

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 118 (1992)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Le Bouveret: projet de développement  
**Autor:** Snozzi, Luigi  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-77745>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 21.12.2024

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

# Le Bouveret

## Projet de développement

Projet de  
Luigi Snozzi, architecte,  
Via Dogana Vecchia 1,  
6600 Locarno

**La commune de Port-Valais, sur la base du nouveau plan de zones en phase d'élaboration, a mandaté le bureau d'architecte L. Snozzi pour élaborer un plan d'aménagement du secteur situé entre le bas du village du Bouveret, le bord du lac Léman et le canal Stockalper. Selon le plan, le secteur d'étude se situe dans la zone d'intérêt général B.**

### 1. Analyse du lieu

Par l'analyse de l'évolution historique du site, sur la base des cartographies et bibliographies existantes et de maintes visites sur place, nous avons cherché à mettre en relief les caractéristiques fondamentales du lieu, afin de dégager des points de repère pour sa transformation potentielle.

– D'une part, une position géographique extraordinaire sur le lac Léman, à l'embouchure du Rhône, permet d'envisager pour le Bouveret un rôle de centre touristique d'intérêt régional du bassin lémanique. La décision en 1860 de réaliser dans ce lieu une gare-débarcadère comme tête d'une nouvelle ligne ferroviaire d'importance internationale, qui devait arriver jusqu'à Pékin et engendrer une nouvelle ville, confirme sa position stratégique.

– D'autre part, il faut prendre en compte la séparation actuelle du site en deux parties de caractère distinct. La plus ancienne, Bouveret-village, s'est développée le long de la route cantonale, au pied de la montagne jusqu'à la rive du lac, et a subi durant les cinquante dernières années, après l'arrivée du chemin de fer et à la suite de la forte augmentation du trafic routier de passage, une transformation qui met en cause sa structure même. La partie la plus récente, Bouveret-plaine, avec ses éléments principalement touristiques (dont un port de plaisance, une

plage, des campings, des résidences secondaires) représente aussi depuis peu la zone d'extension de l'ancien Bouveret; son développement particulièrement désordonné est dû à l'absence de directives urbanistiques précises et à la structure extrêmement différenciée et irrégulière de son espace parcellaire. Ainsi, si l'essor du Bouveret a été lié à l'arrivée du chemin de fer, la position problématique et artificielle de ce dernier en a toutefois fait un élément de division et de barrière, coupant le rapport naturel du vieux village avec le lac.

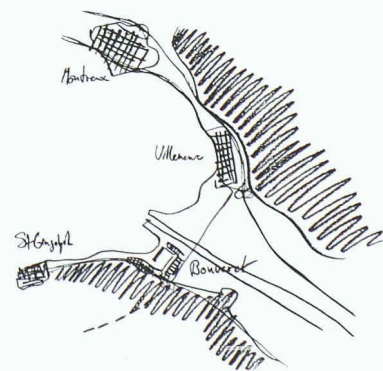
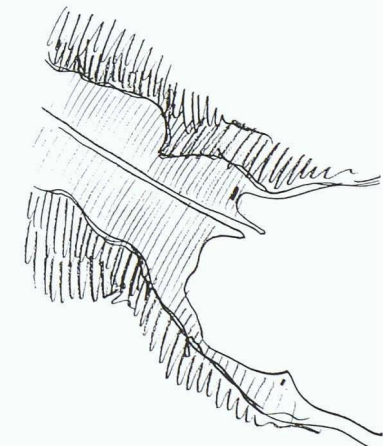
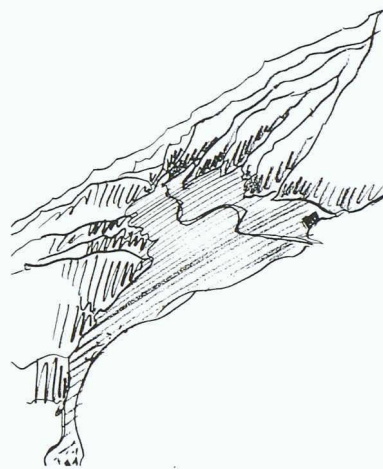
Ces considérations nous ont amené à envisager un concept urbanistique pour une nouvelle organisation de l'ensemble du territoire, qui dépasse les strictes limites et données du mandat de la commune.

### 2. Concept général

La finalité du projet est de promouvoir le Bouveret au rang d'important centre régional touristique du bassin lémanique, contrôlé formellement. Il ne s'agit donc pas seulement de répondre quantitativement aux questions posées, ce qui a jusqu'ici démontré la limite des plans de zones, mais de traduire cette finalité par un projet urbanistique et architectural qui s'appuie sur les caractéristiques spécifiques de ce lieu.

Nous esquissons ci-dessous les principales composantes du projet.

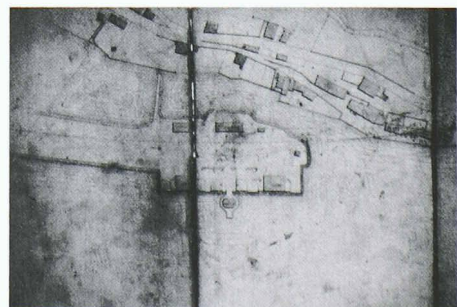
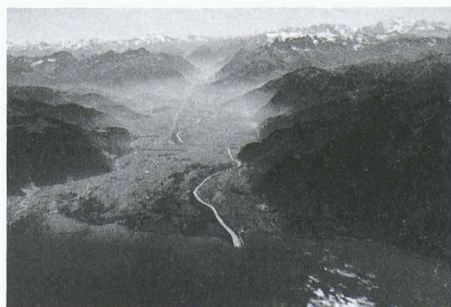
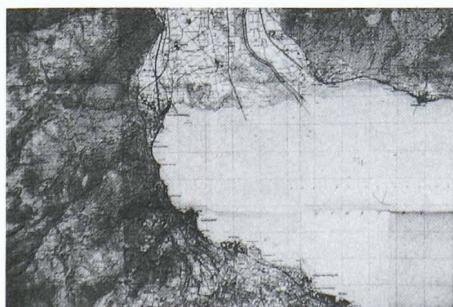
– Les rangées d'arbres qui définissent le grand espace vers la baie



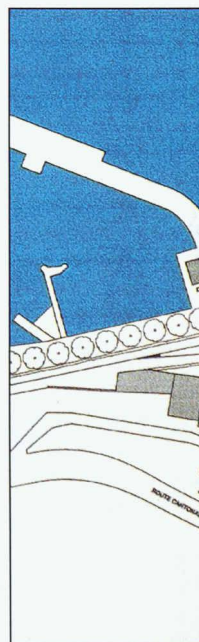
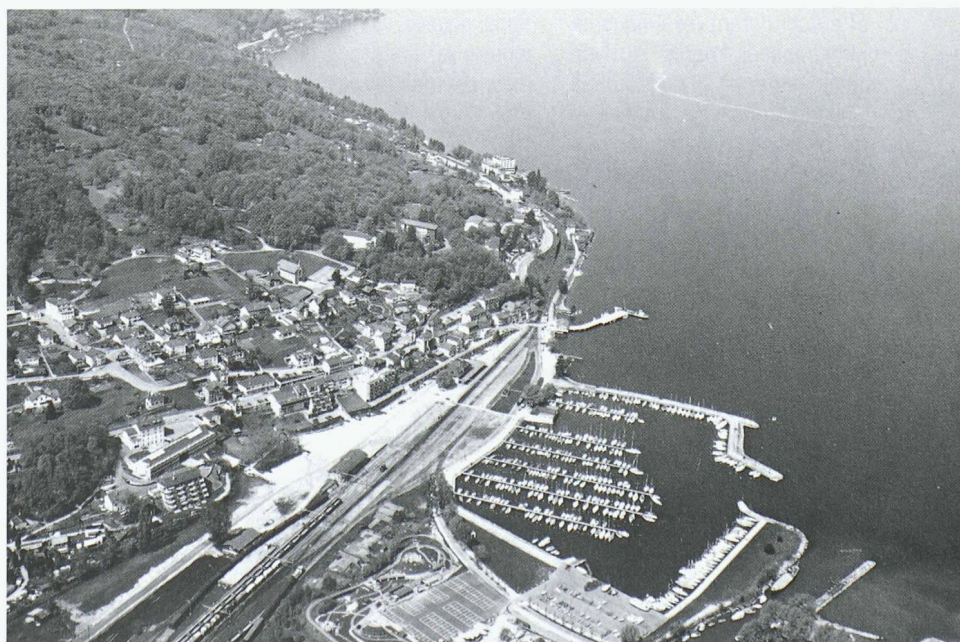
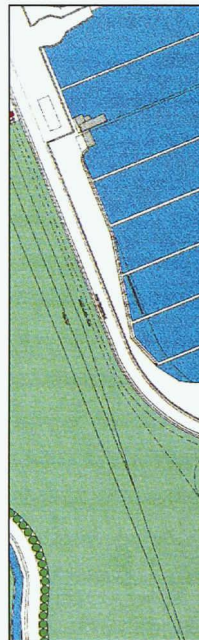
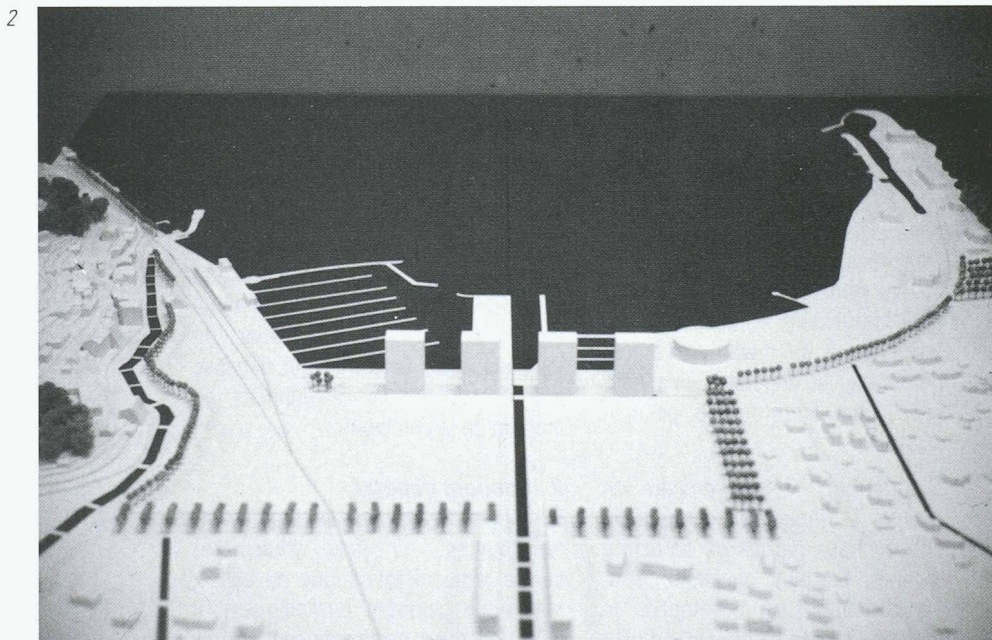
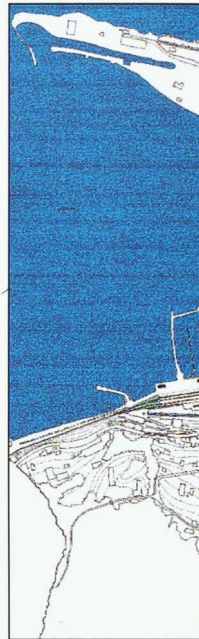
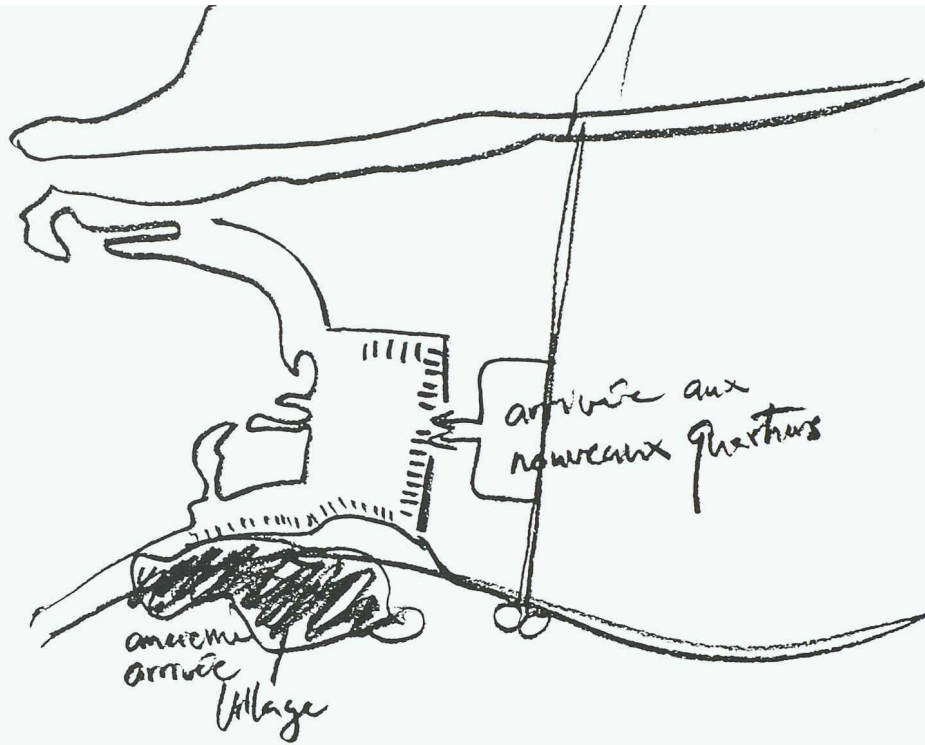
1 Situation.

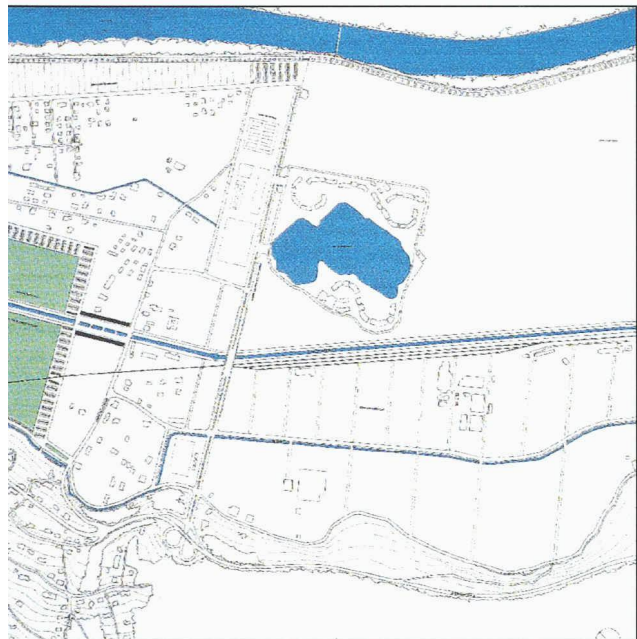
2 Photo aérienne  
Swissair.

3 Gare du Bouveret  
en 1860.



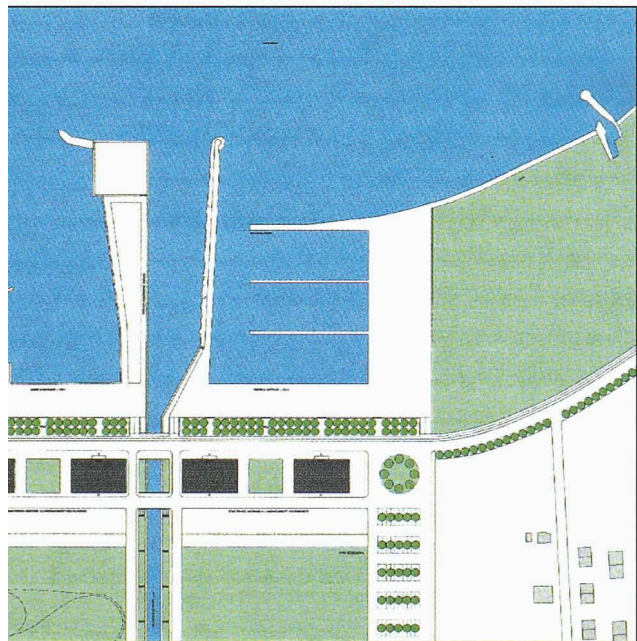
- 1 Concept général.
- 2 Maquette projet.
- 3 Photo aérienne Swissair.
- 4 Le Bouveret: projet de développement.
- 5 Le port et les quatre tours.
- 6 La gare et le pavillon club nautique.





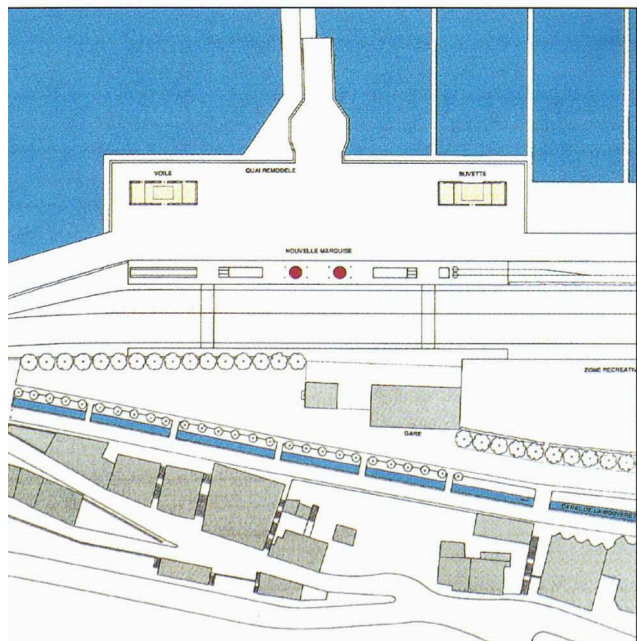
4

du lac contenant des affectations à caractère public et touristique et qui délimitent les zones résidentielles à forte densité. Sous les arbres sont prévus les parkings: dans la partie centrale, ceux desservant la baie, et le long du canal de la Bouverette, ceux qui couvrent surtout les besoins de Bouveret-village. Les parkings assument donc au niveau architectural un rôle primaire. Ils deviennent ainsi l'élément le plus important pour la nouvelle organisation de l'ensemble du territoire.



5

- Les bâtiments-tours centrés sur la baie et axés sur le canal Stockalper, qui assument le rôle d'éléments architecturaux de repère à grande distance, depuis le lac Léman et la vallée du Rhône.
- La nouvelle route d'accès qui, traversant la plaine de la route cantonale au Rhône, ordonne le territoire en délimitant clairement les diverses zones récréatives et résidentielles des zones agricoles et industrielles. Elle libère aussi la zone centrale d'une grande partie du trafic. L'insertion du lotissement de «La Camargue» comme une «île» dans la zone agricole, souligne son caractère exceptionnel autour du marais Le Carmésoud.
- Deux secteurs particuliers qui contournent les zones résidentielles: l'un réservé aux terrains et bâtiments de sport le long de la route projetée et l'autre, aux campings le long du Rhône.



6

**3. Les éléments particuliers**

*Le chemin de fer*

La direction des CFF n'a pas encore pris de décisions définitives quant au devenir de la gare et des voies du Bouveret. Nous avons cependant retenu un des scénarios possibles, à savoir le maintien d'un trafic réduit de voyageurs et de marchandises avec seulement la descente des voyageurs à la gare. Pour les marchandises nous proposons d'implanter les infrastructures nécessaires le long de la zone industrielle pour favoriser le développement de ce secteur important pour le futur du Bouveret.

Le trafic voyageurs nécessitant uniquement la maintenance des voies principales 1, 2 et 3, les autres voies et hangars à marchandises pourraient être éliminés. Le raccord industriel privé de la «Rhône SA» reste, mais son tracé est légèrement modifié.

*La zone «verte»*

Cet espace unitaire est divisé à la fois par le tracé des voies CFF et par le canal Stockalper, ce qui permet une utilisation diversifiée avec, du côté de la Bouverette, une zone de loisirs liée prioritairement aux habitants du village et aux écoles, sur la rive gauche du Stockalper jusqu'aux voies, l'installation du petit chemin de fer du «Swiss Vapeur Train» et, sur la rive droite, des affectations récréatives à caractère plus régional (minigolf, zoo, parc, etc.).

Le «Swiss Vapeur Train» a la possibilité d'étendre son tracé au sud jusqu'aux parkings et d'installer sa nouvelle gare au-dessous de la marquise projetée pour la gare CFF, où le retour des locomotives pourra être assuré par des plaques tournantes.

*Le port*

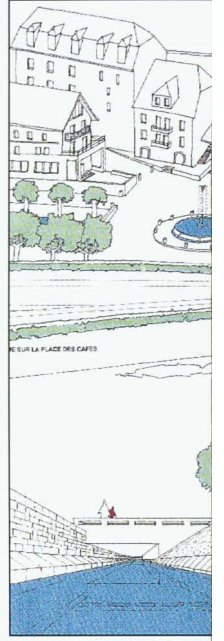
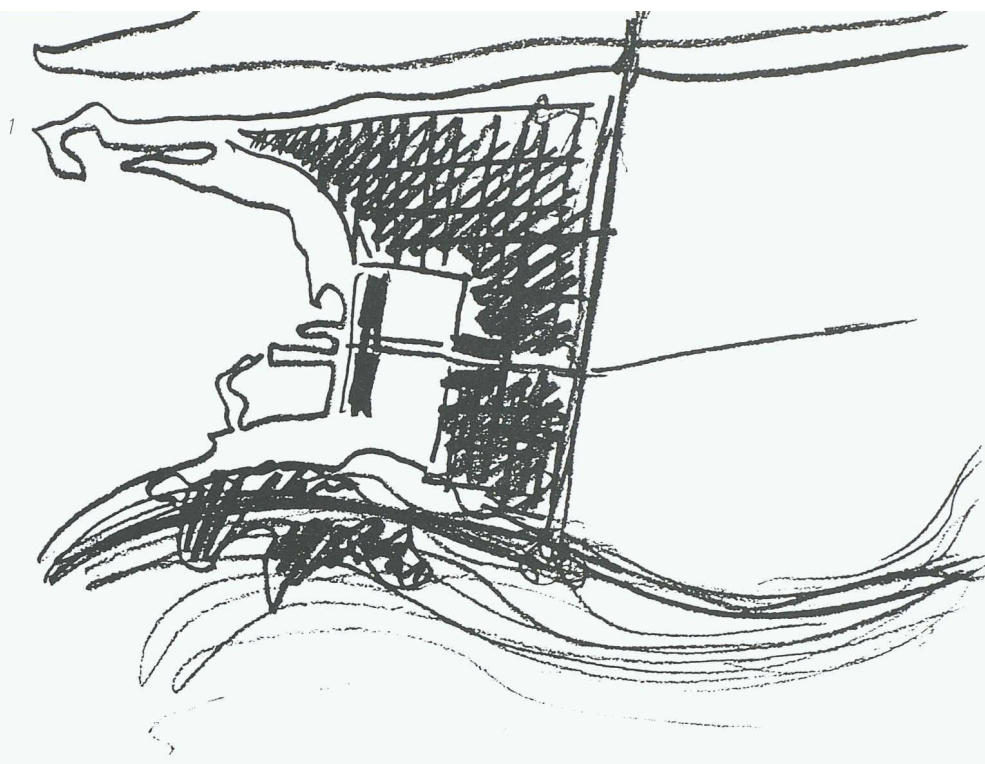
Nous prévoyons un remodelage du port comprenant les transformations suivantes: le prolongement des jetées, la correction géométrique de l'ancien débarcadère selon la nouvelle marquise de la gare, la transformation de la jetée à gauche de l'embouchure du Stockalper en darse à bateaux avec les infrastructures nécessaires, ainsi que l'implantation du bâtiment de la police du lac à l'extrémité de cette jetée (après démolition du bâtiment actuel).

Les locaux des différents cercles, la buvette et les sanitaires sont placés en face de la gare, sur l'ancien emplacement des hangars du vieux débarcadère.

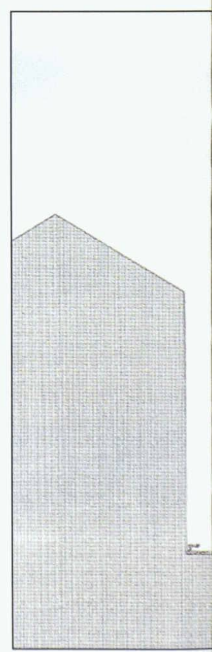
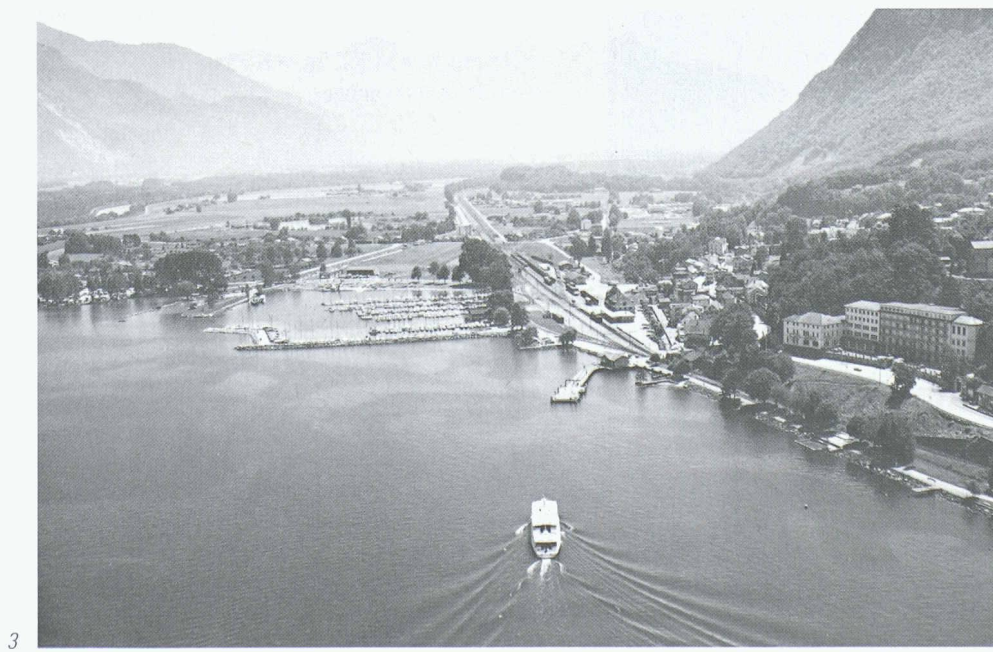
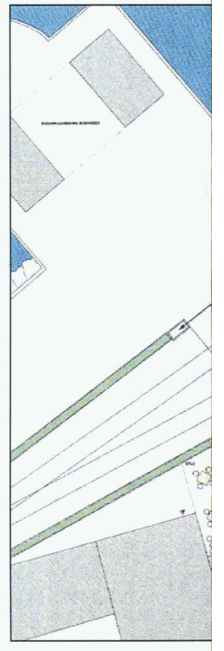
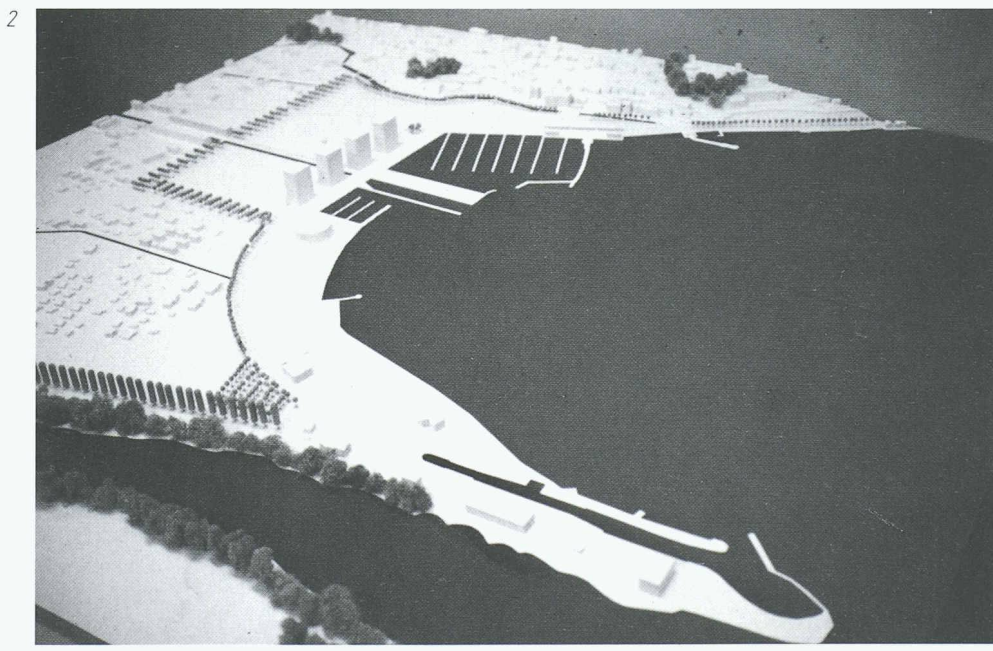
Le port au nord-est du canal Stockalper est légèrement agrandi et aménagé. Quant au canal, qui devient le nouvel axe principal d'entrée à la baie pour les piétons, il est aménagé comme port pour les petits bateaux.

*Les campings*

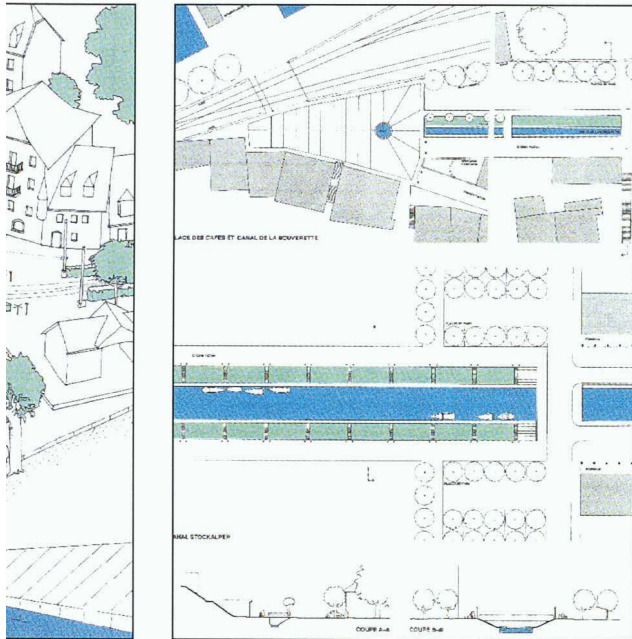
Il est prévu que les campings se déplacent peu à peu dans la zone réser-



- 1 Le bâti.
- 2 Maquette projet.
- 3 Photo aérienne Swissair.
- 4 Place des Cafés, segment du canal.
- 5 Canal Stockalper, place des Cafés.
- 6 Détail fontaine et canal.
- 7 Coupe sur place et plan du canal.



3



5

vée à cet effet, le long du Rhône. Le traitillé du plan indique la nécessité d'établir une règle d'occupation du terrain qui garantisse un ensemble harmonieux. Cette situation assure à chaque camping un accès facile par la route, qui doit être élargie, et un rapport direct avec la réserve naturelle des bords du Rhône. Les maisons situées aujourd'hui dans ce secteur devront à long terme être éliminées.

#### Les bâtiments proposés

Le stade actuel du projet ne nous permet de donner que des indications sommaires sur les volumes et contenus de ces bâtiments.

La partie de la baie qui s'étend du port à la zone industrielle lacustre est le lieu idéal pour accueillir des bâtiments à caractère public. A titre d'exemple, le plan indique une salle de spectacles d'environ 1200 places dans le cylindre près du nouveau port. Les quatre tours (environ 16 étages), avec leurs volumes et formes particuliers, devraient en priorité contenir des espaces publics destinés à accueillir des activités régionales propres au lieu, tels qu'hôtels, salles de congrès, restaurants, commerces, bureaux touristiques, dancings, etc., et des logements.

Pour les deux bâtiments à portique bordant le canal Stockalper, qui forment la «porte d'entrée» du nouveau Bouveret et délimitent les zones résidentielles à forte densité, nous prévoyons des affectations mixtes: commerces, bureaux, poste, aux niveaux inférieurs et logements aux niveaux supérieurs.

#### Les circulations

Le concept général qui régit les circulations est basé sur l'idée de libérer le bord du lac de la circulation automobile, à l'exception des véhicules de service, au moyen des deux éléments suivants: la nouvelle route d'accès à la plaine qui prend en charge une grande partie du trafic engendré par les zones industrielles, agricoles, sportives et des campings, et l'importante «ceinture» de parking tout autour de la zone récréative centrale et de la baie.

Pour l'accès à la partie basse du vieux village, nous prévoyons une nouvelle

route le long de la Bouverette que l'on atteint soit par la route projetée de la plaine, soit par la route existante de la Lanche. Cette nouvelle route est bordée de places de parc soulignées d'arbres et aboutit à la place de la Gare. Dans un premier temps cette route laisse la possibilité aux privés situés de l'autre côté du canal d'accéder à leurs garages. Nous proposons cependant, considérant la qualité de l'emplacement de ces bâtiments, d'interdire à l'avenir la construction de garages privés à cet endroit afin que les locaux situés aux rez-de-chaussée puissent accueillir des contenus plus attrayants, comme c'est déjà le cas pour le tronçon proche de la place des Cafés. La ruelle deviendrait ainsi piétonne et l'on pourrait imaginer dans le futur son prolongement jusqu'à la route de la Lanche.

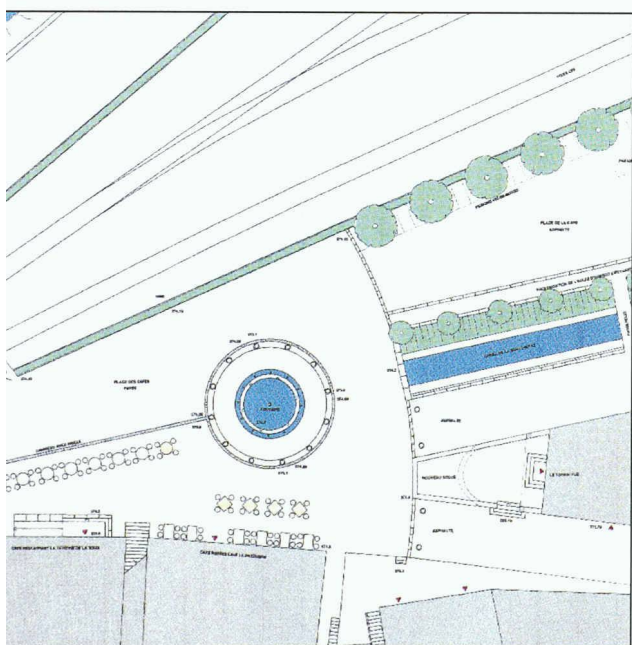
Pour améliorer la situation de la place des Cafés, le projet prévoit la suppression de l'actuel accès automobile depuis la route cantonale ainsi que le choix de la place de la Gare comme terminus et «plaque tournante» du trafic automobile. La place des Cafés devient ainsi elle-même la «terrasse» des restaurants sans pour autant empêcher le passage des voitures de service et des bordiers depuis la rue de la Gare.

Les 1376 places de parc prévues pour l'ensemble de Bouveret-plaine sont réparties de la manière suivante:

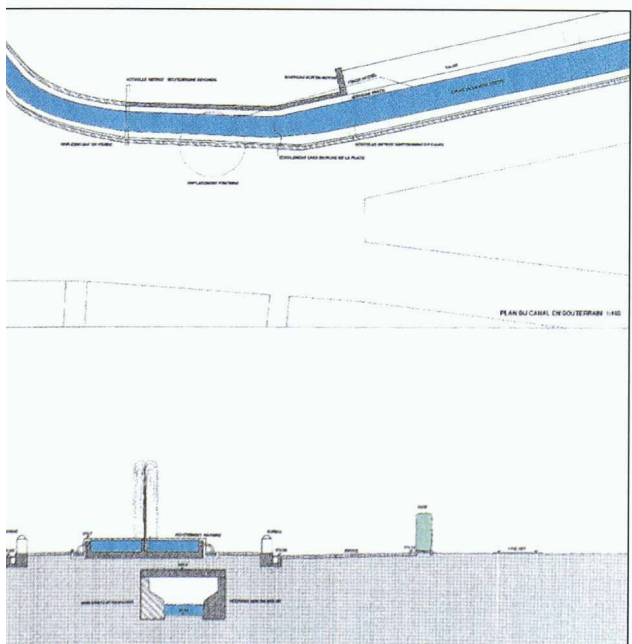
- place de la Gare: 28 pl.
- le long de la Bouverette: 160 pl.
- zone centrale: 740 pl.
- zone de la plage: 232 pl.
- tronçon final de la route de la Plaine: 216 pl.

#### 4. Les répercussions du projet sur le plan de zones

Le plan de zones actuel modifié selon le projet laisse entrevoir clairement les intentions conceptuelles: une organisation concentrique, constituée des deux parties, ancienne et récente du Bouveret, autour de l'espace central récréatif et dont le dernier «cercle» est formé par les campings et la zone sportive. Cette dernière représente la bande limite avant les zones agricole et industrielle. Quant au problème des densités, nous préconisons

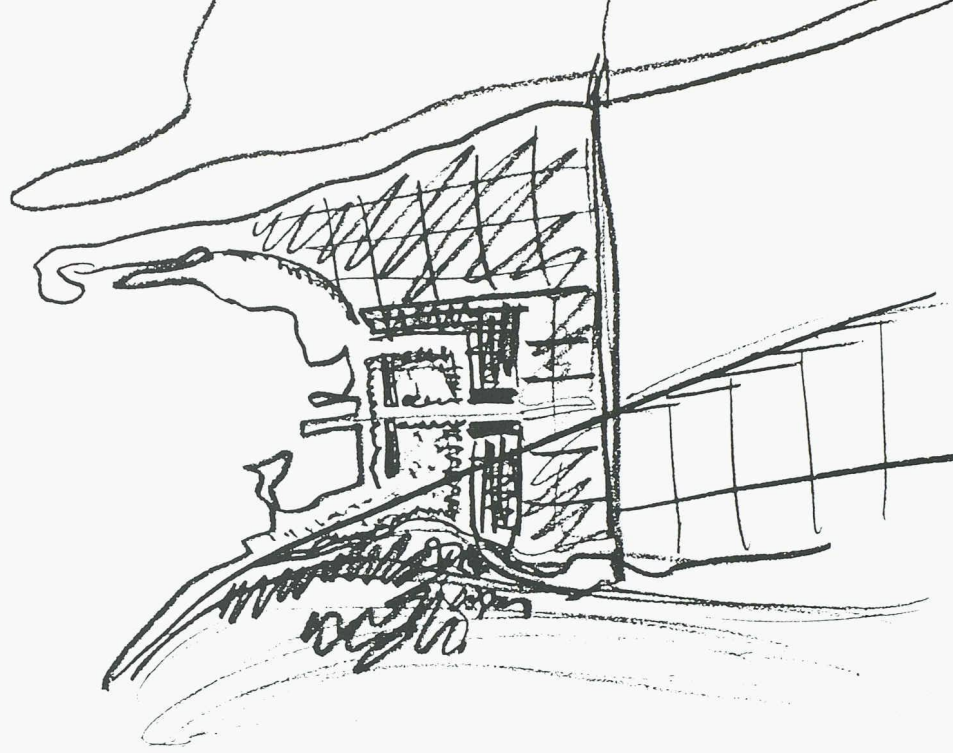


6

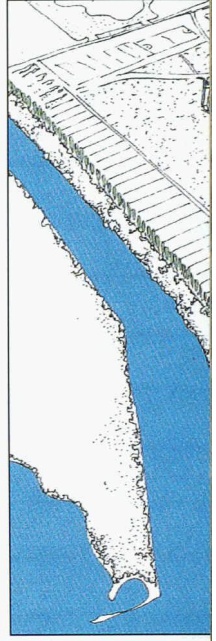


7

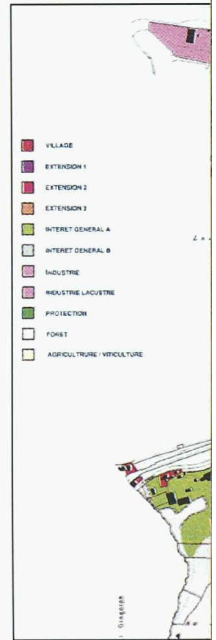
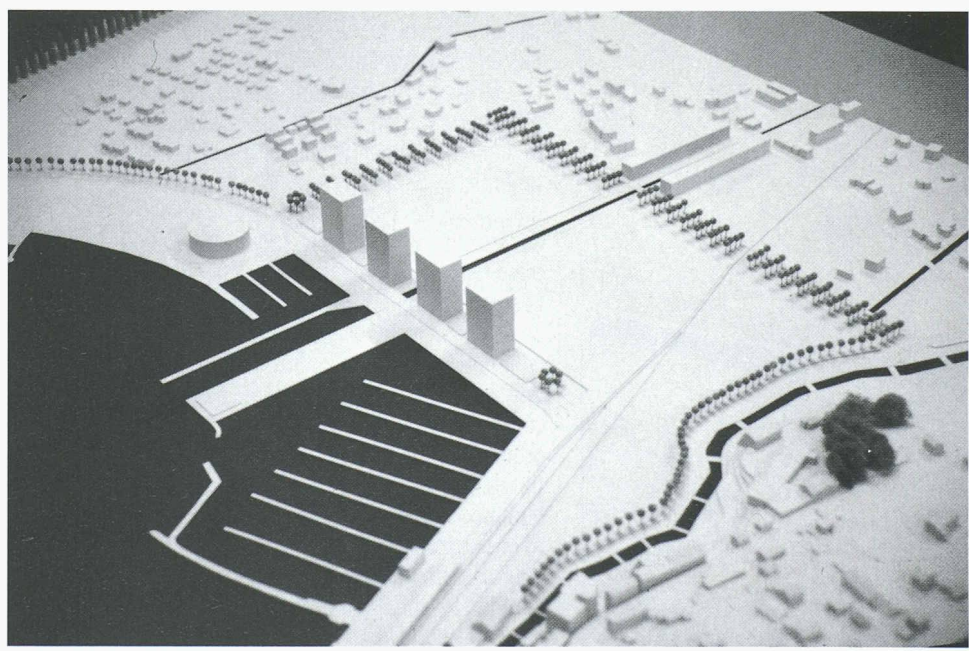
1



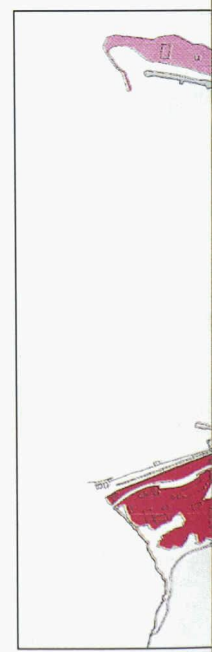
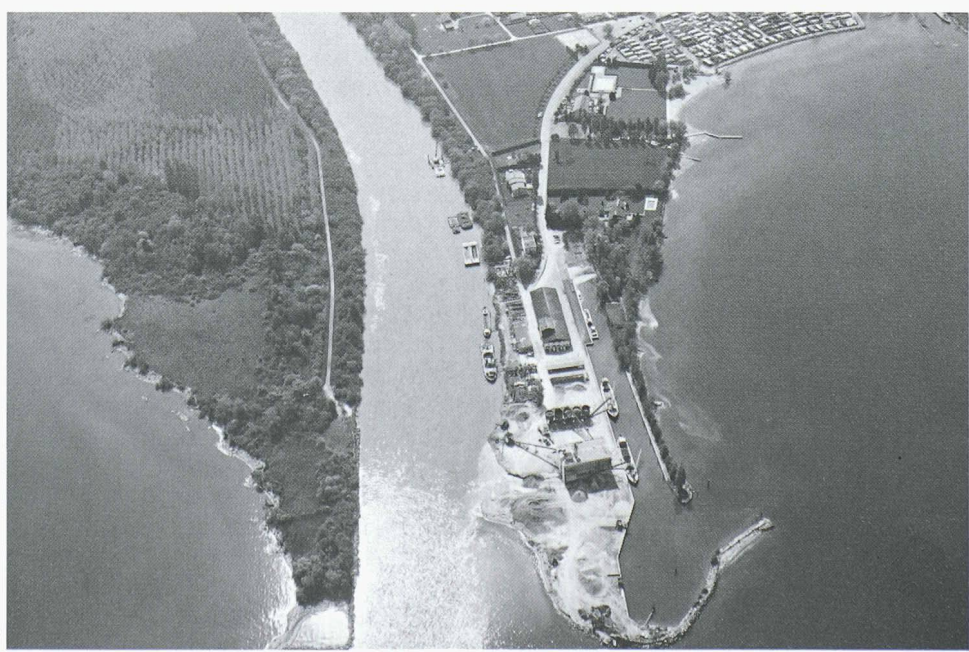
- 1 *Projet général.*
- 2 *Maquette projet.*
- 3 *Photo aérienne Swissair.*
- 4 *Vue d'ensemble.*
- 5 *Le Bouveret: plan des zones.*
- 6 *Le Bouveret: répercussion du projet sur le plan des zones.*

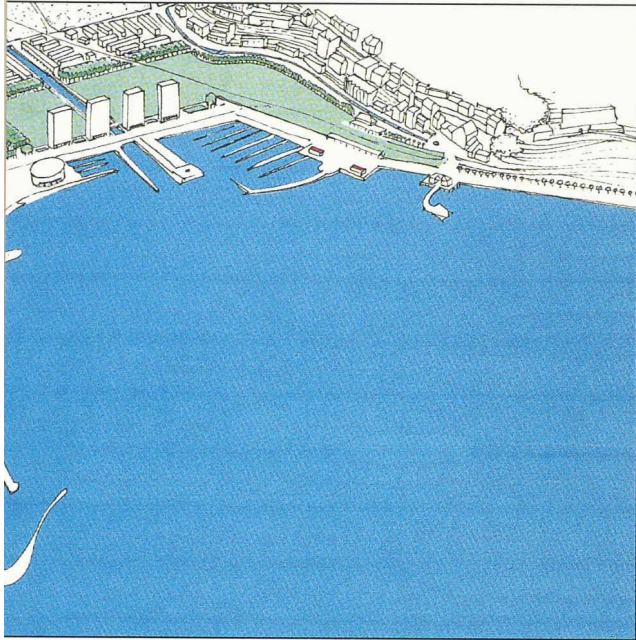


2



3





4

la densification du secteur résidentiel (zone d'extension 1) le plus proche de la zone récréative au moyen d'un index d'exploitation minimal de 0,8 et une hauteur maximale des bâtiments de 4 niveaux.

### 5. Conclusion

Cette étude pour le développement du Bouveret n'a pas l'ambition de donner une réponse exhaustive à tous les problèmes qui se posent dans ce cadre. Diverses options demandent à être vérifiées dans la réalité et une étude économique complète s'avère indispensable afin de pouvoir élaborer un plan d'étapes de réalisation.

A titre indicatif, les interventions prioritaires nous semblent être la réalisation des parkings et rangées d'arbres (éventuellement limitée dans un premier temps à la partie côté village jusqu'au canal Stockalper) et la construction de la nouvelle route transversale, ainsi que de celle qui longe la Bouverette. En tous les cas, si la commune de Port-Valais retient notre projet comme base de planification, quelques réflexions d'ordre général s'imposent.

En effet, la réalisation d'un tel plan présuppose de la part de l'autorité publique un changement radical dans la pratique de sa planification et, de la part de la population, une adhésion fondamentale à l'idée projectuelle. En outre, sa mise en œuvre cohérente nécessiterait également la révision de l'actuel plan de zones et du règlement des constructions ainsi que l'élaboration d'un plan de remaniement parcellaire de Bouveret-plaine.

Ce projet veut s'insérer dans la trace d'une histoire commencée au siècle dernier, lorsque des hommes généreux et entreprenants ont formé le grand dessein d'implanter, dans ce qui n'était encore qu'un village presque insignifiant, une gare-débarcadère, telle une «île» au milieu de l'eau, pour en faire le point de départ d'une ligne ferroviaire d'envergure internationale. Libérant ainsi le Bouveret de sa condition marginalisée, ils avaient même complété leur action d'un plan pour une nouvelle ville appelée «Port-Saïd valaisan», plan qui n'a jamais vu le jour.

Les initiatives et l'esprit qui ont marqué cette époque nous ont stimulé à poursuivre — certes en d'autres termes, mais animés par la même foi et le même enthousiasme — la réalisation de ce vieux rêve: faire de ce lieu, dont le potentiel est aujourd'hui si peu valorisé, une petite ville offrant un centre récréatif régional, digne de cette merveilleuse région qu'est le bassin lémanique.

*Projet de commune de Port-Valais, le Bouveret, Lausanne 1991; architecte: Luigi Snozzi, collaboratrice: Anne-Catherine Javet.*

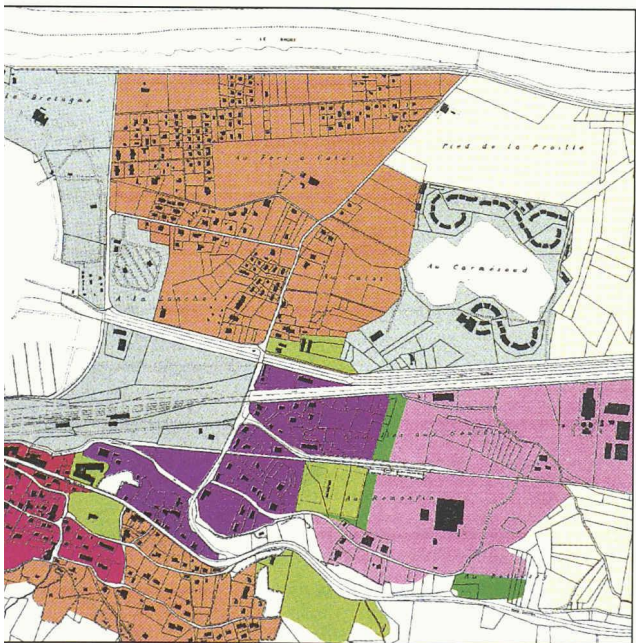
### Le Bouveret, Port-Valais

*(Olivier Fazan-Magi)*

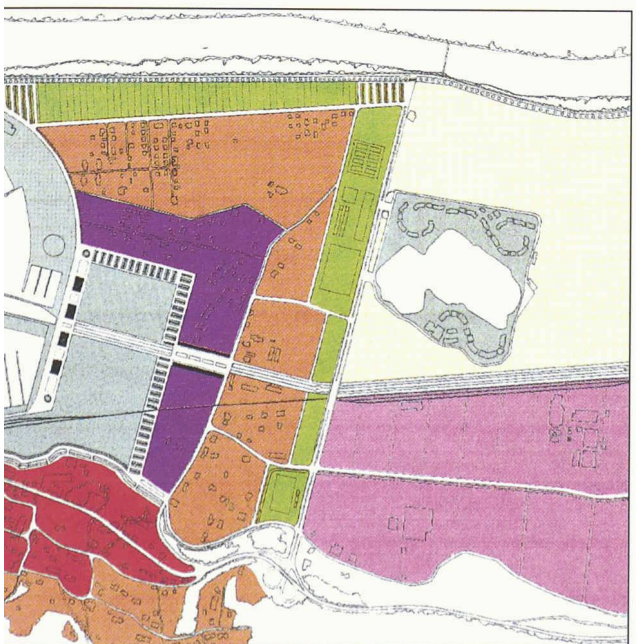
Le projet à l'échelle du territoire se trouve magistralement illustré par la démonstration qu'en donne l'architecte tessinois Luigi Snozzi dans son projet pour la commune de Port-Valais, reproduit ci-dessus.

Son travail formule des questions à plusieurs niveaux sur le territoire et ses composantes, sa gestion et son développement. D'une part, le rapport avec l'héritage du passé est donné par le rappel de repères historiques; ensuite, la réflexion anticipe les moyens de faire du Bouveret un pôle d'attraction du lac Léman. Ainsi, l'essentiel de ce projet tient-il dans l'effort consenti pour retrouver sous le désordre apparent la logique profonde de ce territoire. De plus, il préserve les qualités extraordinaires de ce site tout en contrôlant son développement. Ce projet répond aux nécessités d'aujourd'hui et permettra d'assumer les contraintes de demain (densification, inconstructibilité, etc.). Face aux diverses questions qui se posent pour le bassin lémanique, c'est probablement le seul moyen de répondre aux enjeux futurs.

Au-delà de sa valeur de modèle, il demeure néanmoins indispensable que la démarche trouve auprès des autorités et de la population le soutien nécessaire et indispensable à son accomplissement, soutien sans lequel une telle œuvre ne demeure jamais qu'un projet... Mais à ce titre, il se présente comme un fabuleux espoir pour l'architecture à l'échelle du territoire.



5



6