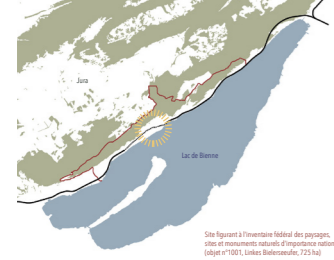




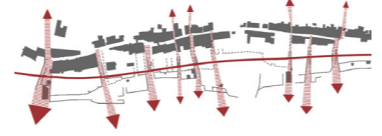
## Le palimpseste comme base aux directives générales d'aménagement



À la manière de ces parchemins qui gardent encore certaines marques des anciens textes imparfaitement gravés, le paysage garde la trace d'héritages produits par l'action successive, sur un même espace, d'agents naturels et d'actions anthropiques. Ainsi témoigne-t-il des anciennes voies historiques, des reliques d'un parcellaire rembré, des aménagements hydrauliques, des voies ferrées et des gares désaffectées... Ces traces du passé sont précieuses, elles participent aujourd'hui à la spécificité du paysage de la rive gauche du Lac de Bière.

Si le projet d'aménagement proposé déroge en certains points au plan d'avant-projet (pas de comblement de certains passages sous-voie, déplacement ariél de bus nord Chavannes), cela se justifie par une lecture sensible et raisonnée du territoire, de son histoire, de sa stratification. La tentative n'est pas un produit de consommation qui se remplace, la nécessité d'intervenir de manière rationnelle pour venir "gratter" une fois encore le vœux texte que les hommes ont inscrit sur l'irremplaçable matériau des sols, afin d'en déposer un nouveau, répond aux nécessités d'aujourd'hui.

Le nouveau chemin de rive se déroule tel un ruban sur les deux kilomètres libérés des voies CF. Son tracé et ses ondulations légères appellent la berge vierge du lac, il devient la colonne vertébrale de la mobilité douce et des nouveaux aménagements, tirant des liens étroits entre terre et lac tout en valorisant et préservant au maximum le potentiel existant du site. Ses directives d'aménagement sont édictées ci-dessous: Aménager & Préserver, Planter et favoriser la biodiversité, Décliner les matériaux locaux en faisant écho au grand paysage, Se déplacer & Stationner sur la rive, Eclairer.



**Paysage et palimpseste**  
Éléments 1-10

- 1 Bâtiments dignes de conservation
- 2 Bâtiments dignes de protection
- 3 Paysage visuellement remarquable
- 4 Forêt jussacienne
- 5 Route historique (construction 1835-1836)
- 6 Nouveaux canaux
- 7 Chemin de pèlerins / Pilgrimage
- 8 Trazenberg (habitat) / Vieilles (construction 1912)
- 9 Tracé CF (construction 1860)
- 10 Murs et constructions liés au Tracé CF



**Directives d'aménagement mobilité et usages**  
Éléments 11-20

**Affectations**

1. Remplacement des bus	11. Administration municipale	21. Espace polyvalent
2. Parcours de randonnée	12. Appartements neufs	22. Bâtiments existants
3. Parcours de vélo	13. Anciens commerces	23. Bâtiments rénovés
4. Parcours de marche	14. Anciens ateliers	24. Bâtiments rénovés
5. Parcours de jogging	15. Anciens bureaux	25. Bâtiments rénovés
6. Parcours de roller	16. Anciens locaux	26. Bâtiments rénovés
7. Parcours de skateboard	17. Anciens locaux	27. Bâtiments rénovés
8. Parcours de vélo	18. Anciens locaux	28. Bâtiments rénovés
9. Parcours de marche	19. Anciens locaux	29. Bâtiments rénovés
10. Parcours de jogging	20. Anciens locaux	30. Bâtiments rénovés

**Directives d'aménagement biodiversité et continuité écologique**  
Éléments 21-30

- 21 Forêt jussacienne
- 22 Nouveaux canaux (coulures)
- 23 Nouveaux zones de signes
- 24 Massifs arbustifs existants
- 25 Zone de compensation à haute valeur écologique
- 26 Continuité biologique assurée par les différents structures mises en place
- 27 Zone nature préservée
- 28 Nouvelles plantations d'arbres
- 29 Milieu sans pression anthropique
- 30 Canaux
- 31 Rivières naturelles canalisées
- 32 Embouchures restent à ciel ouvert
- 33 Roselières existantes

**Directives d'aménagement matérialités et éclairage**  
Éléments 31-40

- 31 Pave rétroéclairé dans les nouveaux passages
- 32 Nouveaux zones de signes
- 33 Nouveaux zones de signes
- 34 Nouveaux zones de signes
- 35 Nouveaux zones de signes
- 36 Nouveaux zones de signes
- 37 Nouveaux zones de signes
- 38 Nouveaux zones de signes
- 39 Nouveaux zones de signes
- 40 Nouveaux zones de signes

## Les terrasses du lac à Gléresse



**Aménager le chemin de rive**

Au pied du coteau, entre vignes et lac, le nouveau chemin de rive sillonne le territoire sur environ 2km. Son aménagement est simple et intègre, gage de fonctionnalité et d'usage sur le long terme.

Le plus grand parti de son tracé est surfacé en gravier du Jura concassé, un matériau local et perméable sur une largeur de 3.50m. Des banquettes en gravier végétalisé (2 x 50cm) permettent des croisements plus confortables les jours de grande affluente. Ce type de revêtement étant peu adapté aux cyclistes sportifs, les passages à vélo bénéficient d'un autre choix d'entretien avec la route cantonale adjacente. Route sur laquelle le revêtement est enrobé, les vitesses sont modérées et le trafic est faible, offrant ainsi une alternative sécurisée et confortable. La perméabilité cycliste entre ces deux tracés sera possible en plusieurs points de sorte que les cyclistes du quotidien puissent adapter le choix de itinéraire en fonction du contenu d'affluente piétonne. Cette flexibilité d'usage offre l'avantage d'assurer le confort des personnes à pied tout en permettant la fluidité du trajet pour les cyclistes.

Sur les côtés du chemin, deux tranchées filtrantes accolées et collectent les eaux de ruissellement des vignes et du chemin.

Aux endroits opportuns, de petits murs en pierres sèches prennent place à l'interface entre les zones à haute valeur écologique et le chemin, ils offrent le temps d'arrêt aux promeneurs et des refuges ponctuels à la petite faune. Lorsque la place le permet, des mursiers et/ou tas de bois de grandes dimensions s'intègrent dans les zones à haute valeur écologique.

**Favoriser la biodiversité**

Les rives du lac de Bière et les voies de chemin de fer offrent aujourd'hui une importante mosaïque de milieux profitant à de nombreuses espèces et amphibiens. Le projet de réfection du tracé CF doit s'accompagner de mesures de conservation des zones schaudées existantes, de renforcement de zones à haut potentiel, ainsi que d'aménagement de nouveaux milieux. Le tout dans le but de conserver une trame et un ensemble de biotopes favorables, permettant le maintien de plusieurs populations. C'est ainsi que l'aménagement de type murgers, tas de bois ou murs en pierres sèches, accompagnés d'une végétation adaptée, maintiennent des lieux de vie propices à l'hivernage, zones de cache et sites de thermophilisation, favorables à de nombreuses espèces cibles. Au total, une soixantaine de murgers et tas de bois seront aménagés le long du chemin de rive, notamment à l'ouest des habitations se font plus rares, alors que des constructions de types murs en pierres sèches, à aspects plus structurés, seront favorisés dans les zones construites. Les murgers et tas de bois seront accompagnés d'un surfeuillage, et de plusieurs arbustes épineux de types églantiers ou prunelliers noirs, afin d'aménager une zone de chasse et d'alimentation à proximité des caches et habitats d'hivernage.

**Décliner les matérialités locales**

Des pavés en grès suisse pour les passages piétons et pour renforcer les trottoirs.

Deux types de pose (en lagade et dans les rues) pour renforcer le caractère piétonnier.

Enrobé asphalté pour relier les passages piétons aux berges pour re-connecter les berges au lac.

À l'image des berges des ponts en dallage comportant des blocs de calcaire, les accès aux plus proches des rives seront constitués de ce type de dallage. Les joints seront engazonnés pour une plus grande perméabilité.

Les assises et murs sont exclusivement réalisés en pierre sèche, selon les techniques de construction locales. Les assises seront pour certaines recouvertes de bois et comporteront un dossier et des accoudoirs pour plus d'inclusivité.

Sur les terrasses aménagées (Chavannes et Gléresse), le gravier du Jura sera ensablé par endroit pour un aspect plus verdoyant. Selon les usages, les terrasses seront plus ou moins recouvertes d'herbe.

**Préserver**

La rive est aujourd'hui un véritable palimpseste, révélant à celui qui veut bien le voir les traces historiques de différentes époques. La suppression du tracé CF est un tournant dans l'histoire du site qui doit reconquérir son territoire occupé par l'emprise des voies durant près de 150ans et se réinventer. À l'image du palimpseste et des parchemins qui gardent encore certaines marques des anciens textes imparfaitement gravés, la rive doit continuer à conserver des traces de son histoire.

**Réinventer ne veut pas dire tout effacer**  
**Reconquérir ne veut pas dire tout détruire**

C'est en cela que le projet "palimpseste" déroge à l'avant-projet. Les infrastructures types murs, petits escaliers et passages sous-voies doivent être conservés (dans la mesure du possible) et mis en valeur par le projet. Les passages sous-voies seront de longueur bien inférieure aux passages actuels et la réduction de la structure portuaise des pontons permettra de créer des accès plus agréables aux berges. Les pontons offrent également des échappées visuelles intéressantes sur le lac et le coteau.

Cette "non-intervention" volontaire répond également favorablement aux préoccupations actuelles des remblayages des rives et de la protection des sols tout en ayant une dimension économique.

**Planter**

Les zones de compensation écologique accompagnent le chemin de rive sur toute sa longueur en variant constamment en hauteur, combinant ainsi différents stades de végétation. Ce dispositif permet de faire évoluer les compositions végétales et de présenter différents milieux pour la faune et la flore.

Par endroits, elles seront semées de prairies sèches, et plantées de centaines de petits arbres et arbustes. La composition de ces plantations visera à ne pas déborder les rives sur le grand paysage.

**Plantation 70% indigène / 30% arbres d'exotisme**

- Arbres de 2ème grandeur (h. max. 15m) : Acer campestre, Alnus incana, Quercus suber, Acer monspeliense, Sambucus nigra, Mesplus germanica
- Arbustes (h. max 8m) : Sambucus nigra, Mesplus germanica
- Arbustes (h. max 3m) : Amelanchier ovalis, Cornus mas, Crataegus monogyna, Ligustrum vulgare
- Sous-arbrisseaux (h. max. 1m) : Lonicera xylosteum, Rosa canina, Salix purpurea, Rosa

**Faire écho au grand paysage dans la poésie des petites choses**

Le parcours ondulé du chemin de rive offre à se remémorer les courbes originales de la rive du lac: parois concaves, parois convexes, accueillant en son sein des "idéales" de colonisation diverses (murgers, tas de bois, murs en pierres sèches, gravier végétalisé de diamètre plus grossier...).

Sur les passages, les terrasses et les murs en pierre sèche s'inspirent du vocabulaire agricole du coteau viticole. La majorité des murs sont d'ailleurs conçus avec les pierres grossièrement déposées des murs de soutènement démantelés (passage sous-voies de Chavannes-Gléresse).

Les murs de plus hauts conçus en matériaux naturels (bois/bois) comme si le lac les avait déposés sur ses berges. Le mobilier utilise aussi des matériaux non transformés (bois, pierre calcaire local).

Si la route cantonale a depuis toujours été perçue comme une coupure dans la continuité coteau-lac, il est aujourd'hui temps de travailler son insertion dans le tissu historique et paysage existant. De petits aménagements permettent de "saturer" cette coupure, la rendant plus discrète et acceptable.

La première étape consiste à abaisser la limite de vitesse de la route entre Chavannes/Schals et Bèvesier/Sigisbal à 30 km/h pour assurer le confort et la sécurité des modes actifs.

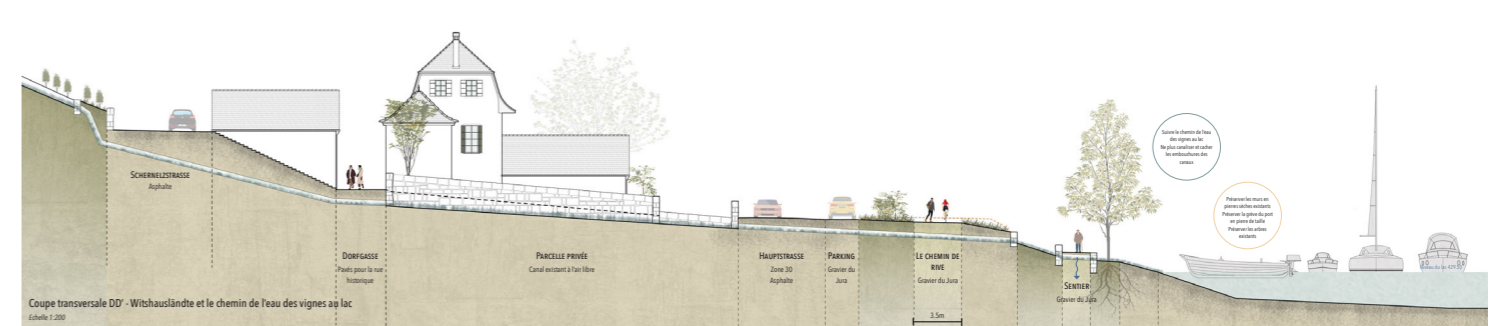
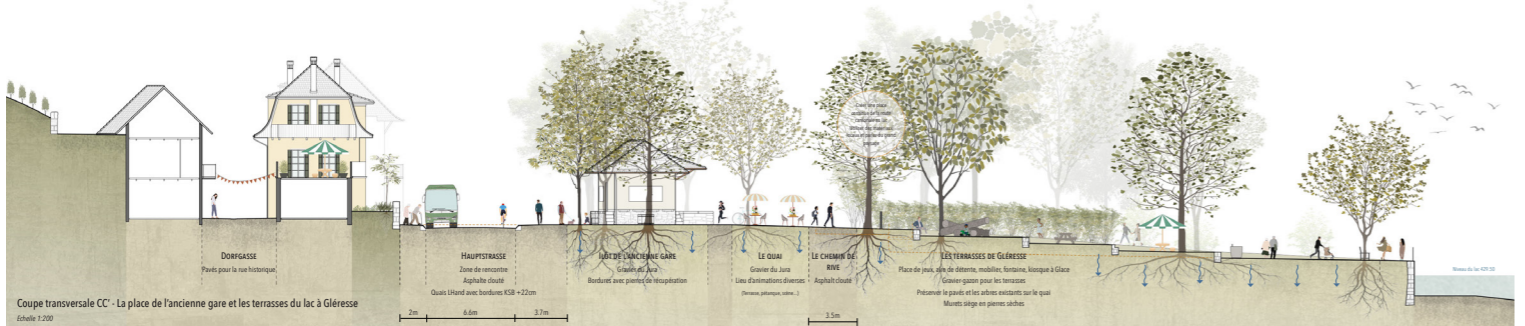
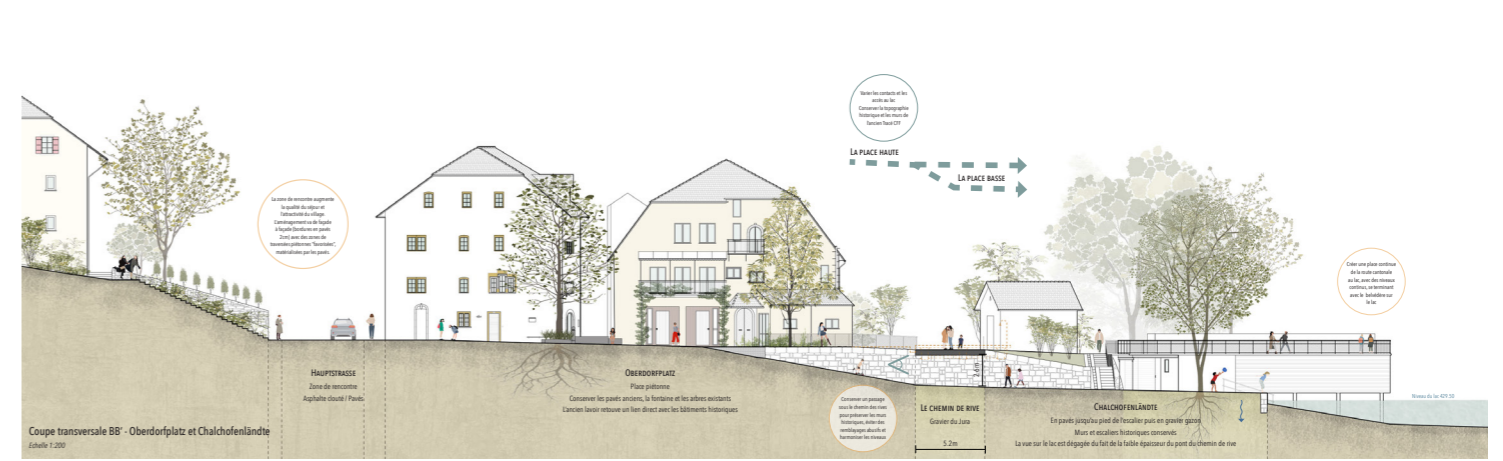
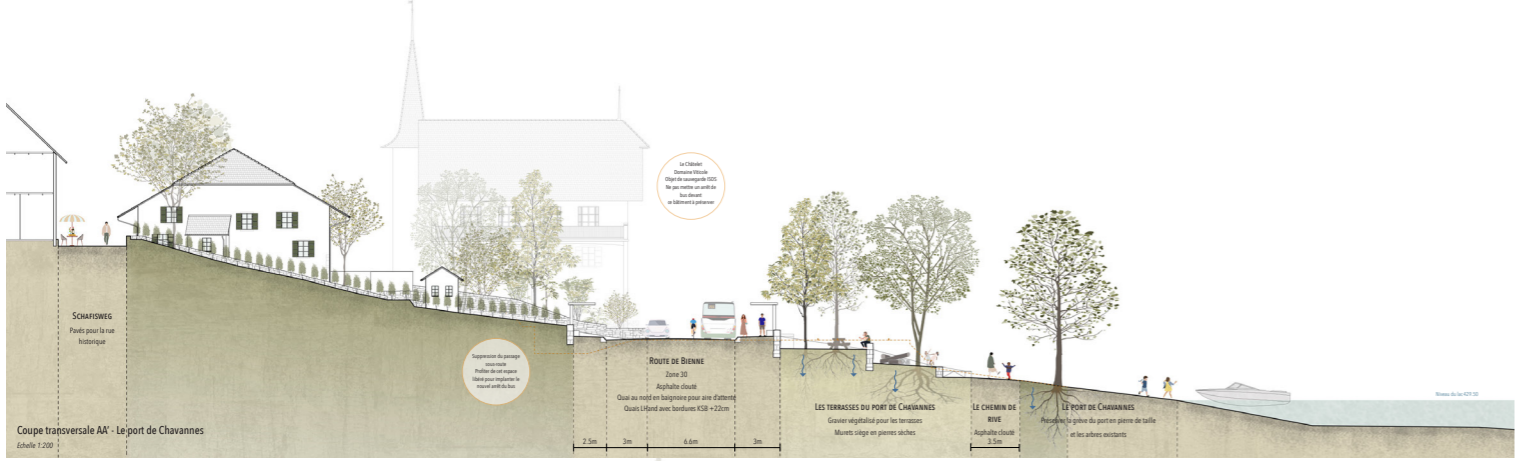
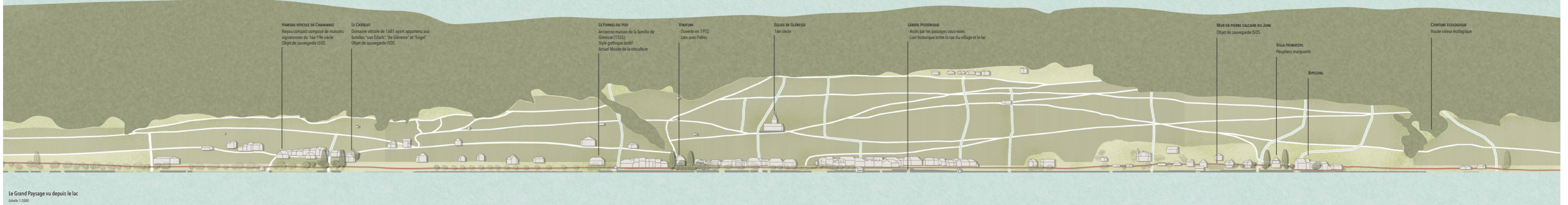
Ensuite, ce sont les continuités transversales des rues et cheminements piétonniers entre lac, bouy et vignoble qui sont retravaillées: De petits passages piétonniers sont aménagés ponctuellement, hors secteurs villageois, pour favoriser les traversées entre le mur et le chemin de rive. Le long du bouy de Gléresse, les rues et passages piétonniers, qui débouchaient auparavant sur les Ländle, sont prolongés dans leurs matérialités pavés et enjambent littéralement la RC pour retrouver contact avec la rive. La fluidité des liaisons est améliorée ainsi que le confort des personnes à pied par la mise en évidence des traversées.

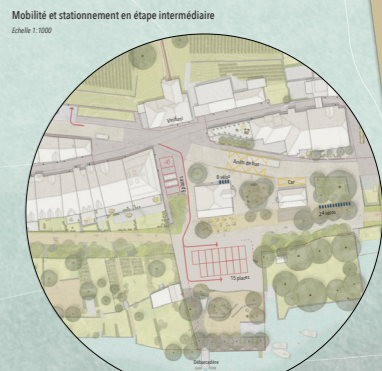
**Stationner sur la rive**

L'étude sur le stationnement amenée au cahier des charges prévoit que l'offre en stationnement automobile soit temporairement réduite (Gléresse) pendant quelques années dans l'attente de la réalisation d'une offre supplémentaire en souterrain. Cependant, afin d'offrir un stationnement par la suite exposé à un risque de demande induite qui, selon nous, nuirait à la qualité du site et à l'attractivité et la sécurité pour les modes doux, la quantité de place de stationnement requise est néanmoins offerte par le projet. Les places demandées ont été réparties le long de la route, entre Sigisbal et Gléresse, avec des emplacements longitudinaux. Ce stationnement, principalement constitué de marquage, est réversible et contribue à moderniser les vitesses. Les places de stationnement hors chaussée seront quant à elles revêtues de surfaces semi-perméables.

**Eclairer avec raisonement**

La lumière publique se décline en nombreuses fonctionnalités (sécurité, mobilité, beauté...). Réfléchi à l'ambiance nocturne des différents lieux permet de mise en scénarisation et en synergie de ces dimensions. Les directives d'éclairage déclinent 4 types de luminaires, apportant les besoins lumineux à chaque espace.





Mobilier et stationnement en étape intermédiaire  
Echelle 1:1000

**Projet d'aménagement du périmètre partiel de Gèresse**

La protection du paysage et du patrimoine a une longue tradition dans la commune de Gèresse. Le bourg historique, les jardins et le paysage environnant forment un ensemble remarquable qui se doit d'être conservé et valorisé par le projet. Avec le démantèlement des voies CFE, le bourg de Gèresse a une chance unique de recréer des liens forts avec le lac et de créer un espace public de grande qualité au cœur du bourg.

Historiquement pavée, la rue centrale du vieux bourg enlève ses arêtes latérales du chéneau aux rives. La réduction du gabarit de la route cantonale (5,30m) et l'abaissement du régime de vitesse en zone de rencontre (20km/h) par la traversée du centre de Gèresse permettent de recréer les liens historiques entre le village et le lac tout en restaurant et priorisant les déplacements piétons. Les arêtes historiques sont matérialisées sur la route cantonale par des surfaces en pavés présentant un traitement lisse pour éviter les nuisances sonores. Elles débouchent directement sur les Ländle historiques qui conservent leur structure et aspects actuels: escaliers, murs en pierres, passages sous chemin de fer et plage en prairie/grenier du lac. La suppression des voies CFE permet de diminuer le gabarit des passages sous chemin de fer (5,5m de couverture) et d'affiner les passerelles piétonnes pour gagner en attractivité (sensation d'ouverture et de dégagement vers son lac).

Le nouveau chemin de river présente des ondulations harmonisées en lisse et place du bord rigide CFE couvrant les courbes d'une rive de lac plus naturelle. Les zones de compensation à forte valeur écologique se déploient sur ses côtés, offrant un relief herbeux, une strate arbustive riche et variée et des abris à la petite faune (murgers, tas de bois). Des vues attractives sur le grand paysage sont ménagées et permettent aux usagers de toujours avoir de précieux repères visuels. D'étroites bandes en gazon végétalisé accueillent des assises en pierre sèche pour le temps d'arrêt. La place de l'ancienne gare se voit dotée de deux nouveaux abris de bus (qualis Ufand), elle est en grande partie asphaltée droite pour des raisons de praticabilité et fonctionnalité. Le chemin de rive la traverse et charge aussi son revêtement sur ce tronçon. Devant le bâtiment de l'ancienne gare (transformé en restaurant) et le pavillon des marchandises, un "quai" en gazon du Jura s'étire sur la longueur et accueille la terrasse du restaurant, des nouvelles plantations, un terrain de pétanque et des arceaux vélos. Bordé par le chemin de rive, c'est un lieu d'animation et de passage à l'image d'un quai de gare. Entre l'école et le restaurant, un lot planté de trois grands arbres offre un espace ombragé et accueillant pour les usagers des transports publics.

Les surfaces en pavés se déploient le long des bâtiments, dans le prolongement des allées et passerelles piétonnes historiques ainsi que sur le carrefour entre la route cantonale et la rue historique, restaurant ainsi symboliquement son tracé originel. L'asphalte droit est utilisé pour le reste de la zone de rencontre. Le gazon suppléant aux usages de la présence proche du lac et du Jura.

Faisant front au nouveau restaurant, un nouvel espace public s'offre aux habitants et visiteurs de Gèresse. Les terrasses du lac. Une fois le stationnement supprimé, l'espace pourra être investi et travaillé en cinq grandes terrasses planes: la terrasse du restaurant et du chemin de rive, la terrasse des jeux, la terrasse piétonne, la terrasse de la boutique et la terrasse de la contemplation. Les pourtours des terrasses sont travaillés en pente douce, des rampes et des petits escaliers permettent ponctuellement de franchir les murets sièges en pierre sèche façonnant les plateformes à l'image des terrasses viticole en arrière-plan paysagères.

À l'extrémité ouest du périmètre d'aménagement, Oberdorfplatz s'étire de la route cantonale jusqu'au lac sur deux niveaux et permet deux rapports différents à l'eau. La place haute est à niveau avec le bâtiment de la pêche et amène l'usager à surplomber le lac via son grand deck en bois existant. C'est un lieu retrouvé dans cet aménagement. Le lien direct avec le bourg historique, la place basse empêche le ruisseau et le chemin de fer grâce au petit canal existant. Elle débouche sur le petit port de Kalchofenlände et ses docks portuaires. L'escalier existant est prolongé pour rattraper les niveaux de la place haute et permettre un double accès. Le passage sous le chemin de rive est possible grâce à une nouvelle passerelle piétonne plus affilée. Le canal et les murs historiques bordant la petite forêt sont conservés, aval l'embranchement du canal est restauré pour ne plus la faire disparaître derrière un mur.



Projet d'aménagement du périmètre partiel de Chavannes

Le hameau viticole de Chavannes surplombe aujourd'hui la route cantonale et la rive du lac de Bière. Il est riche dans les célèbres vignobles du «Schafisew» et est traversé par le Schafisew (route historique). Comme à Gléresse, la protection du paysage et du patrimoine joue un rôle majeur dans les décisions d'aménagement. Avec le démantèlement des voies CFE, le hameau de Chavannes a une chance unique de retisser des liens forts avec le lac et de créer un nouvel espace public attractif au bord des rives du lac de Bière.

Le projet propose de paver la voie historique (Schafisew) et ses artères descendant au lac pour renforcer le caractère historique et pittoresque du hameau et recréer un lien avec la rive. Cette nouvelle matérialité traversera ponctuellement la route cantonale et amènera les automobilistes à ralentir. Comme à Gléresse, le pavé sera traité avec une finition lisse et des joints affaiblissants pour éviter les nuisances sonores. Entre les deux traversées en pavés, la route sera en asphalte clouté (insertion de graviers du Jura) pour rappeler la proximité avec le lac et la montagne. La zone 30 est inscrite au règlement d'aménagement.

Le passage sous route est supprimé, ce qui permet de venir retrouver librement la topographie et les accès à la rive mais également de gagner un espace conséquent utile à l'implantation des nouveaux arrêts de bus et de l'aire de reboisement. L'emplacement nord de l'arrêt de bus proposé par l'avant-projet fait débat. La place nécessaire à de telles infrastructures viendrait déstabiliser sous le bâtiment classé du Châlet et forcerait à démolir des murs historiques. C'est pourquoi le projet propose de déplacer cet arrêt en lieu et place de

l'actuel passage sous route, évitant ainsi tous désagréments ou démolitions abusives. La place à disposition permet de créer l'aire d'attente du bus à cet endroit. De manière ludique, de l'autre côté de la route, les usagers trouveront le second arrêt de bus ainsi qu'une zone de stationnement en revêtement perméable (10 places) demandée par le programme. La nouvelle jonction entre le chemin de rive et la route cantonale (pour un accès carrossable ponctuel au port de Chavannes et au chemin des Mammis) est couplée à l'Héliport et à l'aire de reboisement du bus pour une utilisation automobile de l'espace et une limitation de l'imperméabilisation du sol. Le port de Chavannes est ainsi libéré de toutes infrastructures routières et peut être conçu comme un espace public de qualité. La différence de niveau étant assez importante entre la route cantonale et le lac (env. 4.5m), la prise en compte de la topographie est un élément primordial: deux accès en pente régulière sont aménagés sur le pourtour du site, ils permettent de rejoindre le chemin de rive. Au centre, deux petites terrasses contournent par des murs en pierre sèche les terrasses viticole de la toile paysagère du «Schafisew». Elles accueillent du mobilier (table pique-nique, bancs vités, place de jeux, grillin) et offre une surface plane pour divers usages. Des rampes et des petits escaliers permettent de passer aisément d'un niveau à un autre. Au sud du chemin de rive, la grève du port en bloc calcaire est laissée intacte, du nouveau mobilier (assises en pierre, chaises, deck en bois, table de ping-pong) est offert aux usagers du lieu.