

# Rives du Léman

## Eclosion d'un port de plaisance

Pour concrétiser la construction

d'un port de plaisance à Lutry, il aura fallu un véritable parcours du combattant, nécessitant divers instruments fédéraux, les principes d'un plan directeur des rives du Léman, un tamis sévère de critères, une étude d'impact sur l'environnement et enfin un avant-projet et un projet. Petite histoire d'un grand rêve qui est en train de devenir réalité.

*«Il n'y a rien de si aisé quand la nature du lieu s'y rencontre favorable (...) laissant au milieu un lieu naturellement courbé: car il n'y a qu'à faire autour du port des portiques et de l'autre côté un môle qui s'avance dans la mer et qui enferme le port.»*

Vitruve

### La problématique des rives du Léman

#### Evolution historique et conflits d'intérêts

Le «Léman» tire son étymologie du celte, où il signifie «la grande eau, le grand lac»; ce qui semble indiquer que l'appellation «lac Léman» est une tautologie. Ce lac, de 582 km<sup>2</sup>, a témoigné au long de ses rives et au fil des siècles, nombre de vicissitudes humaines: de l'absence relative du regard lorsque les communautés se tournaient vers l'intérieur du pays (ce qui a eu l'avantage de préserver intactes les grèves caillouteuses et le brassage naturel des eaux), à une certaine convoitise où le domaine public et privé se sont affrontés et s'affrontent toujours, à une négligence voire indifférence complète pour tourner enfin à une évocation de la beauté de ses sites

GIANNI BIAGGI

architecte, architecte-paysagiste EAAL

ainsi qu'à des soucis écologiques. Les rives ont néanmoins toujours joué le rôle d'interface. Chez les Romains et dix mille ans avant eux, la plaine de Vidy était amplement habitée car elle était formée d'une terrasse naturelle relativement stable contre l'invasion de ce lac qui pouvait varier de niveau jusqu'à 10 mètres! Avec la ville romaine de Lousona, implantée dès l'an 15 avant notre ère et qui s'étalait le long du lac à une dizaine de mètres du rivage (alors que celui-ci a reculé aujourd'hui de près de 200 mètres), la cote variait encore de 2 à 3 mètres. D'intenses commerces s'y pratiquaient avec l'intérieur du pays. Toutefois, les nombreux petits ports et quais qui s'y seraient établis et qui devaient consister d'encrochements et de gros poteaux de chêne servant de brise-lames et d'estacades à bateaux n'avaient point de vocation collective mais plutôt celle d'entrepôts et de magasins privés; le domaine public se déroulait au Forum et en particulier à la Basilique.

Dans leur article: «Paysages riverains: le choix d'une image directrice» qui a pu inspirer le Plan directeur des rives du Léman actuellement en gestation, les auteurs donnent des flashes sur cette évolution des rives. Il s'avère d'une manière générale que jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, le lac est perçu plutôt comme un territoire stratégique que l'on défend contre invasions et pirateries; ce n'est qu'à partir de la fin de ce siècle qu'il évoque des images romantiques d'infini tout comme son pendant les Alpes. Les auteurs tracent ensuite ce lent mouvement de flux et reflux de l'intérêt humain pour les sites riverains, ou plutôt, l'occupation progressive des rives à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, soit surtout après la stabilisation par une convention inter-cantonale d'une cote moyenne fixée à 372 mètres. Dès lors, l'homme commence à dominer le lac en empiétant sur lui et en comblant ses grèves laissées jusqu'alors à l'état naturel, elles ne constituent aujourd'hui plus que le quart des rives vaudoises du Léman. Des quais publics, des ports, des débarcadères et autres aménagements sont construits. Et cela – mais l'homme ne

le savait point! — au détriment de la valeur et de la diversité écologique élevées de la faune et de la flore qu'offrent les rives de tout lac par effet de lisière et d'interface. C'est là que se situe la «beine», ce talus à faible pente de 1 à 6 mètres de profondeur d'eau délimité par la grève et par le «mont», soit cote de rupture de pente qui amorce les fonds. Restreindre la largeur de cette beine signifie donc restreindre le potentiel écologique du milieu.

Et pourtant, c'est ainsi que de nombreuses communes ont comblé jusqu'à un passé récent leurs rivages, ayant obtenu du canton des concessions de grève. Pully a comblé dès 1969 par son port et arrières, sa piscine et parking et son quai Milliquet, une surface d'environ 57 000 m<sup>2</sup>. Et Lausanne, qui a obtenu à partir de 1959 des concessions de grève, a comblé pour l'Expo 1964, entre Ouchy et le Flon, une surface de 25,1 hectares, soit 900 000 m<sup>3</sup> avec des matériaux de décharge divers et en s'avancant sur le lac jusqu'à 250 mètres. Dans d'autres communes ou à leurs abords, comme aux Gonelles à Corseaux (1965) ou à Poteylaz à La Tour-de-Peilz (1920), on a pratiqué des comblements par déver-

sement de matériaux de chantiers routiers pour les affecter entre autres à un parking, etc. Ces diverses actions ont témoigné et engendré une source maximale de conflits dus à des intérêts très divergents, dans une frange de territoire aujourd'hui très convoitée et où les milieux sont très diversifiés: protection des milieux naturels, urbanisation, navigation de plaisance, chemins de rive et loisirs collectifs, conservation de témoins culturels, chantiers de construction divers, voies de circulation.

#### Vers des solutions intégrées: l'ébauche du plan directeur des rives du Léman

Une nécessité de concilier ces enjeux contradictoires élevant de plus en plus sa voix s'est fait vitalemment sentir en vue de définir un *intérêt public prépondérant* (principe de l'aménagement du territoire). En premier lieu, deux instruments fédéraux ont contribué à préparer la tâche:

- l'Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988 oblige tout projet de port de plaisance nouveau avec plus de 100 places d'amarrage à s'y soumettre;

- la Loi fédérale sur les eaux du 1992 interdit en principe tout remblayage du lac, sauf dérogations cantonales pour cause d'intérêt majeur.

Les principes directeurs du futur plan font l'objet d'études préparatoires confiées à trois mandats d'urbanisme par région ainsi qu'à des mandats d'études globales de l'écologie lacustre et riveraine. Ils définissent trois objectifs généraux — milieux naturels, urbanisation, équipement — applicables à chacun des secteurs où sont identifiées au préalable les sources de conflit et pondéré l'intérêt dominant par secteur. Il est proposé ainsi de réaménager les rives par grands thèmes: des lieux à vocation écologique tels que les Grangettes et les autres embouchures de fleuves seront renforcés, ailleurs où la valeur écologique reste faible, on favorisera les ports, un cheminement pédestre continu (un des objectifs de base du plan), etc. Il s'agit donc de faire ressortir la spécificité des lieux dans une typologie de paysage très variable, en *renforçant les contrastes de la rive* et les discontinuités en vue d'atténuer l'effet de linéarité continue que les voies de circulation ont engendré. Celles-ci ont banalisé la rive et ont provoqué des coupures dans le sens transversal. «Reconnecter transversalement le rivage à son territoire intérieur en reconnaissant la pente» est l'objectif de taille que l'article mentionné plus haut préconise «pour opérer un saut qualitatif en se défaisant du processus d'implantation aléatoire, sauvage et automatique». Une vision globale des choses et une vision de qualité qui opère des choix dépassant certains déterminismes, où l'on s'alimente à la source d'eau vive des valeurs historiques et symboliques de la rive. Celle-ci retrouve également une vocation écologique renversant la tendance pratiquée jusqu'ici aux comblements progressifs.



Vol d'oiseau du cœur de Lutry



## Deux projets de ports novateurs:

### Vernex-Montreux et Lutry

Vue dans cette perspective, la construction de nouveaux ports doit passer par le tamis de critères de plus en plus sévères. C'est la raison pour laquelle la commune de Gland, par exemple, n'a pas réussi à faire accepter son projet de port à l'embouchure de la Promenthouse, de valeur écologique élevée. En revanche, les deux projets de port à Montreux et à Lutry ne contrent pas les objectifs du plan directeur et s'inscrivent plutôt dans sa lignée. Tous deux présentent un intérêt humain prédominant, là où la valeur et la diversité des peuplements écologiques restent relativement effacées.

Le projet de Vernex-Montreux, situé en face du Centre des Congrès dans un lieu plutôt protégé, fut conçu dès 1993 par le bureau d'ingénieurs-conseils Monod d'Epalinges. C'est une première mondiale d'un port-parking pour 270 bateaux et 300 places de parc sous-lacustre desservies par un gigantesque colimaçon et des estacades «flottantes» en bois! De ce fait, aucun remblai n'a été nécessaire. Le projet de Lutry présente lui aussi une grande originalité, cette fois-ci plutôt urbanistique, plastique et écologique en adoptant des mesures de compensation, bien qu'il ait nécessité quelques remblais sans grandes conséquences, comme on le verra.

### Un avant-goût de Lutry, ville d'interface entre l'eau et la terre

Cette petite ville de 7200 habitants grimpe du lac à un paysage de forêt, le Grand Jorat à plus de 700 mètres d'altitude truffé autrefois de brigands. «J'aime voir les murs s'ajouter aux murs comme une immense échelle de pierre qui essaierait de gravir les airs», disait Juste Olivier. Implantée à l'origine sur un delta d'alluvions formé



*Le paysage du Grand-Pont en direction de la ville*

par la Lutrive et le Brailon aujourd'hui canalisé, la commune présente un contraste d'ambiances saisissantes, où la bourgade, toute petite par rapport à la superficie globale, s'y détache nettement. Elle apparaît, selon l'historien Marcel Grandjean, comme un des seuls exemples existants de typologie urbaine évolutive d'une grande cohérence et compacité proche de son état d'origine au Moyen Age. Elle naquit au XIII<sup>e</sup> siècle de la conjonction d'un couvent bénédictin du XI<sup>e</sup> siècle devenu ensuite église et du lac. La morphologie de ce vieux bourg présente une forme de cloche caractéristique tournée sur le lac – est-ce pour des raisons de défense? Cela conférerait au bâti qui allait croître à partir d'un noyau central une grande souplesse d'implantation et aux rues leur irrégularité. Les fortifications avec leurs portes et fossés venaient ceinturer la forme. Au-delà à l'ouest venait se greffer le bourg extérieur à peine plus tardif et dans son prolongement le replat du Grand-Pont en limite duquel se situe l'actuel bâtiment du Vieux-Stand, tandis qu'au nord et à l'est s'ajoutaient de petits bourgs successifs. Entre le bourg ancien et le bourg extérieur, la place des Halles leur sert de

rotule; elle nous suggère aujourd'hui par la «fausse perspective» qu'engendre sa forme trapézoïdale, un rapprochement visuel au lac – bien qu'à l'origine, le côté de la place bordant le lac ne s'ouvrait que par une galerie.

L'appartenance du bourg au lac ne s'est faite que lentement: un petit port aurait mordu sur cette place au XV<sup>e</sup> siècle en même temps que les galeries de la ville, construction en bois sur pilotis qui s'avançaient dans l'eau; puis dès 1864, la ville se tourne définitivement vers le lac par la création de son port puis de son quai aménagé en promenade publique.

Cette petite ville envoûte tout visiteur qui la parcourt. Il y lit le Moyen Age dans la ceinture extérieure de ses maisons qui ont remplacé les anciennes fortifications. Et surtout il s'imprègne de l'échelle terriblement humaine de ses rues et places avec leurs fontaines «maniéristes», de ses maisons percées parfois de galeries et passerelles sur rue, avec leurs jardinets bordés de plantes grimpantes d'une poésie inouïe, surtout le long du lac. Il lit nettement les limites entre le bourg et l'extérieur aussi par la différence entre le pavage porphyre du premier et



Place du Grand-Pont



Vue de la baie actuelle au Vieux-Stand

l'asphalte du second au long de la rue des Terreaux et de la route cantonale. Celle-ci, par bonheur, n'a pas entamé le vieux bourg mais est restée tangente à lui en un point, contrairement à sa traversée de la ville de Pully qu'elle a pratiquement coupé en deux.

**Le projet de port de plaisance au Vieux-Stand à Lutry**  
**Des antécédents tâtonnants à une première étape**

C'est dans ce contexte unique, chargé de vécu où les communautés se côtoient et se rassemblent que les besoins se sont fait sentir pour un port de plaisance pour plus de 300 places jouxtant le Restaurant du Vieux-Stand; cela en complément du port public existant pour 150 bateaux. La tâche a été rude pour la Société coopérative port du Vieux-Stand, organisme privé dont l'idée a germé il y a une dizaine d'années déjà. Les premiers projets qui sont surtout l'œuvre d'ingénieurs ont été présentés aux instances cantonales qui n'ont pas été satisfaites, du fait surtout de comblements trop importants et de mesures écologiques insuffisantes. En juin 1992, la société a commandé au bureau Ecotec SA de Genève, une étude d'impact sur l'environnement. Puis, en septembre 1993, la coopérative a mandaté le bureau d'architectes Archilab de Lausanne

pour la réalisation d'un plan partiel d'affectation pour le secteur du Vieux-Stand délimité au nord par la route du Vieux-Stand, à l'est par le groupe scolaire et se terminant à l'ouest au-delà du début du pont existant. Gabriel Rossi recevait à la fin de la même année un préavis favorable pour ses études préliminaires. Une étape était franchie, grâce à la visée globale de la coopérative qui voulait s'assurer en amont auprès des services de l'Etat du bien-fondé de l'opération, et grâce à la qualité des réflexions que menait le mandataire. Le détonateur était donné: un projet de port pour 320 places d'amarrage – alors qu'il existe une demande ferme pour 420 places – avec ses digues de protection voyait le jour, accompagné d'une réflexion d'ensemble sur les aménagements publics, les liaisons pédestres et la circulation automobile.

**Prise en compte de l'histoire et du site**

Un des points forts de l'architecte, dont la démarche s'est opérée également pour le plan de quartier «Gustave Doret» au sud du bourg extérieur, est la recherche d'une typologie de continuité évolutive où l'ancien et le moderne se superposent et se juxtaposent. Avant la création de tout projet, il analyse l'existant.

Le secteur du Grand-Pont est riche en histoire, comme l'est la ville, et en rapport étroit avec elle. Dès le XIV<sup>e</sup> siècle est attestée l'existence d'une grande place, soit un «commun» à l'ouest du bourg extérieur qui servait de lieu d'exercices militaires avec stands de tir, de déroulement de certaines cérémonies religieuses et peut-être d'autres activités collectives. La vocation de cette place d'Armes s'est maintenue et embellie au XVII<sup>e</sup> siècle par des ormeaux et une nouvelle maison de tirage construite en 1791, qui au début de notre siècle s'est transformée en restaurant.

C'est à cette époque, d'après Marcel Grandjean, que la place, très fréquentée, devait être la plus harmonieuse avec ses ormes puis ses tilleuls; les premiers sont devenus majestueux un siècle plus tard, certains d'entre eux entourés de bancs et fontaines (caractéristique unique à Lutry).

Gabriel Rossi se préoccupe également de l'intégration de son projet dans le site. La morphologie du lieu en face du restaurant est une anse naturelle que le lac a rongé, comme l'atteste le dessin de Samuel Naef de 1828. Son projet peut ainsi s'y conformer en la remodelant. Mais aujourd'hui, cette baie et la grande place qui entoure le restaurant, quoique toujours très fré-

quentée, laissent quelque peu à désirer par son aspect un peu chaotique et une arborisation en partie exotique qui occulte la façade est de la bâtisse, par de nombreux murs en béton sur le lac dont la valeur écologique est nulle et par une rupture du cheminement public due à l'édifice qui privatise et longe directement la grève. Gabriel Rossi cherche à rassembler l'espace par un grand geste unificateur, à la fois monumental et minimaliste.

### Entre morphologie et géométrie

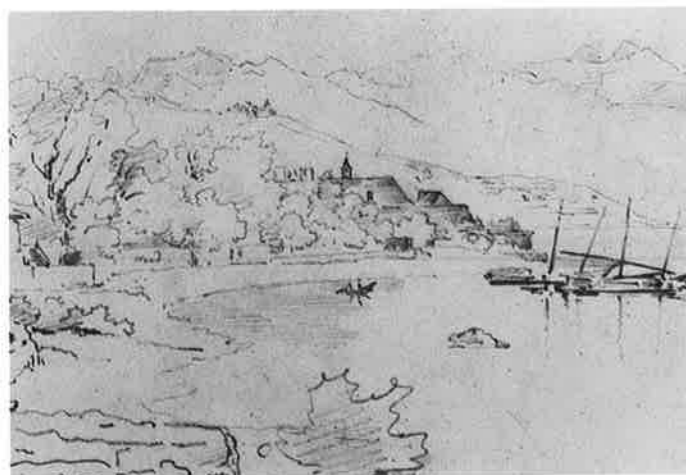
On entre en plein dans la démarche plastique de l'architecte, démarche cousine du «Land Art», dont le dessein consiste à transformer le paysage en objet d'art par l'insertion de signes forts, simples et à la fois «éloquents». Ainsi l'architecte s'est inspiré de certaines œuvres de Robert Smithson telles que «Spiral Getty» que l'on peut visiter au Lac Salé d'Utah, qui dessine dans les lagunes de grandes spirales et ellipses de galets et autres formes géométriques révélant par un processus d'organisation esthétique les mouvements fondamentaux des eaux. Rossi en a pondu deux énormes demi-ellipses s'allongeant sur près de 250 mètres: elles embrassent, par le nouveau quai-promenade publique désormais continue et les digues de protection contre le vent à l'opposé, les esta-

comes sur pilotis en bois. A l'est, une digue perpendiculaire au rivage rappelle le Braillon canalisé et protège les bateaux de la vaudaire. Servant de pivot à l'ensemble, le Restaurant du Vieux-Stand devient la vedette et le point focal, comme autrefois. Côté quais, il donne à l'ouest sur une terrasse couverte abritée de la route par des caves (dont le projet est lui aussi déposé à l'enquête communale); elle est prolongée à son tour par un long bâtiment de liaison dont le toit terrasse est une autre promenade accessible et qui comprend les toilettes publiques, des locaux techniques et transformables pour l'hiver en orangerie. Côté lac, entouré par une terrasse en hémicycle, il prolonge son regard sur le port et ses bateaux (dont la présence à cet endroit est attestée par des gravures anciennes). De toute manière, ce bâtiment de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle ressort et se détache mieux de son contexte de constructions et aménagements modernes projetés. La géométrie s'affine encore par la rencontre sur l'édifice de deux droites qui s'articulent aux demi-ellipses du port, en «délimitant» la zone «formelle construite» à l'est de la zone «sauvage» à l'ouest: l'une perpendiculaire à la façade du bâtiment, l'autre au rivage. Ainsi la digue en enrochements végétalisés s'offre comme rencontre graduelle entre la nature et l'homme.

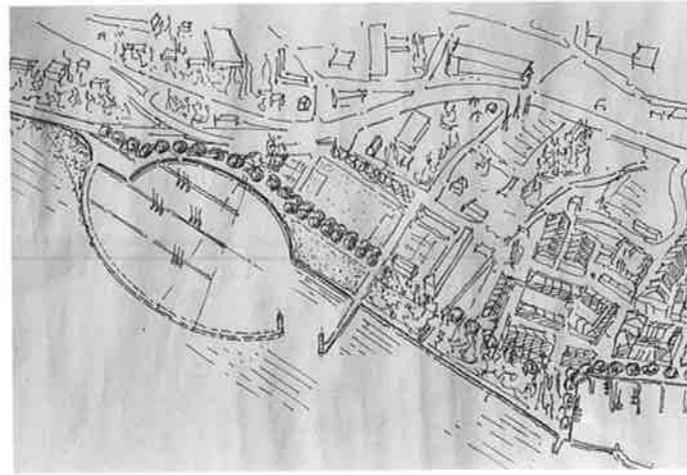
Un projet en somme volontaire où rien n'est laissé au hasard et aux lignes banales comme c'est le cas de la grande majorité des ports classiques; un projet aussi où les utilisations et les points de vue sont multipliés.

### Une problématique écologique

L'étude d'impact sur l'environnement mandatée au départ pour le projet au bureau Ecotec Environnement SA, qui s'effectue en deux étapes, a démontré de manière générale que les répercussions sur la faune et la flore ne seraient pas conséquentes dans un lieu qui à l'état actuel possède une écologie plutôt faible due au caractère d'emblée artificiel de la rive. Bien sûr, il y aurait quelques perturbations sur une partie de la biocénose provoquées par la réduction de la «beine» due aux remblais sur une surface de près de 4000 m<sup>2</sup> (en déduction d'un remblai compensatoire d'environ 400 m<sup>2</sup>); par l'envasement et l'apparition de sédiments fins au détriment de sable et cailloux que le dragage des fonds nécessitera; par la diminution des courants et vagues en faveur des eaux calmes et même stagnantes. Ainsi seront perturbées ou détruites une certaine quantité de plantes submergées, une certaine proportion d'invertébrés dont les moules zébrées, certaines espèces de poissons dont les salmonidés et, surtout, les oiseaux d'eau et



L'anse naturelle du Grand-Pont en 1828 avec le «Stand»



Vue axonométrique d'intentions; avant-projet de G. Rossi



hivernants — qui sont ici dans un milieu d'importance nationale, faute d'abris et de nourriture. Tous ces impacts seront directs par modifications définitives de la rive et induits par la fréquentation future accrue des humains et des bateaux.

Cependant, conforme aux objectifs de toute étude d'impact qui vise à rendre un bilan écologique au moins neutre et si possible positif, le projet propose des mesures de minimisation des incidences et de compensation sur le site-même ainsi que sur un site ailleurs éventuel:

- l'extension de la grève existante caillouteuse à l'ouest sur une longueur de 70 m pourra accueillir des invertébrés, des poissons et des oiseaux, tout en s'intégrant mieux dans le paysage en réduisant l'impact visuel de la route surélevée;
- une certaine circulation des eaux à l'intérieur du port subsistera grâce à la forme même de l'arrondi du projet, grâce aux pontons flottants et grâce surtout au tuyau de 200 cm de diamètre traversant la digue Vaudaire et au passage d'eau et passerelle correspondants créés par un décalage de la digue Vent d'ouest;

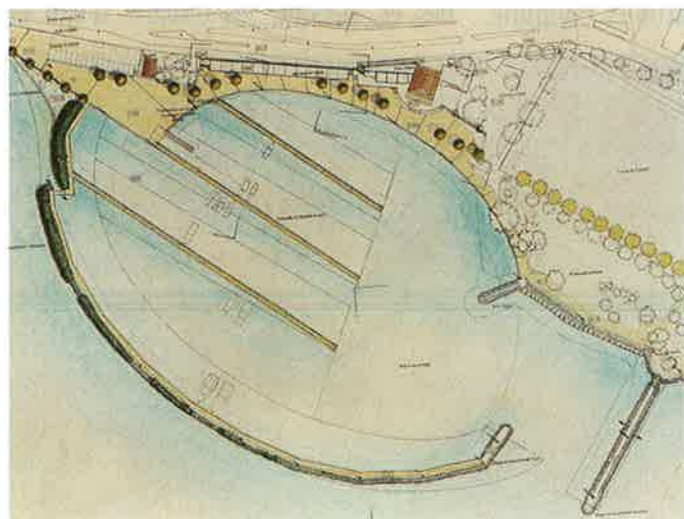
- la végétalisation de cette digue à gros blocs non jointifs, par des saules pourpres plantés dans des tuyaux troués en béton posés de biais et résistant aux vagues ainsi que par des *Polygonum cuspidatum* dans les interstices de ces blocs (existants dans le site) est une solution novatrice conçue par Ecotec. Elle créera une zone compensatrice nouvelle pour la prolifération de invertébrés et des oiseaux, tout en s'intégrant au paysage et en soulignant l'ellipse du projet;

- «last but not least», un nouvel aménagement prévu dans la zone protégée du port pour favoriser des poissons dont les perches et les brochets consiste en *récif*s artificiels. C'est une autre idée d'Ecotec expérimentée une seule fois en mer près de Monaco mais jamais encore en milieu lacustre. Il s'agit de corps-morts montés d'un empilement de briques creuses pour servir en même d'amarrage des bateaux et d'abris pour ces poissons. Ces briques seront cimentées sans ordre particulier sur des dalles de support de manière à présenter un nombre maximal de caches aux poissons en rendant les fonds hétérogènes et provoquant ainsi une diversité optimale des espèces.

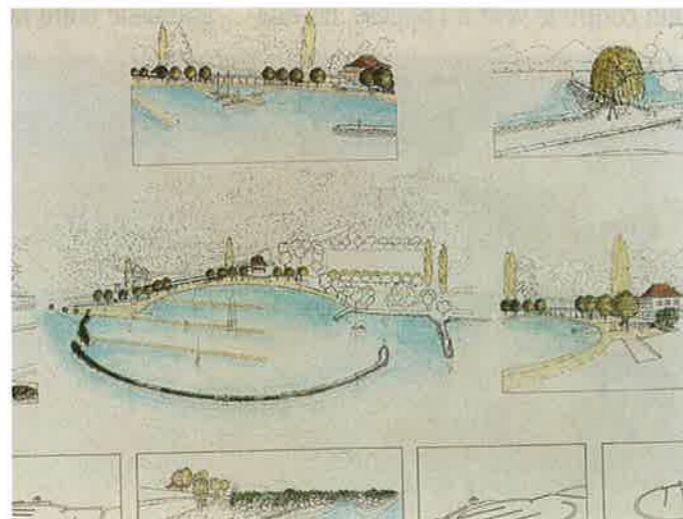
De manière générale, le long terme pourrait peut-être témoigner d'une réadaptation de certaines espèces échappant à une situation d'irréversibilité. En somme, ce projet, au point de vue écologique également, témoigne de certaines préoccupations et fait montre d'une démarche inédite. Demeure le fait paradoxal que l'évolution naturelle reste en partie imprévisible; et notamment, qu'en sera-t-il à long terme du degré de biodiversité souhaitable dans et autour du port?

**Incidence sur le parcage des véhicules, la circulation et l'urbanisation future**

Gabriel Rossi, qui a fait appel au bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA pour la faisabilité du trafic, a pu démontrer qu'à court terme les besoins en place de parc seraient satisfaits par une série de petits parkings en surface au Grand-Pont — dont un parking de 24 places situé à l'ouest du petit pavillon qui compensera largement les cinq places supprimées devant le restaurant, et que la circulation ne serait que faiblement modifiée et accrue. Une centaine de places supplémentaires seraient nécessaires pour les besoins du port (entre 0,2 et 0,5 place de parc par bateau). A long

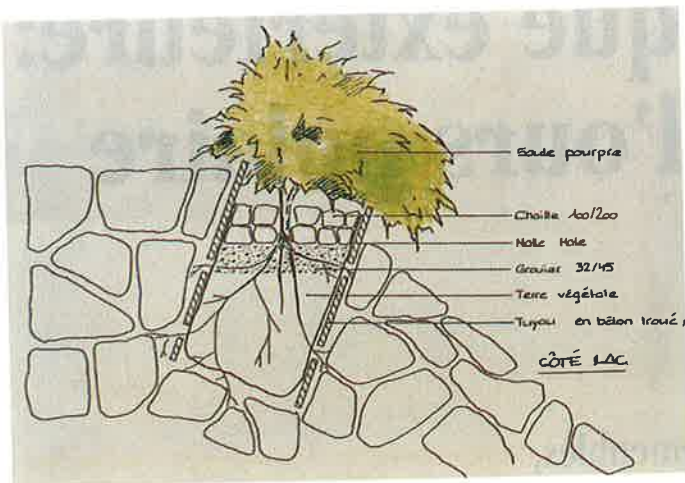


Plan du projet définitif

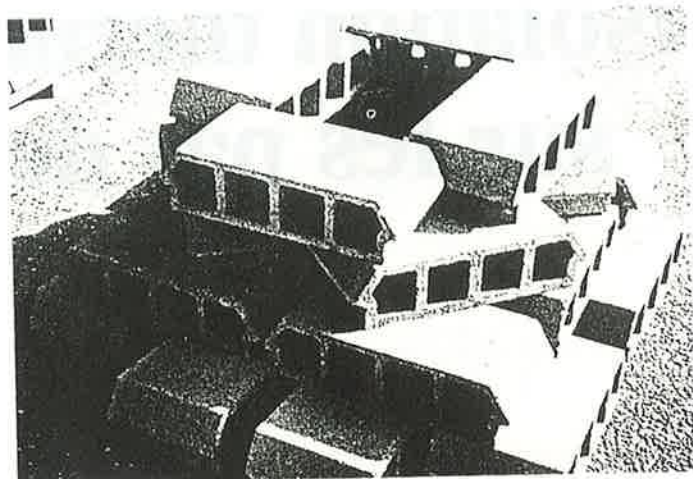


Perspectives du projet définitif





Coupe de détail de la digue à enrochements végétalisés



Caches à poissons en briques pour les eaux calmes du port

terme, en prévision d'un plan directeur d'ensemble qui comprendrait la construction d'une grande salle, d'un nouveau collège éventuel et d'un grand parking souterrain dans le secteur, il s'agirait de revoir l'ensemble du problème des circulations: des aménagements conséquents pourraient prévoir, notamment, la création d'un grand carrefour giratoire à l'entrée ouest du Grand-Pont en remplacement du pont existant...

Ainsi le projet du «Port du Vieux-Stand» appelle, par sa grande envergure, à une réflexion globale sur le futur de tout ce secteur de Lutry. Ce faisant, il recherche une intégration entre les valeurs symboliques et historiques du lieu, les valeurs morphologiques et plastiques, écologiques, fonctionnelles des déplacements et accès, enfin celles du développement urbain. Un morceau de puzzle qui détermine le tout.

Le projet définitif, approuvé par le Conseil d'Etat en novembre dernier, a été mis à l'enquête publique conjointe, canton, commune et maître d'ouvrage. En cas d'acceptation, la réalisation pourra démarrer cette année: dix-huit mois de travaux, mais un chantier relativement peu fracassant, étant donné que les matériaux constituant les digues seront acheminés par cha-

lands depuis le lac et immergés directement.

### Rencontre privilégiée entre l'homme et la nature

Tout projet de port, et celui-ci notamment, peut être le lieu d'une rencontre privilégiée entre l'action de l'homme et celle de la nature. Durant de nombreux siècles, c'est la nature seule qui a œuvré, l'homme ayant tourné son regard plutôt vers l'intérieur des terres. Puis depuis un siècle, les agglomérations humaines, et Lutry en particulier, se sont tournées sur le lac en s'appropriant ses rivages. Le projet peut ainsi «terminer» cette évolution.

Gabriel Rossi n'est pas avant tout un produit de la nature, il est avant tout architecte et urbaniste qui cherche par une présence géométrique et humaine forte la réponse idéale à un site donné. Mais c'est l'urbaniste qui, contrairement à bien d'autres dans un passé récent, se sensibilise à la dimension du paysage. Le projet, tel que présenté ici, sera certainement assoupli.

Les grèves pourront être moins géométrisées et témoigneront d'une végétation spontanée en dehors de celle plantée; à l'est, une grève caillouteuse pourra peut-être se former naturellement par le charriage des matériaux de la Lutrive; la délimitation entre digue végétalisée et

digue à enrochement nu pourra ménager des transitions; et les plans de détails arrêteront une arborisation plus dense des tilleuls, soulignant le bras de l'ellipse côté quais. Et la nature, enfin, viendra apporter son grain de sel et sa part d'imprévisibilité et de surprises au contexte... Rencontre idéale entre l'homme et la nature; méditons les paroles de Vitruve!

### Bibliographie

1. *Lutry, la Ville et ses Monuments*, par Marcel Grandjean, deux tomes, Ed. Ville de Lutry, 1990.
2. «Paysages riverains: le choix d'une image directrice», Pascale Roulet et Sylvain Malfroy, article paru dans *Werk, Bauen+Wohnen* n° 11, 1992.
3. «Principes directeurs du Plan directeur des rives du Léman», document préparatoire du Service de l'aménagement du territoire.
4. Documents divers ayant composé le dossier d'avant-projet pour la mise à l'enquête communale: rapport d'études préliminaires du bureau Archilab; l'étude d'impact (première et deuxième étape) du bureau Ecotec, Genève, Patrick Durand, directeur; rapport provisoire Transitec Ingénieurs-Conseils, états à court et à long terme.
5. Articles de journaux parus en 1994 dans *24 Heures*, *Le Matin* et le *Bulletin immobilier* 9, 1994.
6. Entretiens divers et renseignements donnés par l'Etat de Vaud, M. Franken du Service de voirie de la Ville de Lausanne et M. Dentan de la Direction des travaux de la Ville de Pully.