Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 96 (1970)
Heft: 14

Artikel: Les relations entre remaniement parcellaire et plan des zones
Autor: Gueissaz, A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-70862

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Les relations entre remaniement parcellaire et plan des zones

par *A. Gueissaz*, ingénieur géomètre

Résumé des discussions du groupe de travail IV

Question : Quels renseignements, informations ou directives doit apporter le projet de plan des zones aux responsables du remaniement ?

Réponse : Il ne s'agit pas de présenter un plan des zones impératif, mais de donner aux responsables du remaniement parcellaire le plan directeur d'extension, comprenant le plan des circulations, le plan des sites (zones à protéger) et l'avant-projet du plan des zones (propositions d'affectation à la construction).

Les responsables du remaniement parcellaire doivent donc connaître, avant d'entreprendre les opérations de améliorations foncières :

1. Le tracé définitif des routes principales, nationales ou cantonales, des routes communales collectrices du trafic urbain, mais non pas les routes de desserte qui, elles, font partie des études du remaniement parcellaire.
2. Le ou les points de concentration des eaux usées (plan directeur des égouts).
3. Le ou les émissaires d'eaux claires et d'eaux pluviales conservés ou corrigés.
4. Les zones vertes ou de non-bâtir destinées aux besoins communautaires.
5. Le projet de plan d'affectation à la construction indiquant les deux étapes :
   a) l'état E^2 (10 à 20 ans), avec l'emplacement approximatif des zones de construction, types de bâtiments et règles de construction ;
   b) l'état à long terme (30 à 40 ans), avec les directions des développements de l'état E^2 et les périmètres approximatifs des zones correspondantes.
6. Le préavis de l'Office cantonal de l'urbanisme au sujet du plan directeur d'extension et du projet de plan des zones.

En résumé, l'autorité communale, avec son urbaniste, ne doit pas déposer un plan des zones prêt à être légalisé, mais soumettre un plan d'intention aux responsables du remaniement parcellaire.

* * *

Question : A quel moment, par rapport au déroulement des opérations du remaniement parcellaire, le plan des zones doit-il être légalisé ?

Réponse : Le nouvel état de propriété s'élabore en relation avec le plan directeur d'extension. Le plan des zones est le résultat d'un compromis entre les possibilités d'attribution pour la construction et les besoins de celle-ci.

L'enquête publique doit présenter simultanément le plan du nouvel état parcellaire et le plan des zones. Les oppositions contre ces deux objets sont souvent liées : elles sont examinées en regard des lois cantonales sur les améliorations foncière et sur l'amenagement du territoire.

Après la levée des oppositions contre le remaniement, l'attribution des nouvelles parcelles devient définitive et le plan des zones peut alors être soumis pour adoption au Conseil communal, puis pour ratification au Conseil d'Etat.

* * *

Question : Quel genre de collaboration préconisez-vous entre les responsables du plan des zones et ceux du remaniement ?

Réponse : Etroite avant les options de base, afin que le géomètre connaisse les intentions de l'urbaniste et qu'il puisse ensuite travailler dans l'esprit de l'extension envisagée.

Entretenue pendant l'élaboration du nouveau plan parcellaire, si les options de départ doivent être modifiées au vu des prétentions des propriétaires.

* * *

Question : Quelles mesures envisagez-vous comme les plus urgentes pour que le remaniement puisse répondre aux exigences du plan ?

Réponse :

1. Application immédiate des dispositions de la Loi sur les améliorations foncières, art. 54 : refus de l'autorisation de bâtir lorsque la construction projetée entrave le but poursuivi par le syndicat.
2. Fixation des limites de construction réservant les terrains nécessaires aux voies de communication.
3. Achat de terrains par la commune pour faciliter l'attribution de lots réservés aux besoins communautaires.

II. RAPPORT DU GROUPE I dirigé par M. *M. Magnin*, architecte

Le groupe a pris trois options, définies ci-après :

1) Admettre comme donnée fixe le tracé de la variante « nord du Mormont » pour la R. C. Lausanne-Vallorbe, dans la région de La Sarraz-Eclépens, tout en l'analysant et en examinant les répercussions que l'adoption de ce tracé aurait pour le développement de la région.
2) Procéder à l'inventaire général des sites, et rechercher plus spécialement toutes mesures qui pourraient être prises pour parer à l'enlaidissement de la région (plaies des carrières des Chaux et Ciment dans le flanc sud du Mormont, etc).
3) Admettre deux possibilités d'expansion pour les communes de La Sarraz-Eclépens (1800 habitants actuellement environ, soit :
   a) expansion démographique normale, par prolongation de la courbe actuelle = + 1000 habitants environ, soit :
   b) expansion liée à la création du canal du Rhône au Rhin, en admettant la supposition d'implantation d'industries (entrepôts, etc.) à faible taux d'occupation d'ouvriers (20 ouvriers/ha, = + 4000 habitants environ, d'où rechercher, pour les deux communes, les zones les plus favorables pour implantation de zones industrielleset de zones d'habitation.

D'une manière générale, en complément des options ci-dessus, étude des problèmes de remaniement parcellaire en rapport avec l'étude d'aménagement.

1. Circulation

a) *Analyse du tracé de la variante « nord du Mormont »*

La R.C. Lausanne-Vallorbe, dès création de la liaison autoroute Lausanne-Yverdon et de la liaison Chavornay-frontière française, deviendra une route d'intérêt régional.

Au nord de La Sarraz, elle ne dessert, Vallorbe excepté, qu'une région d'importance secondaire. Le raccordement prévu près du Moulin Bornu ne peut être utile qu'à une faible partie de l'agglomération de La Sarraz. Tracé au pied nord du Mormont, entièrement au revers (brouillards de la plaine de l'Orbe et risques de verglas). Le tracé empruntant l'ancien canal d'Entreroches (1639 — exploitation jusqu'en 1829 — continue jusqu'à Entreroches, sporadique jusqu'à Moulin de Lussery, et actuelles Câbleries de Cossonay) supprimerait ce site pour les promeneurs. Le raccordement prévu entre Eclépens-Gare et le nœud d'autoroute d'Oulens est entièrement orienté au nord et comprend des rampes de l'ordre de 8 % ; voué à une certaine densité de trafic lourd, il devrait comporter un doublage de piste de montée pour véhicules lents. La prolongation de la R.C. Vallorbe-Lausanne, à l'est de la ligne CFF Lausanne-Neuchâtel en direction de Daillens, devrait comporter un certain nombre de branchements pour les zones industrielles éventuelles de la plaine de la Venoge. A noter la vocation à un certain trafic industriel sur ce tronçon, de par l'existence de la liaison avec évitement d'Orny et Orbe, au niveau de la plaine de l'Orbe.

b) *Propositions*

Aménagement de la route existante La Sarraz - Eclépens - Eclépens-Gare en route de liaison habitat-travail et branchement sur l'autoroute (nœud d'Oulens).

Suppression du tronçon actuel dès cette route jusqu'à Daillens-Gare, d'où suppression du carrefour en « La Graveyre ».

Création d'une artère agricole en bordure de la rive droite de la Venoge, avec branchement d'intérêt local pour Eclépens, à proximité du pont actuel sur route Eclépens - Villars-Lussery.

Proposition d'étudier le branchement de la R.C. Vallorbe-Lausanne à l'est de la gare de Daillens, sur R.C. actuellement aménagée à Cossonay-Gare plutôt qu'à Penthaz par Daillens.

2. Inventaire des sites et propositions de protection

Vues sur château et La Sarraz, dès camping et piscine, à maintenir, site à protéger.

Silhouette de la vieille ville de La Sarraz, vue du sud à protéger (pas de zone d'habitation). Voir intégration au site des villas neuves par écran de verdure.

Proposition de zone de verdure entre vieille ville et gare de La Sarraz, suppression du volume Casino actuel, réserve pour constructions scolaires à l'échelon intercommunal La Sarraz-Eclépens.

Plateau agricole du Mormont, le Signal, peu favorable pour la construction en fonction des équipements existants, vents (à protéger).

Village d'Eclépens, protection existante du nord-ouest (château d'Eclépens) à maintenir, isolation des constructions nouvelles à prévoir par zones de verger. Compléter isolation du village avec usine Berger et ses extensions éventuelles par des écrans de verdure.

Tracé non corrigé de la Venoge à protéger.

Carrières d'exploitation sur le flanc sud du Mormont à étudier avec l'usine des Chaux et Ciment, soit étude de l'aménagement des carrières existantes (stade ? niches pour reboisement, etc.) et orientation des carrières, soit en exploitation en tranchée, soit en tunnel (quatre à cinq fois coût des tranchées) en direction du canal du Rhône au Rhin.

Exploitation annuelle de l'ordre de 250 000 m^3, d'où délai d'environ quinze ans, pour creuser en entier la tranchée du canal dans le massif du Mormont, tranchée définitive sur flanc est, réserve d'exploitation ultérieure sur flanc ouest, en liaison avec usine existante.

L'usine des Chaux et Ciment serait intéressée à la création du canal Rhône-Rhin dès Yverdon jusqu'à l'écluse de Lussery, par un trafic annuel de l'ordre de 100 000 t (trafic rentable prévu pour Yverdon : environ 1 000 000 t/an).

Voir en outre : protection générale du site du massif du Mormont, passerelles, passage gibier, etc.

3. Implantation de zones industrielles et de zones d'habitation

a) Les zones industrielles existantes ou amorcées à La Sarraz (en bordure de la Venoge, à l'ouest de la R.C. Cossonay-La Sarraz) et à Eclépens (usine Berger, Chaux et Ciment, etc.) paraissent suffisantes pour les besoins d'une extension normale. A étudier avec implantations de caractère artisanal.

En cas de création du canal du Rhône au Rhin, le triangle situé entre la voie CFF Lausanne-Vallorbe, celle de Lausanne-Neuchâtel et le Mormont pouvant être isolé des zones habitables par des écrans de verdure, paraît avoir une très nette vocation de zone industrielle, avec possibilités de dessertes ferroviaires des parcelles à partir de la gare de Daillens, en bordure du canal.

b) Les *zones d'habitation* paraissent pouvoir être prévues en complément de l'équipement actuel des deux communes :

Pour La Sarraz :

1) Possibilité de compléter en extension libre, jusqu'à saturation en zone résidentielle ou habitation collective basse, la zone existante à l'ouest de La Sarraz, en bordure de la R.C. La Sarraz-Chevilly.
2) Zone d'habitation collective, sous forme de plan de quartier, en bordure sud-ouest de la R.C. La Sarraz-Eclépens. Isolation du bourg par zone de verdure ; groupe scolaire.

3) Zone d'habitation résidentielle, sous forme de plan de quartier, sur flanc sud-ouest du Mormont, avec étude des écrans de verdure contre gare La Sarraz et voie CFF.

Pour Eclépens

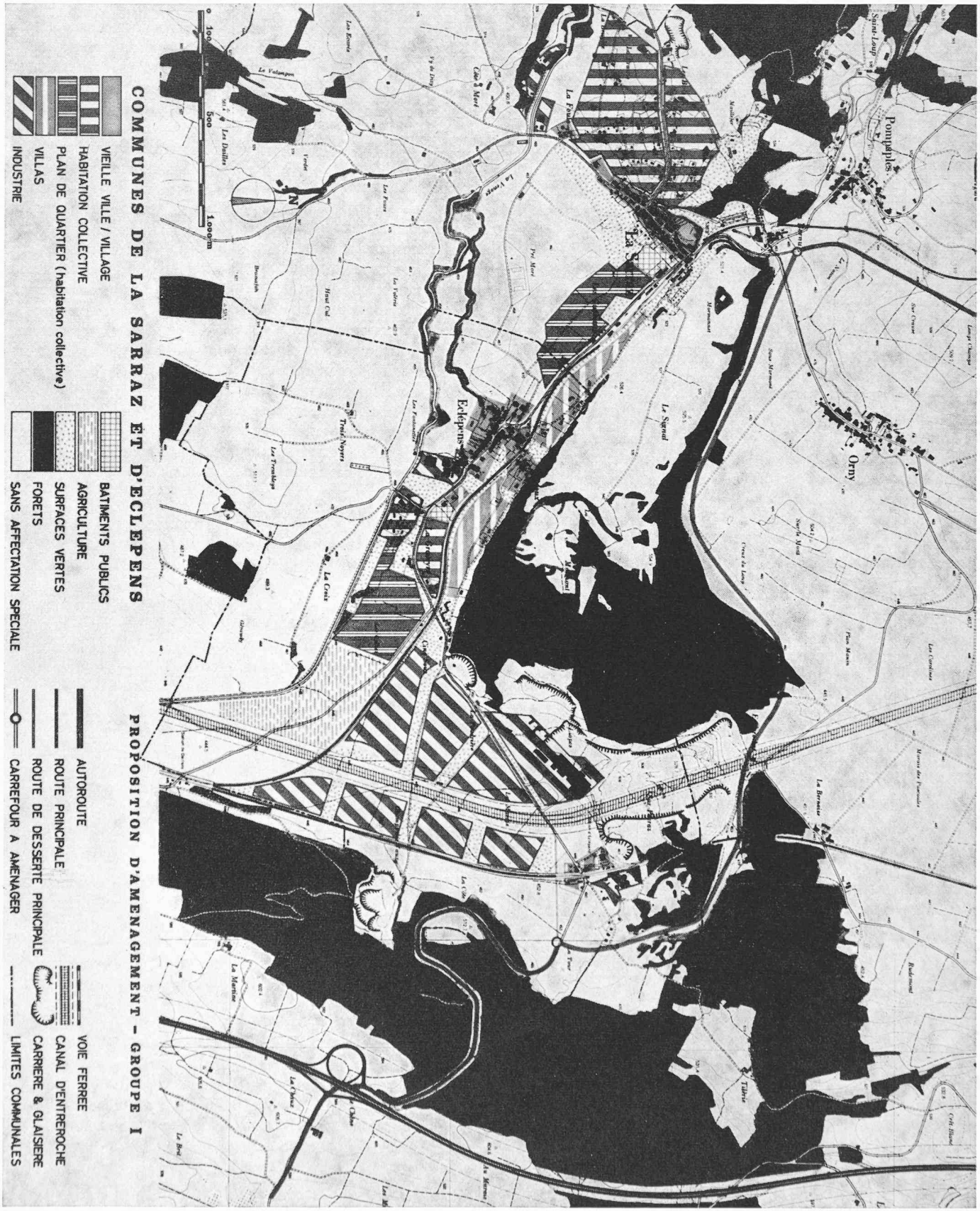
1) Zone d'habitation résidentielle, déjà amorcée sur flanc sud-ouest du Mormont, à unifier et préserver sous forme de plan de quartier.
2) Zone d'habitation collective pour ouvriers, sous forme de plan de quartier, au lieu dit « Les Golliez ».

Proposition d'association intercommunale pour ces études. (Voir taux d'impôt : La Sarraz, Fr. 1.20/fr. à l'Etat ; Eclépens, Fr. 0.60/fr. à l'Etat.)

L'équipement commercial actuel de La Sarraz (bourg) paraît suffisant pour les besoins actuels et futurs des deux agglomérations.

La vocation agricole d'Eclépens et les liaisons avec les terres cultivables devraient être étudiées et maintenues.

Un centre commercial d'échanges et de relais secondaire pourrait être étudié dans la zone d'Eclépens-Gare, au cœur de la zone industrielle.



III. RAPPORT DU GROUPE II dirigé par M. *R. Currat*, architecte

Organisation du groupe

Le groupe II s'est constitué en deux unités de travail et une commission.

Les deux unités de travail groupaient chacune cinq géomètres et deux architectes :

— la première unité s'est plus particulièrement attachée à l'étude des possibilités de développement en tenant compte des constructions existantes, de la situation des centres de localités et de l'utilisation rationnelle des équipements socio-culturels existants ;
— la seconde unité s'est chargée de l'étude des possibilités de développement en fonction des problèmes généraux d'infrastructure technique.

La commission réunissait les autres membres du groupe II au sein d'une équipe interdisciplinaire dont le rôle était triple :

— assurer la coordination entre les deux unités de travail ;
— jouer le rôle de « commission intercommunale » du plan d'aménagement local ;
— apporter son appui technique pour les problèmes de circulation.

Programme de travail

Le tracé de la route d'évitement proposé au groupe II passait dans le vallon situé au nord-est de La Sarraz et empruntait le parcours rectifié de la Venoge canalisée.

Ce tracé a été considéré comme une donnée dont le choix pouvait impliquer certaines conséquences pour le développement des deux localités. L'étude du groupe devait tendre à analyser ces conséquences, à proposer une base pour un plan directeur et à élaborer le rapport entre plan d'aménagement local et plan d'amélioration foncière.

La route d'évitement

Cette route doit avoir le caractère d'une collectrice régionale. Le groupe a conservé le tracé proposé dans le vallon de la Tannerie jusqu'au débouché sur la route cantonale actuelle ; en revanche, il suggère de continuer le tracé au sud de la Venoge, de manière à conserver à celle-ci son tracé actuel qui souligne le caractère du site.

Le raccordement avec le réseau routier actuel se ferait en trois endroits :

— à l'entrée nord de La Sarraz, près du moulin Bornu ;
— à l'entrée sud de La Sarraz, au lieu-dit « La Foule » ;
— à l'ouest d'Eclépens, vers la Croix.

Ce tracé comporte un minimum d'inconvénients pour le développement des deux localités, et très peu de nuisances pour l'agglomération ; les raccordements peuvent être correctement situés et laissent une grande latitude pour le choix des zones résidentielles à créer.

Les problèmes les plus délicats sont :

— le passage sous la ligne CFF, compte tenu de l'existence d'une nappe d'eau et d'un étang au pied du château ;
— la démolition de la tannerie ;
— le passage, du fond du vallon, dans une zone propice au verglas.

L'avantage réside dans l'évitement de La Sarraz par un passage naturellement dénivelé, sans contact avec la voirie locale.

Les zones résidentielles

Les propositions pour le développement des zones résidentielles se sont basées sur deux hypothèses de travail :

A) Développement ponctuel autour de La Sarraz d'une part, d'Eclépens d'autre part, en maintenant une zone libre entre les deux localités.
B) Développement linéaire entre La Sarraz et Eclépens pour former une seule agglomération.

La recherche a porté sur la possibilité, dans une première étape de réalisation du plan d'aménagement, de conserver le choix entre ces deux solutions.

Dans les deux hypothèses la zone résidentielle de fait située à l'est de La Sarraz doit être structurée en raison d'un certain nombre d'investissements déjà engagés, de la situation particulièrement favorable de cette zone par rapport au centre de la localité et de l'intérêt qu'elle présente pour l'implantation de l'habitation.

Les quelques constructions qui se sont réalisées sur les pentes du Mormont, au nord d'Eclépens, apparaissent particulièrement malheureuses pour l'ensemble du site. Cependant, ce développement anarchique et spontané, compte tenu des frais engagés par des propriétaires privés pour leur construction, témoigne d'un attrait particulièrement fort de cette zone pour la résidence. La proposition du groupe a été de prévoir l'utilisation de ce flanc en zone résidentielle avec un plan de quartier permettant de sauvegarder au mieux le site. Pour les autres zones réservées à l'habitation, deux propositions ont été faites :

— Dans l'hypothèse A, le développement d'une zone d'habitation sur le flanc de la colline entre Eclépens et La Sarraz, au nord de la ligne de chemin de fer et en dessous du faîte de la colline.
— Dans l'hypothèse B, le développement de la zone d'habitation amorcée au sud-ouest d'Eclépens.

La population

Les deux communes comptaient 1466 habitants en 1960, et 1730 en 1967, soit une augmentation de 18 % en sept ans.

Le plan directeur — état 2 — permet d'accueillir environ 3600 habitants supplémentaires, en portant la population agglomérée à environ 5300 personnes.

Sur la base d'une population active de 35 %, le nombre d'emplois à créer serait de 1200, pour les secteurs secondaire et tertiaire.

En estimant la population active induite à 15 % de la population active supplémentaire (180), les pendulaires à 20 % (240) et le tertiaire local à 15 % (180), la moitié des emplois nouveaux s'inscrivent dans des structures d'activité existante ou à développer.

La zone industrielle

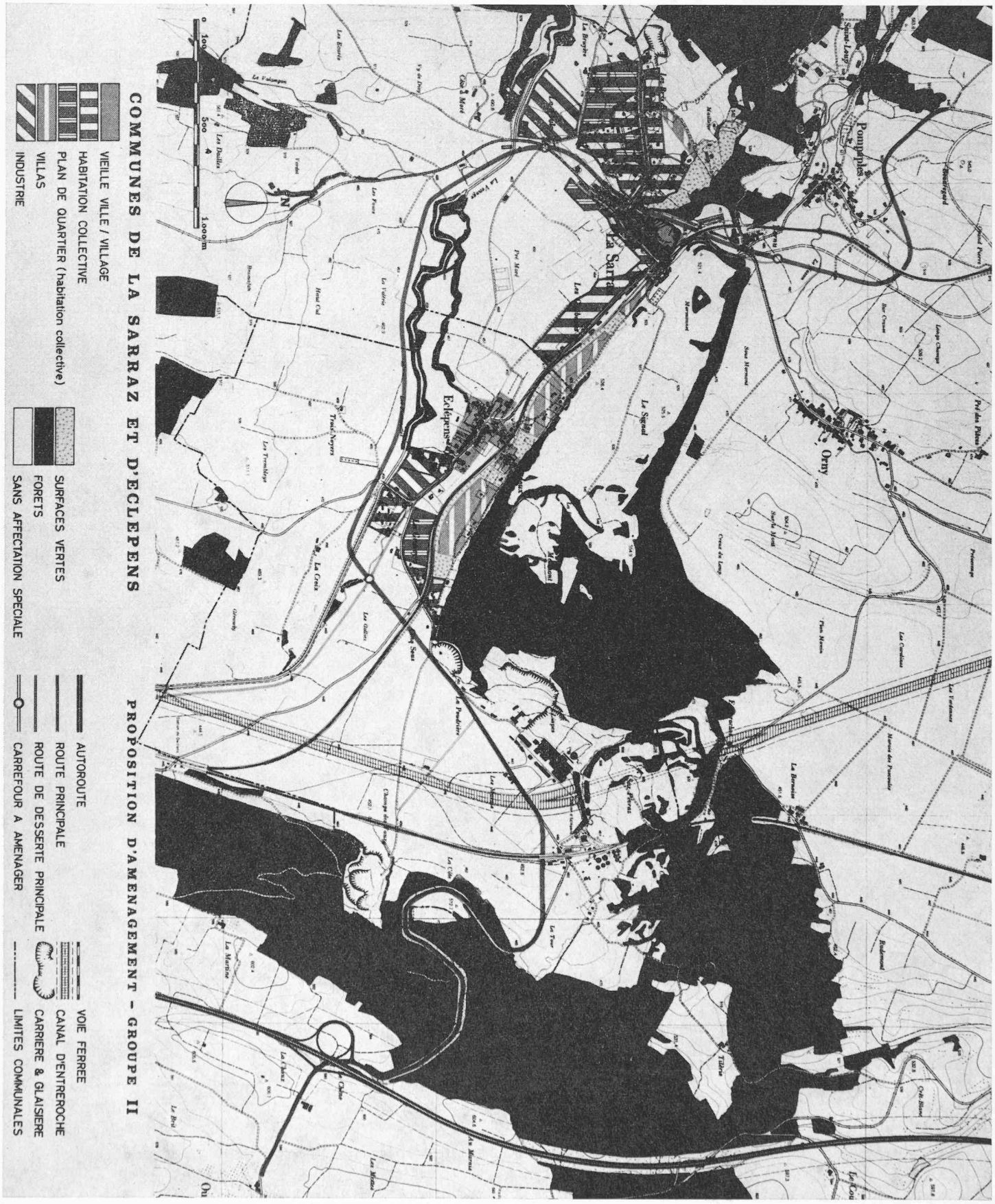
La zone industrielle, qui s'inscrit assez naturellement dans le triangle formé par les deux lignes CFF Lausanne-Vallorbe et Lausanne-Yverdon et le verrou du Mormont, semble dépendre en grande partie de la création du canal du Rhône au Rhin. Le groupe n'a pas cru devoir retenir un effort d'industrialisation de cette zone en l'absence d'une décision en ce qui concerne cette voie d'eau.

Les 600 emplois locaux à créer dans le tertiaire, à raison de 100 m² par poste de travail, nécessitent une superficie de 6 hectares ; ils ne devraient pas entraîner une infrastructure coûteuse, en ce qui concerne l'équipement local.

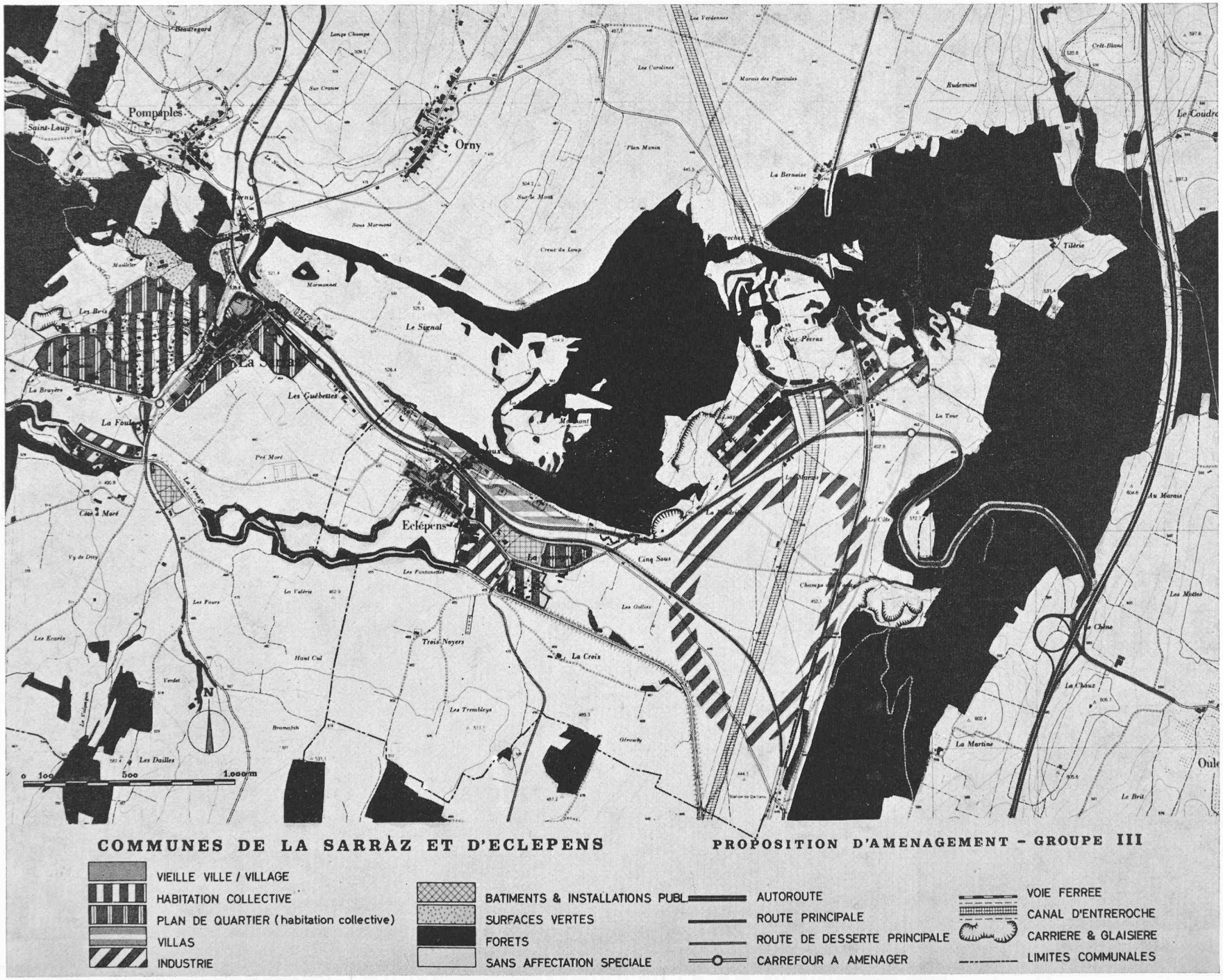
Cependant, l'utilisation de la totalité de la zone citée plus haut aurait une conséquence à l'échelon régional.

Conclusion

Conformément aux questions posées par les organisateurs du séminaire, le groupe a tenté d'apporter une réponse au sujet des rapports entre le plan d'aménagement local et le plan d'amélioration foncière. A cet égard, l'exposé présenté par M. André Gueissaz, ingénieur géomètre, participant du groupe IV, répond parfaitement aux questions posées et recouvre les conclusions du groupe II.



IV. PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU GROUPE III, dirigé par M. *M. Lévy*, architecte



V. RAPPORT DU GROUPE IV, dirigé par M. *P. Schwendener*, urbaniste [1]

L'étude porte sur l'aménagement La Sarraz-Eclépens, en supposant le maintien du tracé actuel de la route.

I. Analyse de la circulation

A. *Actuellement :*

La route Cossonay-La Sarraz-Vallorbe est une route principale.

La route Eclépens-La Sarraz est classée aujourd'hui route secondaire.

Les caractéristiques de cette route secondaire sont actuellement médiocres : largeur de 6 m sur la plus grande partie, 5 m à la traversée d'Eclépens et au carrefour de La Sarraz, hauteur de 4 m au passage sous-voies, trottoir nord presque continu.

En cinq points, la charge est de 1000 véhicules/jour, moyenne jours ouvrables, y compris circulation agricole importante.

La circulation locale est intense :

— trafic agricole motorisé et animaux ;
— trafic automobile ;
— trafic des piétons et cycles ;
— école.

La fonction peut être distinguée en trois points :

a) circulation locale.
b) circulation accès aux industries.
c) circulation transit touristique.

Le carrefour nord de La Sarraz reçoit le trafic de Cossonay-Vallorbe, soit 4000 véhicules/jour.

Cette situation est valable jusqu'à la mise en service de la R.N. 1, soit en 1975.

B. *Situation future : 1975-1990*
(dès la mise en service de la nouvelle route Chavornay-Vallorbe)

Entre Eclépens et La Sarraz, la circulation locale sera augmentée en fonction du développement démographique admis.

a) Un changement de classification interviendra, du fait de la mise en service de la jonction avec l'autoroute ; la liaison Eclépens-La Sarraz passera comme route principale, aux dépens de la route Cossonay-La Sarraz, qui sera déclassée et passera, de son importance actuelle, à 2000 véhicules par jour, contre 4000 actuellement.
b) Le trafic industriel sera augmenté par la création d'une zone industrielle à l'est d'Eclépens.
c) Le trafic de transit sera en forte augmentation (1000-3000 véhicules par jour), du fait de la mise en service de la jonction de l'autoroute, soit de 3000 véhicules/jour contre 1000 actuellement.

C. *Constatations*

La route actuelle paraît suffisante, moyennant quelques aménagements mineurs, pour assurer les fonctions définies sous lettre A.

Les aménagements consistent à prolonger le trottoir sur la totalité du tronçon étudié et à prévoir un rélargissement de 7 m, qui peut être raisonnablement envisagé sur tout son parcours.

Toutefois, l'analyse de la situation future (lettre B) fait constater que l'aménagement Eclépens-La Sarraz ne peut être conditionné par le maintien du tracé actuel de la route, même si des aménagements sont réalisés. Ceux-ci sont malgré tout indispensables pour assurer un coefficient de sécurité suffisant du trafic sur le tracé étudié en partant de la situation actuelle.

En admettant cependant que les exigences financières ne permettent pas la création d'une voie entièrement nouvelle — ce qui est la seule solution techniquement ou socialement valable — et malgré les inconvénients inéluctables caractérisés par une réduction sensible du coefficient de sécurité par suite de l'augmentation du trafic, nous en sommes réduits à admettre l'aménagement proposé en exigeant une limitation de vitesse à 50 km/h.

D. *Conclusions*

a) Etant donné les impératifs des données de l'étude imposée, qui consistent à ne pas envisager de modification de manière importante du tracé actuel de la route, nous concluons que cette route, même aménagée, ne pourra assurer un écoulement normal du trafic découlant de la situation future.
b) Il sera sans doute, en tout état de cause, nécessaire d'effectuer les aménagements prévus.
c) Au cas où la route subsiste dans son tracé, il faudra limiter la vitesse à 50 km sur la totalité du tronçon étudié.

II. Plan directeur d'extension La Sarraz et Eclépens, pour 3000 habitants

Il s'agit de principes très généraux. Seules les grandes lignes ont été dégagées et les détails devraient être étudiés par la suite.

La Sarraz passera de 1000 à 1600 habitants, du fait de son caractère de centre rural et du manque de postes de travail.

Eclépens passera de 500 à 1400 habitants, en raison de la proximité de la zone industrielle.

On peut admettre que sur les 1500 nouveaux habitants au total, le 20 % habitera dans les habitations individuelles (300) et le 80 % (1200) dans les habitations collectives.

Il y a actuellement 1000 + 500 habitants dans un périmètre que l'on peut considérer comme saturé (pour simplifier).

A l'intérieur de ce périmètre, le règlement admet l'ordre non contigu et l'ordre contigu dans la zone de protection.

Le reste du territoire fait l'objet d'un remaniement général.

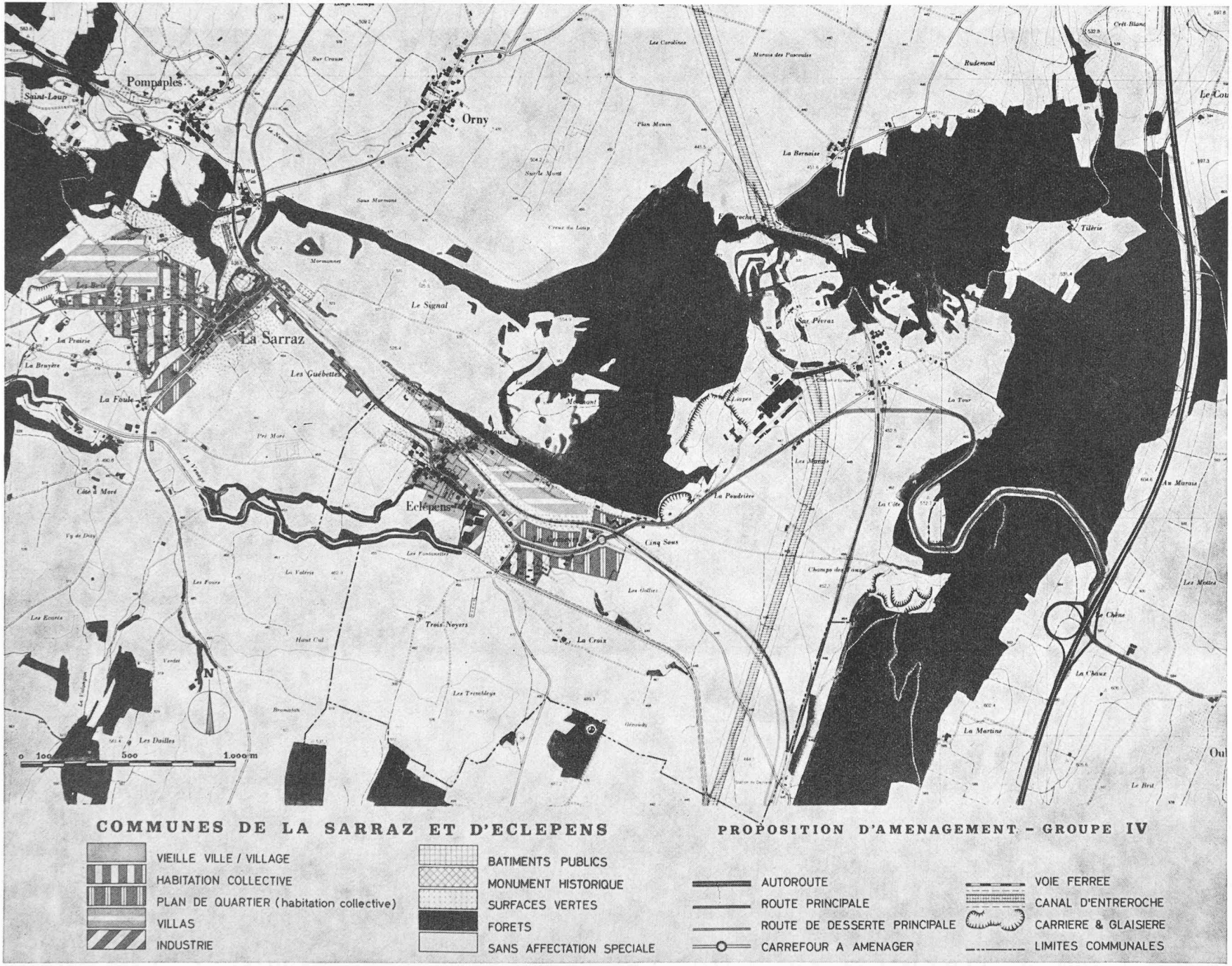
Les surfaces nécessaires à l'habitation et aux équipements, qui représentent 10 ha + 2 ha à La Sarraz et 3 ha + 4 ha à Eclépens, devraient faire l'objet de plans de quartier.

Le solde resterait sans affectation spéciale.

Ces plans de quartier sont situés dans des endroits où l'équipement ne pose pas de problèmes.

Le plan de quartier de villas de La Sarraz devrait proposer l'ordre contigu, afin de sauvegarder au maximum le site et les boqueteaux naturels.

[1] Voir la proposition d'aménagement à la page 210.



COMMUNES DE LA SARRAZ ET D'ECLEPENS

PROPOSITION D'AMENAGEMENT - GROUPE IV

- VIEILLE VILLE / VILLAGE
- HABITATION COLLECTIVE
- PLAN DE QUARTIER (habitation collective)
- VILLAS
- INDUSTRIE
- BATIMENTS PUBLICS
- MONUMENT HISTORIQUE
- SURFACES VERTES
- FORETS
- SANS AFFECTATION SPECIALE
- AUTOROUTE
- ROUTE PRINCIPALE
- ROUTE DE DESSERTE PRINCIPALE
- CARREFOUR A AMENAGER
- VOIE FERREE
- CANAL D'ENTREROCHE
- CARRIERE & GLAISIERE
- LIMITES COMMUNALES

ANNEXE

Liste des participants et formation des groupes de travail

Groupe I — M. Michel Magnin, Lausanne

1. *Besençon Jean-Pierre*, ingénieur dipl., Bureau Epars, Lausanne
2. *Cherbuin Martial*, ingénieur géomètre, Aigle
3. *Chevalley P. A.*, municipalité, Puidoux
4. *Ducraux Louis*, secrétaire municipal, Orbe
5. *Faivre Marcel*, architecte, Porrentruy
5. *Germann Jean-Frédéric*, Etat du Valais, Sion
7. *Groehbiel Claude*, Office cantonal d'urbanisme, Lausanne
8. *Haymoz Jean-Paul*, architecte, Fribourg
9. *Jomini René*, ingénieur géomètre, Cossonay
10. *Lasserre Marc*, architecte de la ville, Nyon
11. *Lonchamp Jacques*, architecte, Lausanne
12. *Merz Jean-Pierre*, architecte, Lausanne
13. *Milliet Pierre*, ingénieur géomètre, Yverdon
14. *Muller Marcel*, géomètre-technicien, Fribourg
15. *Ory René*, technicien communal, Moutier
16. *Parmigiani Angelo*, Bureau Indermühle, Morges
17. *Peter Frédy*, ingénieur géomètre, Saint-Blaise
18. *Richard Pierre*, ingénieur géomètre, Vevey
19. *Rossmann Serge*, Bureau AAA, Fribourg
20. *Soldini Michel*, Service ponts et chaussées, Neuchâtel
21. *Schwendener Esthi*, Bureau Schwendener, Sion
22. *Vallorbe, Municipalité*, un représentant, Vallorbe

Groupe II — M. Roger Currat, Fribourg

1. *Annen Michael*, architecte, Genève
2. *Beer Fritz-Rudolf*, ingénieur géomètre, Prilly
3. *Biermann Jean-Louis*, ingénieur, Lausanne
4. *Berger R.*, secrétaire municipal, Moudon
5. *Chauvy Arnold*, ingénieur géomètre, Bex
6. *Corboz Frédéric*, ingénieur géomètre, Oron-la-Ville
7. *Darbre Alain*, Bureau cantonal d'aménagement du territoire Neuchâtel
8. *Dumas Jean*, ingénieur géomètre, Lausanne
9. *Dusserre René*, syndic, Chavannes
10. *Frund Joseph*, ingénieur géomètre, La Tour-de-Peilz
11. *Gilliand Olivier*, ingénieur géomètre, Payerne
12. *Gloor Roland*, Bureau Urbaplan, Lausanne
13. *Jordan Roby*, Bureau Schwendener, Sion
14. *Luyet Benjamin*, ingénieur géomètre, Sion
15. *Perrenoud Gilbert*, Bureau cantonal d'aménagement du territoire, Neuchâtel
16. *Reverdin Dominique*, architecte, Genève
17. *Schmid Bruno*, architecte, Lausanne
18. *Thorens Hermann*, ingénieur géomètre, Nyon
19. *Urech Jean-Daniel*, architecte, Lausanne
20. *Vautier Jean*, ingénieur géomètre, Bureau Cavin, Pully
21. *Panchard Rémy*, ingénieur, Sion

Groupe III — M. Marx Lévy, Lausanne

1. *Bonvin Hermann*, Service communal, Monthey
2. *Debrot Pierre A.*, architecte, Neuchâtel
3. *Dufaux André*, Office cantonal d'urbanisme, Lausanne
4. *Eggenberger Christian*, ingénieur, Buchs
5. *Etter Marcel*, ingénieur géomètre, Vevey
6. *Gfeller Hans*, ingénieur géomètre, Morat
7. *Indermühle Jean-Pierre*, ingénieur géomètre, Morges
8. *Matthey Francis*, Bureau cantonal d'aménagement du territoire, Neuchâtel
9. *Meister Jean-Rodolphe*, ingénieur géomètre, Saint-Imier
10. *Lador Raymond*, municipalité, La Neuveville
11. *Morard Pierre*, ingénieur géomètre, Bulle
12. *Nicod Louis-A.*, ingénieur géomètre, Moudon
13. *Pillonel Hubert*, ingénieur géomètre, Estavayer
14. *Rime Jean*, Service technique de la ville, Bulle
15. *Ruffener Daniel*, Service technique de la ville, Lausanne
16. *Sarbach R.*, technicien communal, Moudon
17. *Schoepfer Peter*, Bureau Schwendener, Brigue
18. *Weidmann Jean*, ingénieur géomètre, Yverdon
19. *Kernen Pierre*, conseiller communal, Cernier NE
20. *Commune de Vouvry*, un représentant, Vouvry

Groupe IV — M. Peter Schwendener, Sion

1. *Albinski Waclaw*, ingénieur géomètre, Genève
2. *Amiguet Philippe*, ingénieur géomètre, Lausanne
3. *Baud Jacques*, ingénieur géomètre, Le Sentier
4. *Cuenet Georges*, architecte, Lutry
5. *Daenzer Henri*, ingénieur géomètre, Orbe
6. *Fornerod René*, ingénieur géomètre, Fribourg
7. *Gross André*, ingénieur, Les Marécottes
8. *Gueissaz André*, ingénieur géomètre, Morges
9. *Leysin*, un représentant, Leysin
10. *Malfanti Mario*, ingénieur, Chiasso
11. *Nussbaum René*, Bureau cantonal d'aménagement du territoire, Neuchâtel
13. *Strasser Hans Rudolf*, ingénieur géomètre, Herzogenbuchsee
14. *Pillioud François*, ingénieur géomètre, Yverdon
15. *Thuler R.*, photogrammètre, Bureau Vetterli, Ecublens
16. *Vouga Bernard*, architecte, Lausanne
17. *Peitrequin Paul*, géomètre cantonal, Lausanne
18. *Ducrest Michel*, ingénieur géomètre, Bulle
19. *Grellet Jean-Michel*, ingénieur géomètre, Nyon
20. *Waldvogel Théo*, architecte de la ville, Neuchâtel
21. *Weber Edouard*, architecte, Neuchâtel

Divers

Centre suisse d'études pour la rationalisation du bâtiment

Sous la présidence de Cl. Grosgurin, vice-directeur de la Direction des Constructions fédérales, le Centre suisse d'études pour la rationalisation du bâtiment a tenu sa 8e Assemblée générale ordinaire le 9 juin 1970, à Zurich. Comme introduction, le président a donné un aperçu sur l'état actuel du développement du Centre.

Les affaires statutaires ont donné lieu à peu de discussions. En revanche, il fallut constater une fois de plus combien étaient modestes les moyens financiers à l'aide desquels doivent être accomplies les tâches très importantes du Centre sur le plan de l'économie nationale. Bien qu'il compte un nombre toujours croissant de membres, le soutien qu'il reçoit de la part de tous les milieux du bâtiment est encore insuffisant. Il convient cependant de constater que la participation des pouvoirs publics s'accroît, bien qu'elle ne corresponde pas encore à l'intérêt que la Confédération, les cantons et les communes devraient porter à la rationalisation du bâtiment. Cela n'empêche que les publications actuelles du Centre (Code des frais de construction, Catalogue des articles normalisés, normes, collaboration du CRB dans le cadre de la Commission de recherche pour la construction de logements) sont à la disposition du public sans aucune restriction.

A la suite des affaires statutaires, M. O. Nauer, directeur de l'Allgemeine Baugenossenschaft Zurich, a fait un exposé sur les problèmes actuels du logement. Il démontra, à la lumière d'expériences découlant de la pratique, le nombre de problèmes non résolus qui se posent actuellement pour la construction de logements.

Les questions d'acquisition et de mise en valeur de terrains, de financement, d'augmentation des taux d'intérêt des prêts hypothécaires, la séparation géographique et sociale des activités urbaines ont fait ensuite l'objet d'une discussion à la table ronde entre représentants de régions suisses et d'activités professionnelles diverses.