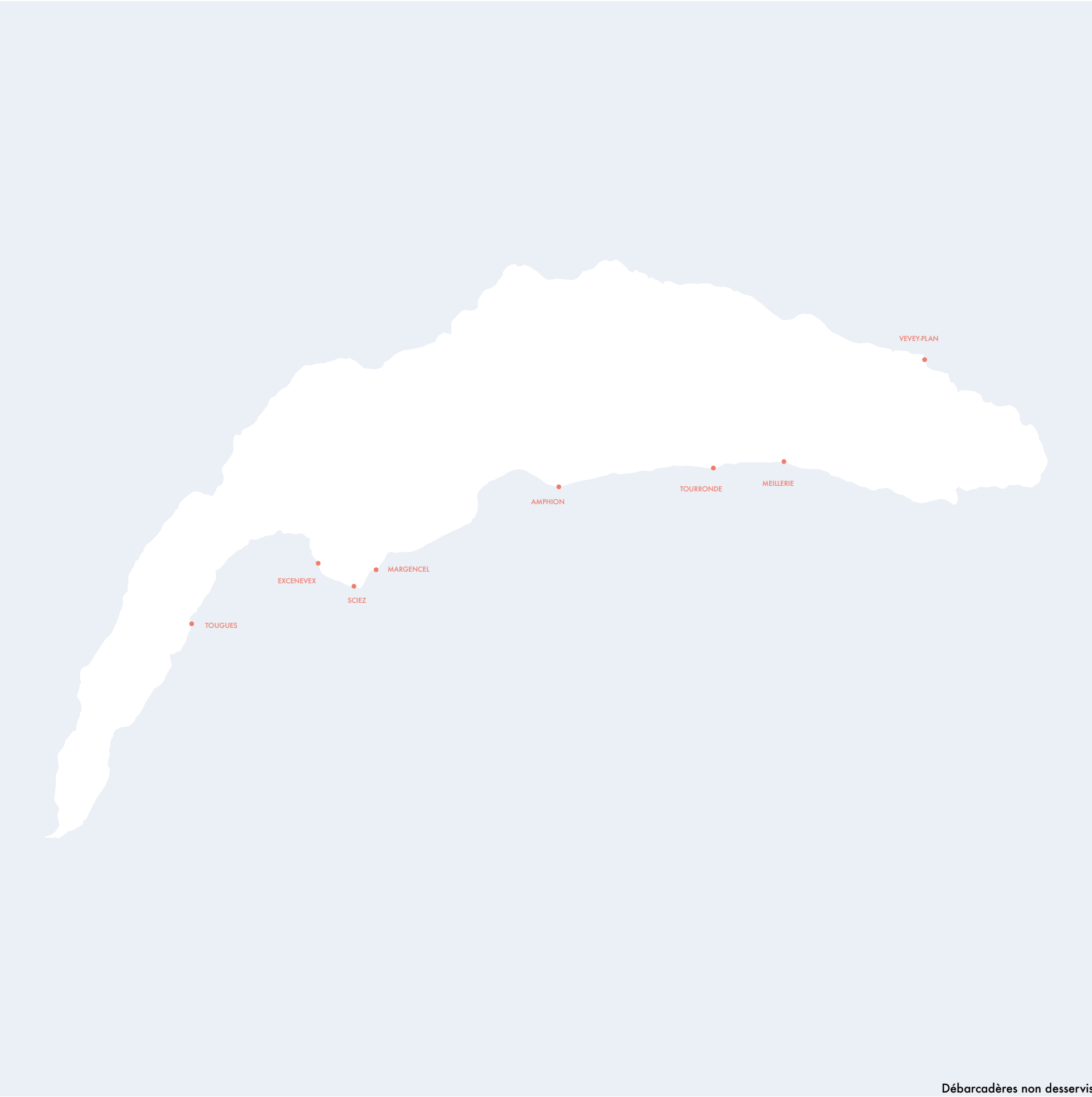
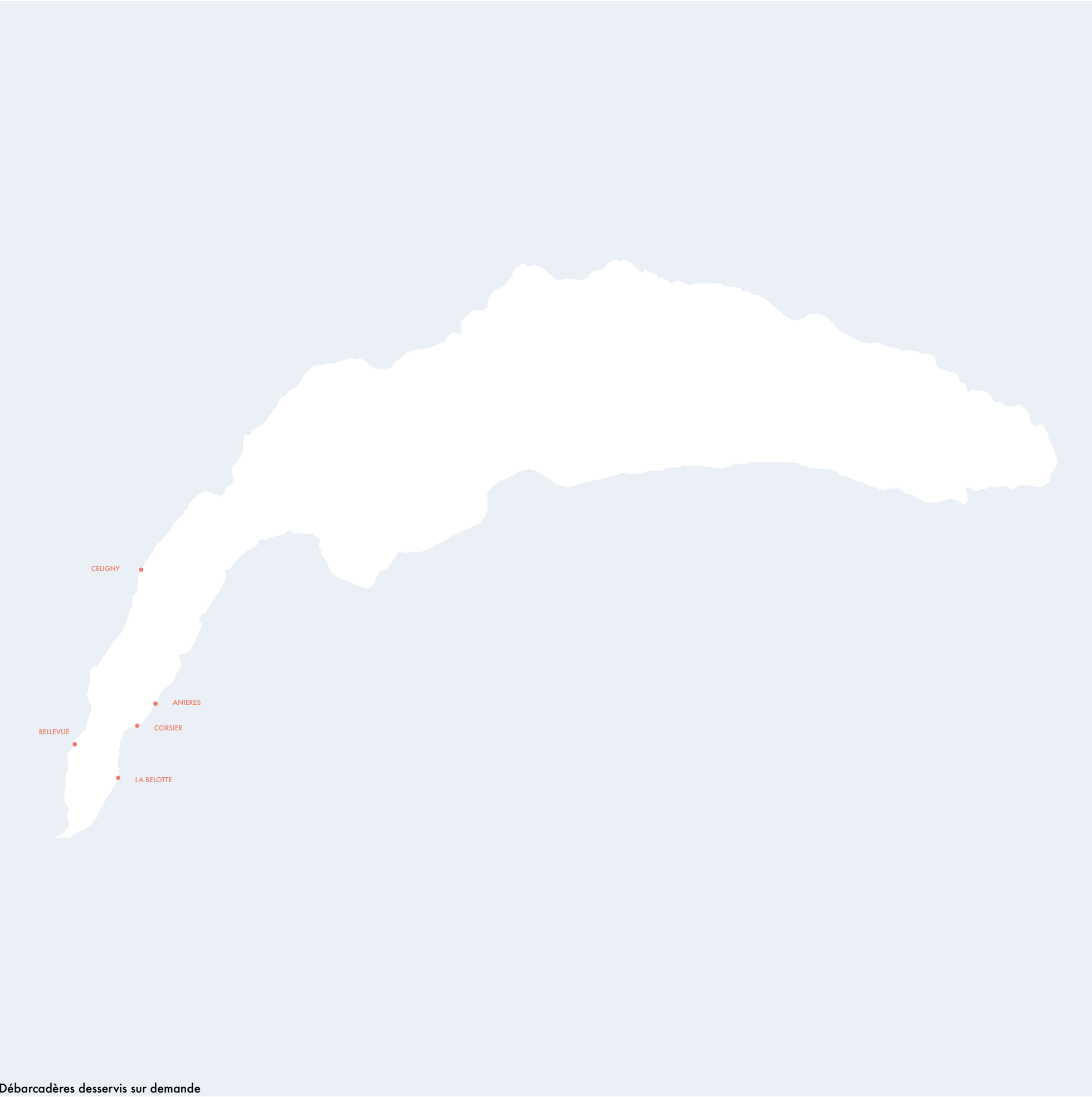
Niveau de l'eau

Si le niveau de l'eau est trop faible, certains débarcadères ne peuvent plus être desservis. Il s'agit des débarcadères dits de faible profondeur : St Sulpice, Céligny et Bellevue.



Desserte - © CGN - 2023

Débarcadères desservis



Céligny



Jean Vernet

Bellevue



Structurame - 2023

Anières



Keller Architectes - 2004

Corsier



2020
Débarcadères desservis sur demande

La Belotte



2015



Vue générale



Détail



Détail



Détail

Amphion



Vue générale



Détail



Détail



Détail

Sciez



Vue générale



Vue générale



Détail



Détail

Margencel



Vue générale



Détail



Détail



Détail

Excenevex

Débarcadères non-desservis

Meillerie



Détail



Détail



Vue générale



Vue générale

Tourronde



Détail



Détail



Vue générale



Vue générale

Tougues



CIM - date non connue



2016



2022

Vevey-Plan



2016

Débarcadères non-desservis



1916

St Sulpice



2020

Corsier



Structurame - 2023

Bellevue

Débarcadères sans profondeur

III

Rénovation & intervention

Si les débarcadères des lignes quotidiennes, qu’elles soient «mobilités» ou «touristiques», sont entretenus de manière régulière ce n’est pas le cas de ceux qui ne font pas partie de ces lignes. Ils sont pour la plupart laissés à la libre utilisation des passants.

Les débarcadères desservis, contrôlés de manière régulière, font parfois l’objet d’une rénovation dans un cadre d’une utilisation publique, souvent liée à sa fonction originale. Celle-ci est soumise à une série de règles et de législations. Après plus de 100 ans de service, de nombreuses communes entreprennent la rénovation de leur débarcadère en parallèle à la réhabilitation des espaces publics environnants.

Dans le cas des débarcadères non-desservis, des interventions diverses ont lieu. Il s’agit fréquemment d’extension du débarcadère principalement en lien avec les activités nautiques.

Rénovation du débarcadère par Gay & Menzel



Gay & Menzel - 2013



Mathilde Perrochet - 1887

Reconstruction du débarcadère en lien avec l'aménagement des quais et l'extension du casino royal



2023



YVON - date non connue

Développement d'une ligne régulière entre Corsier & Bellevue



2020



vers 1910

Développement d'une ligne régulière entre Corsier & Bellevue



Structurame - 2023



Albert Gantner - avant 1917

Anières



Keller Architectes - 2004



Keller Architectes - 2004

Création d'une plateforme pour la baignade

Tougues



CIM - date non connue



2022

Création du port de Tougues par l'extension par deux U en bois

Yvoire



CIM - date non connue



Fabrice David Architectes

Protection contre les intempéries

Excenevex



2023



2023

Extension et privatisation pour école de wakeboard

III

Concept

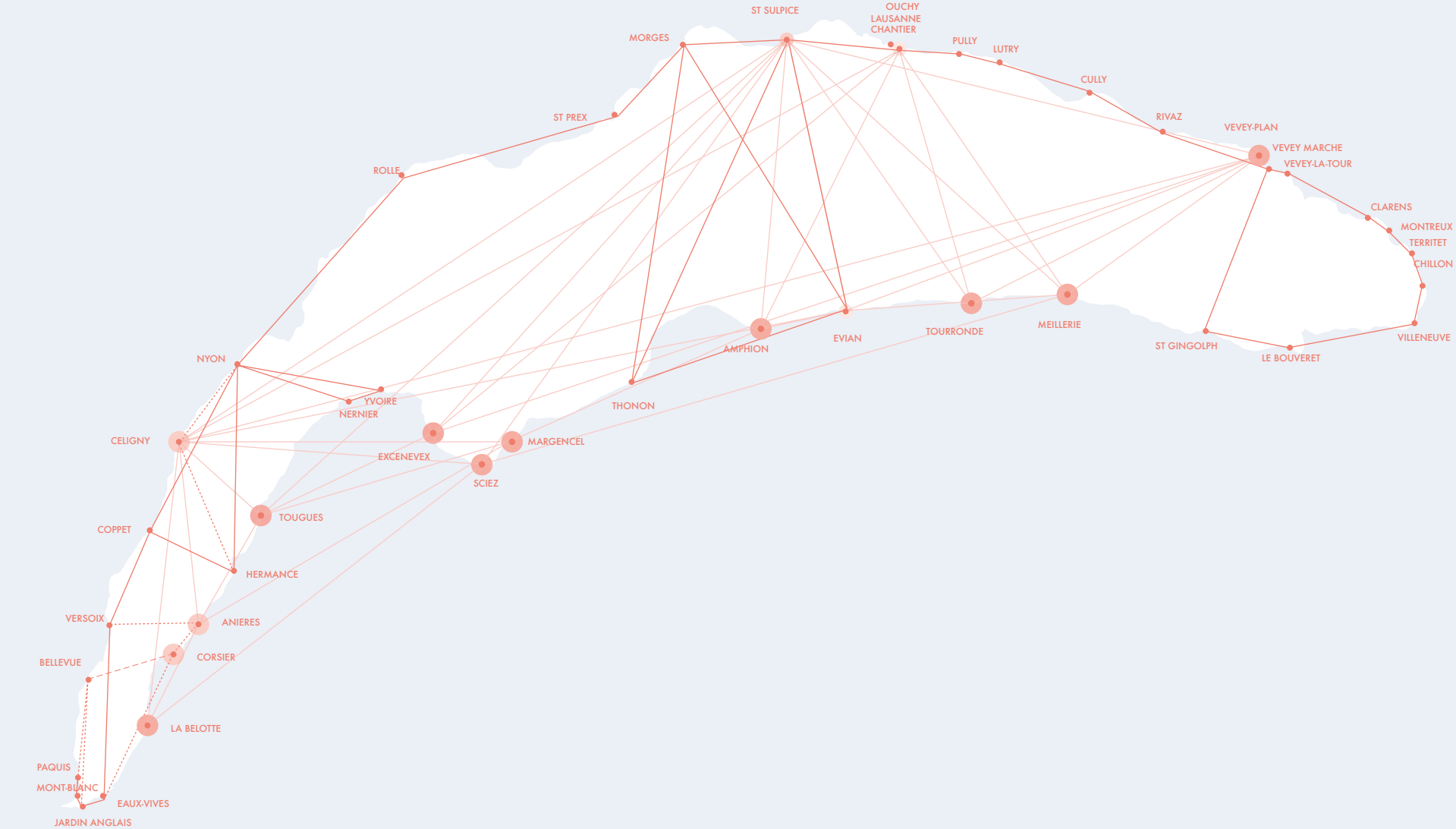
Identité commune

Le Léman présente une série d'éléments utilisant le même langage, définissant ainsi un identitaire lémanique. Les débarcadères en font partie. Nombre d'entre eux sont aujourd'hui inexploités mais leurs caractéristiques liées au transport lacustre demeurent intactes. Ces espaces publics, situés au point de contact avec le lac, offrent pourtant un potentiel dont ils tirent pour l'instant peu profit.

Plusieurs sites d'intervention, une même intention : la mise en lumière de l'identité commune du Léman. Implantées sur des structures existantes hétéroclites, les interventions urbaines envisagées prennent des formes diverses selon leur contexte et ses caractères spécifiques. Cependant, elles se répondent les unes aux autres par l'emploi d'une méthode constructive commune. Chaque intervention vit par elle-même comme élément unitaire tout en prenant part à un système à l'échelle du Léman.

Le projet cherche avant tout à rendre l'identité lémanique plus visible. Pour se faire, il propose de créer une superposition de maillages, parfois tangibles tels que les lignes du transport lacustre, parfois plus sensibles par des interventions ponctuelles de même langage.

Le Léman n'est plus un marqueur frontalier mais devient une entité individuelle qui unit.



III Application

Langage lacustre

Dans une volonté de compréhension du langage du transport lacustre, il est nécessaire de réaliser une série d’analyses sur les débarcadères existants, utilisés ou non. Par le relevé, la photographie et le redessin, il est possible d’en comprendre leur fonctionnement global comme unitaire, et ainsi d’en tirer particularités et points communs les uns par rapport aux autres.

Grâce à cette analyse, le projet adopte trois attitudes envers les débarcadères inexploités existants :

La suppression d’éléments obsolètes, de par leur fonction ou leur état.

Le réemploi comme héritage du transport lacustre. Il touche aussi bien le mimétisme du système constructif que le réemploi de matérialité.

La conservation comme patrimoine. Elle est de deux natures : la conservation spécifique, qui touche les éléments spécifiques de chaque débarcadère, principalement leur structure et la conservation commune, qui prend en compte un ensemble d’éléments communs à la majorité des débarcadères et qui présentent des caractéristiques propres au transport lacustre.

Les dessins de la dernière partie de cet album présentent 3 couleurs différentes pour les 3 attitudes employées. Le noir, comme existant conservé et préservé, comprend les structures existantes des débarcadères ainsi que les éléments considérés comme langage du transport lacustre. Le rose, comme langage réemployé avec une certaine liberté dans l’interprétation, contient les systèmes d’accroche en profilé métallique en H entre les piliers d’amarrage, le système de marche en caillebotis et la matérialité de celui-ci. Le jaune consiste principalement à la suppression des garde-corps, éléments empêchant le lien à la fois visuel et physique avec l’eau.



Amphion



Evian



Meillerie



Ouchy

Pilier d'amarrage



Tourronde



Ouchy



Sciez



Meillerie

Système d'éclairage



Meillerie



Tourronde



Sechex



Villeneuve

Toponymie

Système porteur par profilé métallique



Meillerie



Sciez



Tourronde

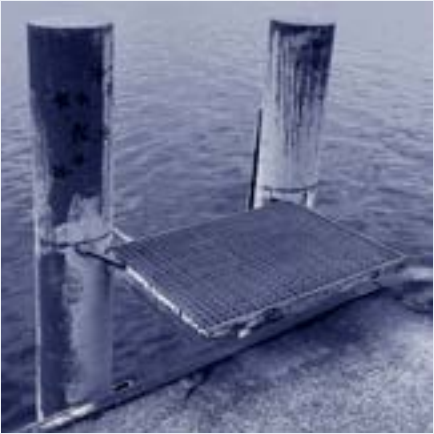


Evian

Système de marche



Amphion



Meillerie



Sciez



Ouchy

Matérialité bois



Sciez



Anières



Tourronde



St Sulpice

Matérialité caillebotis



Tourronde



Excenevex

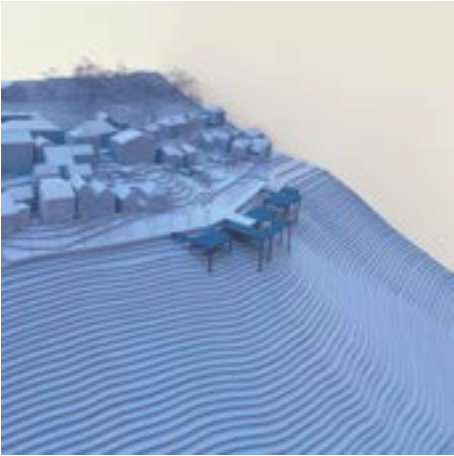


Sciez



Evian

Réemploi du langage lacustre



Maquette de site - Meillerie

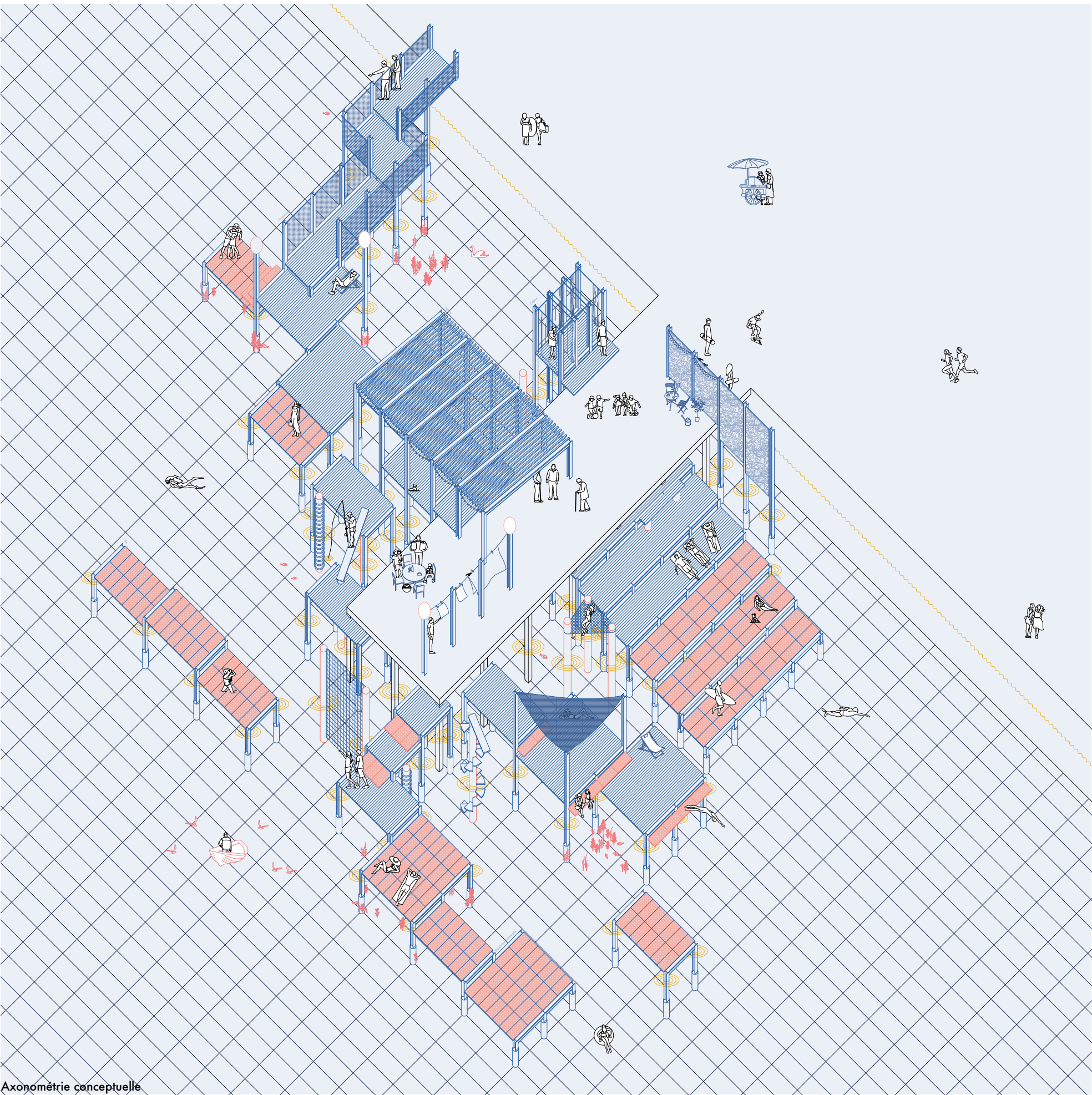


Maquette de site - Tourronde

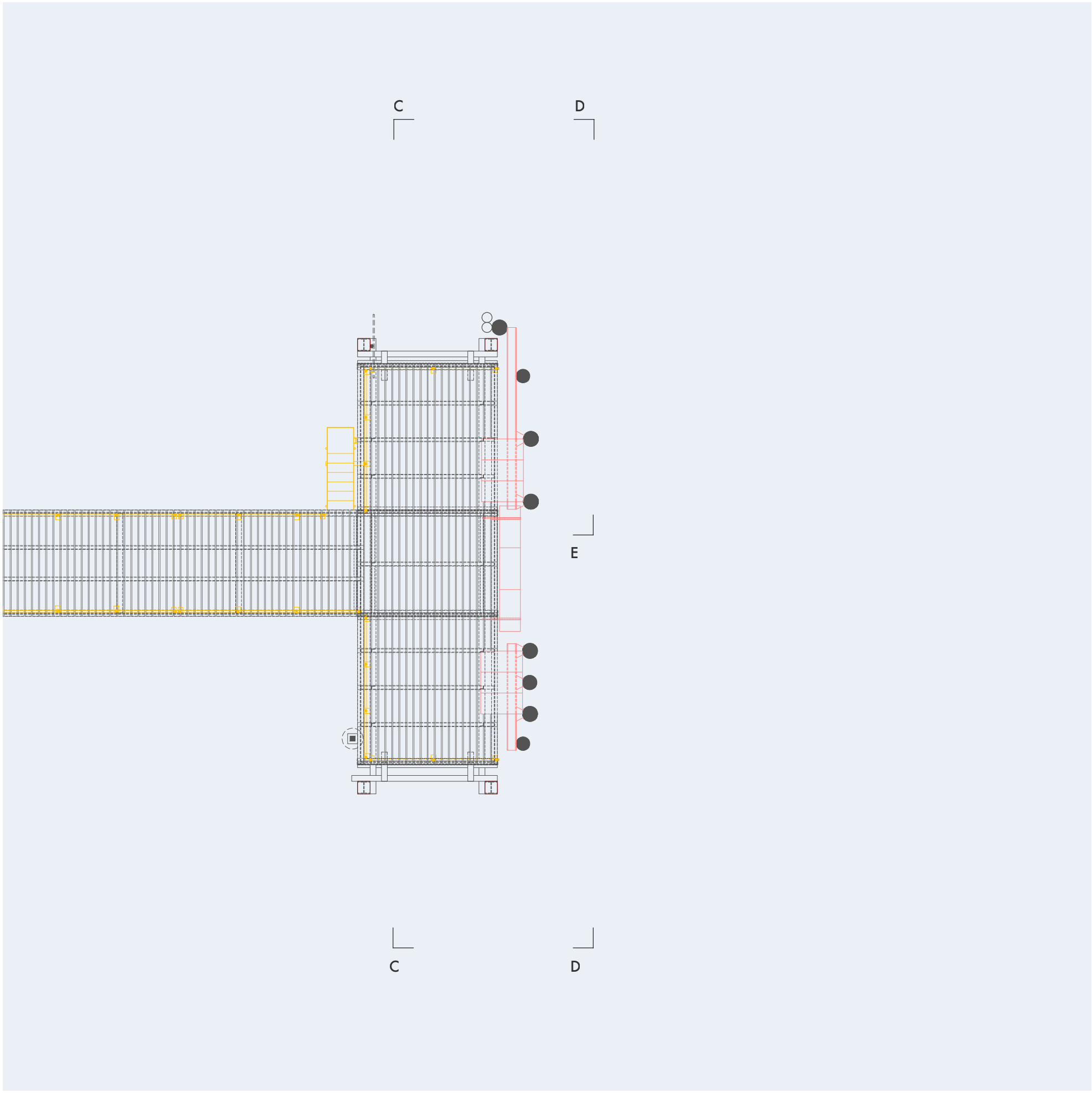
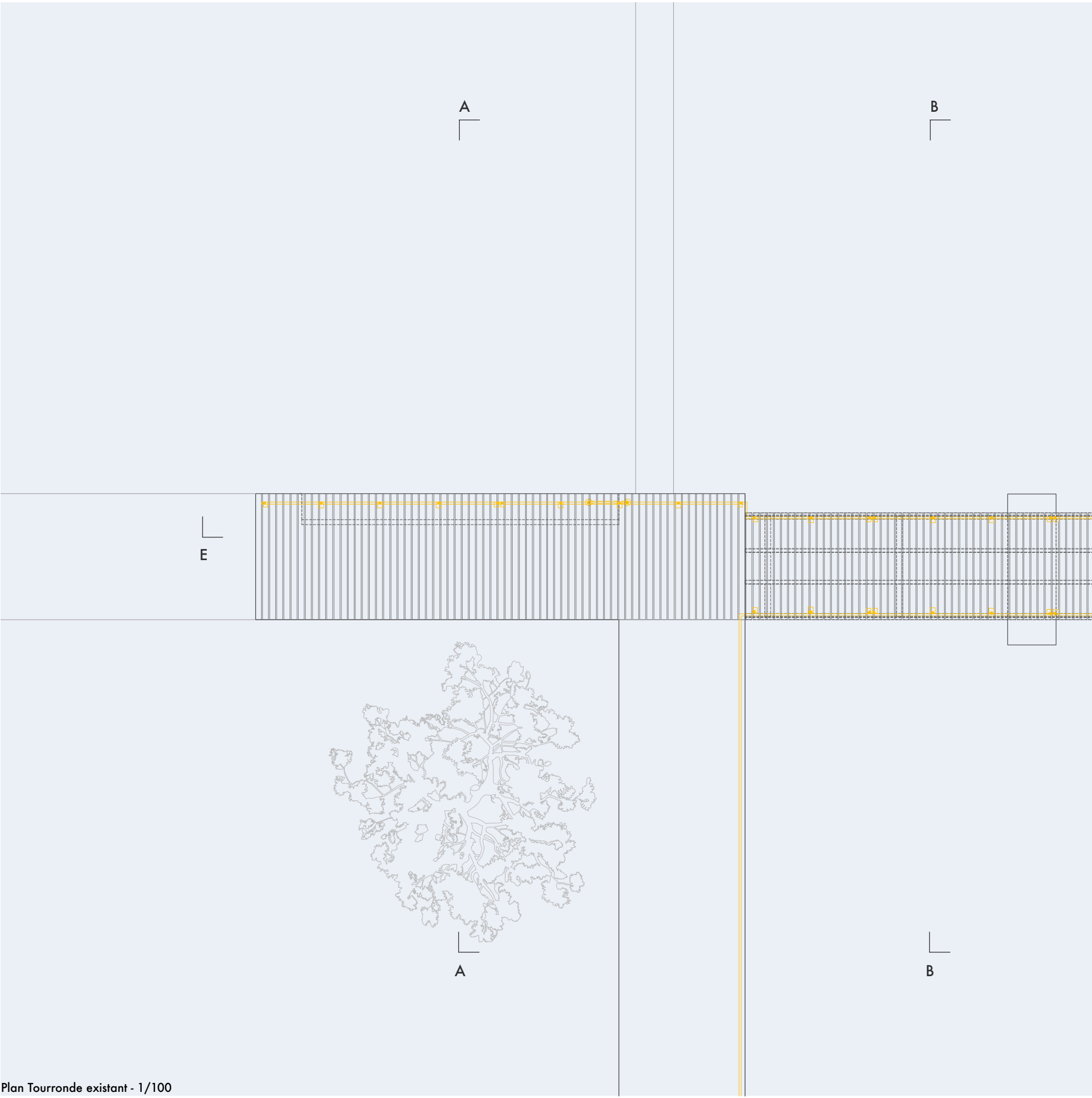
Caractères spécifiques

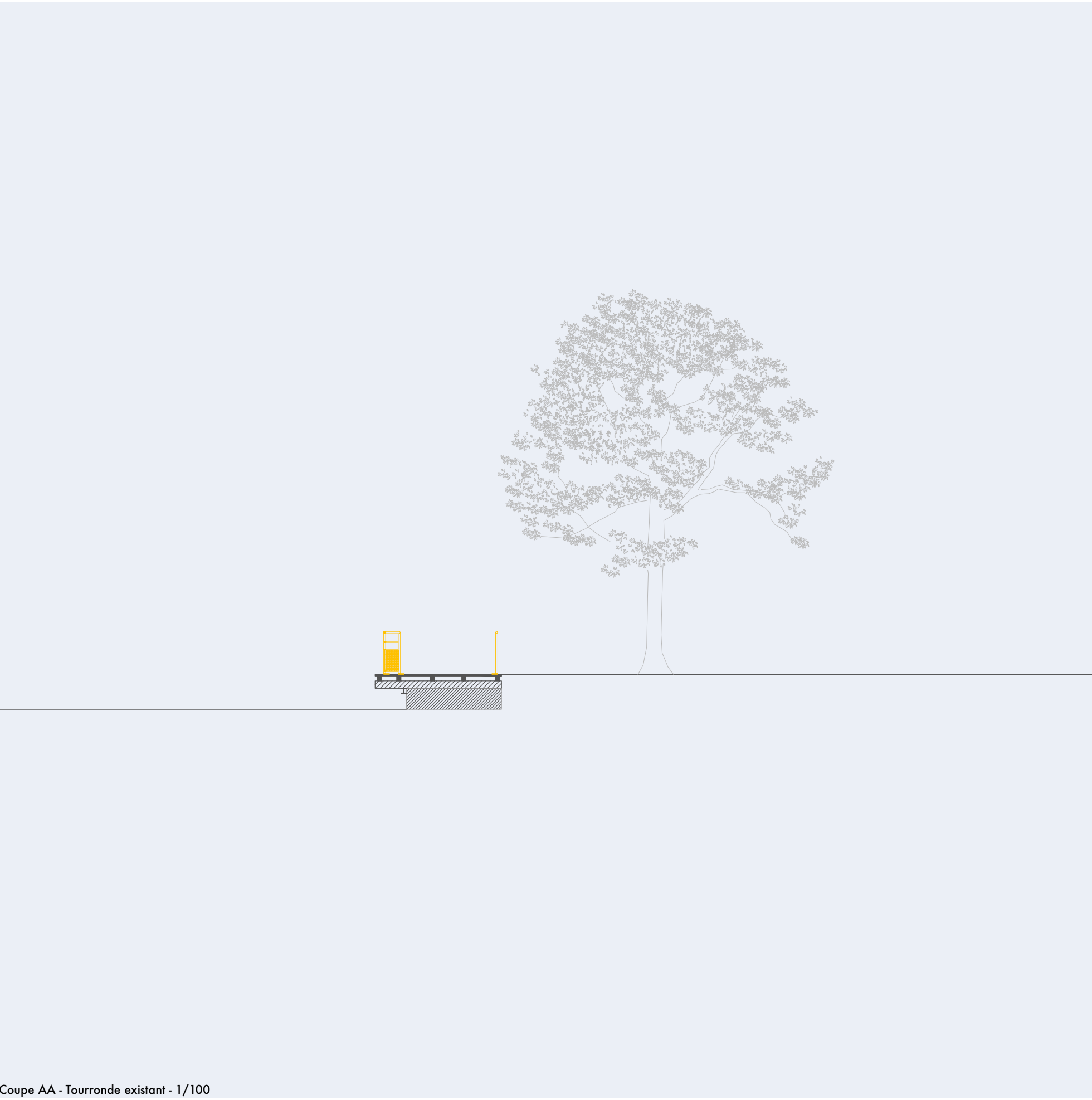
Plusieurs sites d'intervention, une même intention : offrir un accès au lac à tous. Les interventions urbaines envisagées invitent les habitants d'ici et d'ailleurs à occuper le seuil entre terre et eau pour se reconnecter au lac. Pour se faire, des extensions modulaires viennent s'implanter sur les structures hétéroclites existantes. Elles prennent des formes diverses selon leur contexte et ses caractères spécifiques. L'emploi d'une méthode constructive commune basé sur un module unique et démontable permet, en addition avec le réemploi d'éléments ponctuels propres aux débarcadères, de mettre en avant l'identitaire lacustre. Par ailleurs, la simplicité des noeuds constructifs permet le démontage et le remontage à moyen ou long terme, pour répondre aux changements démographiques et climatiques.

Le projet prend forme sur deux sites : le débarcadère de Meillerie, premier village français situé après la frontière de St Gingolph et celui de Tourronde, situé à 6km de Meillerie. Malgré leur proximité géographique, leur contexte est très différent. Meillerie, petit village de pêcheurs, présente une topographie très forte. Le village se compose sur une surface relativement faible mais la densité y est très importante. A l'inverse, le débarcadère de Tourronde se situe dans le village de Lugrin, commune très peu dense. Elle présente majoritairement des maisons pavillonnaires avec jardin. Une topographie relativement douce est présente. Deux éléments majeurs connectent ces deux villages entre eux mais également à l'ensemble du territoire lémanique. Le premier est la route nationale D1005, longeant le lac depuis Publier, saturée aux heures de pointe par les frontaliers. Il s'agit de l'unique route reliant Evian-les-Bains à St-Gingolph. Le second est la voie ferrée appartenant à la ligne du Tonkin. Aujourd'hui inactive entre Evian-les-Bains et St-Gingolph, il s'agit de l'unique tronçon de voie ferrée non-fonctionnel du tour du lac. Un projet est en cours de réalisation pour réhabiliter ce secteur d'ici 2026.

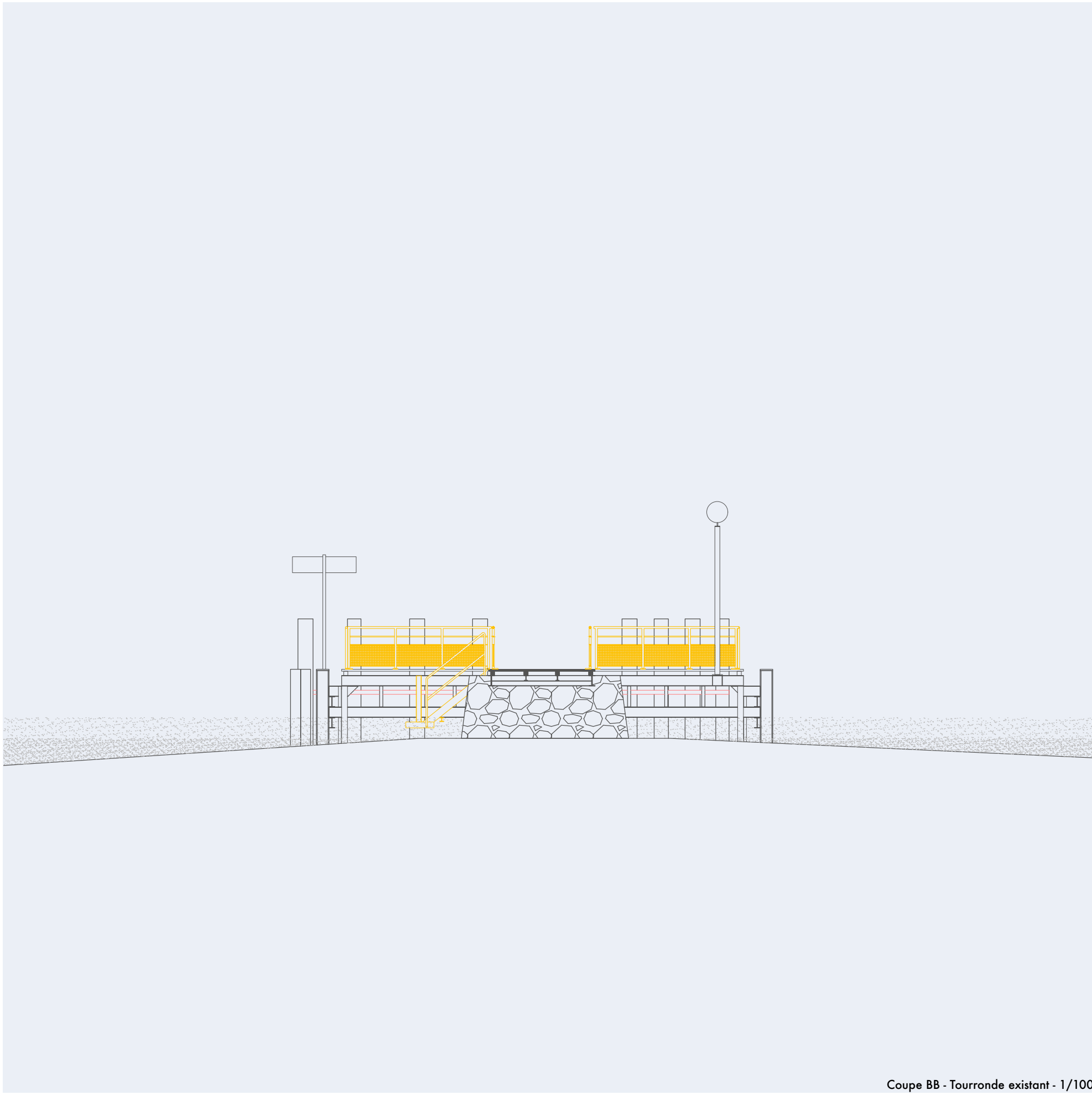


Photographies de site - Tourronde

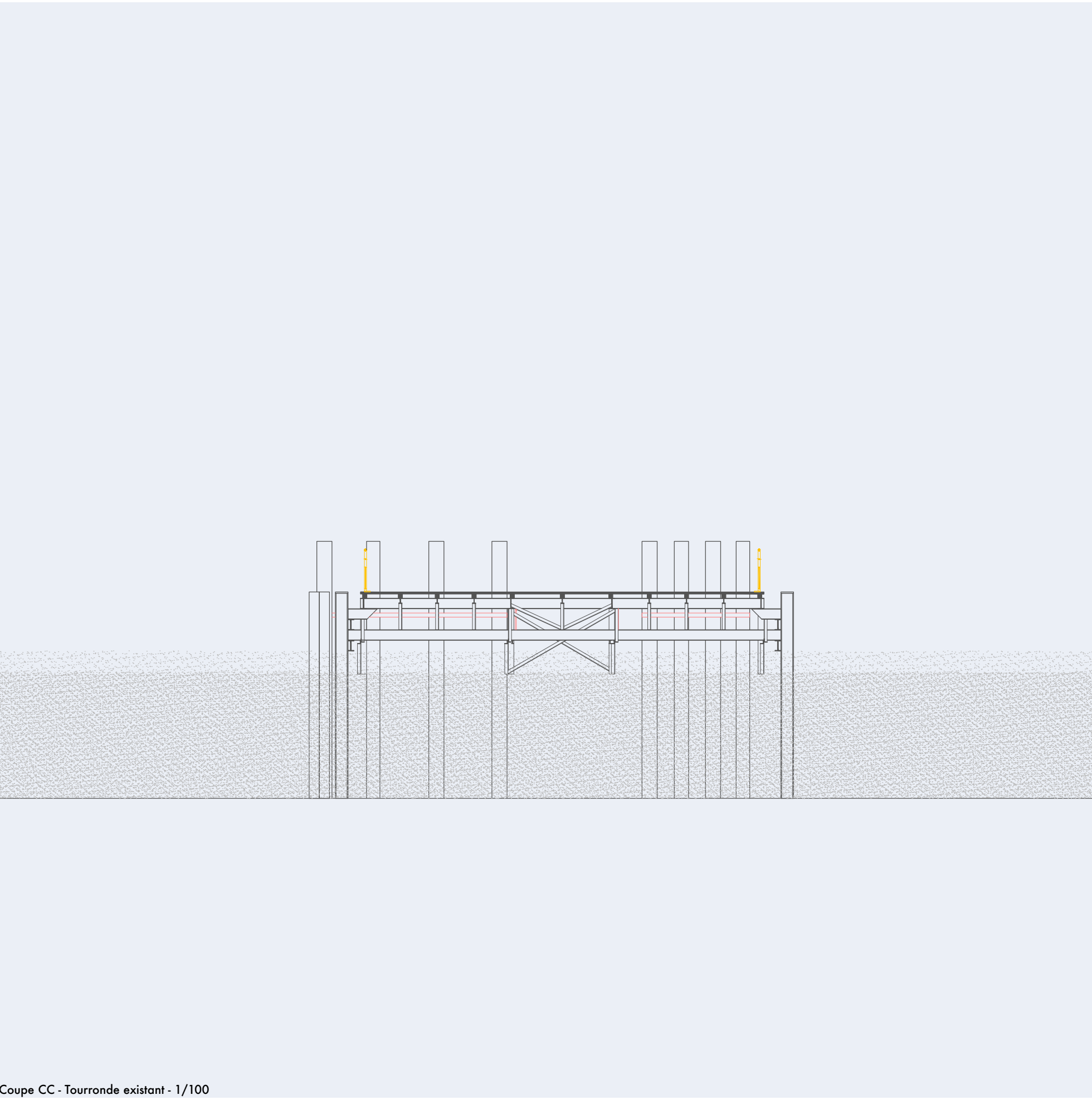




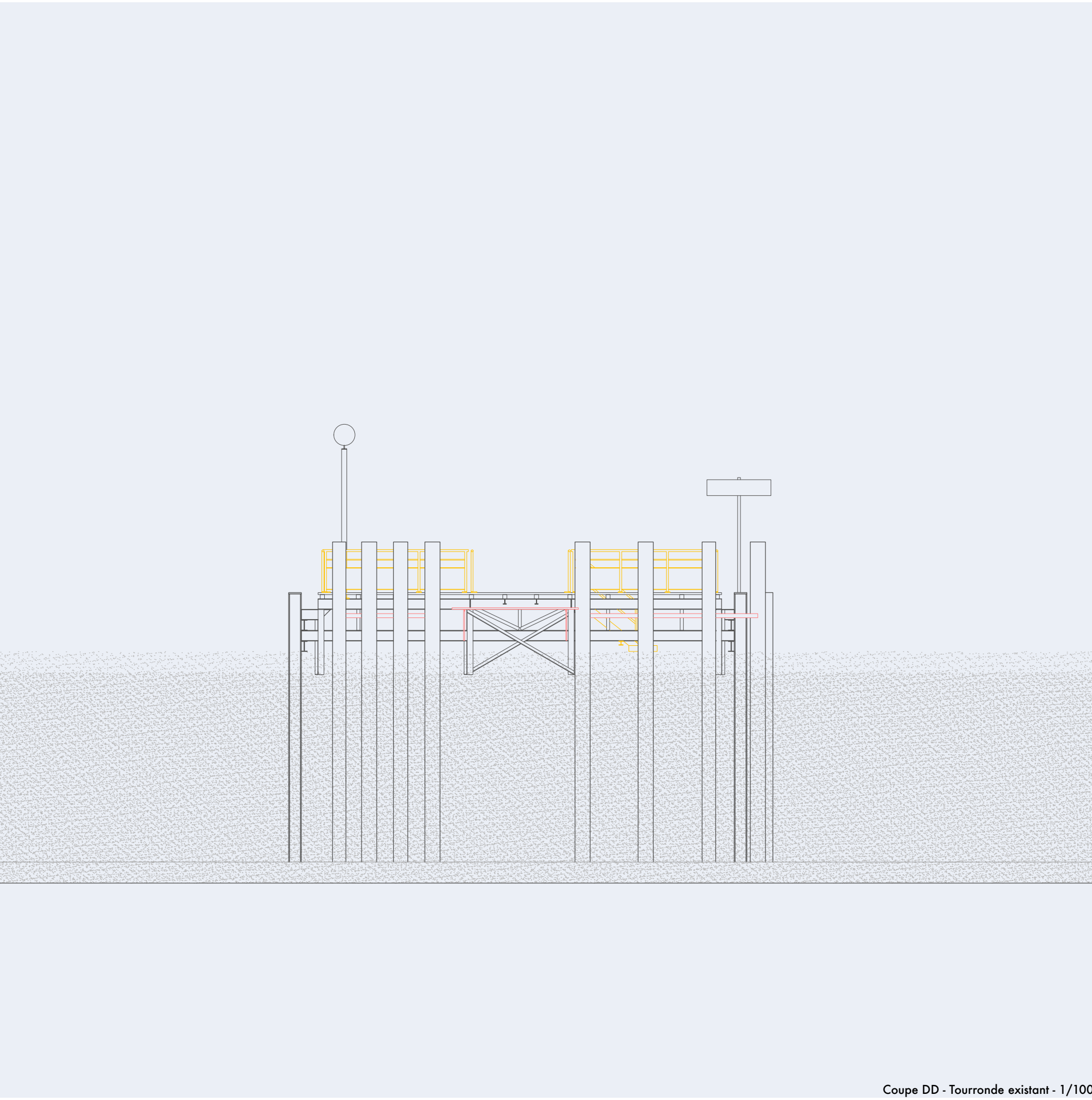
Coupe AA - Tourronde existant - 1/100



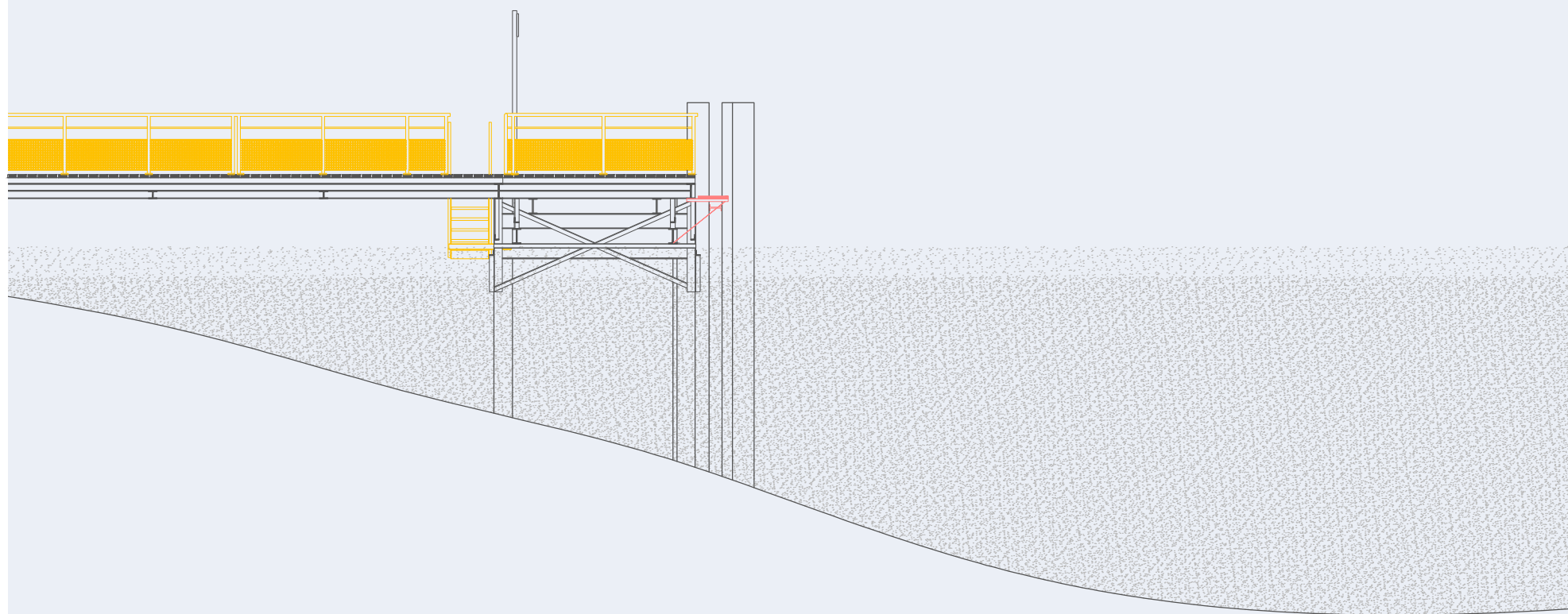
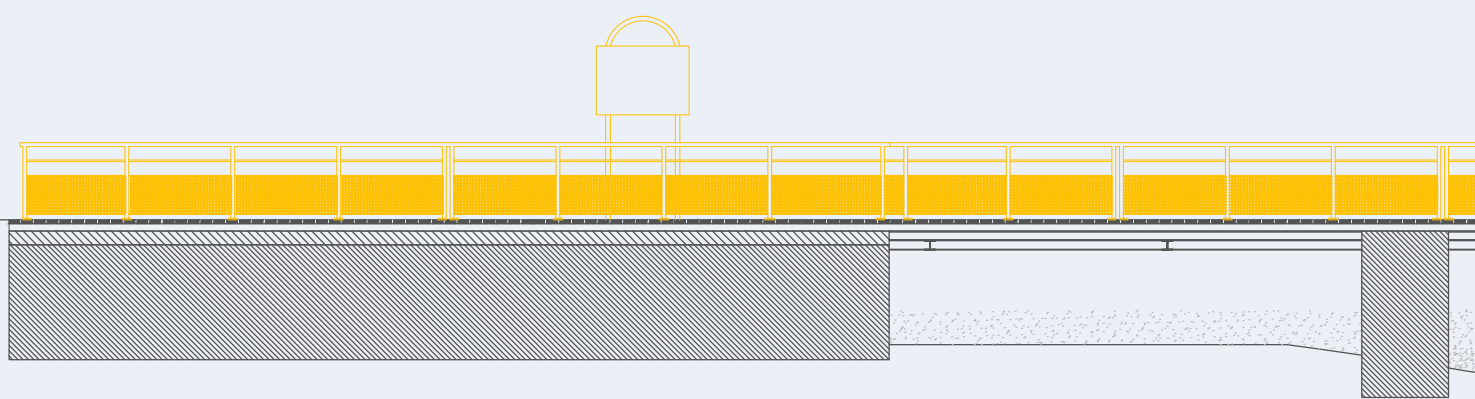
Coupe BB - Tourronde existant - 1/100

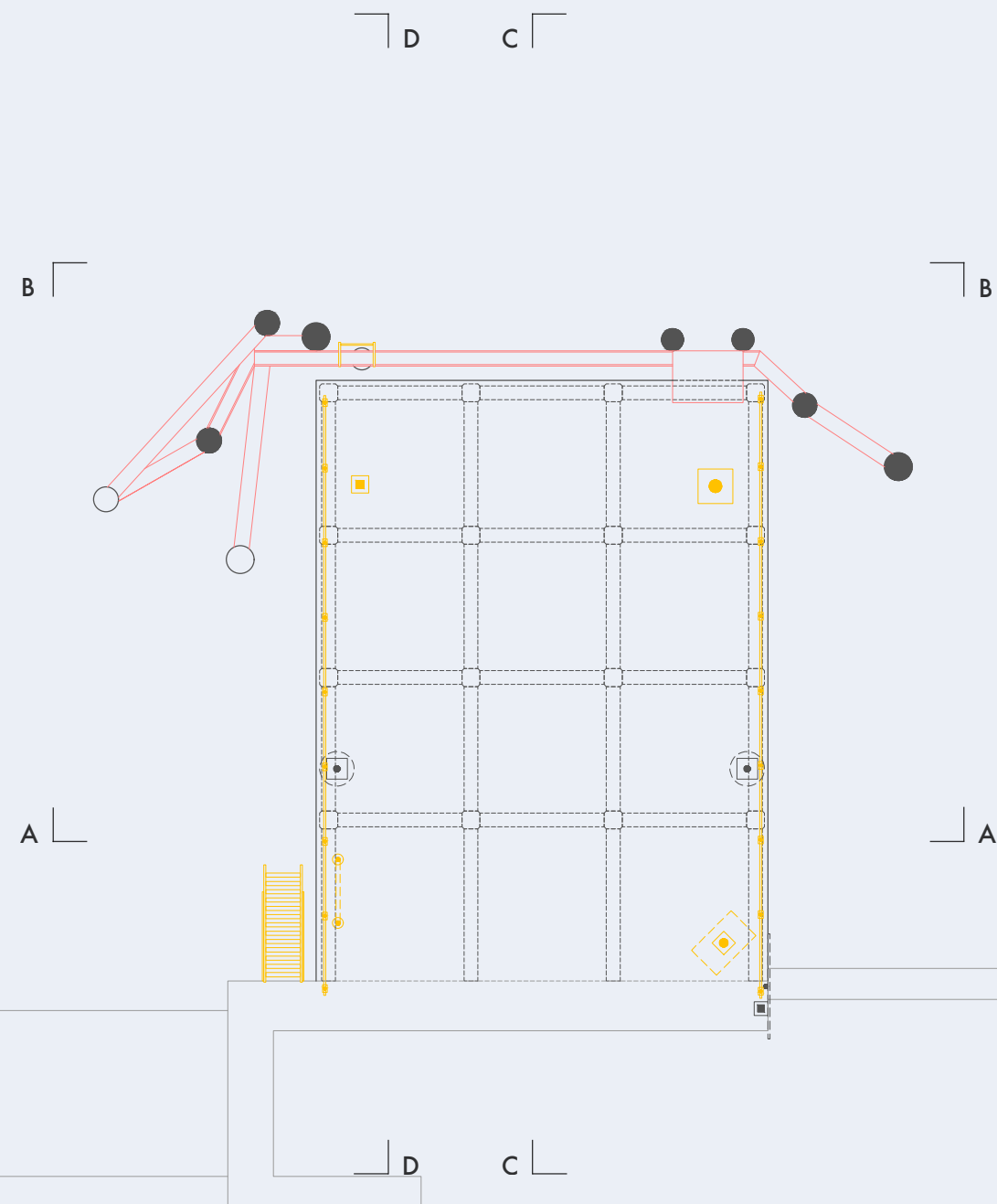


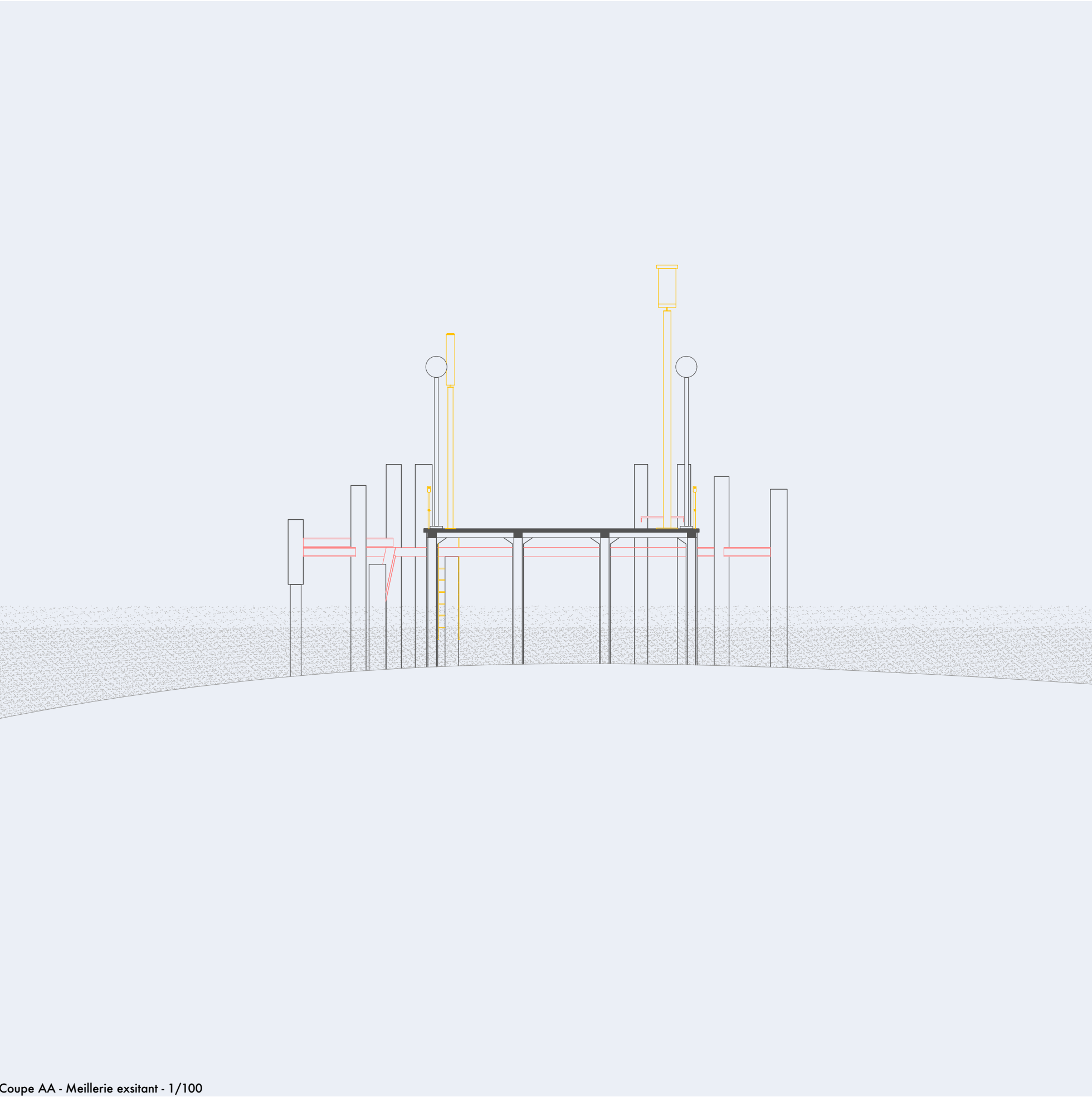
Coupe CC - Tourronde existant - 1/100



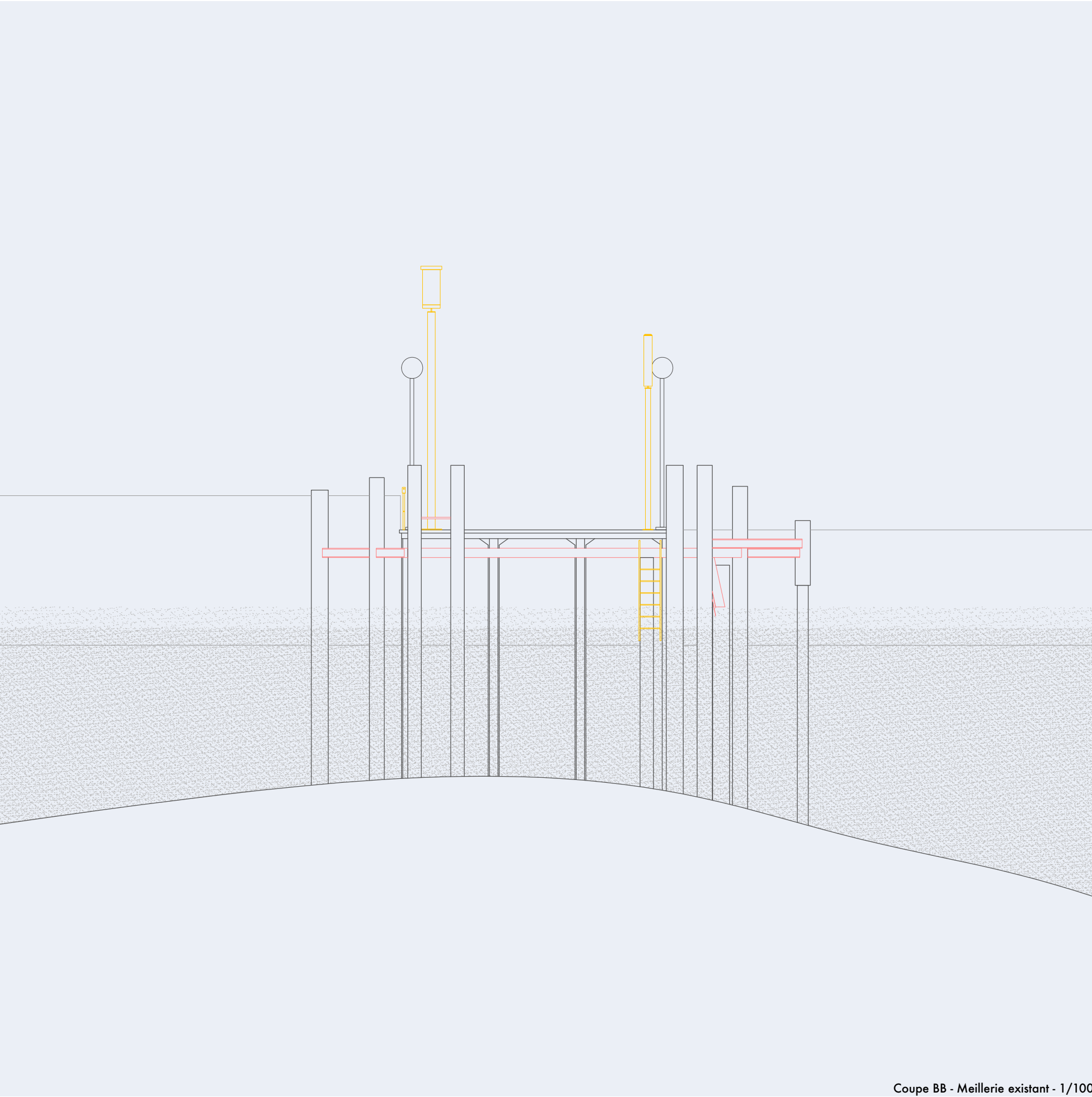
Coupe DD - Tourronde existant - 1/100



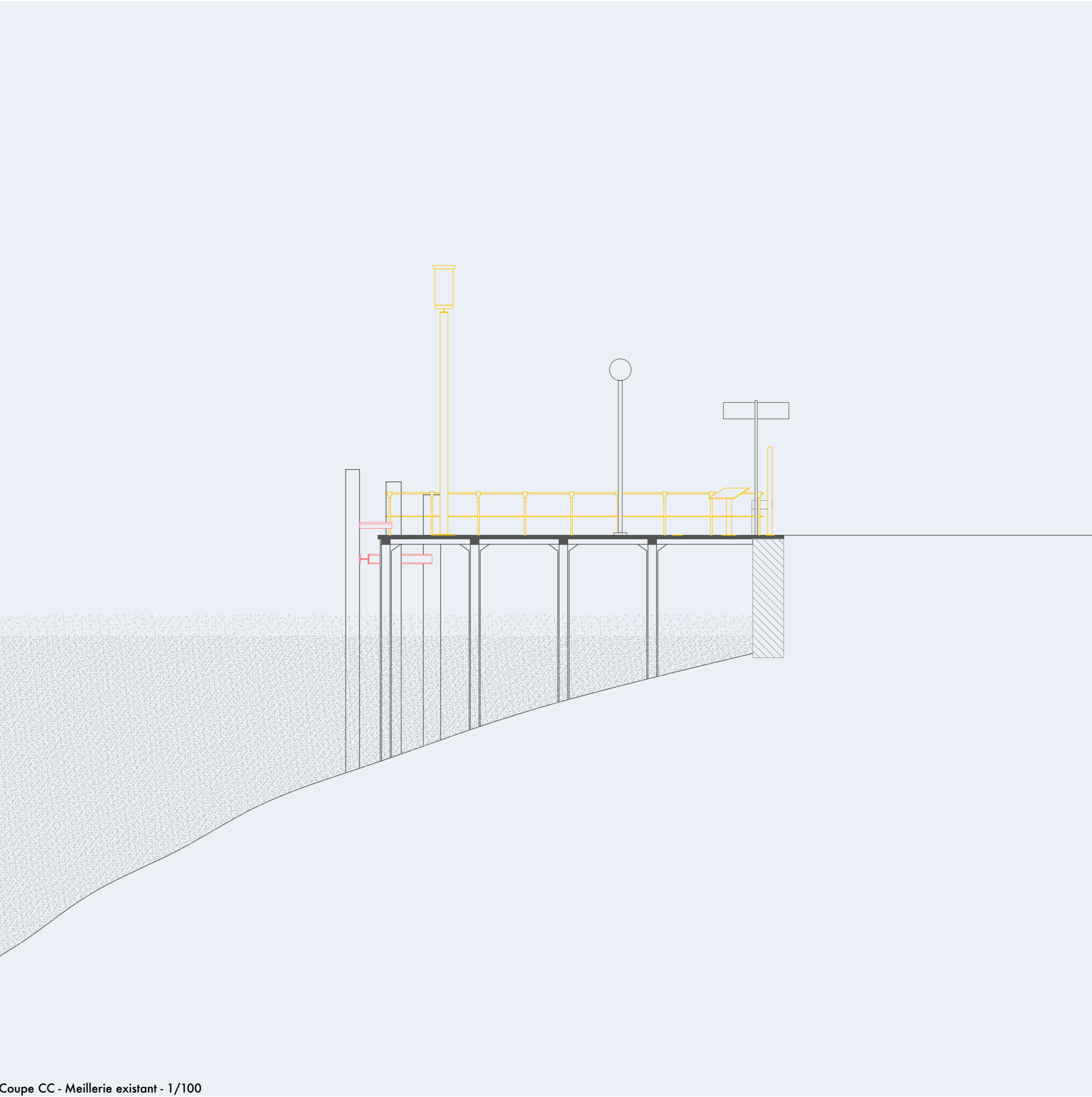




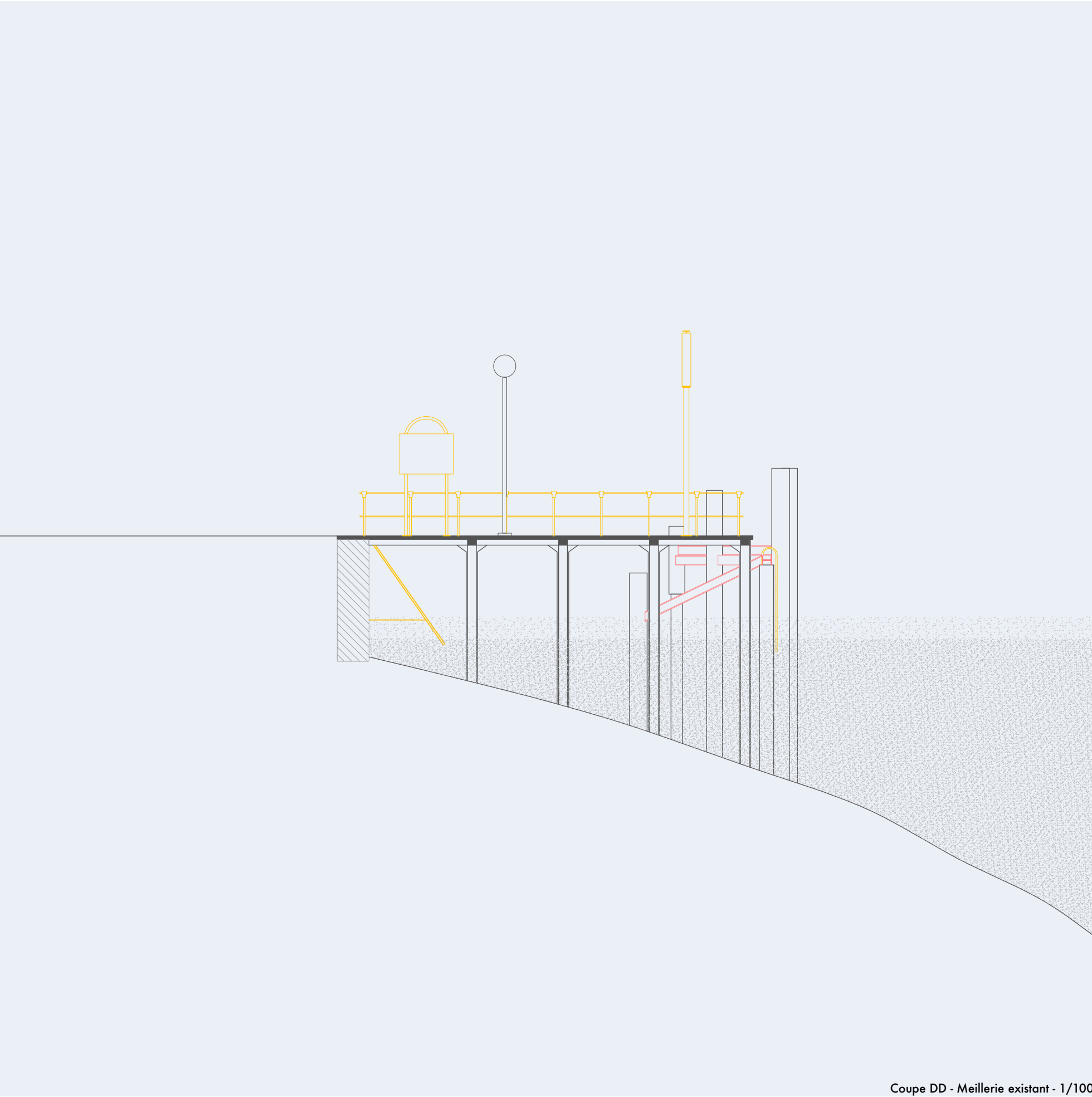
Coupe AA - Meillerie existant - 1/100



Coupe BB - Meillerie existant - 1/100



Coupe CC - Meillerie existant - 1/100



Coupe DD - Meillerie existant - 1/100

CRÉDITS

Ce travail de master n’aurait pas pu être possible sans l’accès à de nombreuses informations et ressources apportées par :

Les collections & archives du Musée du Léman.

La CGN, son personnel et l’ensemble de ses archives.

Noémie Lecoanet et son énoncé théorique «Atlas d’habitabilité territoriale Suisse» (2020), ainsi qu’à l’ensemble de son travail de doctorat sur le Léman.

Alice Nikolli et sa thèse «Accéder aux rives des lacs périalpins : un droit aux espaces publics au défi de la privatisation (Annecy, Bourget, Léman, Côme)» (2019).

Superstudio 2016, sous la direction de Paola Viganò.

Atelier Paola Viganò BA 3 2017 & MA 1 2018.

Ancré au Léman

La réappropriation des débarcadères comme révélateur identitaire

« De quel côté ? » Le lac Léman est collectivement associé à la notion de frontière. S'il est clairement une figure de délimitation territoriale entre la France et la Suisse, il est également à considérer comme entité propre, doté de caractères individuels et générant des interactions spécifiques.

L'ambition de ce projet est avant tout de mettre en lumière les caractéristiques vernaculaires lacustres du Léman, révélant ainsi une série d'éléments communs à l'ensemble du lac et de ses berges.

La recherche s'attarde ici sur l'ensemble des dispositifs de débarquement lacustre. Sous la propriété de la CGN, les débarcadères lémaniques sont de caractères et fonctions totalement hétéroclites. Dans certains villages, ils amènent les passagers d'un village à un l'autre, découvrant la région lémanique depuis le pont du Savoie. Dans d'autres villes, la saturation du transport lacustre frontalier a contraint les municipalités à développer ces systèmes à plus grande échelle. Dans des villages autrefois desservis par bateau, les débarcadères sont laissés à la libre utilisation des habitants. Pourtant perçus comme héritage du transport lacustre lémanique, ils sont peu mis en avant et constituent ainsi un potentiel encore inexploité. Peu nombreux, ces espaces publics au contact direct du Léman sont une véritable opportunité pour développer une relation entre habitants et lac.

Le projet se matérialise par deux réhabilitations, toutes deux situées à proximité de la ligne du Tonkin. Désaffectés depuis 1998, les 17.8km qui séparent Évian-les-Bains de St-Gingolph et plus largement les réseaux ferroviaires français et suisse, devraient retrouver une circulation ferroviaire d'ici 2026. Bien que séparés de seulement 5km, Meillerie et Tourronde présentent des contextes très différents, entraînant des caractéristiques vernaculaires propres à chaque site.

Afin de mettre en valeur le Genuis Loci de ces lieux, les extensions se composent avec les structures et éléments existants des débarcadères. L'emploi d'un langage structurel systémique mais modulaire offre à la fois la possibilité de mettre en avant l'identité commune du Léman tout en développant les caractères spécifiques du lieu.

« Ancré au Léman » cherche avant tout à nous réunir, non pas d'un côté ou de l'autre du lac, mais ensemble, autour du Léman.