

CONCOURS D'ARCHITECTURE
A DEUX DEGRES
RELAIS AUTOROUTIER - BAVOIS

ETAT DE VAUD
RAPPORT DU JURY
REGLEMENT-PROGRAMME 1ER TOUR
QUESTIONS-REponses 1ER TOUR
QUESTIONS-REponses 2EME TOUR
MAY 1996

1. GENERALITES

1.1 Objectifs du concours

Le Règlement-Programme de juillet 1995 (voir annexes) définit les intentions de l'Etat de Vaud en matière de relais autoroutier et précise les caractéristiques souhaitées pour celui projeté à Bavois.

A l'issue du concours, le jury souhaite conclure ses travaux en reformulant ses hypothèses de départ, et ceci grâce à l'apport considérable que constituent les études des 120 concurrents ayant rendu un projet.

Il se confirme, tout d'abord, que le rôle d'un relais autoroutier dépasse largement la simple satisfaction des besoins matériels des usagers, soit le ravitaillement en carburant et une restauration de base. Ces centres évoluent vers des fonctions plus complexes qui s'adressent aussi bien à la clientèle régionale qu'au trafic national et international.

Sur le plan régional, on constate que Bavois se situe en un point de rencontre idéal entre l'arc lémanique et l'ensemble du Nord vaudois. Cette convergence peut d'ailleurs s'étendre au contact entre les zones Rhône-Alpes et le Nord et l'Est de la Suisse et, plus généralement, aux relations Nord-Sud sur le grand axe "lotharingien" européen. Il se confirme ainsi que la proximité de la ligne de partage entre les bassins du Rhône et du Rhin correspond bien à une réalité relationnelle ce qui justifie la présence d'un relais en cet endroit.

A l'échelle du réseau autoroutier suisse et européen, les relais autoroutiers sont perçus comme représentatifs de la région où ils se trouvent. Ils ponctuent les déplacements automobiles en offrant des points de référence favorables au tourisme et à l'économie en général. Dans ce sens, l'intention des organisateurs du concours est bien de trouver un projet présentant une forte personnalité tout en répondant aux habituels critères de fonctionnement et d'économie.

L'analyse détaillée des conditions géographiques du site et l'examen approfondi des 120 projets rendus confirme, si besoin était, la qualité et les difficultés du terrain retenu pour le relais de Bavois. Il s'avère que l'objectif de mise en valeur de l'endroit est essentiel pour la réussite du projet; elle ne pourra s'obtenir que par un équilibre adéquat entre des constructions à la volumétrie précise et des aménagements respectueux de la morphologie subtile du secteur choisi. Les projets ont démontré également la limite du terrain à disposition en regard du programme donné.

Après les deux tours du concours, le jury constate toutefois que les objectifs ambitieux qu'il avait définis au départ ont été satisfaits par plusieurs projets parmi lesquels il a trouvé la matière nécessaire à des choix de qualité.

En résumé, il confirme les objectifs contenus dans le programme (point 6.2) à savoir :

- Transformer les aires de repos existantes en relais autoroutier.
- Proposer une image contemporaine du relais autoroutier.
- Proposer un projet représentatif propre à promouvoir la région traversée.
- Proposer une réalisation performante sur le plan fonctionnel, économique et commercial.

1.2 Organisateur

Le concours est organisé par le Service des bâtiments de l'Etat de Vaud, en collaboration avec les Services du tourisme et des transports et des routes et autoroutes, pour les besoins du Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports.

1.3 Jury

Président

M. Jean-Pierre Dresco Architecte cantonal, chef du Service des bâtiments de l'Etat de Vaud

Membres

Mme Sylvie Moser Architecte-urbaniste, architecte de l'arrondissement Est de l'Etat de Vaud

MM. Jean-Claude Agassis Syndic de Bavois
Jean-Marc Buchillier Directeur de l'Association pour le développement du Nord vaudois

Arduino Cantafora Architecte, professeur EPFL

Jean-Baptiste Ferrari Architecte, Lausanne

Vincent Krayenbühl Chef du Service des transports et du tourisme de l'Etat de Vaud

Roger Weidmann Ingénieur au Service des routes et autoroutes de l'Etat de Vaud

Laurent Theurillat Architecte cantonal du Canton du Jura

Suppléants

MM. Bernard Verdon Architecte, Lausanne (chargé de l'organisation du concours)

Charles-André Ramseier Directeur de l'Office du tourisme du Canton de Vaud

Experts

Mme Anne Salina Gianinazzi Economiste au service des transports et du tourisme de l'Etat de Vaud

MM. Robert Meier Directeur de la Société de développement hôtelier, Lausanne

Philippe Blanc Bureau Transitec, Lausanne

MM. Arduino Cantafora et Jean-Claude Agassis n'ont pas participé au jugement du 2ème tour; ils ont été remplacés par les suppléants, MM. Bernard Verdon et Charles-André Ramseier.

Le jury a siégé pour le 1er degré les 4, 5 et 11 décembre 1995 et pour le 2ème degré les 6, 7 et 13 mai 1996.

1.4 Conditions de participation

Le concours est ouvert à tous les architectes, domiciliés ou établis avant le 1er janvier 1995 sur territoire d'un des cantons suivants, signataires de la convention de réciprocité du 16 décembre 1994 : Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud, pour autant que les candidats remplissent les critères de reconnaissance par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud, établis hors du canton avant le 1er janvier 1995 et répondant aux mêmes critères de reconnaissance par le Conseil d'Etat vaudois, à savoir :

"Article premier.- La qualité d'architecte est reconnue par le Conseil d'Etat aux mandataires professionnellement qualifiés suivants : aux porteurs du diplôme des Ecoles polytechniques fédérales de Lausanne et de Zurich ou de l'Ecole d'architecture de l'Université de Genève, ainsi qu'aux diplômés étrangers bénéficiant de l'équivalence; aux porteurs du diplôme des Ecoles techniques supérieures ETS; aux personnes inscrites aux Registres des architectes A et B du REG (Fondation suisse de registres des ingénieurs, des architectes et des techniciens)."

1.5 Type de concours

Le présent concours est un "concours à deux degrés" selon l'article 7 du Règlement SIA 152, édition 1993, sur les concours d'architecture.

1er degré

Il s'agit d'un concours d'idées à l'échelle du 1/500 pour les objets bâtis et du 1/1000 pour l'occupation du site. Cette phase porte sur les principes généraux de l'organisation du projet et sa disposition sur le site proposé. Le programme mis à disposition des concurrents lors de ce tour est fortement résumé. Toutefois, les caractéristiques fondamentales de la proposition doivent être suffisamment explicitées et sans équivoque.

2ème degré

Le 2ème degré consiste en un concours de projet. Le programme définitif de cette phase tient compte des résultats du 1er degré. L'échelle des plans demandés est au 1/200 pour les bâtiments.

1.6 Déroulement du concours

Planning résumé

Annonce du concours	14 juillet 1995
Clôture des inscriptions	25 août 1995
Rendu du 1er degré	31 octobre 1995
Jugement du 1er degré	4, 5 et 11 décembre 1995
Lancement du 2ème degré	14 décembre 1995
Rendu du 2ème degré	16 avril 1996
Jugement du 2ème degré	6, 7 et 13 mai 1996
Ouverture de l'exposition et distribution des prix	30 mai 1996

Hypothèse pour la suite

Mandat d'études	Eté 1996
Etudes	1996 et 1997
Réalisation	1998-1999
Ouverture du relais	Fin 1999-Début 2000

1.7 Projets remis

L'organisateur a reçu 174 inscriptions. Leur répartition, par canton, s'établit comme suit :

	Nombre d'inscrits	%
Berne	3	1,7
Fribourg	8	4,6
Genève	28	16,1
Jura	2	1,2
Neuchâtel	3	1,7
Valais	9	5,2
Vaud	119	68,3
Vaudois hors canton	<u>2</u>	<u>1,2</u>
Total	174	100,0

70 projets ont été remis dans les délais à l'adresse de l'organisateur, alors que 50 colis ont été envoyés par la poste. Le tout a été posté dans les délais.

Le nombre total de projets reçus s'élève à 120.

1.8 Liste des projets reçus

1. Quatre
2. Forum
3. Cinétique
4. Vista point
5. Le resto
6. Mastaba
7. Upsilon
8. Winnie
9. Mirador
10. Zoll
11. Terrasses
12. Via Latina
13. Halles
14. Transit
15. Autoroot 1
16. La blouse du dandy
17. Tabloïd
18. Idem la nuit
19. ... et voir les Alpes
20. Libellule
21. L'escapade
22. Trait d'union
23. Vaud
24. Entre 2 mers
25. N1 KM 81
26. La porte vaudoise
27. Excalibur
28. Jurasiteparc
29. Migrations
30. Pont
31. Arno
32. T5
33. Portique
34. Plainevue
35. Relax
36. La passerelle
37. ... point de suspension
38. Dérives
39. Restopont Rhin-Rhône
40. Midway
41. Frisbee
42. Vol biplan, destination Jura
43. Fanal
44. Où le temps suspend son vol
45. Chevy
46. Croquemiette
47. Le sept
48. Delta
49. Regard
50. Horizon
51. Image
52. Ar ve chal
53. Milieu du monde
54. U.F.O.
55. Topolino
56. Stop
57. Octane 95
58. Don Quichotte
59. Caméléon
60. Kaléidoscope
61. Texaco
62. Kilomètre 81
63. Stonehenge
64. A gauche le Suchet
65. Juralpe
66. L'autre-jour
67. Bora Bora
68. De Visu
69. La colline entropique
70. Check point
71. Entreroches
72. Pause
73. 3395
74. Relais-relaxe

75. Flic-flac	97. Tapis volant
76. Resto	98. Grand-angle
77. Phlegmons	99. Le Belvédère
78. Topaze	100. Spanish caravan
79. Steak - frite - salade	101. Auto-croûte
80. Stoa	102. Ailleurs
81. A.D.N.	103. Relais
82. O. Cesar	104. Le beau lac de Soleure
83. 45° le matin	105. Quai des champs
84. Contraste	106. Gros de Vaud
85. Antipodes	107. Le perchoir
86. Plates-formes	108. Les héritiers sauvages
87. Jurassic aire	109. KM 81
88. Allons déjeuner sur l'herbe	110. Sky piazza
89. «Dans la chambre vide des enfants, le grand chien vient pleurer chaque soir. »	111. Arc
90. Oppidum	112. Le Bastion
91. Ici	113. Oiseaux migrateurs
92. Easy Rider	114. E la nave va
93. Le jardin	115. Tour d'horizon
94. Turbine	116. Belvédère
95. La linéa	117. Apostrophe
96. Move	118. Relais des aiguilles de Baulmes
	119. C'est comment qu'on freine
	120. 0,4/1000

Après la levée de l'anonymat, la statistique de provenance des concurrents devient la suivante :

	Nombre de projets rendus	%
Berne	2	1,7
Fribourg	6	5
Genève	21	17,5
Jura	2	1,7
Neuchâtel	2	1,7
Valais	8	6,6
Vaud	77	64,1
Vaudois hors canton	<u>2</u>	<u>1,7</u>
Total	120	100,0

2. JUGEMENT DU 1ER DEGRE DU CONCOURS

2.1 Analyse préalable des projets

L'analyse préalable des projets s'est faite sous la responsabilité de M. Bernard Verdon, architecte chargé de l'organisation du concours et du contrôle des projets.

L'analyse a porté sur les points suivants :

- Respect des délais
- Respect de l'anonymat
- Contrôle des documents demandés et de leur présentation
- Respect du périmètre général
- Respect des zones figurant au plan de synthèse du programme
- Respect du programme et des surfaces du restoroute
- Respect de la capacité du stationnement
- Respect des conditions de circulation générale
- Contrôle de l'équipement des stations-service
- Mise en évidence du type de relation entre les aires
- Mise en évidence du type d'aménagements extérieurs.

Les remarques résultant de l'analyse préalable ont été consignées sur des fiches établies pour chaque projet, à l'intention du jury.

2.2 Recevabilité des projets

Exclusion du jugement

(art. 42.1, recommandation SIA 152)

Constatant qu'un nom figure sur l'emballage d'un projet (n° 119), le jury décide de l'exclure du jugement pour violation de l'anonymat. En parallèle et pour éviter une éventuelle erreur, le jury charge le notaire de contrôler si le nom inscrit sur l'emballage correspond bien à celui de l'auteur du projet. Après contrôle, le notaire confirme qu'il s'agit du bureau G. Bonnard & D. Woeffray à Lausanne.

Exclusion de la répartition des prix

(art. 42.1, recommandation SIA 152)

Constatant qu'un concurrent a adjoint une maquette à son projet (n° 81) non demandée, le jury décide de l'exclure de la répartition des prix.

Constat de dérogations

Sur la base de l'examen préalable, le jury prend acte des constats suivants :

Projets non conformes aux conditions de rendu

N° 90 Est arrivé légèrement endommagé par voie postale/emballage trop faible ayant entraîné une déchirure.

N° 120 Manque enveloppe cachetée contenant la fiche d'identification/Est arrivé endommagé par voie postale/Plans pliés à divers endroits.

Plusieurs concurrents ont rendu leurs plans roulés dans un tube, alors que l'exigence de rendu formulait un cartable.

Projets non conformes aux règles urbanistiques :

N° 24 Restoroute empiète sur pâturage boisé.

N° 25 Station-service Alpes empiète sur périmètre.

N° 44 Idem n° 24.

N° 53 Stationnement déborde sur pâturage boisé.

N° 81 Restoroute empiète au Nord sur périmètre.

N° 111 Idem n° 53.

Projets non conformes au programme :

N° 56 Stationnement non dessiné.

N° 66 Idem projet n° 56.

N° 73 Idem projet n° 56.

N° 77 Dimensionnement stationnement et circulations.

N° 87 Idem n° 77.

N° 95 Idem n° 56.

N° 107 Idem n° 56.

N° 108 Idem n° 56.

De l'observation des projets concernés, le jury constate que les irrégularités sont toutes de caractère secondaire. Il décide dès lors de prendre en considération la totalité des projets.

2.3 Premier et deuxième tours d'examen des projets

En vue d'apprécier les projets soumis, le jury reprend les critères indiqués dans le Règlement-Programme et dans une approche globale :

- La qualité de l'implantation dans son rapport au site et au paysage
- L'organisation routière générale et la logique des diverses circulations

- La valeur de la proposition en rapport des objectifs du concours, en particulier ceux relatifs à l'interprétation du thème dans le sens de la qualité de la représentativité du restoroute.

Le jury procède ensuite à l'examen de la totalité des projets admis au jugement et écarte les projets n'apportant pas de réponse satisfaisante aux critères ci-dessus.

Les 53 projets suivants sont ainsi écartés au 1er tour :

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 2. Forum | 65. Juralpe |
| 4. Vista point | 67. Bora Bora |
| 5. Le resto | 68. De Visu |
| 7. Upsilon | 70. Check point |
| 9. Mirador | 72. Pause |
| 11. Terrasses | 73. 3395 |
| 12. Via latina | 75. Flic-flac |
| 15. Autoroot 1 | 76. Resto |
| 19. ... et voir les Alpes | 77. Phlegmons |
| 20. Libellule | 81. A.D.N. |
| 21. L'escapade | 83. 45° le matin |
| 23. Vaud | 86. Plates formes |
| 29. Migrations | 87. Jurassic aire |
| 30. Pont | 88. Allons déjeuner sur l'herbe |
| 31. Arno | 90. Oppidum |
| 35. Relax | 93. Le jardin |
| 37. ... point de suspension | 94. Turbine |
| 41. Frisbee | 97. Tapis volant |
| 44. Où le temps suspend son vol | 100. Spanish caravan |
| 48 Delta | 101. Auto-croûtes |
| 49. Regard | 106. Gros de Vaud |
| 51. Image | 108. Les héritiers sauvages |
| 52. Ar ve chal | 111. Arc |
| 54. U.F.O. | 112. Le Bastion |
| 56. Stop | 116. Belvédère |
| 58. Don Quichotte | 120. 0,4/1000 |
| 59. Caméléon | |

Le jury repasse en revue l'ensemble des projets à la suite d'une visite collective sur le lieu. Il procède à un nouvel examen des projets restants en approfondissant les critères d'appréciation, particulièrement en ce qui concerne le domaine routier, la prise en compte de l'environnement et le fonctionnement du restoroute.

Après cela, le jury repasse en revue les projets examinés et décide d'éliminer au 2ème tour les 27 projets suivants :

- | | |
|---------------------------|-------------------------------|
| 10. Zoll | 74. Relais-relaxe |
| 16. La blouse du dandy | 79. Steak - frite - salade |
| 17. Tabloïd | 80. Stoa |
| 25. N1 KM 81 | 82. O. Cesar |
| 38. Dérives | 84. Contraste |
| 39. Restopoint Rhin-Rhône | 89. "Dans la chambre vide..." |
| 46. Croquemiette | 96. Move |
| 47. Le sept | 98. Grand angle |
| 57. Octane 95 | 102. Ailleurs |
| 60. Kaléidoscope | 103. Relais |
| 69. La colline entropique | 104. Le beau lac de Soleure |
| 71. Entreroches | 105. Quai des champs |
| 107. Le perchoir | 117. Apostrophe |
| 109. KM 81 | |

2.4 Troisième tour d'examen des projets

En vue de la suite du jugement, le jury décide d'approfondir son examen au vu des critères d'appréciation suivants :

- Implantation générale : la qualité de relations au site, au paysage et à l'environnement.
- Organisation routière : la logique de circulations et du stationnement.
- Restoroute : la qualité de fonctionnement et de l'accessibilité.
- Architecture générale des aménagements et des valeurs proposées.
- Economie générale : l'économie directement perceptible du projet.
- Identité : l'interprétation du thème, la représentativité d'un restoroute contemporain.

Le jury procède alors à l'examen approfondi des projets restants et décide d'éliminer les 19 projets suivants :

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| 3. Cinétique | 50. Horizon |
| 13. Halles | 53. Milieu du monde |
| 24. Entre 2 mers | 64. A gauche le Suchet |
| 26. La porte vaudoise | 95. La linéa |
| 27. Excalibur | 99. Le Belvédère |
| 32. T5 | 110. Sky Piazza |
| 33. Portique | 113. Oiseaux migrants |
| 40. Midway | 114. E la nave va |
| 42. Vol biplan, destination Jura | 118. Relais des aiguilles de Baulmes |
| 45. Chevy | |

2.5 Projets retenus pour analyse

Dans le but d'opérer le choix final des projets qu'il estime les plus prometteurs pour un développement lors du 2ème degré, le jury décide pour les 20 projets restants de les soumettre à une analyse approfondie auprès d'experts, ceci concernant les circulations-stationnement, d'une part, et un fonctionnement du restoroute, d'autre part.

Le jury écoute ensuite les experts qui font part de leur appréciation en fonction de leur spécialité respective.

A la lumière des critères préalablement définis et précisés par l'avis des experts, le jury réexamine les projets et décide d'écarter les 8 projets suivants :

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 8. Winnie | 63. Stonehenge |
| 18. Idem la nuit | 78. Topaze |
| 36. La passerelle | 91. Ici |
| 43. Fanal | 115. Tour d'horizon |

2.6 Critiques des projets écartés au quatrième tour

Projet n° 8 - Winnie

L'apparente simplicité générale qui se dégage de ce projet reste alourdie par une surcharge d'effets en plan et dans le traitement des aménagements extérieurs.

L'impact du projet sur l'environnement est important.

On constate dans l'organisation générale des circulations un mélange des fonctions entre les différents usagers du parage poids lourds, ceux du stationnement des véhicules légers et ceux accédant aux stations-service. L'extrémité de la passerelle côté Jura reste mal définie et son exploitation problématique par une trop grande proximité de la station-service et du bâtiment; de même, la tête de la passerelle sur l'aire Alpes superpose la circulation du parage et celle des usagers à l'accès de la passerelle.

De manière globale, l'amélioration de ce projet devrait conduire à une refonte importante de l'implantation des divers éléments; en particulier, le concept stationnement / déplacements / station-service devrait être revu.

Projet n° 18 - Idem la nuit

L'implantation proposée par ce projet est à la fois précise et bien ordonnée.

D'une façon générale, la séquence station-service / stationnement véhicules légers / stationnement poids lourds semble séduisante et claire, mais relativement rigide; en particulier, le retour des usagers sortant du restaurant vers la station-service est conflictuelle.

Les extrémités de la passerelle sont exigües, collées aux stations-service et présentent des problèmes de visibilité; le retour du parking Jura en direction d'Yverdon, à contresens sur le mouvement principal de sortie, apparaît comme peu clair et difficile à gérer.

Les circulations d'accès au parking Jura, notamment en provenance de la passerelle, sont confuses.

Le fonctionnement du restoroute est correct, cependant l'emplacement de la cuisine occupe, en plan, la position la plus enviable du projet.

Le traitement des aménagements extérieurs en limite Ouest de la plate-forme nécessiterait un approfondissement.

Le jury a finalement apprécié les intentions générales de départ, mais n'a pas été convaincu par l'image finale proposée, fade et banalisée; de plus, la résolution des problèmes de circulation, de visibilité et d'organisation des têtes de passerelles demanderait une refonte fondamentale du projet.

Projet n° 36 - La passerelle

Fondé sur un schéma d'organisation claire, ce projet ne tient pas les mêmes intentions de simplicité dans son développement.

Attribuant une très grande importance à l'axe piétons Est-Ouest, avec une passerelle piétons séparée de la liaison véhicules, l'aire de repos côté Alpes ne réserve aucune place de stationnement pour les véhicules légers.

La passerelle à l'usage des piétons présente un conflit important avec la sortie de la station-service Jura et l'accès principal à l'aire de repos.

Il faut relever l'inversion de la circulation sur le pont véhicules et l'organisation des deux extrémités ne tenant pas compte de ce parti.

L'organisation du stationnement sur l'aire Jura est bonne, présentant soit en direction Nord ou Sud une excellente lisibilité. L'organisation des liaisons piétonnes entre parking et restaurant engendre des longueurs de parcours relativement importantes.

Le traitement du restoroute, avec la mise en oeuvre d'une rampe cylindrique et d'un important éclairage zénithal, présente un espace peu intéressant et sans relation avec le sujet du concours.

Projet n° 43 - Fanal

Cette proposition se concentre en un point pour traiter verticalement le programme du restoroute. A la fois pure et d'apparence libre, cette forme reste cependant assujettie à l'ordonnancement autoroutier.

La séquence stationnement / station-service traitée de manière symétrique est tout à fait correcte.

Sur l'aire Alpes, l'inversion du stationnement véhicules légers avec celui des poids lourds permettrait une réduction des distances de l'accès piétonnier vers le restaurant.

La logique d'exploitation d'un restoroute se satisfait difficilement du traitement verticalisé du programme, ceci impliquant de nombreuses difficultés d'usage.

Dans le traitement des aménagements extérieurs, le projet propose une restitution minérale de la plate-forme Jura; en réalité, cette proposition falsifie la vraie nature de ce remblai.

En définitive, le jury a apprécié la tentative de définir l'identité du restoroute sous le symbole du phare à la fois image verticale facilement perceptible et représentative, mais peu appropriée à l'interprétation fonctionnelle du programme proposé.

Projet n° 63 - Stonehenge

Ce projet se distingue d'emblée par son aspect "achevé" en fini, lui limitant une nécessaire spontanéité pour son développement.

L'organisation générale du projet et des circulations est bonne sur le plan routier. Il faut cependant relever l'inexistence de stationnement pour véhicules légers côté Est, mettant en cause l'importance des cheminements piétonniers entre les deux côtés de l'autoroute.

Sur l'aire Jura, le traitement de la double fonction parcage, puis essence, entraîne une difficulté de retour vers la station lorsque l'on est parqué au restaurant.

De même, le retour de la station-service vers les zones de stationnement restaurant reste difficile.

Le choix du stationnement poids lourds et cars devrait être inversé afin d'établir une relation plus évidente entre le restaurant et les voyageurs de cars.

De manière plus générale, l'organisation du parking des véhicules légers s'oriente manifestement plus vers la zone détente, au détriment de la relation vers le restaurant.

L'entrée principale du restoroute est par trop discrète et, de ce fait, peu repérable depuis le stationnement des véhicules légers.

Le jury n'a finalement pas retenu ce projet de bonne qualité architecturale, présentant au stade du concours d'idées peu de potentialité pour développement ultérieur.

Projet n° 78 - Topaze

Cette proposition très volontaire s'intéresse à la prise en charge de l'ensemble du site proposé dans le cadre du concours.

Le traitement de la logique autoroutière prédomine cependant fortement sur la résolution générale du projets, ceci en forçant le site.

Voulant préserver une part importante d'espace de nature, la proposition organise la plate-forme Jura sur deux niveaux et situe la circulation poids lourds au niveau inférieur.

L'emplacement, relativement au Sud, choisi pour l'implantation de la passerelle de transit conditionne l'organisation des têtes de pont.

Le stationnement des véhicules poids lourds présente des difficultés de fonctionnement : des mouvements en marche arrière sont nécessaires pour quitter les places d'arrêts; de plus, sur le parking souterrain Jura, le parage perpendiculaire des véhicules poids lourds n'est pas admissible.

L'aire Alpes ne réserve aucun emplacement à l'usage des véhicules légers. Le retour du parking Jura en direction du Nord entraîne, à l'extrémité de la passerelle Ouest, une grande difficulté d'organisation.

e restoroute présente un fonctionnement correct et entretient une agréable relation avec le paysage environnant.

Le jury a finalement retenu de ce projet une volonté trop forcée d'implantation entraînant de surcroît d'importants investissements financiers.

Projet n° 91 - Ici

Cette proposition se singularise en distinguant nettement ce qui doit appartenir à la logique autoroutière de celle des usagers du restoroute, implanté dans une position satellisée.

Dans l'organisation générale des circulations, le projet s'articule autour d'une passerelle médiane divisant les deux aires en leur milieu engendrant un système circulations / stationnement peu lisible.

Le gabarit d'espace libre sous passerelle semble insuffisant. Les stations-service restent collées à l'amont des sorties de la passerelle de transit et provoquent des difficultés d'exploitation et de visibilité.

Le retour de la circulation côté Jura en direction du Nord n'est pas assuré correctement. Il faut relever également l'importante longueur des déplacements piétonniers à destination du restaurant, ceci relatif au concept d'implantation du restoroute.

L'approche et l'accès au restaurant sont par contre clairement exprimés. La zone loisirs est en parfaite continuité du stationnement général.

Le jury a été intéressé par ce projet et sa tentative de vouloir dissocier le restoroute du fonctionnement autoroutier. Il ne l'a pas retenu en dernière analyse à cause de son implantation trop excentrée entraînant des surcoûts effectifs, ainsi que par la nécessité impérative d'une refonte complète du système de stationnement et circulations devant conduire à un autre projet.

Projet n° 115 - Tour d'horizon

La proposition se développe et trouve son implantation dans un ordre à la fois organique et complexe.

L'organisation générale des circulations s'inscrit dans des formes arrondies entraînant de nombreux espaces résiduels.

Si le fonctionnement est correct, la lisibilité d'accès aux différentes parties du projet (parking visiteurs, restaurant, stations-service) n'est pas évidente.

Il faut relever le souci du détail du projet, présentant un dessin abouti et renseignant complètement sur des aménagements extérieurs; cette exactitude détermine cependant les limites d'amélioration de la proposition.

Le fonctionnement du restoroute est compréhensible, mais reste figé dans une disposition totalement déterminée.

Pour le traitement des aménagements extérieurs, le projet n'est pas attentif à l'environnement et ne s'attache pas à la logique générale du lieu.

Ne présentant pas de potentialités de développement suffisante, entraînant des investissements importants et une refonte des fonctions circulations / stationnement, le jury écarte cette proposition qui frappe par l'utilisation de formes libres et compliquées manquant singulièrement de cohérence et d'unité.

2.7 Tour de rattrapage

Le jury procède ensuite à un tour général de rattrapage de tous les projets; il confirme son jugement et retient par conséquent 12 projets pour la suite du 2ème degré :

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1. Quatre | 55. Topolino |
| 6. Mastaba | 61. Texaco |
| 14. Transit | 62. Kilomètre 81 |
| 22. Trait d'union | 66. L'autre-jour |
| 28. Jurasiteparc | 85. Antipodes |
| 34. Plainevue | 92. Easy Rider |

2.8 Conclusion du 1er degré

Le travail considérable, effectué par les 120 concurrents ayant rendu un projet, a fourni au jury un matériel critique qui permet de premières constatations et surtout qui confirme l'opportunité d'un second degré précisant les options du 1er (voir le programme du 2ème degré ci-joint).

Les projets présentés démontrent que le programme envisagé est compatible avec le site choisi et avec sa capacité de construction. On constate néanmoins que de nombreux concurrents ont eu quelque difficulté à placer sur le terrain l'ensemble des besoins, ou qu'ils ont dû recourir à des artifices sans commune mesure avec l'équilibre économique en résultant.

Le jury a toutefois décidé de maintenir pour le 2ème degré les mêmes exigences que celles formulées pour le 1er degré du concours.

L'organisation routière, hôtelière et commerciale a fait l'objet de propositions intéressantes qui permettent au jury de retenir 12 dossiers dont les auteurs sont invités à poursuivre leur recherche.

Au terme des travaux de la première phase, le jury se plaît à reconnaître l'effort remarquable et la bonne qualité des études réalisées par les 120 concurrents. Il tient d'ores et déjà à les remercier de leur précieuse participation.

3. JUGEMENT DU 2EME DEGRE DU CONCOURS

3.1 Projets rendus

L'organisateur a reçu 11 projets dans les délais et selon les modalités fixées par le Règlement-Programme.

3.2 Liste des projets reçus

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1. Quatre | 55. Topolino |
| 6. Mastaba | 61. Texaco |
| 14. Transit | 62. Kilomètre 81 |
| 22. Trait d'union | 85. Antipodes |
| 28. Jurasiteparc | 92. Easy Rider |
| 34. Plainevue | |

3.3 Analyse préalable des projets

3.31 *Contrôle général*

Un contrôle général des 11 projets a été effectué sous la responsabilité de M. Bernard Verdon, architecte. Il a porté sur les points suivants :

- Respect des délais
- Respect de l'anonymat
- Contrôle des documents demandés et de leur présentation
- Respect des périmètres
- Respect du programme.

Les résultats de cet examen ont été résumés sous forme de fiches à l'intention des membres du jury.

Les 11 concurrents ont respecté tous les points du Règlement-Programme du 2ème degré. Seule exception mineure, 2 projets comportent des aménagements routiers dépassant légèrement le périmètre; ces dérogations secondaires ne présentent aucun avantage pour leurs auteurs. Le jury confirme à ce sujet sa décision du 1er degré et ne pénalise pas leurs auteurs.

En outre ont été réalisées les analyses spécifiques suivantes :

3.32 *Expertise des aménagements routiers*

L'expertise des aménagements routiers a été effectuée par le bureau Transitec, ingénieurs conseils S.A. à Lausanne.

L'expertise porte sur :

- Respect du programme, notamment nombre de place de parc, etc.
- Prise en compte des remarques du 1er tour
- Accès aux parkings et stations de ravitaillement
- Organisation des parkings et stations de ravitaillement
- Circulation des piétons.

suivie d'une appréciation générale du projet et de sa capacité à évoluer.

On constate que les 11 concurrents ont largement tenu compte des remarques du 1er degré et qu'ils ont fait évoluer leur projet de manière positive. Il subsiste néanmoins de nombreuses inexactitudes, par exemple dans le dimensionnement des parkings dans le tracé des voies de desservance et de retour. Ces erreurs ou omissions sont plus ou moins graves et corrigibles; elles démontrent que la morphologie complexe, liée à l'exiguïté du site impliquera sans doute un léger allègement du programme et de certaines exigences.

3.33 *Expertise du fonctionnement "hôtelier" du relais*

L'expertise hôtelière a été réalisée sous la direction de M. Robert Meier, professeur à l'Ecole hôtelière de Lausanne.

Le fonctionnement hôtelier et commercial des projets est généralement bon à satisfaisant. Les critiques portent sur des dysfonctionnements de détail, plus que sur des erreurs fondamentales. L'expertise a surtout révélé la plus ou moins bonne interprétation des principes qui apparaissent aujourd'hui en matière d'organisation de relais autoroutier.

Il est intéressant de noter que, pour un programme demandé de 1'900 m² (nets) les projets varient de 1'874 m² à 2'185 m², soit une très bonne convergence par rapport aux exigences. Les cubes construits varient davantage, passant de 12'267 m³ à un maximum de 21'502 m³.

3.34 *Estimation du coût des travaux de génie civil*

L'estimation des coûts du génie civil a été confiée au bureau d'ingénieurs Schöpfer et Niggli S.A. à Lausanne.

L'estimation porte sur les ponts, places de stationnement, voies de circulation et tous les aménagements routiers et extérieurs. Les coûts ont été calculés sur la base des projets présentés sans tenir compte d'éventuels sous- ou surdimensionnements du programme.

La grande variété des solutions à laquelle se rajoutent les divergences d'interprétations des exigences provoquent, à ce niveau de l'étude, de fortes différences de coûts, l'écart entre le plus bas et le plus élevé se montant à 88,9 %. Il faut remarquer que ces estimations doivent être relativisées en regard, puisqu'elles englobent aussi bien des différences de dimensionnements que de réelles économies conceptuelles. En revanche, ces analyses seront extrêmement précieuses pour la suite des travaux car elles permettront une excellente optimisation du programme définitif qui servira ensuite de base aux appels d'offres d'exécution.

3.35 *Estimation du coût des bâtiments*

Le mandat d'analyse financière des bâtiments a été confié à l'Institut pour l'économie de la construction à Lausanne. L'étude s'est étendue sur le restoroute et les stations-service.

Les différences de coût des projets de restoroute se révèlent moins importantes que pour le génie civil puisque l'écart entre le plus bas et le plus élevé est d'environ 25 %. Cette cohérence des résultats provient du fait que le programme du relais est plus directif par rapport aux larges possibilités d'aménagement du site.

3.4 **Prise de connaissance des projets**

Le jury prend, tout d'abord, connaissance des projets par une lecture détaillée des plans et l'exposé des différents rapports des experts.

3.5 **Premier tour d'élimination**

Les 11 projets sont discutés selon les critères ci-dessous et en tenant compte des résultats d'expertises. Les choix sont effectués par une synthèse des différentes approches qui ne sont pas pondérées de manière arithmétique.

Les critères énoncés dans le Règlement-Programme et au cours du jugement de la première phase sont reformulés de la manière suivante :

- Insertion du périmètre réaménagé dans son territoire et par rapport au paysage - ceci de l'intérieur et de l'extérieur.
- Organisation et rapports mutuels entre les aménagements routiers, zone en nature, bâtiments, etc.

- Identité donnée au thème du relais autoroutier - lecture sous cet angle des espaces extérieurs comme de l'intérieur des bâtiments.
- Organisation du trafic, automobiles, autocars, poids lourds, motos et piétons.
- Organisation hôtelière et commerciale du relais et organisation des stations de combustibles.
- Architecture des aménagements (génie civil, espaces de jeux, délassément) et des bâtiments (volumes, espaces structure, éclairage).
- Economie du projet - génie civil et bâtiments.

Suite à cette analyse, le jury écarte les projets suivants :

- 14. Transit
- 34. Plainevue
- 55. Topolino

3.6 Critique des 3 projets écartés

Projet n° 14 - Transit

Jacques PERRET, Alain PORTA et Michel WILLEMETZ, Lausanne

DAUNER Ingénieurs Conseils SA, Aigle

Ce projet développe, d'une part, un travail en coupe original et très intéressant et, d'autre part, propose une implantation claire et précise en affirmant la rupture de crête de la plate-forme par la position du restoroute.

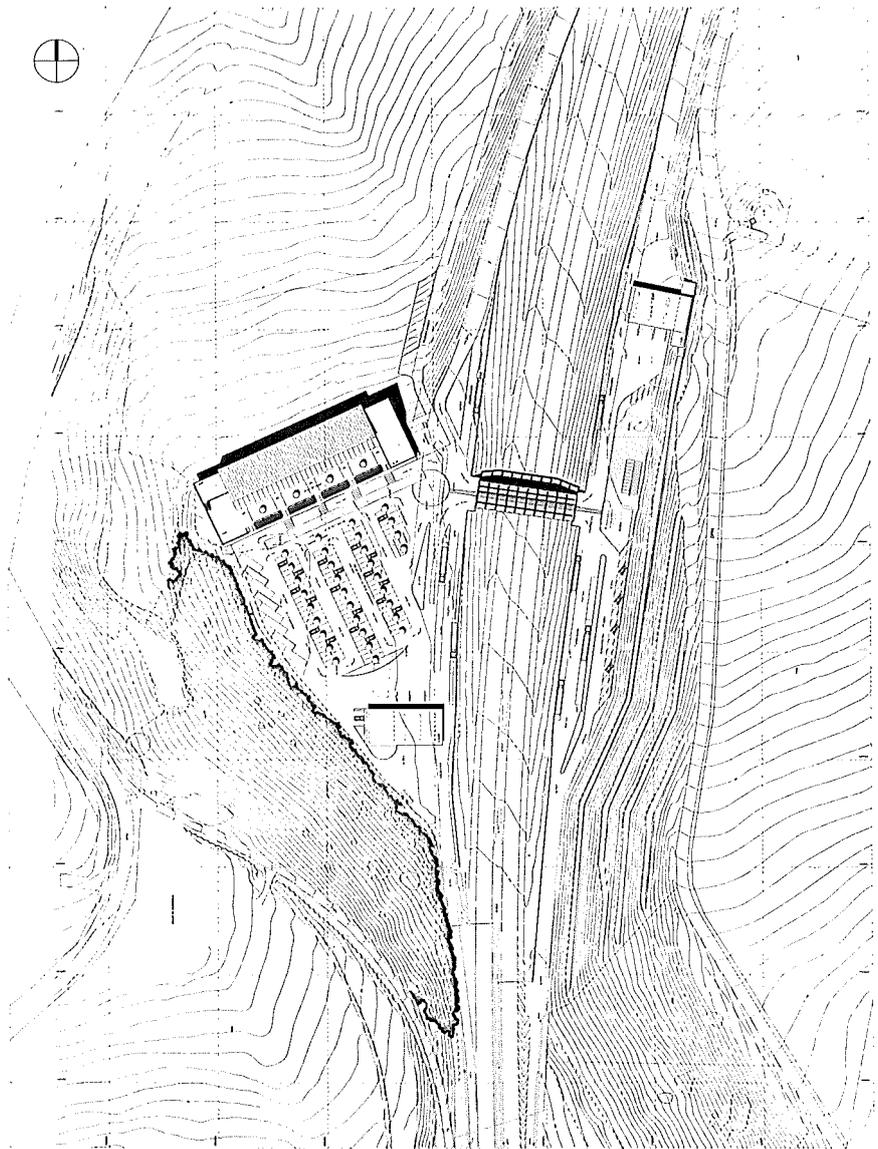
L'apparente clarté de l'organisation générale des circulations basée sur un dessin rigoureux et bien ordonné laisse cependant apparaître de nombreux conflits d'usage non résolus au 2ème degré. En particulier un système de circulation croisée sur le pont, un giratoire fonctionnant à contresens côté Jura, une desserte compliquée du parking véhicules légers rendent le concept de circulation difficilement exploitable, car contraire aux réflexes élémentaires des usagers. Les stations-service ont par contre été améliorées.

Le fonctionnement général du restoroute présente par sa coupe une intéressante prise de lumière contrastant avec les rapports de vue orientés vers le Nord et la plaine; le jeu des niveaux intérieurs, s'il est riche d'accès multiples, reste d'une fonctionnalité complexe pour une restauration collective engendrant des problèmes de contrôle. Au deuxième degré, le concept free-flow n'est pas résolu et souffre du détachement de la zone préparation-cuisine. Le dédoublement du restaurant n'apporte pas d'avantages significatifs.

Le développement d'une zone détente-loisirs a pris place au Sud du restoroute dans le développement du projet.

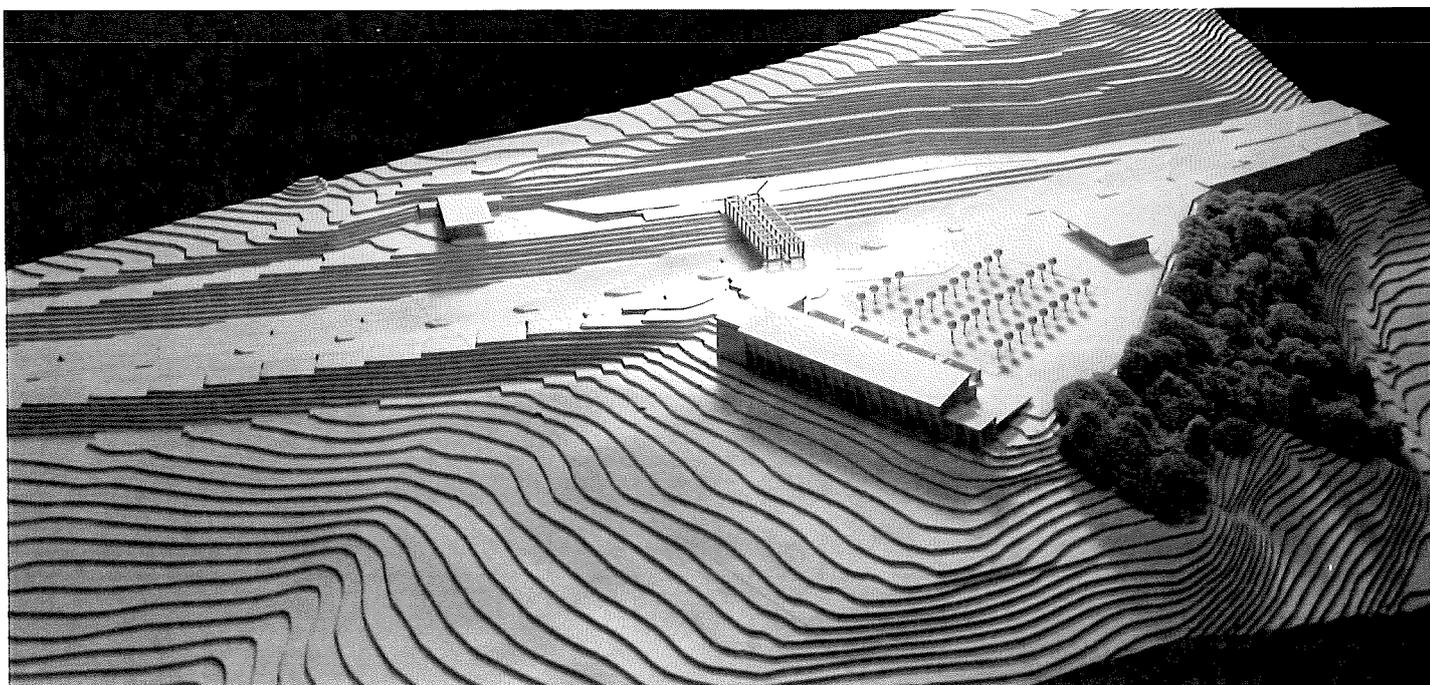
L'économie générale du projet est bonne, à la fois légèrement supérieure pour le bâtiment, mais favorable dans la part génie civil.

L'effet d'un double niveau commerces / restaurant perçu positivement au 1er degré par le jury en particulier par le traitement d'une coupe suggestive en rupture de pente, ne donne pas satisfaction sur le plan hôtelier à l'issue du 2ème tour.



1:500

RELAIS AUTOROUTIER A DAVOIS **TRANSIT**



Projet n° 34 - Plaine vue**Dominique DERIAZ, Blaise JUNOD et François MICHAUD, Lausanne****Daniel GLARDON, ingénieur civil, Lausanne**

Dans son ensemble, le projet apporte une réponse appropriée et fonctionnelle au programme proposé. L'implantation générale s'impose de manière trop rigoureuse et se distingue par une zone dénivelée sur l'aire Jura organisant l'accès, le stationnement des véhicules lourds, puis sur la plate-forme, les cars et les véhicules légers.

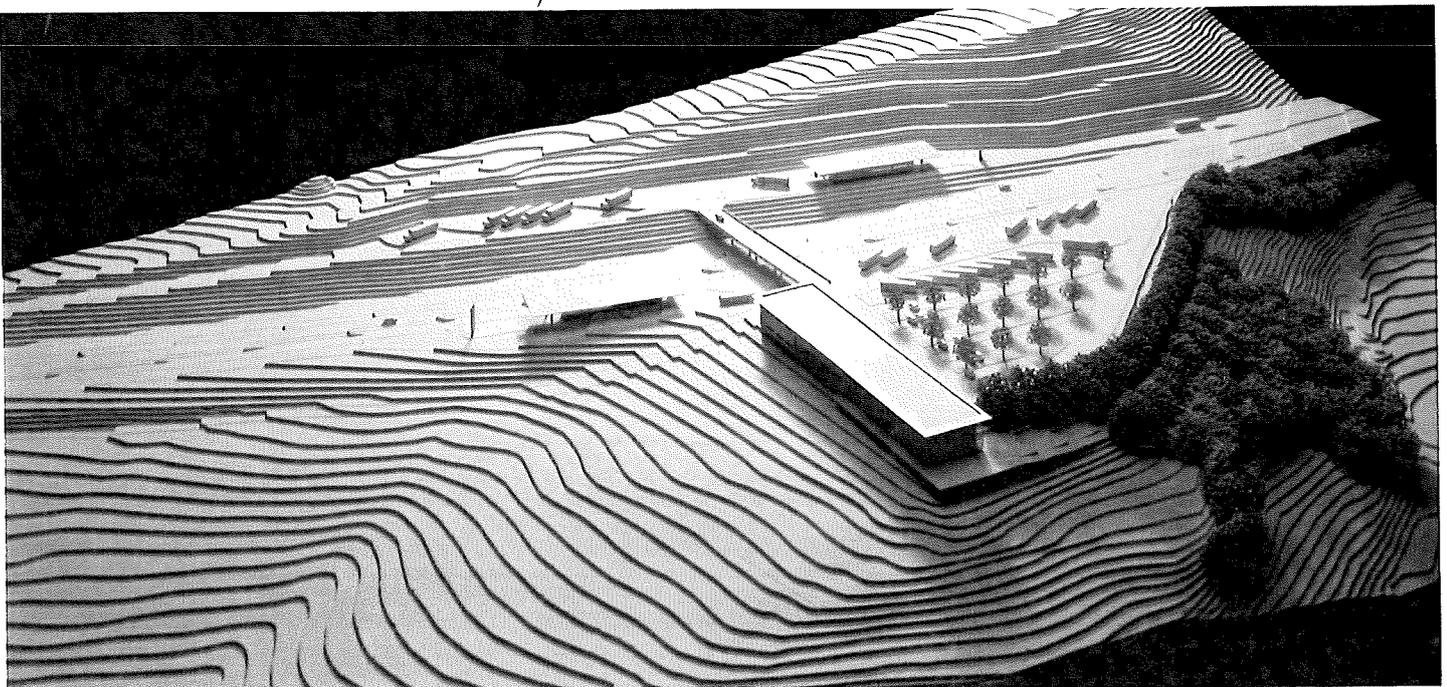
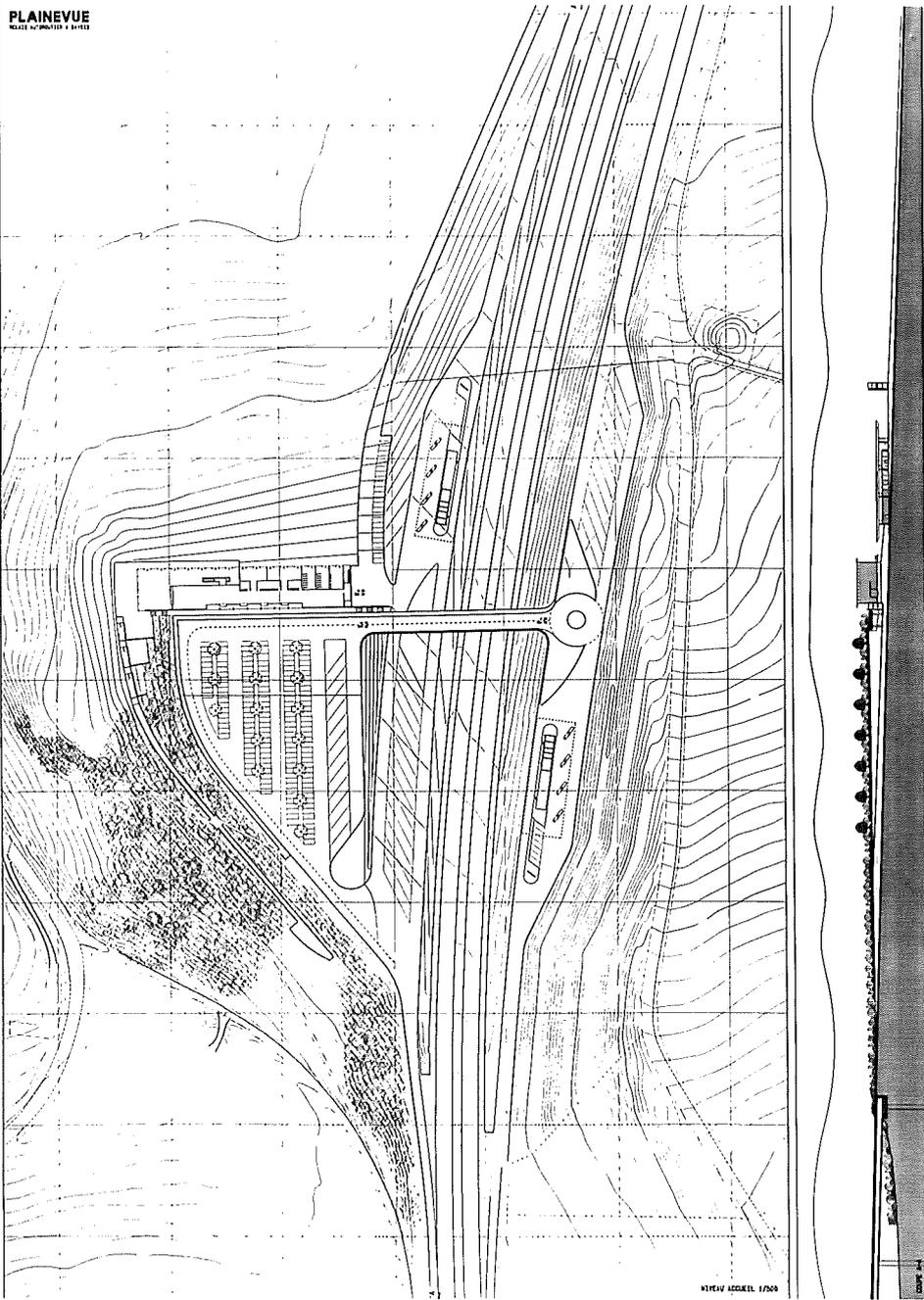
L'organisation générale des circulations est bonne et permet clairement d'organiser le transit Nord-Sud et le franchissement Est-Ouest par la passerelle de liaison. L'essentiel des remarques du 1er degré, en particulier du giratoire Alpes et l'organisation des stations-service, ont été prises en compte dans le développement du projet.

Le fonctionnement du restoroute a été amélioré; seuls quelques remarques d'exploitation et de gestion persistent, en particulier l'emplacement satellisé de l'espace-bar et du take-away qui nécessitent une gestion et un ravitaillement indépendant.

L'économie générale reste satisfaisante et située dans la moyenne des projets remis. Le cube SIA de 19'699 m³ est légèrement supérieur à la moyenne.

Se présentant en limite de plate-forme par une masse importante, ce projet accentue à l'endroit de la tranchée de l'autoroute la dissymétrie du site, ceci par l'effet du dénivelé sous la passerelle. Il situe face à la plaine la station-service Jura en concurrence du restoroute et laisse dans l'interprétation qu'il donne du thème une part octroyée prioritairement à la logique routière.

L'impression de raideur de l'ensemble de la composition reste amplifiée par le choix d'accès à l'aire Jura dégageant un sentiment d'oppression avant d'atteindre le restaurant.



Projet n° 55 - Topolino**Greame MANN et Patricia CAPUA-MANN, Lausanne****Marcel CHABLOZ, ingénieur civil - Jean-Jacques HEFTI, ingénieur en trafic et circulation -****Bernard FLACH, études, gestion et économie du bâtiment, Lausanne**

Ce projet installe trop rigoureusement le restoroute en limite Nord-Ouest de la plate-forme Jura en lui réservant une large ouverture vers la plaine de l'Orbe, confirmée élégamment au 2ème degré.

L'organisation générale des circulations et du stationnement est claire; les aires d'essence sont compactes et bien organisées. La station-service Jura masque la visibilité du restoroute. Le giratoire de l'aire Jura articulant les différentes fonctions de circulation et de stationnement a été amélioré dans le développement du projet; cependant, ses accès au parking véhicules légers restent compliqués.

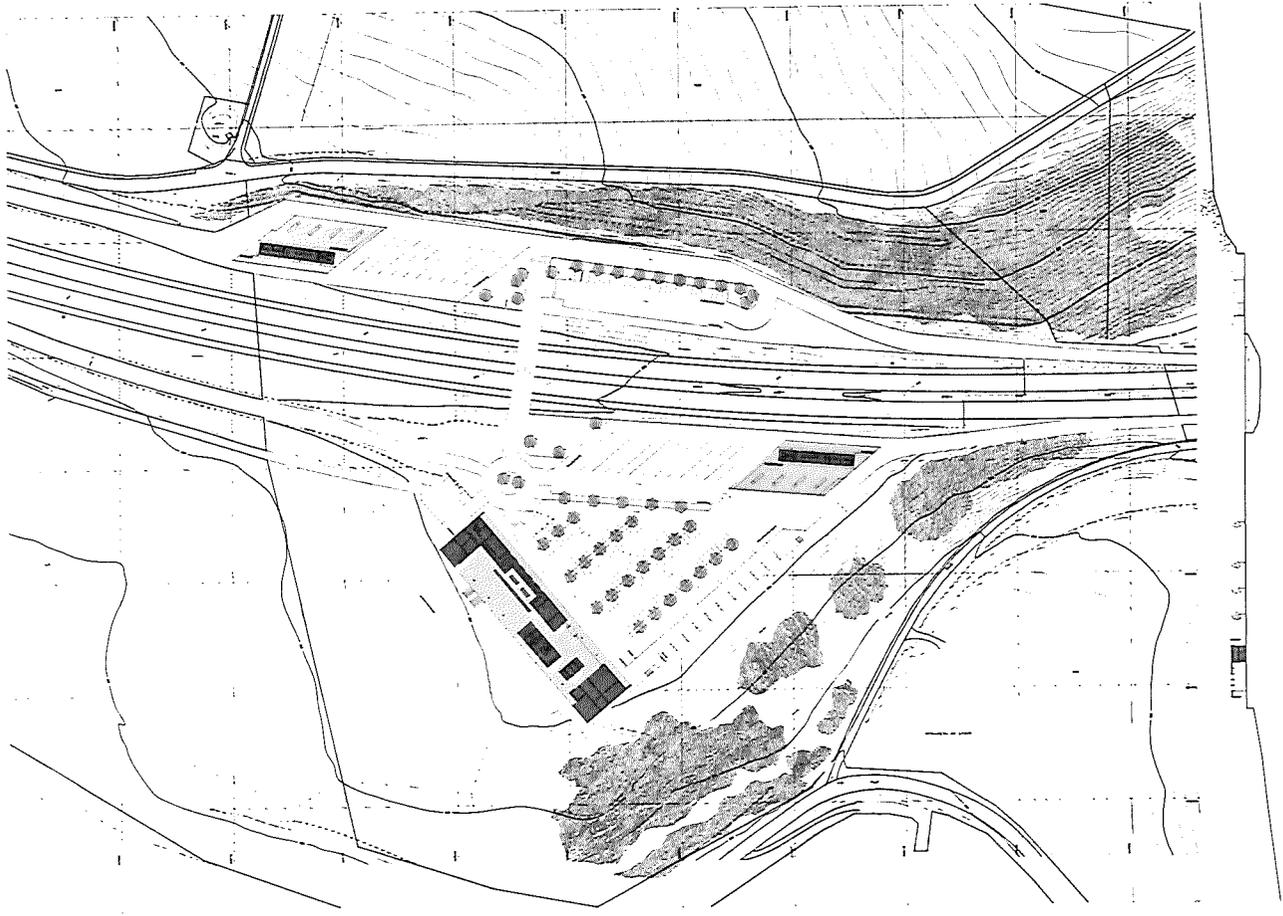
L'organisation de la plate-forme Alpes est bonne, ainsi que pour l'aire Jura où le stationnement est efficace et les circulations présentent relativement peu de conflits entre usagers routiers légers et lourds et usagers des stations-service. Cependant, la dépose des usagers des autocars n'est pas évidente.

La répartition essentielle des fonctions du restoroute sur un seul niveau reste favorable. Le fonctionnement général est correct. La zone de restauration s'oriente exclusivement sur le Nord, mais accompagnée de lumière zénithale. L'emplacement de l'accès livraison reste au 2ème degré dissocié du stationnement des véhicules du personnel, situé au niveau inférieur.

Le développement du projet présente, dans ses aménagements extérieurs, la part récréative nécessaire aux usagers lors d'un arrêt autoroutier à la fois par une zone de détente proche du stationnement et une invitation en façade Nord par des espaces orientés vers la plaine.

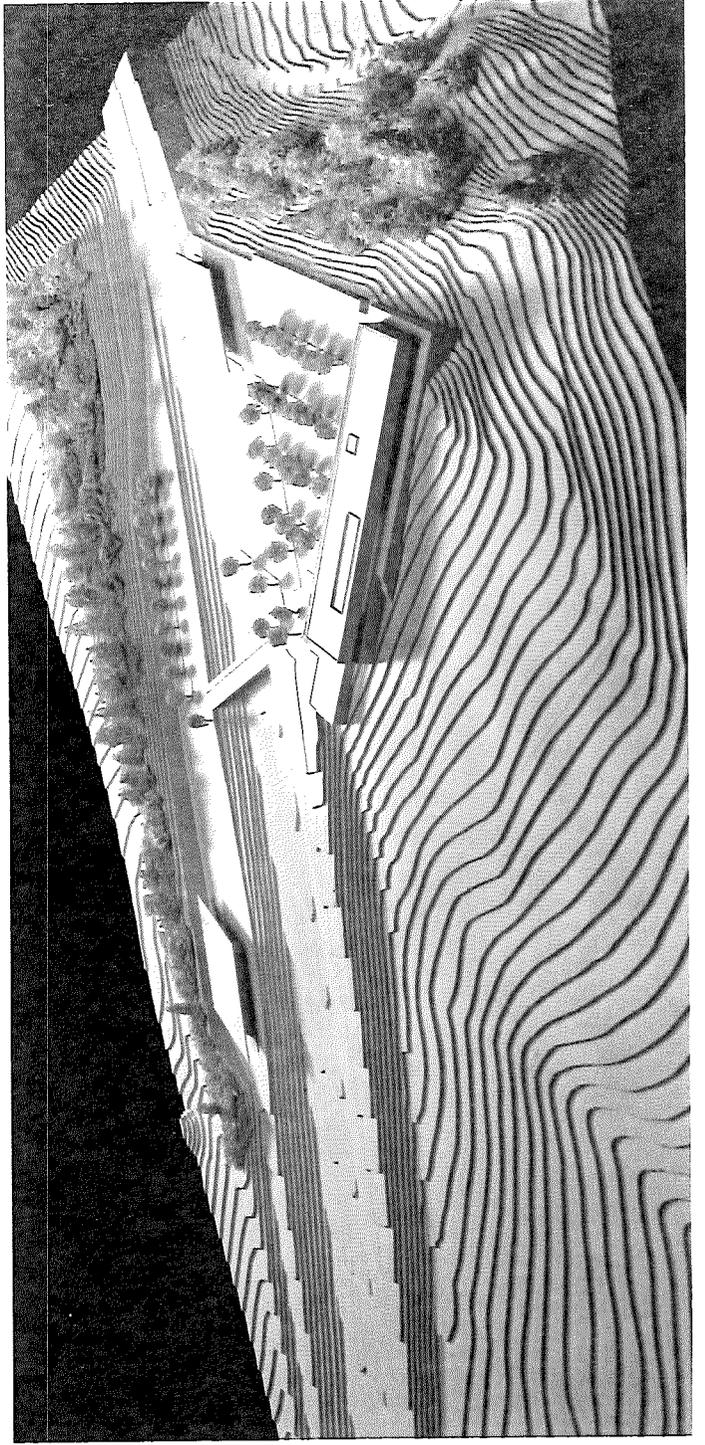
L'économie générale du projet, tant pour la part bâtiment que génie civil, se situe largement au-dessus de la moyenne. Le volume SIA bâti de 21'502 m³ dépasse fortement le cube moyen de 17'149 m³.

Dans l'impression générale donnée par ce projet, les correspondances de géométrie entre le relais et les stations-service restent artificielles. La proposition n'évoque guère l'image d'un restaurant prioritaire réservé à l'usage collectif.



PROJEKT: [illegible]

PLAN



3.7 Tour de rattrapage

Selon les règles en la matière, le jury repasse en revue les 11 projets présentés. Il réexamine les décisions prises, puis confirme ses décisions précédentes.

3.8 Classement des projets

Reprenant l'ensemble des considérations antérieures et les critères décrits ci-avant, le jury procède, à une nette majorité, au classement suivant :

1er prix	JURASITEPARC	Fr. 18'000.-
2ème prix	KILOMETRE 81	Fr. 12'000.-
3ème prix	TRAIT D'UNION	Fr. 9'000.-
1er achat	TEXACO	Fr. 7'000.-
1er achat	EASY RIDER	Fr. 7'000.-
2ème achat	QUATRE	Fr. 3'000.-
2ème achat	MASTABA	Fr. 3'000.-
2ème achat	ANTIPODES	Fr. 3'000.-

3.9 Critique des projets primés

1er prix - Projet n°28 - Jurasiteparc

Anouk PALTANI-BAUMAN et Stefan BAUMAN - Orbe

FAINI, FROCHOT, TROGER SA, ingénieurs, Morges - Stéphane NANCOZ, ingénieur - Isler WALMAR, ingénieur

Révélaant la topographie dissymétrique du lieu, ce projet traite de manière différenciée ce qui appartient au programme autoroutier et ce qui relève de la logique hôtelière.

La proposition met en évidence le tracé qu'emprunte l'autoroute dans le site en construisant des berges qui créent un effet de porte et donnent au niveau supérieur des surfaces supplémentaires.

Par un jeu d'effacement, la partie bâtie s'inscrit délicatement en soulignant la limite de la plate-forme. Cette douceur d'insertion établit un contraste visible - invisible qui se conclut verticalement sur l'aire Jura par le dispositif de génie civil soutenant la passerelle de transit véhicules - piétons.

Le concept général des circulations est bon, même si les circulations d'exploitation restent relativement longues. Les carrefours de tête de passerelle sont bien traités. Le déplacement des usagers piétons s'effectue de manière confortable, ceci par des liaisons directes et facilement repérables. L'aire Alpes reste toujours dépourvue de stationnement pour véhicules légers.

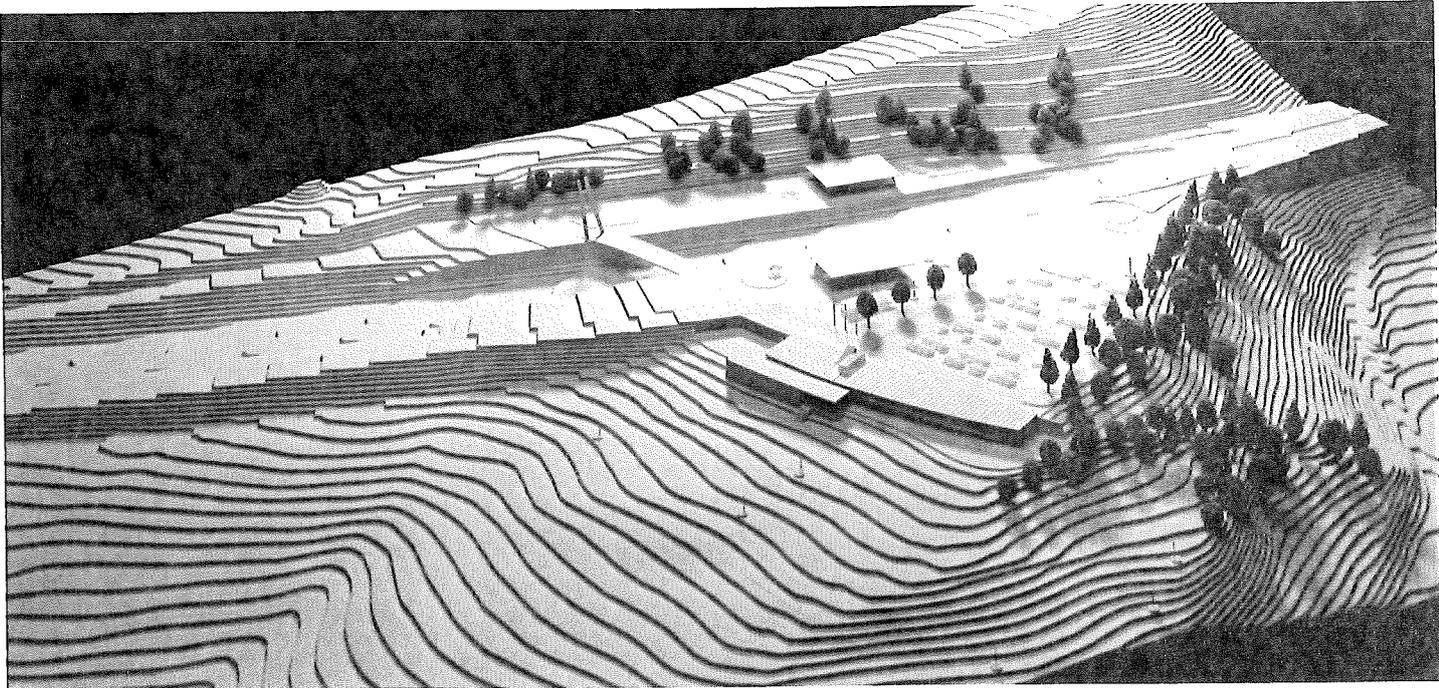
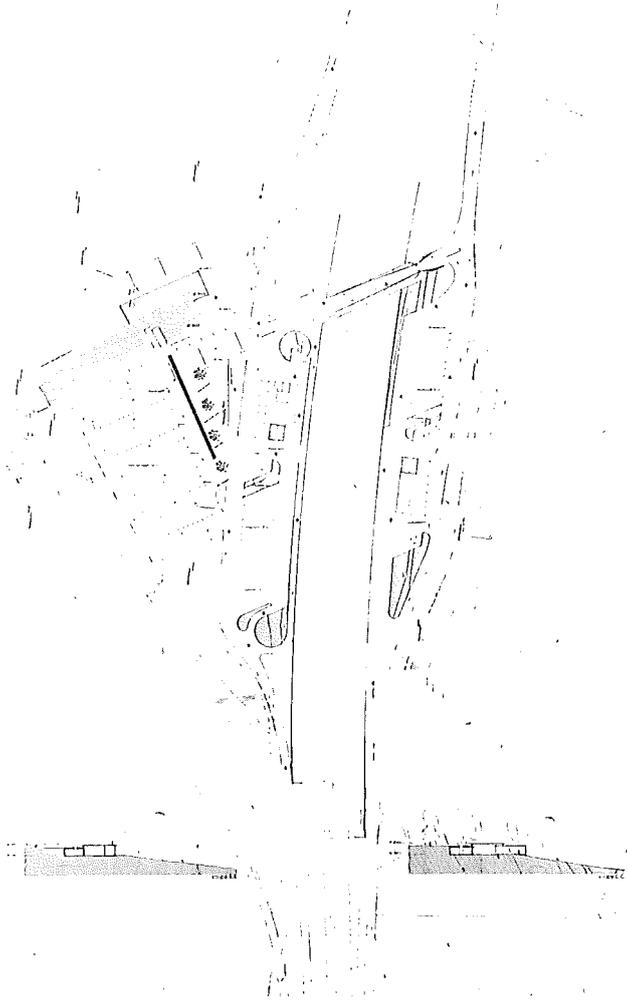
Le programme du restoroute se développe sur un seul niveau et bénéficie d'une très bonne fonctionnalité générale. Associé prioritairement aux rapports de vue sur la Plaine de l'Orbe, le restoroute trouve un prolongement extérieur sur le site. La toiture du bâtiment suggérant un usage de belvédère doit tenir compte des relations de vue depuis la zone de stationnement : le traitement de la coupe en particulier doit s'attacher à résoudre la position en limite de plate-forme, l'éventualité de prise de lumière complémentaire au Sud, ainsi que les conditions d'usage de la toiture.

L'économie générale du projet reste représentative du parti choisi : le bâtiment se situe dans la moyenne des projets et la part de génie civil est alourdie par des ouvrages destinés à l'élargissement des aires de stationnement en offrant cependant une capacité et une liberté d'exploitation très large, prenant en compte les évolutions futures. Le volume SIA bâtiment de 13'598 m³ se situe dans la moyenne inférieure des projets.

En définitive, l'aspect mystérieux, introverti et interrogatif induit par l'implantation semi-enterrée du restoroute inverse les rapports conventionnels génie-civil / bâtiment en laissant s'exprimer en priorité dans ce lieu les forces les plus manifestes : la traversée rapide d'un territoire, le passage en dénivelé entre les aires de stationnement, l'expression affirmée de la passerelle de transit.



www.landscape.com



2ème prix - Projet n°62 - Kilomètre 81**Jacqueline PITTET et Blaise TARDIN, Lausanne****BOSS Ingénieurs civils, Renens**

Installé en limite Nord de la plate-forme de l'aire Jura, ce projet oriente le restaurant vers la Plaine et borne les extrémités du site en disposant les stations-service en bout de course.

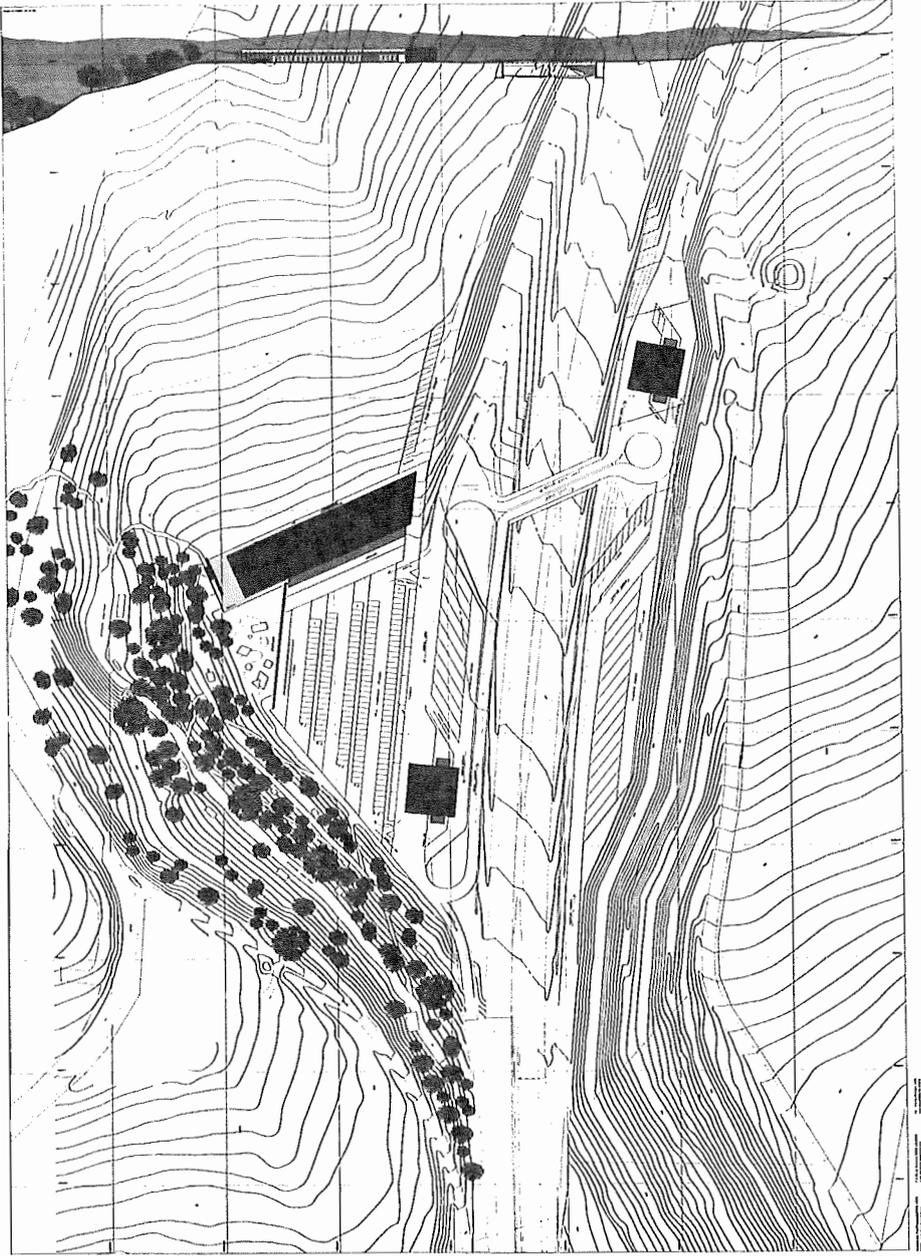
D'architecture très détaillée, le projet conclut positivement le rapport à la bordure du plateau en offrant dans sa face orientée au Nord une résolution sensible d'espaces bénéficiant de visions agréables et d'ensoleillement. A l'opposé, la face proche de l'autoroute s'arrête abruptement contre la route d'accès à l'aire de stationnement Jura.

L'ensemble du système de circulation est d'une grande clarté et présente une évolution favorable depuis le 1er tour. L'organisation des circulations et la gestion du trafic est très bonne, présentant un bon niveau de sécurité : en particulier, les têtes de passerelle sont bien traitées. Les circulations piétonnes sont bien résolues. Quelques points de détails peuvent facilement être améliorés. Le restaurant reste masqué par la station Jura depuis la direction Lausanne. Les stations-service en général restent quelque peu satellisées.

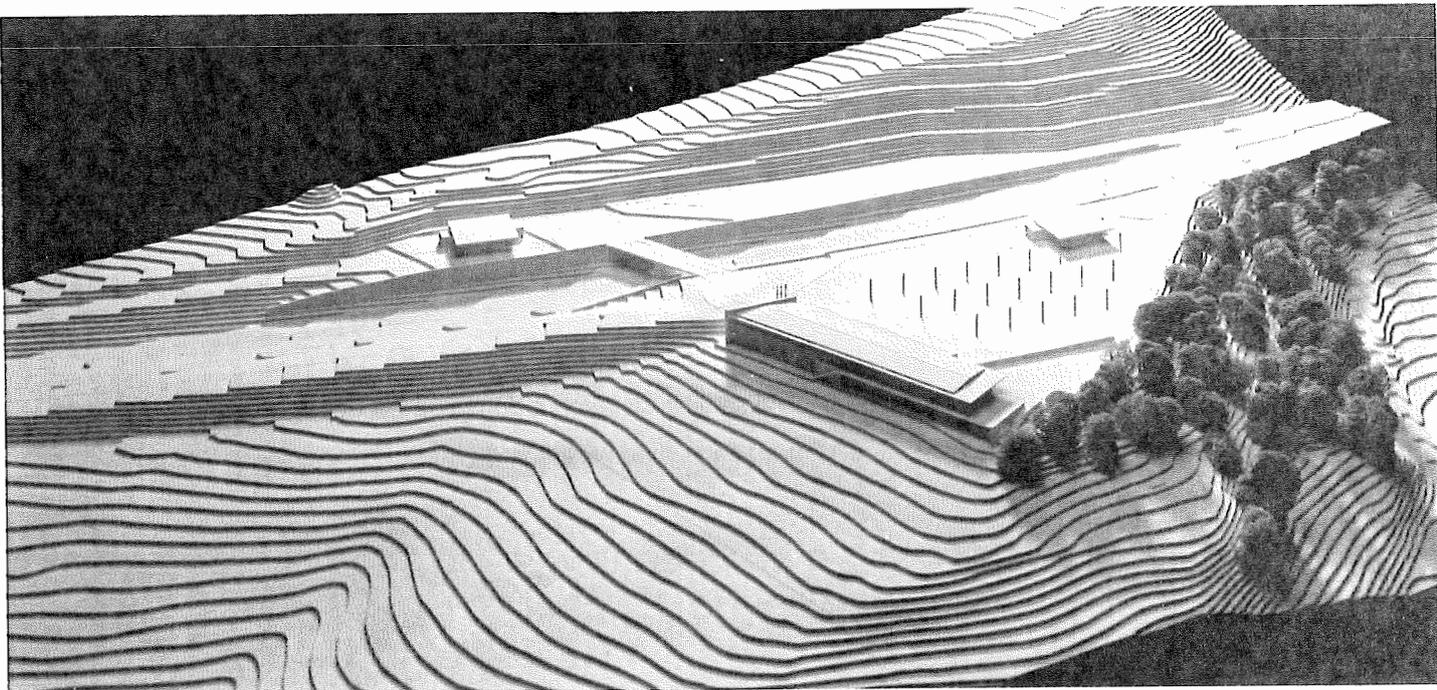
L'aspect hôtelier présente une bonne fonctionnalité. Les quelques critiques soulevées à l'état d'avant-projet peuvent trouver des solutions aisées : il s'agit en particulier de la desservance cuisine - free-flow, de l'emplacement de la salle de séminaires ou de la distance importante entre les zones de préparation et celle de la finition - distribution.

L'économie générale du projet tant pour le génie civil que le restaurant se situe dans la moyenne inférieure des divers projets. Le volume SIA de 12'267 m³ est inférieur à la moyenne.

Alliant bonne fonctionnalité routière et hôtelière, ce projet ne soulève, à l'issue du deuxième degré, que peu d'aspects critiques, si ce n'est l'évocation conventionnelle d'un restaurant dont l'image répandue reste trop familière.



'kilomètre 81'' état de vaud
concours d'architecture - relais autoroutier à bavois - 2^{ème} tour



3ème prix - Projet n°22 - Trait d'union**Fonso BOSCHETTI - Lausanne****GIACOMINI et JOLLIET, ingénieurs civils, Lutry**

Porte à l'échelle du lieu et signe dans le territoire, ce projet établit une composition cohérente et unitaire, facilement compréhensible dans les deux sens de l'autoroute.

Un double dispositif transversal au site porte en parallèle le transit routier et les déplacements piétonniers en fixant, d'une part, la position des stations-service et, d'autre part, à son extrémité, le restoroute implanté en rupture de pente.

Si l'organisation générale des circulations accompagne l'apparente simplicité de la composition, les appréciations critiques portées à l'issue du 1er tour persistent et restent inhérentes au parti choisi; en ce sens, les extrémités Nord des stations-service engendrent des superpositions de relations routières et masquent la visibilité des usagers véhicules et piétons, occasionnant des problèmes de sécurité.

La forme allongée et étroite des stations-service entraîne toujours des problèmes de gestion et de surveillance des usagers.

La forme ovoïde choisie pour le restoroute offre une compacité performante au traitement du thème : la fonctionnalité attendue est bonne particulièrement dans le rapport à niveau de l'accès, des commerces et du free-flow formant un ensemble évident. Le restaurant accompagne la forme générale permet une diversité d'usagers liés soit à la vue vers la Plaine et le Jura, soit à un espace ensoleillé vers le Sud, prolongé en terrasse sur une zone de détente-jeux. La superposition restaurant-cuisine reste bien résolue.

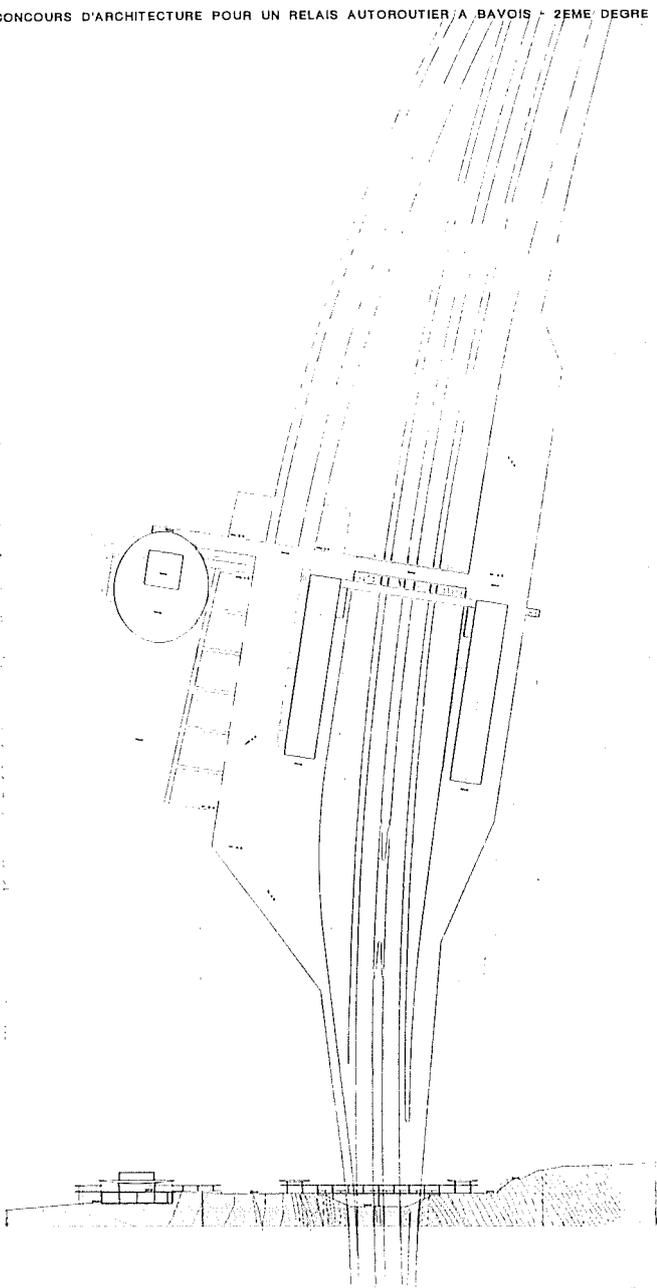
L'économie générale du projet est bonne dans la part génie civil et bâtiments.

Le volume SIA bâti de 14'753 m³ se situe dans la moyenne inférieure des projets.

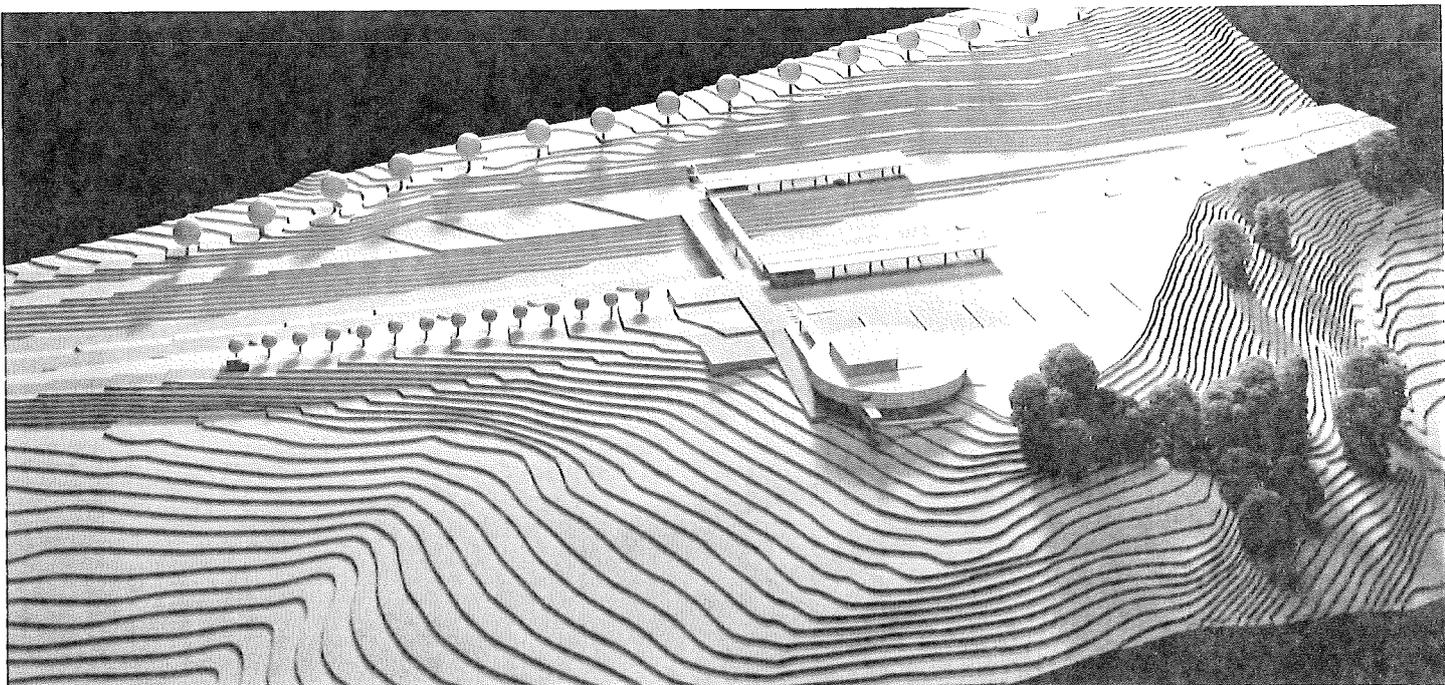
Le jury a apprécié dans le deuxième degré le passage à une forme plus libre pour le restoroute, pouvant sur le lieu trouver des rapports d'orientation légitimant l'organisation interne des usages. Cependant, il lui semble que l'insertion proposée peut encore se préciser par une mise en relation plus évidente à la Plaine et au Jura.

L'heureuse dissociation directionnelle piétons-véhicules proposée à l'étape précédente a par contre été abandonnée.

De cette forme singulière associée à un dispositif clairement composé se dégage une identité forte, facilement repérable des usagers et portant dans l'interprétation du thème la convivialité attendue d'un espace public et collectif.



SITUATION



1er achat - Projet n° 61 - Texaco**Patrick MESTELAN et Bernard GACHET - Lausanne****MATTER Ingénieurs SA, Lausanne**

Ce projet de grande qualité architecturale révèle la personnalité topographique du lieu : à la fois par l'affirmation du passage en tranchée volontairement accentuée, d'autre part en laissant ce lieu inscrit dans son environnement naturel.

Le contraste reste saisissant par le jeu des oppositions : dynamique routière / sérénité de la plaine, affirmation du ruban routier / discrétion d'implantation du relais, fatigue du voyageur / repos dans l'ambiance monastique du restoroute.

L'exigence du concept de base implique un développement longitudinal du stationnement. La passerelle piétonne comme unique forme de transit entre les aires induit également des déplacements conséquents et dans un environnement purement routier pour les usagers piétons dont la sécurité reste confrontée à la vitesse de déplacement des véhicules dans la linéarité de l'autoroute.

La symétrie de la composition place de manière équivalente les stations-service au Nord, déterminant pour l'aire Alpes après prise d'essence, une impossibilité de retour vers le restaurant. Par contre, l'entrée par le Sud reste peu perceptible.

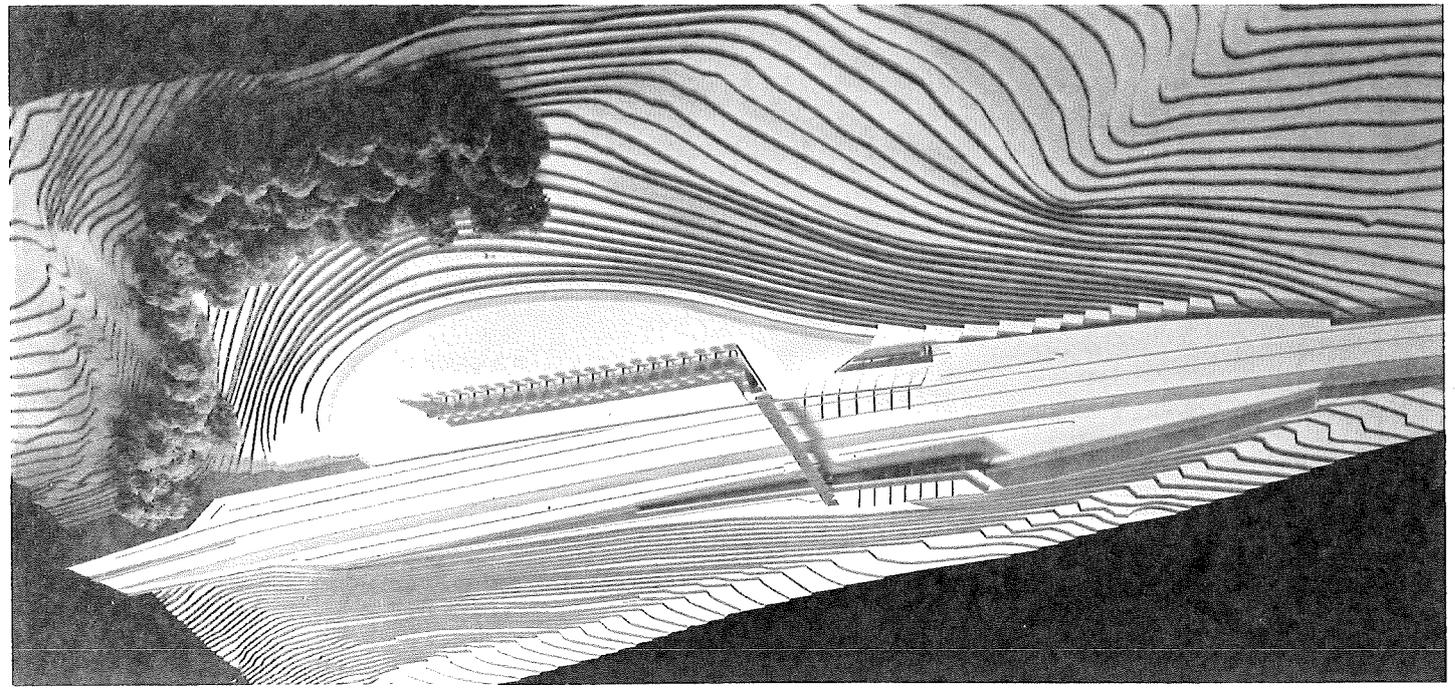
Le développement du projet au 2ème degré a montré des améliorations de modération de vitesse; cependant, le type de parti ne peut à satisfaction remplir les conditions essentielles de sécurité, de modération de trafic et de confort de déplacement des usagers piétons.

La fonctionnalité du restoroute est bonne n'évoquant que peu de remarques. Les déplacements restent dépendants de la composition générale.

L'économie générale du projet montre un coût de bâtiment situé dans la moyenne des projets et un coût génie civil très largement au-dessus de la moyenne générale.

Le cube SIA bâti de 17'816 m3 reste dans la moyenne des projets.

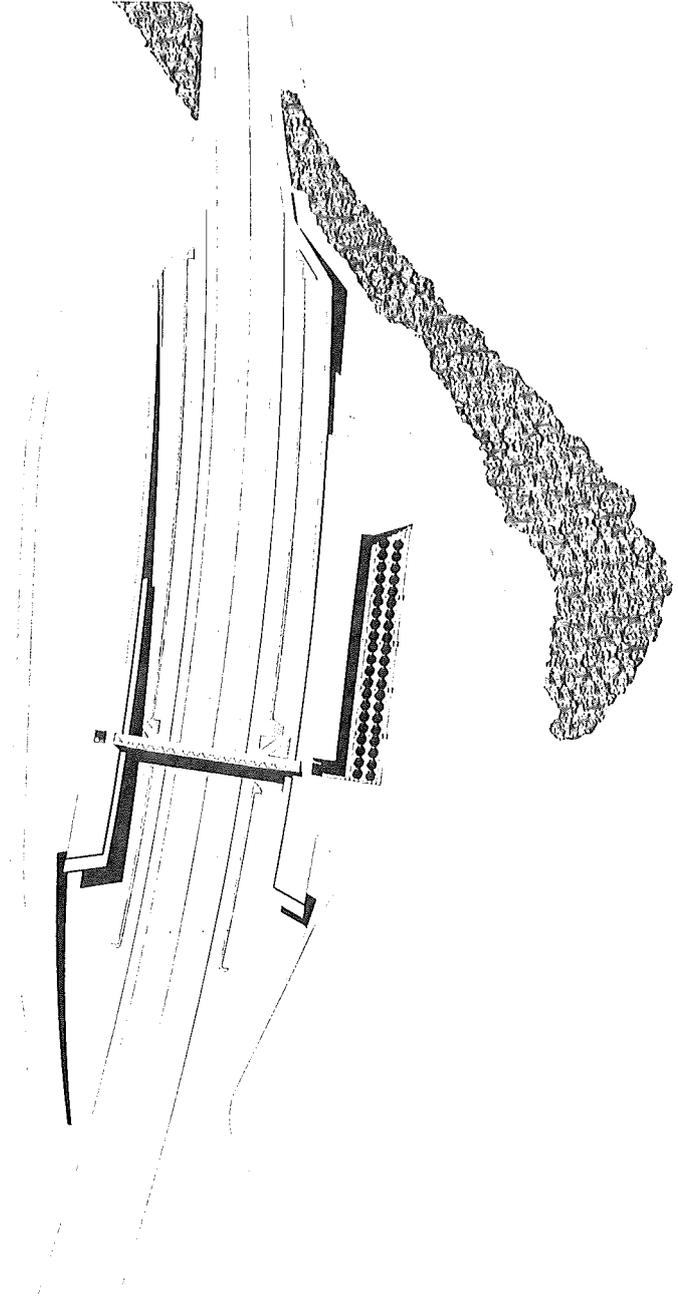
Pour l'identité d'un relais autoroutier sur le site de Bavois, ce projet propose, dans sa composition, l'image prioritaire d'un lieu de ravitaillement. Plaçant l'utilisateur dans une ambiance très routière, l'interprétation du thème renforce la traversée rapide du territoire et laisse à la seule envie des usagers du restoroute, empreints de découvertes, le loisir d'apprécier le paysage.



001 1003
001 1003 1003

001 1003
001 1003 1003

001 1003
001 1003 1003



1er achat - Projet n°92 - Easy Rider**Lorenz BRÄKER et Florence KONTOYANNI - Lausanne****H.P. STOCKER und Partner AG, Bauingenieure, Berne**

Forme unificatrice du programme, cette proposition prend totalement possession du site de manière simple et performante. Le projet se situe à l'échelle de l'autoroute et du territoire en prenant en compte pour l'une la tranchée vive sur le site précédée du viaduc du Coudray; pour l'autre en installant une belle horizontale marquant le paysage, à la limite Nord de la plate-forme actuelle.

De cette forte cohérence générale se dégage un projet singulier qui rassemble sous un même toit les diverses fonctions du programme et doit soumettre les nécessités routières à ce geste formateur.

Les appréciations critiques du jury, formulées à l'issue du 1er degré, ne trouvent pas de résolution aboutie en ce qui concerne les circulations dans le relais autoroutier : il subsiste de nombreux conflits difficiles à gérer tant pour les véhicules lourds que légers. La rampe d'arrivée Nord débouche dans le couvert de la station-service, les fonctions de transit entre aires et desservance aux pompes sont mélangées, la station-service Alpes est saturée et compromet l'accessibilité au restaurant, les voies de circulation se confondent ou se superposent aux endroits de prise d'essence.

En l'état du projet, la problématique circulatoire, trafic et stations-service qui relève de la logique indispensable à la résolution des nécessités autoroutières ne donne pas satisfaction.

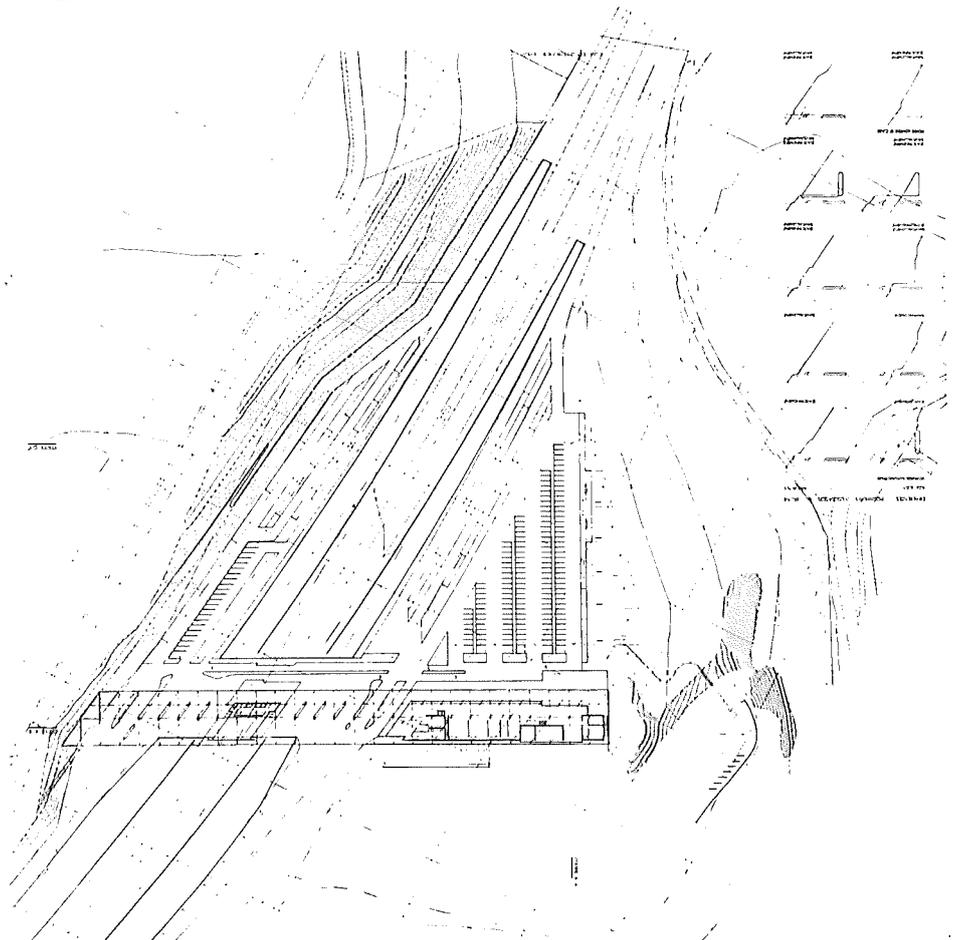
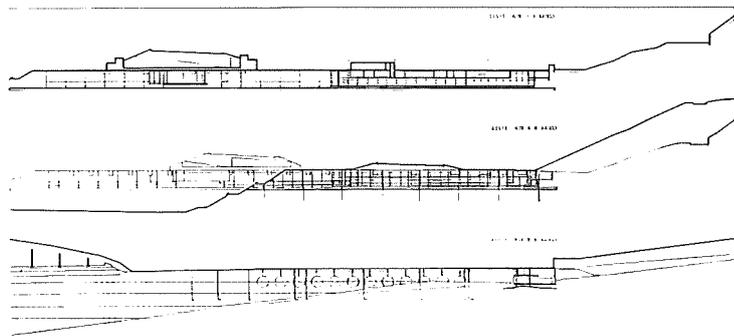
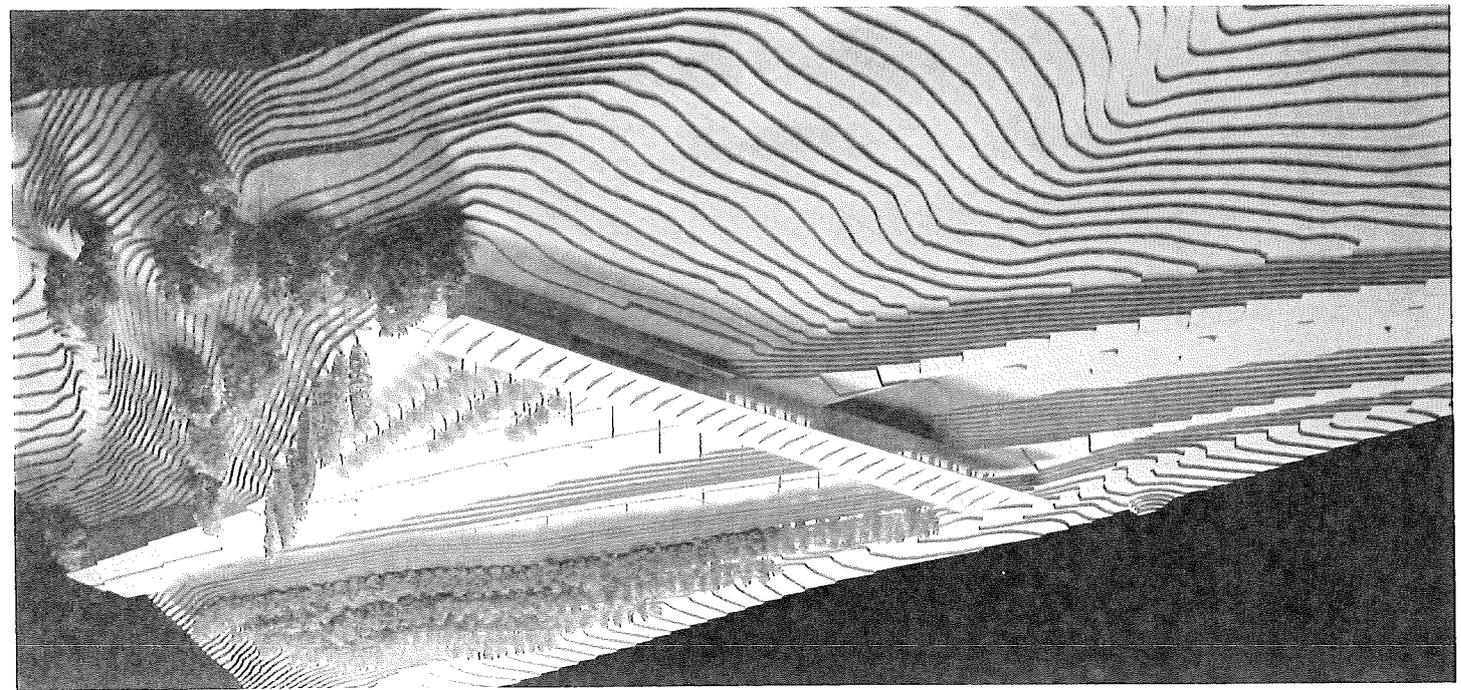
La fonctionnalité du restoroute est admissible; quelques améliorations doivent être apportées, mais restent cependant faciles à prendre en charge dans le cadre du projet proposé.

L'économie générale du projet doit être appréciée en regard du type de parti développé. Tant pour la part bâtiment que génie civil, la proposition se situe dans la moyenne supérieure des projets.

Le cube SIA du restoroute, de 18'927 m³, se situe au-dessus de la moyenne générale (Cube SIA moyen = 17'149 m³).

Dans son approche, ce projet reste très séduisant : à la fois porte sur l'autoroute, seuil articulant le Nord vaudois et le bassin lémanique, signe évident sur le territoire.

Dans la lecture même du bâtiment, le rassemblement de toutes les fonctions induit et impose la juxtaposition de la double logique routière et hôtelière, dont la proposition a montré dans les deux degrés d'étude les limites de développement.



2ème achat - Projet n° 1 - Quatre**Ueli BRAUEN et Doris WÄLCHLI, Lausanne****SANCHA SA, ingénieurs civils, Yverdon-les-Bains**

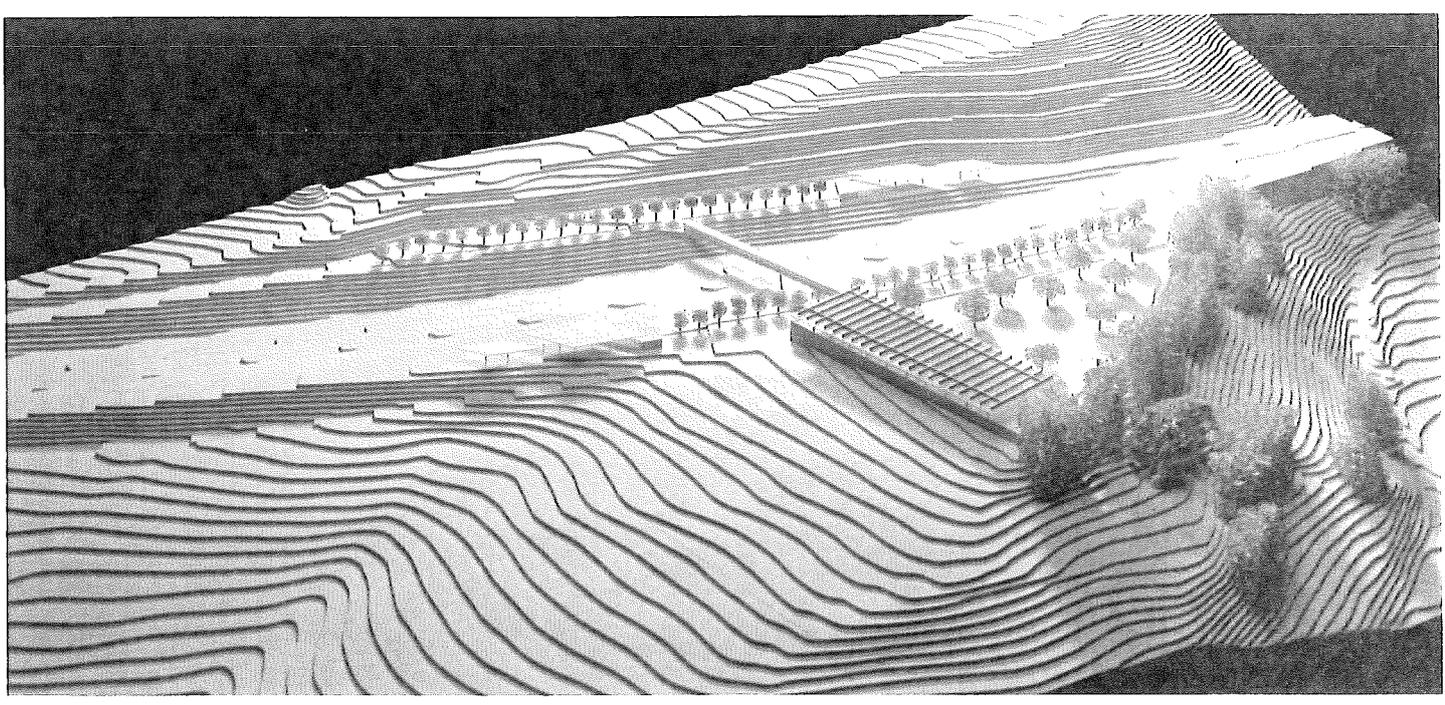
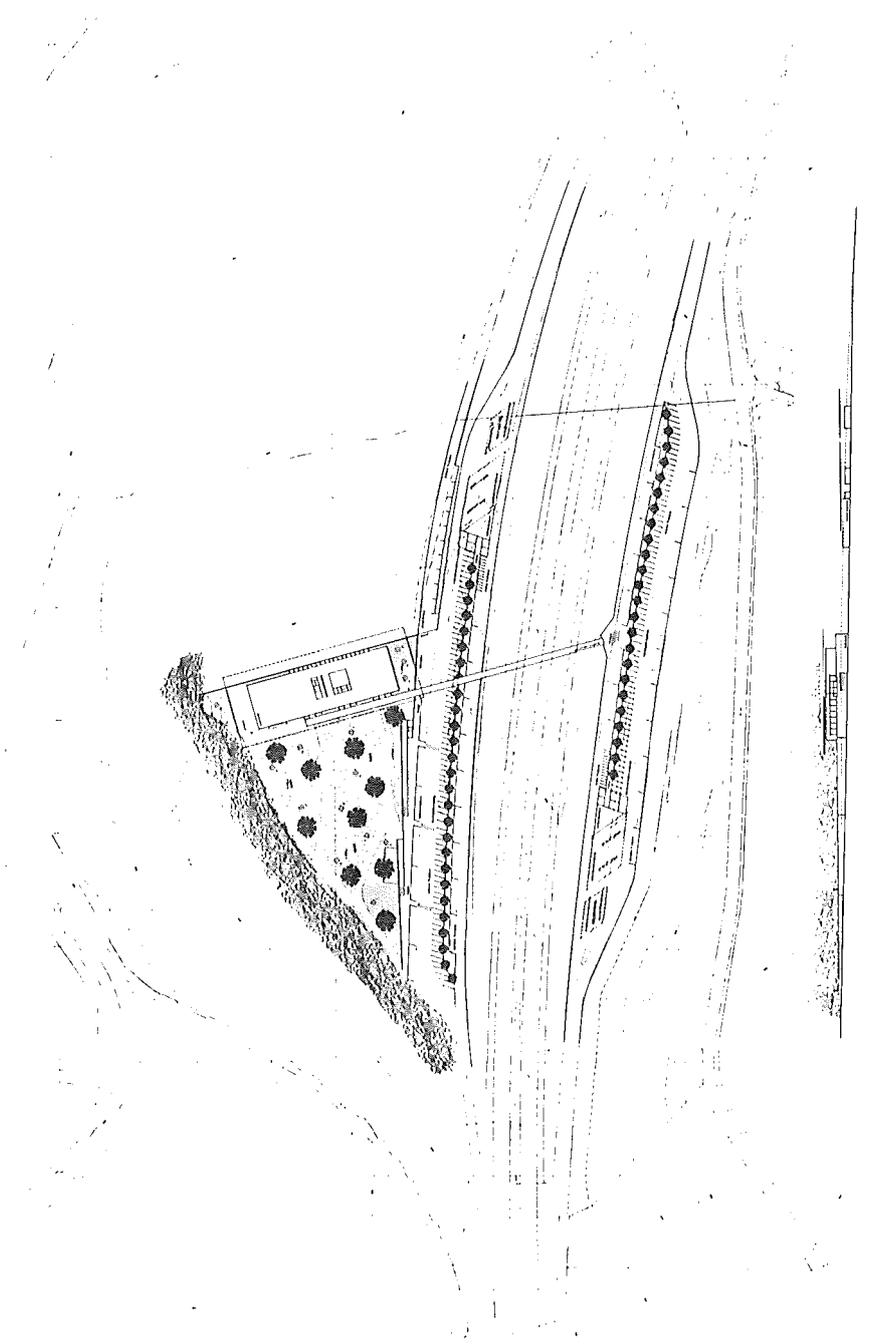
Cette proposition compacte, d'évidente simplicité, construit et délimite fortement la plate-forme Jura en lui réservant un usage exclusif pour le restoroute ouvert sur un vaste jardin. L'unique passerelle de transit piétonnier fixe l'infrastructure routière disposée symétriquement par rapport à l'autoroute, et ceci en pratiquant un dénivelé pour le stationnement sur l'aire Jura.

Le concept d'organisation générale des circulations est clair, mais reste à l'issue du 2ème degré encore sousdimensionné, particulièrement pour le stationnement longitudinal des poids lourds. Le caractère linéaire de la composition engendre des distances de déplacement importantes pour les usagers piétons et de nombreux franchissements.

La fonctionnalité du restoroute reste bonne présentant quelque remarques mineures en particulier dans la relation cuisine et zone préparation-distribution. En l'état, au niveau accueil-restaurant, le dessin est schématique, réservant cependant une large souplesse d'aménagement.

Tant pour la part bâtiment que pour celle du génie civil,, cette proposition présente une économie générale en-dessous de la moyenne des projets. Le cube SIA bâtiment de 18'235 m³ se situe légèrement au-dessus de la moyenne.

Par son intervention mesurée sur le site et empreinte de simplicité de moyens, ce projet reste attractif. Cependant, l'importante surface réservée au jardin-loisirs, ainsi que la passerelle piétonne réduisent, d'une part, la capacité d'occupation routière du site, d'autre part, l'attractivité du relais.



2ème achat - Projet n° 6 - Mastaba**Olivier FAZAN-MAGI et Bassel FARRA, Lausanne****Jean-François KÄLIN, ingénieur, Lausanne**

A l'extrémité Ouest de la plate-forme Jura, ce projet s'approprie le site de manière simple en disposant dans la pente la partie restaurant et les services-commerces-cuisine au niveau accès et stationnement. Dégageant son identité des vastes constructions rurales de la plaine, il se dégage de cette proposition une originalité sobre et sereine.

Au 2ème degré, le concept général des circulations a été amélioré en déplaçant plus au Sud la passerelle de transit et en précisant la séquence parking / essence. Cependant, les giratoires proposés sont sous-dimensionnés pour les véhicules lourds et leur géométrie d'accès reste difficile (aire Alpes). Les déplacements piétonniers depuis le stationnement des cars sont malaisés. L'attribution de la quasi totalité du parking sur l'aire Jura n'est pas satisfaisante.

La fonctionnalité du restoroute est parfaitement logique, mais implique par son effet de dédoublement de nombreuses contraintes. L'accès livraison se situe dans une position stratégique et son usage se superpose aux conditions de stationnement sur la plate-forme; l'espace-bar reste dans le projet satellisé impliquant une gestion difficile, de même la zone promotion touristique / exposition, ainsi que l'administration, restent en marge de l'activité du restoroute.

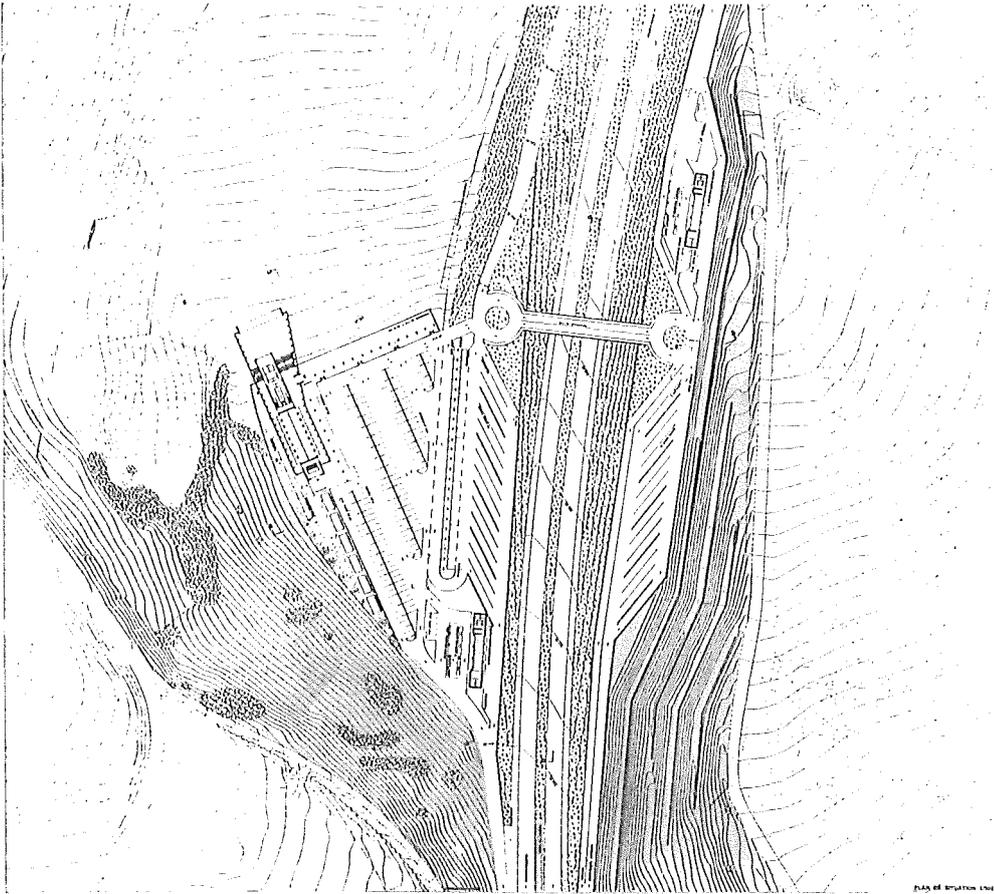
L'économie générale du projet est bonne à la fois pour le restoroute et pour l'intervention génie civil. Le cube SIA bâti de 18'265 m³ se situe très légèrement au-dessus de la moyenne.

Par sa vaste fenêtre panoramique sur la plaine, par ses espaces orientés et introvertis accompagnés de lumière contrôlée sur ses faces longitudinales, ce projet répond à l'attente d'un vaste espace de restauration collective. Cependant, l'organisation très déterminée des espaces induit une forme de fonctionnalité quelque peu contraignante.

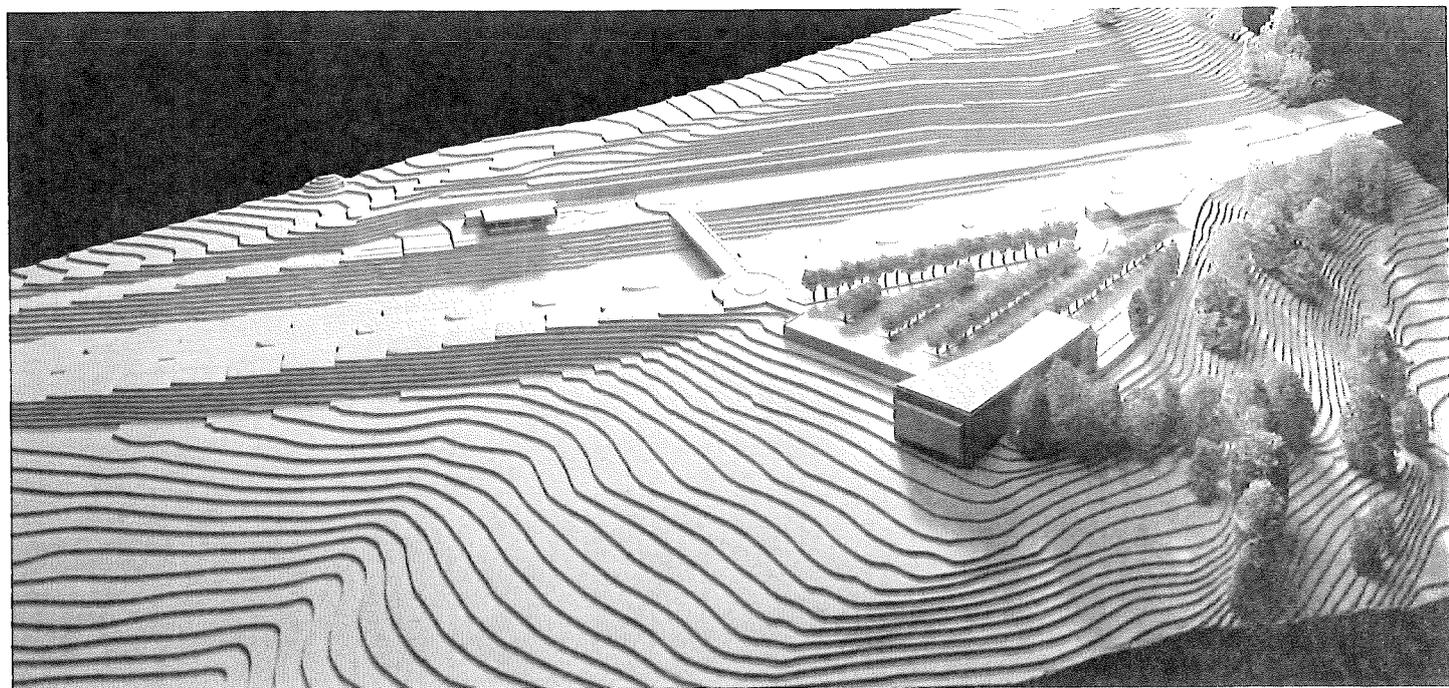
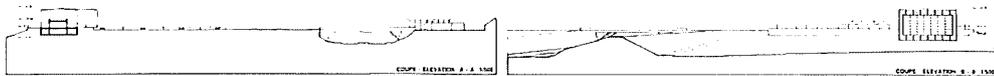
HASTABA



PLAN OF THE HOUSE
SECTION A-A
SECTION B-B
SECTION C-C
SECTION D-D



PLAN OF SECTION LINE



Achat - Projet n° 85 - Antipodes**Antoine RIS - Genève****S. GAVILLET, C. MORANO et J. REGDAD, ingénieurs civils, Genève**

Ce projet fonde son identité sur la volonté d'oubli de l'univers automobile au profit de la relation au paysage.

L'interprétation des thèmes routier et hôtelier s'affirme dans une proposition très originale et de grande qualité d'implantation. Le site dès son entrée reste investi d'un ordre paysager répétitif et matérialisé par des bandes minérales au sol, des rangées végétales, puis un long mur inscrit en rupture de pente enjambant artificiellement l'autoroute.

Le concept général des circulations vise à séparer au maximum les piétons des véhicules légers. La zone de circulation au Sud de la station-service Jura reste confuse et très fréquentée par la sortie de la station, les poids lourds, l'accès au parking véhicules légers et le retour vers l'aire Alpes. L'accès à la zone de stationnement depuis la direction du Nord présente un conflit gênant avec la circulation de la voie de transit à l'endroit de franchissement du mur d'enceinte.

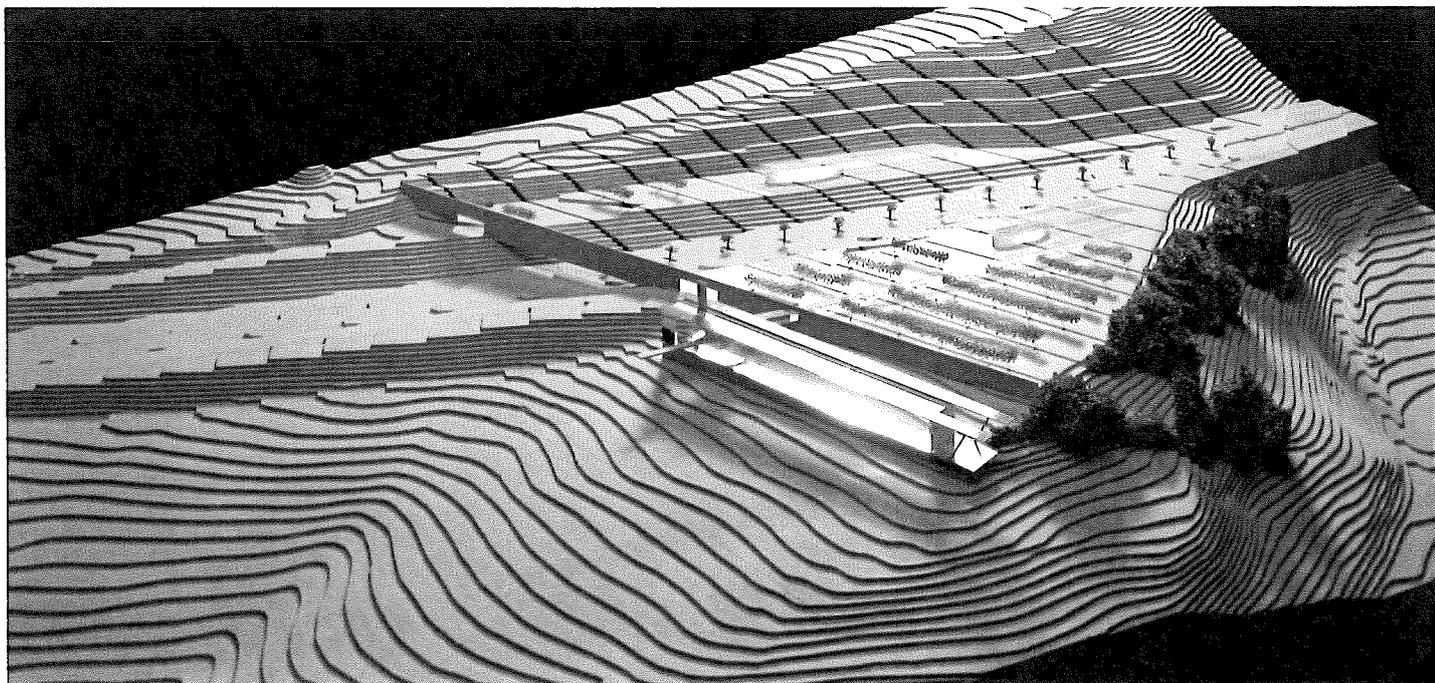
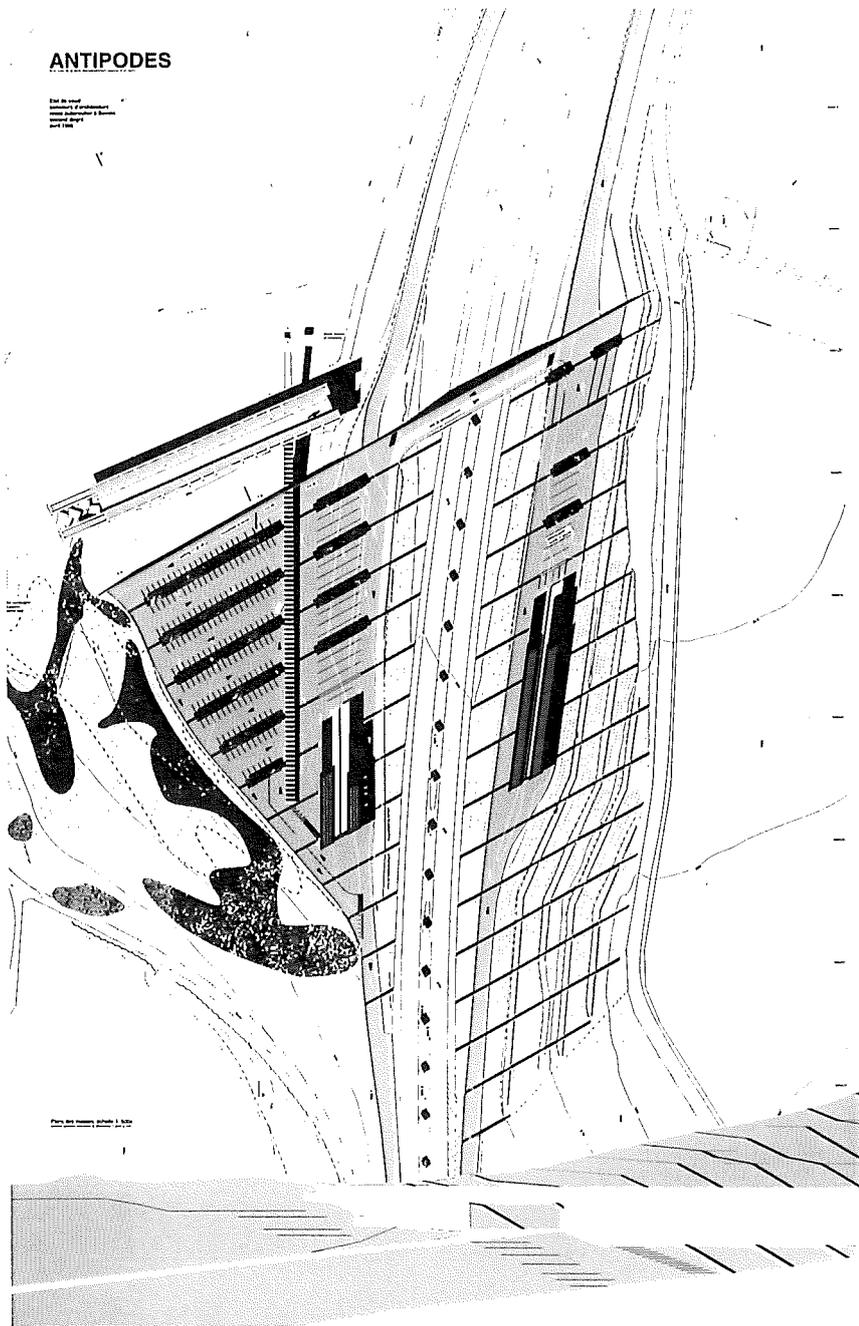
La fonctionnalité générale du restoroute est bonne. Quelques remarques de détails peuvent facilement être réglées; par contre, la logique de circulation interne reste trop forcée et il serait souhaitable de disposer la rampe de façon plus centrale.

L'économie générale du projet se situe au-dessus de la moyenne, en particulier pour la part bâtiment et l'aménagement paysager. Le volume SIA bâti de 17'983 m³ reste dans la moyenne supérieure des projets.

Le développement de ce projet au 2ème degré a montré les limites d'une logique satellisée du restoroute poussant à l'extrême le jeu multiple des déplacements et des découvertes; en particulier, la longue approche suivie à l'intérieur du restoroute d'un parcours emphatique donne à ce projet l'impression de rester † un état trop conceptuel.

ANTIPODES

Architect: [illegible]
Location: [illegible]
Year: [illegible]



4. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS DU JURY

Le jury et ses experts ont beaucoup apprécié l'effort remarquable consenti par les 120 bureaux ayant participé au 1er degré et par les 11 équipes ayant poursuivi leurs travaux au cours du 2ème degré du concours. Cette somme de recherches constitue pour le maître de l'ouvrage un enrichissement considérable qui facilitera grandement la suite des études et soutiendra l'optimisation du programme de réalisation.

Les résultats du concours ont tout d'abord démontré que le programme envisagé est compatible avec le site choisi. Il se révèle toutefois que le périmètre n'offre que peu de marge de réserve; les caractéristiques très particulières de l'aire côté Alpes rendent dans certains cas malaisée l'organisation routière et la disposition des bâtiments qui doivent y être construits, bien que le remodelage des espaces résiduels soit possible. Ces difficultés ont incité plusieurs concurrents à prévoir le maximum de places de parc côté Jura, réduisant les espaces naturels, mais favorisant la proximité piétonnière avec le restaurant et les commerces. Il s'avère également que le parcage des voitures légères et des bus sur l'aire Alpes allonge les distances jusqu'au restoroute, ce qui lui fait perdre de son attractivité commerciale.

Il a déjà été dit que de nombreuses imprécisions ont été constatées dans les aménagements routiers. Ceci confirme sans doute que les exigences du programme devront être soigneusement évaluées, au vu des constatations et des propositions de concurrents.

Après ce jugement, le jury a acquis la conviction que l'identité du relais de Bavois sera obtenue par l'équilibre que l'on saura établir entre les caractéristiques du site et les constructions à y installer. Bavois n'est pas le lieu pour de spectaculaires démonstrations techniques; il est, en revanche, l'endroit idéal où trouver le juste équilibre entre l'architecture de l'autoroute, du relais et du terrain environnant.

Le jury et ses experts recommandent au maître de l'ouvrage de poursuivre l'étude du projet ayant obtenu le 1er prix. Ils estiment que ce projet répond à ses objectifs et que son développement aboutira à une réalisation de qualité.

Ils espèrent que les critiques et suggestions émises dans le cadre du jugement pourront participer à une heureuse mise au point du projet retenu.

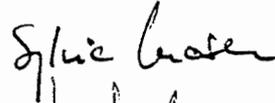
5. SIGNATURE DU JURY

Président

M. Jean-Pierre Dresco

*Membres et experts*

Mmes Sylvie Moser



Anne Salina Gianinazzi



MM. Philippe Blanc



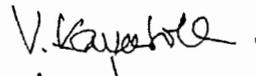
Jean-Marc Buchillier



Jean-Baptiste Ferrari



Vincent Krayenbühl



Robert Meier



Charles-André Ramseier



Laurent Theurillat



Bernard Verdon



Roger Weidmann



Lausanne, le 13 mai 1996

6. LEVEE DE L'ANONYMAT

1. Quatre Ueli BRAUEN et Doris WÄLCHLI, architecte EPFL SIA, Lausanne
Collaborateur : Ludovic GRISONI
2. Forum Groupement de bureaux d'architecture AVC, Bulle - Michel ENDERLI et Roland PIGNOLET, Romont
Collaborateurs : Jacques ROULIN, Douglas TANK, Stéphane ROULIN
3. Cinétique Alexandre DUCREY, Marc SAUTHIER, Olivier VALLAT, architectes, Genève
Collaborateurs : Valentine CHAMEY, Jean-Michel GILLET
4. Vista point José-Louis TRUAN, architecte SIA EPFL, Lausanne
Collaboratrice : Solange SJOGREN, architecte
5. Le resto Jean-Pierre LAVIZZARI, N. VALLOTTON, architectes EPFL SIA, Pully
Collaborateur : J. DELAFONTAINE
6. Mastaba ARCHISTUDIO - O. FAZAN-MAGI et B. FARRA, architectes EPFL SIA, Lausanne
Ingénieur : J.-F. KÄLIN, ingénieur civil EPFL SIA, MEUWLY-SUTTER S.A., Lausanne
7. Upsilon Aldo et Silvio DOLCI, architectes EPFL SIA, Yverdon-les-Bains
Collaborateur : Adalberto CASTRO
8. Winnie Henri DE HAHN, architecte EPFL SIA, Lausanne - Alexandre PERAKIS, architecte ETS, Raymond VERNEZ, architecte, Lausanne
Collaborateur : Tracee DE HAHN, architecte
9. Mirador Fabien MAHON, architecte, Lutry
10. Zoll Lucas JAUNIN, architecte EPFL, Lausanne
11. Terrasses AARC - U. MORIGGI, P. DUVILLARD, A. ROSSEL, Echallens et Chavornay
Ingénieur : Jean-Daniel BERSET, ingénieur civil EPFL SIA, Préverenges
Collaborateurs : S. HENCHOZ, L. GIAUQUE
12. Via Latina Frank PETITPIERRE, architecte, Pully
13. Halles Eric OTT et Olivier MAILLARD, architectes, Lutry

14. Transit Jacques PERRET, Alain PORTA, Michel WILLEMETZ, architectes, Lausanne
Collaborateurs : Renzo GASPARRO, Hilaire AMADIO
15. Autoroot 1 Antoine GRAF et Pierre ROUAULT, architectes EPFL EIG, Lausanne
Collaborateurs : Christian JELK, Alexandre BERSIER
16. La blouse du dandy Patrick GOEL, architecte, Lausanne
17. Tabloïd Jörg WIDMER, Raoul CHRISTE, Yves HENZELIN, architectes ETS, Moudon
Collaborateur : Fabrizio RAFFAELE, architecte EPF
18. Idem la nuit Christian BRIDEL, architecte EPFL SIA, Vinzel
Collaborateurs : Andreas TSCHOPP, architecte EPFL
19. ... et voir les Alpes Georges TACHE et Philippe LIAUDAT, architectes, Lausanne
20. Libellule Ivan KOLECEK, architecte, Lausanne
Collaborateurs : Michel DUINKER, Csilla HORVATH, Dirk SCHMIDT, Josianne MAURY
Consultant : Gino MULER
21. L'escapade John SCHNEGG et Edwin ZURKIRCH, architectes SIA, Genève
22. Trait d'union Fonso BOSCHETTI, architecte FAS SIA, Lausanne
Collaborateurs : Patrick BOSCHETTI, Alexandre GRUTTER
23. Vaud Carlo STEFFEN, architecte EAUG-SIA, Gérard BERLIE, architecte, Carouge
Collaborateur : Luciano ZANINI, architecte EAUG
24. Entre 2 mers René ROSSEL, architecte EPFL, Maya KRUMM, Roger MORGANTI, Antoine PETE, architectes, Pully
Ingénieurs-conseils : AIC - SCHAR - WEIBEL - MEYLAN SA
25. N1 KM 81 Carlo ANTOGNINI, architecte EPFL SIA, Lausanne
26. La porte vaudoise Jean-Daniel PASCHOUD, Claus BERGMANN, Alain VANDERAUWERA, architectes, Pully
Ingénieur civil : Jean-Marc DUVOISIN
Collaborateurs : Federico ANDREANI, plasticien-coloriste, Thierry GOGNIAT, graphiste, Jean-Marc MAILLARD, consultant extérieur, Gilles BARBEY, dessinateur, Julien CARRARD, stagiaire
27. Excalibur Bureau Frederic GLAUSER, architecte, Champvent
Concept : Benoît BOSSON, architecte
Collaborateur : Caroline AGUIRRE

28. Jurasiteparc Anouck PALTANI BAUMANN, Stefan BAUMANN, architectes
ETS GPA, Orbe
Collaborateur : Yasmina RUEGG
29. Migrations Stéphane COLLET, architecte EPFL, Genève
Collaborateurs : Nathalie MEYSTRE, architecte EPFL, Marc JUNOD, architecte-paysagiste, Cécile PRESSET, paysagiste
30. Pont Atelier d'architecture JEAUFFRE et BARMAN, architectes
SIA, Lutry
31. Arno Yves GOLAY, architecte EPFL SIA, Lausanne
32. T5 J.-M. ZIMMERMANN, architecte UTS, Nico SNEIDERS, architecte FSAI SIA, Monthey
Spécialiste : J.-Pierre DEWARRAT, archéologue du territoire
33. Portique Enrico DI GIUSEPPE, architecte ETS, Jean-Marc JENNY, architecte EPUL, Vevey
34. Plainevue AC Atelier Commun, D. DERIAZ, B. JUNOD, F. MICHAUD, G. PEDUTO, architectes, Lausanne
Collaborateurs : F. LEHMANN, D. CAREGNATO
35. Relax Mario GIANOLI, architecte REG A, St-Imier
36. La passerelle Majid SAHBAATOU, Antonio GARIFO, architectes EPFL, Lausanne
37. ... point de suspension Jeanne DELLA CASA, Francesco DELLA CASA, architectes, Lausanne
38. Dérives Philippe MEYER, Pierre BOUVIER, architectes DPLG EPFZ, Genève
Collaborateurs : Bénédicte MONTANT, M. BORLOZ, Jérôme PONTI
39. Restopont Rhin-Rhône Jean-Daniel URECH, Hansjörg ZENTNER, Mario BEVILACQUA, architectes EPFL SIA, Lausanne
Collaborateurs : Christian MULLER, Peter GIEZENDANNER
40. Midway Pascal DE BENOIT, Martin WAGNER, architectes, Lausanne
Collaborateurs : Guy CORBAZ, Frank MEYLAN, ingénieur civil, Lausanne
41. Frisbee Christophe KAEMPFER architecte EPFL SIA, Lausanne
Collaborateurs : Gerardo CANTILLO, architecte ETS, Franco VIONNET, architecte
42. Vol biplan, destination Axel BESSE, architecte EPFL SIA, et Bureau d'architecture Jura Claude BESSE, Crans sur Sierre

43. Fanal Guy LOUDE, Juan-Carlos MILLAU, Daniel SAVARY, Marc ZAMPARO, architectes, Villars-sur-Glâne
44. Où le temps suspend son vol PAYSAGESTION O. LASSERRE, Lausanne, et Atelier d'architecture Christian SIEBER, Château-d'Oex
Collaborateurs : Laurent SALIN, Claude LEHRIAN
45. Chevy François DULON, Annemarie LARGHI, architectes, Genève
Collaborateur : Marc NEMETH
46. Croquemiette Olivier GALLETI, Claude Anne Marie MATTER, architectes EPFL SIA, Lausanne
47. Le sept André VONLANTHEN, architecte ETS, Avry-sur-Matran
48. Delta P.-A. CHU, architectes EAUG SIA, Genève
Collaborateurs : Sandro BRANCA, Donato PINTO
49. Regard Alain BONNEVAUX, architecte ETS REG B, Montagny
50. Horizon Astrid DETTLING-PELERAUX, architecte EPFL SIA, Lausanne
51. Image Philippe GILLIERON, architecte, Yverdon-les-Bains
Collaborateurs : Brigitte GONIN, Sacha JEANRENAUD
52. Ar ve chal Michel GAILLOUD, architecte EPFL, Jouxens-Mézery
Collaborateur : Jean-Yves LE BARON, paysagiste-conseil
53. Milieu du monde Fritz SCHLUP, architecte FAS, Le Mont-sur-Lausanne
Collaborateurs : Christophe PATTHEY, Tobias SCHLUP, Christine ROLLAT, Laurent GAILLE
54. U.F.O. PLANAT Urbanisme et Frank DOLCI, architecte SIA, Yverdon-les-Bains
Collaborateur : M. Patrick GOGNIAT, graphiste
55. Topolino Graeme MANN, Patricia CAPUA-MANN, architectes EPFL SIA, Lausanne
Collaborateur : Philippe BEBOUX
56. Stop Marco CECCAROLI, architecte SIA EPFL, Lausanne
Collaborateurs : Hervé BETTON, José SABIN
57. Octane 95 Yves MACHEREL, architecte, Belmont
Collaborateur : Stéphane EMERY
58. Don Quichotte Eric GILLIERON, architecte REG B, Palézieux-Village
Collaborateur : Ch. GILLIERON, architecte REG A
59. Caméléon Catherine MINEL-TAVAGLIONE, Michel TAVAGLIONE, architectes, Genève
60. Kaléidoscope François FREY, Charles PICTET, architectes, Thônex

61. Texaco Patrick MESTELAN, Bernard GACHET, architectes EPF SIA, Lausanne
Collaborateurs : Norbert SEARA, architecte-stagiaire, Olivier BERNAY, architecte-stagiaire, Catherine BORGHINI, architecte EPFL, Philippe CHARLES, architecte-stagiaire
62. Kilomètre 81 Jacqueline PITTET, Blaise TARDIN, architectes EPF SIA, Lausanne
63. Stonehenge B18 ARCHITECTES, Jean-Christophe CHATILLON, Franco TEODORI, Lausanne
Consultants : Bureau d'ingénieurs CHABLOZ & Partenaires SA
64. A gauche le Suchet Danilo MONDADA, architecte EPFL SIA, Lausanne
Collaborateurs : Nicole GRUMSER, Viviane KELLER
65. Juralpe Raphaël ABBET, architecte, Lausanne
Collaborateurs : F. ABBET, P. BUET, T. MANZONI, G. MARTIN
66. L'autre-jour Pierre JOMINI, architecte, Lutry, Charles DUBOUX, architecte, Lausanne
67. Bora Bora Eric MAGNIN, architecte, Lausanne
Collaborateur : Sandrine CHARDONNET
68. De Visu Patrick CHICHE, architecte, Lausanne
Collaborateur : José RODRIGUEZ, Lionel CHICHE
69. La colline entropique Décosterd & Rahm, associés, Lausanne
Collaborateurs : Daniel HURNI, Janka PASQUIER-RAHM
Consultants : Michel SEPTFONTAINE, conservateur du Musée de géologie, Lausanne, Marc WEIDMANN, géologue
70. Check point J.L. et Ch. THIBAUD-ZINGG, architectes EPFL SIA FAS, Chavornay
Collaborateur : P. MINDER
71. Entreroches Dominique LEUBA, architecte, Carouge
72. Pause Norman PILLER, architecte EPFL SIA, Champagne
73. 3395 G.G. de MONTHEBERT, architecte, Fribourg
74. Relais-relaxe André AUBRY, Pierre DENIS, architectes, Neuchâtel
Collaborateurs : Philippe BOURQUIN, Line BERSET, Véronique REBSTEIN
Ingénieur civil : Pierre MARIE, La Chaux-de-Fonds

75. Flic-flac Christophe PERRIER, architecte EPFL SIA, Sainte-Croix
Ingénieur civil : J.-C. GOGNIAT, A. CHASSOT & Associés
SA, Yverdon-les-Bains
76. Resto Igor et Werner FRANCESCO, architectes SIA AGA FAS,
Certoux
77. Phlegmons Gilles WEBER, Patrick KELLER, architectes EPFL, Lausanne
78. Topaze Frédéric FORT, architecte EPFL, Martigny
79. Steack - frite - salade Pascal ANDEREGG, Daniel RINALDI, architectes ETS
EAUG SIA, Genève
80. Stoa Jean Gérard GIORLA, Mona TRAUTMANN, architectes
EPFL SIA, Sierre
Collaborateurs : John CHRISTEN, Marc-André ALBASINI,
Danielle CHABBEY
81. A.D.N. Jean-Marc WICHT, architecte ETS, Moudon
Collaborateurs : Winicjusz MOSKAL, architecte, Joël
WILLOMMET, Ludovic BINGGELI
82. O. Cesar Jan STEINFELS, architecte
Collaborateurs : Didier EMERY, Astrit HAJRULLAHU
83. 45° le matin TSCHUMI + BENOIT, architectes FAS SIA, Bienne
Conseiller technique : LEISI + PARTNER, ingénieurs, Bienne
84. Contraste Christian BALSIGER pour le bureau GOBAT Architecture,
Delémont
Collaborateurs : Christophe WINISTOERFER, Luc BRON
85. Antipodes Antoine RIS, architecte, Genève
Collaborateurs : Laurent MEYLAN, architecte, Thomas
ANDENMATTEN, architecte
86. Plates formes Christian DUPRAZ, Pierre-Alain DUPRAZ, architectes,
Genève
87. Jurassic aire René J. HENRY, architecte REG A, Grandevent
88. Allons déjeuner sur l'herbe Paul-Alain METRAILLER, architecte EPF SIA CSEJ, Sierre
Collaborateur : Emmanuel DAYER, architecte ETS
89. "Dans la chambre vide des enfants, le grand chien vient pleurer chaque soir." Christian RAVAZ, Jean-Luc TORRENT, architectes ETS,
Grimisuat
90. Oppidum Conrad LUTZ et partenaires, architectes, Avry-sur-Matran
Collaborateurs : F. GUICHON, A.J. JAVET

91. Ici Christian BECK, architecte, Lausanne
Collaborateurs : Samuel CHESEAU, Guillaume ESTOPPEY
92. Easy Rider Lorenz BRÄKER, Florence KONTOYANNI, architectes EPF SIA, Lausanne
Collaborateur : Giuseppe MAIO
93. Le jardin Jiri SVANCAR, architecte, Morrens
Collaborateur : Gianni BIAGGI, architecte paysagiste
94. Turbine Germain PEIRY, architecte, Renens
95. La linéa Roger BONVIN, architecte EPFL SIA, Martigny
Collaborateurs : Pierre ROBYR, architecte EPFL SIA, Jean-Charles ROUX, architecte ETS, Sabine CECERE, Jean-Claude CETTOU, Yvan CRITTIN, Bertrand GABIOUD
96. Move Marylene MEROLA, architecte, Vetroz
97. Tapis volant Jean-René DELESSERT, Michel PFISTER, André ROCHAT, Valérie JACCOTTET, Jean LOCHER, architectes, Genève
Collaborateur : Giorgio PESCE
98. Grand-angle LMS Architectes EPF, Vincent LIPP, Philippe MIVELAZ, Thierry SAVOY, Lausanne
99. Le Belvédère F. GUEX, A. FAVERO, architectes, Genève
Collaborateur : Francis PETER
100. Spanish caravan Jean-Lou RIVIER, architecte, Neuchâtel
Collaborateur : Thierry de POURTALES
101. Auto-croûte Thierry BAECHTOLD, Claudia LIEBERMANN, architectes EPFL SIA, Lausanne
Consultant : Daniel WILLI, ingénieur civil
Collaborateur : Laurent BADOUX
102. Ailleurs Philippe MEIER, Thierry MOREILLON, architectes EPFL, Coppet
Collaborateur : Annina RUF
103. Relais François VALENTA, architecte EPFL, Prévèrenges
104. Le beau lac de Soleure Xavier FISCHER, Dominique MONTAVON, architectes, Grandson
Collaborateur : Léonard MARET
105. Quai des champs Blaise SAHY, Pascal WIDMER, architectes, Lausanne
106. Gros de Vaud Claude PAILLARD, architecte FAS SIA EFPZ, Zürich
Collaborateurs : Ruedi BASS, Christian SÜSSTRUNK
107. Le perchoir Olivier de PERROT, architecte ETH, Zürich

108. Les héritiers sauvages BRS Architectes, Genève
Collaborateur : Anne TUESCHER
109. KM 81 José-Luis PACHEGO, Martin SCHORR, architectes EAUG, Genève
110. Sky piazza Dominique REVERDIN, architecte EAUG SIA, Genève
Collaborateurs : Bertrand REVERDIN, architecte EAUG, Corrado ALBERI, architecte EAUG
111. Arc Atelier J. JAEGER SA, J. JAEGER, A. ALBERTI, C. DUBEY, Fribourg
Collaborateur : F. SEMPFFEL, architecte ETS, T. GEORGESCO, CH. TANASCAUX, T. STAFIE, A. STANESCOT
112. Le Bastion Marie-Anne PRENAT, architecte EPFL SIA EADG, Rolle
Collaborateurs : Michel BEETSCHEN, Mariella MALIZIA, Olivier MONNEY
113. Oiseaux migrateurs Daniel HERREN, architecte EPFZ aia SIA, HERREN + DAMSCHEN Architekten, Berne
Collaborateurs : BAERISWYL + WICHT SA, ingénieurs conseils, Fribourg - Guido BAUMGARTNER, Angelo CIOPPI, Alicia ESCOLAR, architectes - Christian KELLERMANN
114. E la nave va Gabriel DU PASQUIER, architecte EPFL SIA, Genève
115. Tour d'horizon Emil SVIKOVSKY, architecte EAUG, Bruno LACHAT, architecte, Lausanne
116. Belvédère Georges SAULNIER, Martin-Paul BROENNIMANN, architectes EPFZ SIA SADG FUS, Pully
117. Apostrophe Claude FEHLMANN, architecte, Morges
Collaborateurs : Yves KNOBEL, Frédéric BONVIN, Serge FEHLMANN
118. Relais des aiguilles de Baulmes Frédéric MICHEL, Henri COLOMB, architectes, Morges
Collaborateur : Bernard BRODARD
119. C'est comment qu'on freine G. BONNARD, D. WOEFFRAY, architectes, Lausanne
120. 0,4/1000 GILLARD & Associés, succ. de Philippe JOYE, architectes, Genève
Collaborateurs : Jean-Pierre GILLARD, architecte EPFL SIA, Christian JAGGI, architecte EIG, André KOENIG, architecte EIG



RELAIS AUTOROUTIER A BAVOIS

C O N C O U R S D ' A R C H I T E C T U R E A D E U X D E G R E S

REGLEMENT ET PROGRAMME POUR LE 1ER TOUR

JUILLET 1995

REGLEMENT

0 PREAMBULE

Les cantons sont responsables d'équiper le réseau des routes nationales et, en particulier, de mettre en place les installations destinées aux usagers, à savoir les aires de repos, les locaux sanitaires, stations-service et restoroute.

Sur la base de la densité du trafic et du potentiel de clientèle, le Canton de Vaud, qui a déjà réalisé trois centres de ravitaillement autoroutiers à Bursins, Villette et Yverne, se propose de disposer un futur restoroute sur l'axe de la N1, sur les aires actuelles de repos de Bavois, entre Lausanne et Yverdon-les-Bains.

La volonté du Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports est de réaliser un restoroute de qualité qui soit une carte de visite du canton, afin d'inviter les touristes de passage à s'arrêter, notamment dans la région du Nord vaudois.

1 CLAUSES GENERALES

1.0 Organisateur

Le concours est organisé par le Service des bâtiments de l'Etat de Vaud pour les besoins du Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports.

1.1 Type de concours

Le présent concours est un "concours à deux degrés" selon l'article 7 du règlement SIA 152, édition 1993, sur les concours d'architecture.

1.2 Reconnaissance des conditions du concours

La participation au concours implique, pour l'organisateur, le jury et le concurrent, l'acceptation des clauses du présent règlement et du programme y relatifs.

1.3 Litiges

Le règlement SIA R 16 /Ed. 1993, relatif aux plaintes dans le cadre des concours d'architecture, est applicable.

1.4	Jury	
	Président	M. Jean-Pierre Dresco, architecte cantonal, chef du Service des bâtiments de l'Etat de Vaud
	Membres	M. Jean-Claude Agassis, syndic de Bavois M. Jean-Marc Buchillier, directeur de l'Association pour le développement du Nord vaudois M. Arduino Cantafora, architecte, professeur EPFL M. Jean-Baptiste Ferrari, architecte, Lausanne M. Vincent Krayenbühl, chef du Service des transports et du tourisme de l'Etat de Vaud Mme Sylvie Moser, architecte-urbaniste, architecte de l'Arrondissement est de l'Etat de Vaud M. Roger Weidmann, ingénieur au Service des routes et des autoroutes de l'Etat de Vaud M. Laurent Theurillat, architecte cantonal du Jura
	Suppléants	M. Bernard Verdon, architecte, Lausanne (chargé de l'organisation du concours) M. Charles-André Ramseier, directeur de l'Office du tourisme du Canton de Vaud
	Experts	M. Robert Meier, directeur, Société de développement hôtelier M. Philippe Blanc, bureau Transitec Mme Anne Salina Gianinazzi, économiste au Service des transports et du tourisme de l'Etat de Vaud (M. Aldo Rota, économiste au Conseil pour le développement économique du Canton de Vaud)

La liste des experts n'est pas exhaustive; l'organisateur se réserve le droit de la compléter pour le deuxième tour.

1.5 Conditions de participation

Le concours est ouvert à tous les architectes, domiciliés ou établis avant le 1er janvier 1995 sur le territoire d'un des cantons suivants, signataires de la convention de réciprocité du 16 décembre 1994 : Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud, pour autant que les candidats remplissent les critères de reconnaissance par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud, selon l'article 1er de la loi du 13 décembre 1966 sur la profession d'architecte, ainsi qu'aux architectes originaires du Canton de Vaud, établis hors du canton avant le 1er janvier 1995 et répondant aux mêmes critères de reconnaissance par le Conseil d'Etat vaudois, à savoir :

Article premier.- La qualité d'architecte est reconnue par le Conseil d'Etat aux mandataires professionnellement qualifiés suivants :

1. aux porteurs du diplôme des Ecoles polytechniques fédérales de Lausanne et de Zurich ou de l'Ecole d'architecture de l'Université de Genève, ainsi qu'aux diplômes étrangers bénéficiant de l'équivalence;
2. aux porteurs du diplôme des Ecoles techniques supérieures ETS;
3. aux personnes inscrites aux Registre des architectes A et B du REG (Fondation suisse des registres des ingénieurs, des architectes et des techniciens).

1.6 Prix et achats

Une somme globale de Fr. 150'000.-- T.T.C. est mise à la disposition du jury pour un défrayement équitable des concurrents, ainsi que pour l'attribution de prix et mentions conformément à l'art. 39 du règlement SIA 152.

1.7 Consultation préalable des documents et inscriptions

Les architectes intéressés sont invités à prendre connaissance du règlement et programme auprès du secrétariat du Service des bâtiments de l'Etat de Vaud, place de la Riponne 10, 1014 Lausanne, dès le 17 juillet 1995, de 8 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h.

Le règlement et programme pourra être obtenu, non accompagné de ses annexes, contre versement de Fr. 10.--.

Les inscriptions devront se faire par écrit à l'adresse de l'organisateur, le récépissé attestant du versement d'une finance d'inscription de Fr. 200.-- devra être joint à la demande d'inscription. Le versement se fera au CCP 10-2630-8 Etat de Vaud, Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports - Comptabilité, Lausanne, avec mention "SB - Concours Relais autoroutier à Bavois".

Cette dernière somme sera remboursée aux concurrents qui rendront un projet admis au jugement.

1.8 Retrait des documents

Les concurrents dûment inscrits pourront retirer les documents cités sous point 3 dès le 17 juillet 1995 auprès du secrétariat du Service des bâtiments de l'Etat de Vaud. Sur demande expresse, les documents pourront être envoyés par la poste.

- 1.9 **Questions et réponses du jury**
Les questions relatives au concours seront adressées par écrit, sous couvert de l'anonymat, jusqu'au 18 août 1995. Les réponses du jury parviendront à chaque concurrent dans la quinzaine suivante.
- 1.10 **Conditions de rendu des projets, anonymat**
Les projets seront remis sous forme anonyme jusqu'au 31 octobre 1995, à 16 h. au plus tard, à la Préfecture de Lausanne, place du Château 1. ou envoyés au plus tard ce même jour jusqu'à la même heure, le timbre postal faisant foi, à l'adresse de l'organisateur, Service des bâtiments de l'Etat de Vaud, place de la Riponne 10, 1014 Lausanne.
Les envois par la poste devront être anonymes.
Tous les éléments du projets porteront la mention "Relais autoroutier à Bavois" et une DEVISE qui sera reportée sur l'enveloppe cachetée contenant la fiche d'identification.
- 1.11 **Publication et exposition des projets**
Les résultats du concours seront publiés dans la presse. Tous les projets admis au jugement seront exposés au public, pendant 10 jours, après le jugement du 2ème tour.
- 1.12 **Propriété des projets**
Les projets primés ou achetés deviennent propriété de l'Etat de Vaud, la propriété intellectuelle restant réservée. Les autres projets seront repris par leurs auteurs, dans le délai qui leur sera communiqué; passé ce délai, l'Etat disposera des projets non retirés.
- 1.13 **Responsabilité de l'organisateur**
Aucune revendication de dédommagement ne pourra être formulée en cas de dégradation accidentelle ou malveillante d'un projet.

- 2 **DEROULEMENT DU CONCOURS A DEUX DEGRES**
- 2.1 **Objectifs généraux visés**
En organisant le présent concours à deux degrés, l'organisateur cherche à atteindre et concilier les objectifs suivants :
- donner une chance équitable au plus grand nombre de concurrents;
 - éviter le gaspillage de forces et d'investissement inutile de travail des concurrents lors du premier tour;
 - concentrer l'effort uniquement sur l'essentiel lors du premier tour;
 - atteindre à la meilleure connaissance possible de l'objet, à l'issue du concours;
 - favoriser la constitution de groupes pluridisciplinaires visant à une mise au point commune des projets, lors du deuxième tour;
 - maîtriser les coûts et les délais.
- La formule du concours à deux degrés, quoique plus lourde et plus longue pour l'organisateur, répond au mieux à ces préoccupations.
- 2.2 **Le 1er degré**
Il s'agit d'un concours d'idées à l'échelle du 1/500 pour les objets bâtis et du 1/1000 pour l'occupation du site.
Cette phase porte sur les principes généraux de l'organisation du projet et sa disposition sur le site proposé.
Le programme mis à disposition des concurrents lors de ce tour est fortement résumé.
Toutefois, les caractéristiques fondamentales de la proposition doivent être suffisamment explicitées et sans équivoque.
- 2.3 **Le 2ème degré**
Le 2ème degré consiste en un concours de projet. Le programme définitif de cette phase tiendra compte des résultats du 1er degré.
L'échelle des plans demandés sera au 1/200 pour les bâtiments.

2.4 Déroulement

Les projets rendus à l'issue du 1er degré seront contrôlés et jugés dans le courant du mois de décembre 1995. Le jury déterminera les projets qui méritent d'être retenus pour être développés lors du 2ème degré (au moins 10 projets retenus).

Le rapport du jury, qui ne comportera pas de levée d'anonymat, sera remis au notaire. Celui-ci avertira, à titre confidentiel, les concurrents dont le projet aura été retenu par le jury et leur communiquera la critique de leur projet, ainsi que tous les éléments utiles pour le 2ème tour.

Par souci de transparence et avec l'accord exprès de la SIA, les noms des concurrents retenus pour le 2ème tour seront communiqués aux candidats, à l'organisateur et aux membres du jury (à l'instar d'un concours sur invitation). Toutefois, l'anonymat sera maintenu, la relation entre concurrents et projets/devises n'étant connue que du notaire. Aucun échange d'informations autre que celui prévu par les règlements des 1er et 2ème tours ne pourra avoir lieu entre les concurrents et l'organisateur sous peine d'exclusion.

Le notaire précisera, par la même occasion, le délai qui sera imparti aux concurrents sélectionnés pour déposer auprès de celui-ci le nom d'un ingénieur civil avec qui il collaborera. La participation d'un même ingénieur à deux équipes concurrentes sera interdite lors du 2ème tour; le notaire en fera le contrôle lors du dépôt des listes. Par analogie, l'ingénieur civil répondra aux mêmes critères de qualification et de situation professionnelles que celles décrites à l'article 1.5.

La composition de l'équipe ne devra pas porter préjudice à une mise en soumission traditionnelle de l'ouvrage.

Le non-dépôt du nom de l'ingénieur dans le délai imparti entraînera la disqualification automatique du concurrent concerné. Aucun recours ne pourra être déposé contre une telle disqualification.

Cette procédure vise à optimiser le projet dès sa conception et à favoriser la formation d'équipes opérationnelles.

A l'issue du 2ème tour, le maître de l'ouvrage (M.O.) prendra connaissance des équipes constituées. Son intention est de poursuivre la mise au point du projet avec les membres de l'équipe gagnante, conformément à l'article 53 du règlement SIA 152, sous réserve de l'accord du Conseil d'Etat.

Selon l'article 35 du règlement SIA 152, l'organisateur se réserve le droit de faire examiner, sous leur aspect économique, certains projets retenus par le jury afin d'en faire établir le coût exact. Dans ses propositions finales, le jury pourra tenir compte du résultat de ces examens.

2.5 Calendrier résumé

1er tour

- avis dans la presse 14 juillet 1995
- consultation des documents dès le 17 juillet 1995
- retrait des documents dès le 17 juillet 1995
- dernier délai d'inscription 25 août 1995
- questions jusqu'au 18 août 1995
- réponses aux questions dès le 4 septembre 1995
- rendu du 1er tour 31 octobre 1995
- contrôle préalable, jugement 1er tour Novembre-décembre 1995

2ème tour (à titre indicatif)

- information des concurrents retenus/ programme révisé Décembre 1995
- rendu Avril 1996
- analyse Mai 1996
- jugement Fin mai 1996

3 DOCUMENTS REMIS AUX CONCURRENTS

Au 1er tour

- 3.1 Règlement du concours et programme résumé des locaux (en 1 seul exemplaire)
- 3.2 Plan de situation, échelle 1/1000 (contre-calque)
- 3.3 Informations géotechniques générales liées au périmètre d'étude
- 3.4 Plan de synthèse des éléments composants le périmètre d'étude général et le périmètre d'intervention proposé, échelle 1/3500, format A4
- 3.5 Modèle d'affichage

Au 2ème tour

- 3.11 Rapport du jury (extraits)
- 3.12 Programme complété et exigences concernant le 2ème tour
- 3.13 Fond de maquette, échelle 1/500
- 3.14 Documents de base pour la comparaison économique

Le jury se réserve de modifier cette liste selon les nécessités.

4 EXIGENCES CONCERNANT LE RENDU DU 1ER TOUR

4.1 Plan de situation/plan-masse, échelle 1/1000

A rendre sur le document remis aux concurrents. Toutes les indications d'origine figurant sur ce document doivent rester lisibles.

Ce plan comportera toutes les informations nécessaires à la compréhension du parti, notamment les accès, les cheminements, les bâtiments existants maintenus ou démolis, les principaux aménagements extérieurs et de loisirs proposés avec indication des niveaux, les tracés de circulation des divers véhicules et leur aire de stationnement.

4.2 Plans, coupes, façades, échelle 1/500

Les plans porteront l'appellation des espaces correspondant au programme et les indications succinctes permettant la compréhension aisée et directe des fonctions proposées.

Les coupes et façades utiles à la compréhension du projet et comportant les principales cotes d'altitude et l'indication du terrain naturel.

4.3 Planche explicative

Illustrant le concept proposé par le projet, tant dans son rapport au site, à l'interprétation du programme, ainsi qu'à l'organisation spatiale. Technique de rendu libre et couleur admise.

4.4 Présentation des documents

Au 1er tour

Les documents seront présentés au trait noir sur papier blanc, sauf pour la planche explicative où la technique peut rester libre.

Indication du Nord verticalement.

Les documents seront présentés selon le modèle d'affichage remis aux concurrents.

L'ensemble des planches sera affiché sur 1 panneau au maximum, de format horizontal (180 x 120 cm de haut).

Au 2ème tour

Les exigences de rendu pour le 2ème tour seront précisées à l'issue du 1er tour.

5 DISPOSITIONS FINALES

Conformément à l'article 32.1 du Règlement SIA 152, la Commission des concours de la SIA les a approuvés le 12 juillet 1995.

Président :

M. J.-P. Dresco

Membres :

M. J.-C. Agassis
M. J.-M. Buchillier
M. A. Cantafora
M. J.-B. Ferrari
M. V. Krayenbühl
Mme S. Moser
M. R. Weidmann
M. L. Theurillat

Suppléants :

M. B. Verdon
M. Ch.-A. Ramseier

Experts :

M. R. Meier
M. Ph. Blanc
Mme A. Salina Gianinazzi
(M. A. Rota)

Pour le jury,
M. J.-P. Dresco :



11/7/95

PROGRAMME

6.1 Introduction

Le rôle d'un relais autoroutier est de satisfaire d'une part les besoins de ravitaillement en carburant des véhicules et d'autre part les besoins des usagers (locaux sanitaires, aires de délasserment, restauration, kiosque, etc.)

Actuellement, le Service des routes et des autoroutes entretient les aires de repos existantes de Bavois, situées sur la N1. Celles-ci sont équipées de places de stationnement et de bâtiments comprenant des installations sanitaires.

Le site de Bavois a été retenu par l'Office fédéral des routes et le Service cantonal des routes et des autoroutes car il se trouve au coeur du Canton de Vaud, proche des noeuds autoroutiers et sur un axe stratégique qui dessert à la fois le Nord vaudois et la région lémanique. De ce fait et avec la réalisation complète de la N1 et de la N5, les prévisions de trafic sur cet axe autoroutier sont suffisantes pour réaliser la construction d'un centre de ravitaillement sur le site de Bavois. La réalisation du tronçon de la N1, sur le territoire vaudois est en cours, avec une mise en service prévue pour 2002. La construction complète de la N5 est envisagée entre 2002 et 2005.

Les prévisions de trafic (environ 30'000 véhicules/jour lors de la mise en service en l'an 2000), élaborées par le Service des routes et des autoroutes permettent d'anticiper sur l'évolution du trafic journalier moyen.

La composition du jury montre la volonté de l'organisateur d'associer la région du Nord vaudois, ainsi que la Commune de Bavois au projet de réalisation. Il est également paru utile d'associer les milieux touristiques et économiques du canton afin qu'il soit tenu compte dans le projet et sa commercialisation future, de l'aspect économique-touristique de la région traversée.

6.2 Objectifs du concours

- transformer les aires de repos existantes en relais autoroutier
- proposer une image contemporaine du relais autoroutier
- proposer un projet représentatif propre à promouvoir la région traversée
- proposer une réalisation performante sur le plan fonctionnel, économique et commercial.

6.3 Le site

L'ensemble des deux aires (Alpes et Jura) est situé sur deux plate-formes de même référence de niveau avec le passage de l'autoroute en contrebas d'environ 5 m.

Du côté Est, l'aire Alpes est une parcelle étroite limitée par un talus important et à la géologie délicate.

Du côté Ouest, l'aire Jura installée sur un plateau offre un point de vue remarquable sur le territoire, dominant la plaine de l'Orbe et faisant face aux contreforts du Jura.

L'aire Jura peut facilement se relier au village de Bavois se trouvant à un peu plus de 200 m avec, en premier plan, le château (propriété privée).

Du côté Sud, en contrebas de l'aire Jura, un bois protégé constitue une limite naturelle.

Actuellement, les deux aires ne sont pas reliées entre elles.

De manière générale, le site reste clairement délimité par des éléments physiques (talus, bois) ou par l'autoroute qui constitue une importante césure.

6.4 Cadre légal

Le projet envisagé sera implanté sur un terrain (parcelle N° 2206) qui est actuellement propriété de la Confédération. Ce terrain devra donc être racheté par l'Etat de Vaud. Cette parcelle est située en zone agricole. Le projet retenu servira de base à l'élaboration d'un PAC (Plan d'affectation cantonal).

6.5 Critères de jugement

- adéquation du concept proposé aux objectifs du concours
- rapport du projet au site
- interprétation du programme
- qualités spatiales et volumétriques
- qualité d'organisation de l'ensemble du relais autoroutier
- économie générale du projet

Ces critères énumérés dans un ordre non hiérarchique pourront être complétés et affinés dans les phases de jugement.

6.6 Description des différentes composantes du programme
(des éléments les plus fixes aux éléments les plus libres)

6.6.1 Les contraintes existantes

- Le ruban autoroutier, le viaduc du Coudray, les rampes d'accès à l'autoroute représentent des contraintes réelles qu'il ne s'agit pas de modifier.
- Le talus de l'aire Alpes, établi en paliers successifs, reste de configuration morphologique fragile. Il s'agit d'éviter au maximum de le modifier.
- Les capites des toilettes existantes sont les seuls objets bâtis sur le site. Leur maintien ou démolition reste à l'appréciation des concurrents.
- Les surfaces actuelles de stationnement des véhicules peuvent être transformées selon les propositions des concurrents.

6.6.2 Les stations-services

L'architecture des stations-service n'est pas à développer spécifiquement lors du 1er tour car celle-ci dépendra du choix ultérieur du pétrolier retenu. Par contre, il reste indispensable de situer l'emplacement des îlots de ravitaillement couverts que l'organisateur souhaite disposer de part d'autre de l'autoroute.

Le concurrent vainqueur à la fin du 2ème tour doit être renseigné sur le fait que son mandat portera sur la réalisation du restoroute, de l'aménagement global du relais comprenant tous les aménagements extérieurs, à l'exclusion de la réalisation des stations-service.

6.6.3 Le restoroute

A la suite de l'étude d'occupation du site et du sol et d'études à caractère commercial, l'organisateur a retenu l'option d'un restoroute unique situé en priorité sur l'aire Jura. Les concurrents restent cependant libres de proposer des occupations différentes.

Le concept global doit tenir compte du fait qu'un des rôles du restoroute est de faire transparaître l'image touristique du Canton de Vaud et constituer une "vitrine" de la région concernée.

L'offre de restauration doit être axée sur l'accueil et le service à la clientèle : un restaurant de type "marché" (restauration self-service dite "free flow") comprenant, en outre, un bar, des salles modulables, une salle de réunion, un espace croissanterie.

Ce concept de restauration type "Marché" permet de satisfaire plusieurs besoins des clients en optimisant l'organisation du personnel et du travail de production.

La qualité d'aménagement et d'accueil des locaux doit pouvoir mettre en valeur et présenter la région. Le hall du bâtiment doit représenter une surface de distribution suffisante afin d'être également exploitée à des fins d'animation (bornes interactives, vitrines, maquettes, expositions temporaires, etc.). Cette vaste surface d'accueil porte l'objectif d'éveiller la curiosité des clients de passage.

Le cheminement logique pour la planification des locaux d'exploitation peut être compris comme suit : arrivée des marchandises / stockage / zone de préparation / zone de production / zone "marché" = fin de production, vente et distribution / zones de consommation / zone plonge vaisselle

6.6.4 La passerelle mixte

L'hypothèse d'un restoroute unique présuppose la nécessité d'une liaison entre les deux aires au moyen d'une passerelle mixte automobiles légères et autocar/piétons servant de lieu d'échanges pour l'ensemble du relais. En revanche, la passerelle sera interdite aux poids lourds dont le parking sera réparti de part et d'autre.

6.6.5 Les circulations et stationnement

L'étude du 1er tour doit faire figurer l'organisation générale des déplacements des divers véhicules (automobiles, poids lourds, autocars, motocyclettes) sur l'ensemble du relais autoroutier, ainsi que les circulations prévues pour la maintenance, les livraisons des fournisseurs et le personnel occupé sur le site. Un accès de service reliant la plaine, le village de Bavois et le relais est à prévoir, son développement précis sera traité lors du 2ème tour.

6.6.6 Les aménagements extérieurs

Un des rôles d'un relais autoroutier consiste à offrir une transition agréable dans le parcours emprunté par les usagers routiers. Dans cette optique, les aménagements extérieurs revêtent une importance considérable dans l'accueil et la possibilité de détente offerte aux usagers routiers.

Le traitement des aménagements extérieurs, pouvant par exemple être associé à une thématique, reste à l'entière appréciation des concurrents selon l'interprétation du site et du programme.

Cependant, l'organisateur restera attentif à l'unité de traitement pour l'ensemble des activités proposées dans le périmètre d'étude.

6.7 Programme résumé des locaux

- 6.7.1 - Les surfaces des locaux relèvent d'une étude et analyses effectuées par un comité de programmation avec la collaboration de spécialistes en matière hôtelière, touristique et routière. Le résultat de ces études préliminaires a permis de constituer la base du présent programme général.
- La hauteur des locaux est laissée à l'appréciation des concurrents.
- Les locaux d'entretien restent à prévoir dans les divers secteurs du restoroute.
- Les surfaces de circulation ne sont pas comprises dans les surfaces nettes ci-après.

6.7.2 Stations-service

Une zone de ravitaillement couverte disposée sur chaque aire et comprenant chacune (surface globale par aire = environ 1'200 m2) :

- 8 colonnes pour voitures
- 2 colonnes pour poids lourds
- 1 place pour service caravane-bus (Eurorelais)
- local de service de 150 m2 comportant kiosque, caisse, téléphones, local technique et dépôt, sanitaires indépendants dont 4 WC hommes, 4 WC femmes et 2 WC handicapés, bureau, vestiaire et WC personnel, ainsi qu'un local chauffeurs avec douche (la disposition intérieure de ce local n'est pas exigée pour le 1er tour).

6.7.3 Restoroute

Locaux publics et locaux d'exploitation (surface globale environ 1'900 m2).

	<i>Surfaces en m2</i>
<u>Locaux publics :</u>	
<i>Accueil</i>	200 m2
Hall (zone promotion touristique et économique)	
<i>Restauration</i>	700 m2
Distribution free-flow "Marché"	
Salles de restaurant	
Bar-Espace bar	
<i>Commerces</i>	300 m2
Boulangerie et boulangerie	
Take away	
Kiosque et Souvenirs	
Magasins divers	
Comestible	
<i>Services</i>	200 m2
Salle de séminaires	
Jeux d'enfants	
Sanitaires H / F / H	
Infirmierieb	
Baby Center	
<hr/>	
<i>Sous-total</i>	1'400 m2
<u>Locaux d'exploitation :</u>	
<i>Bureau d'administration et direction</i>	30 m2
<i>Cuisines et annexes</i>	300 m2
Réception	
Contrôle	
Chambres froides	
Stockage	
Préparation	
Plonge	
Economat	
Déchets	
<i>Services</i>	80 m2
Vestiaires H + F	
Sanitaires H + F	
<i>Technique</i>	90 m2
Locaux techniques	
<hr/>	
<i>Sous-total</i>	500 m2

6.7.4 Stationnement (pour l'ensemble du centre de ravitaillement)

Véhicule légers	150 places
Poids lourds	20 places
Autocars	12 places
Handicapés	4 places
Motos	25 places
Personnel restoroute	12 places
Personnel station-service	5 places
Visiteurs en provenance de l'extérieur du périmètre, notamment de Bavois	10 places

Informations géotechniques générales liées au périmètre d'étude annexe no 1 du règlement-programme

N1 - Lausanne-Berne - Concours d'architecture pour la place de ravitaillement de Bavois - Tranchée de la Combe Verdet - Talus côté Alpes entre les km 80,600 et 81,100

La grande et profonde tranchée de la Combe Verdet réalisée au début des années 80, pour le passage de la N1 dans les hauts de Bavois, est excavée dans les horizons gréseux et marneux de la molasse chatienne.

La roche est constituée d'une alternance de bancs de grès, massifs, compacts, durs (sauf dans le haut du terrassement où ils sont altérés et mi-durs), d'horizons marno-gréseux, compacts à lités, mi-durs et de couches de marnes, rougeâtres à bariolées, compactes à litées, mi-dures.

Ce massif stratifié comporte quelques fractures subverticales qui permettent des circulations d'eau, parfois sous pression.

L'inclinaison des couches (pendages) est, en général, de 10 à 20° vers l'autoroute, donc défavorable.

Sa direction est, en moyenne, au NNW, donc assez favorable.

Le grand talus, côté Alpes, a été réalisé avec des pentes de 2:3 seulement et des bermes intermédiaires de 2 m de largeur pour tenir compte de la qualité moyenne du rocher, du pendage aval défavorable et de l'existence de venues d'eau sous pression.

Bien que la stabilité générale du talus Alpes soit assurée, il est déconseillé de prévoir dans ce talus des constructions importantes nécessitant des excavations raides et importantes.

Dans ce cas, compte tenu des éléments évoqués plus haut, il faudrait réaliser ces constructions avec d'importants moyens spéciaux et coûteux.

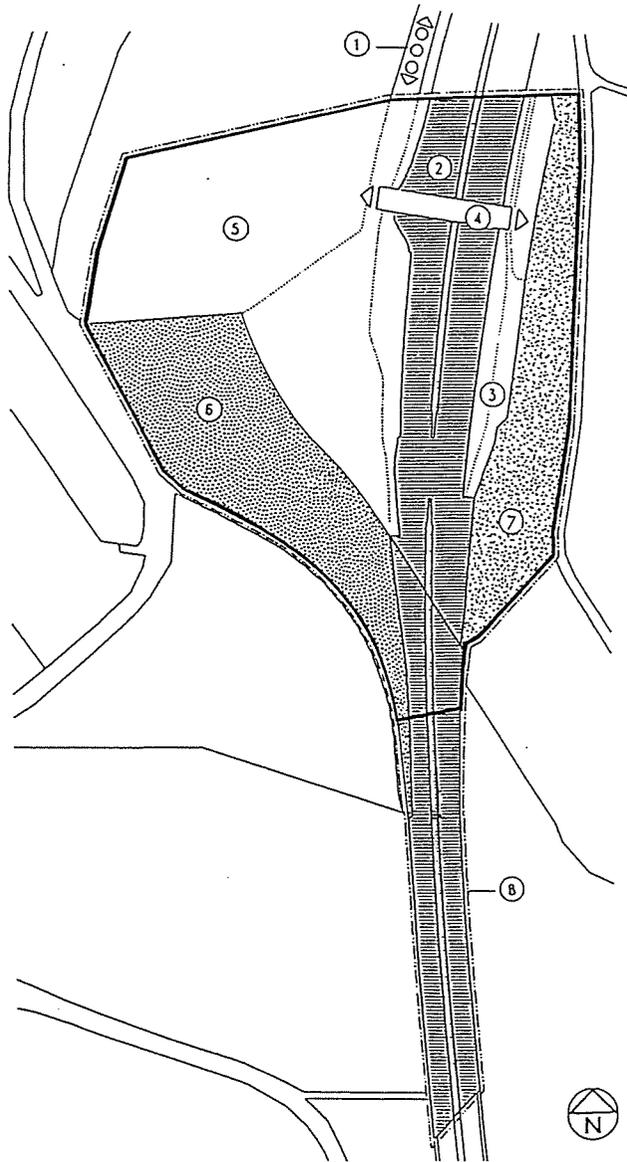
Géotechnique + laboratoire du
Service des routes et autoroutes
l'ingénieur :

B. Graf

Plan de synthèse

annexe no 2 du règlement-programme

1. Création d'une liaison routière avec le village de Bavois (réservée au personnel et aux livreurs)
2. Emprise de la route nationale et des talus ne pouvant être modifiée
3. Périmètre d'intervention Aire Alpes
4. Liaison des périmètres d'intervention par pont routier (position à titre indicatif)
5. Périmètre d'intervention Aire JURA
6. Paturage boisé à protéger
7. Talus à géologie "fragile"
8. Viaduc du Coudroy



— Périmètre d'étude
 - - - Périmètre de la parcelle no 2206

ECH. 1:3500

RELAIS AUTOROUTIER DE BAVOIS / MODELE AFFICHAGE 1er DEGRE
 annexe au règlement-programme

Concept Planche explicative	Situation générale Echelle : 1/1000	Plans, coupes, façades restoroute Echelle : 1/500	Plans, coupes, façades restoroute Echelle : 1/500
A2		A1	A1
Panneau DTPAT 180 cm			

120 cm

ETAT DE VAUD

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS

SERVICE DES ROUTES ET AUTOROUTES

SERVICE DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

SERVICE DES BATIMENTS

PL DE LA RAPONNE 10 1014 LAUSANNE

Tél : 021/316 73 10 Fax : 021/316 73 47



-2-

Treize envois comportant 48 questions sont parvenus à l'organisateur dans les délais.

Les questions sont groupées par objet et concernent successivement :

- LE REGLEMENT
- LE PROGRAMME
- LE PERIMETRE D'ETUDE
- LES AMENAGEMENTS EXTERIEURS
- LA LIAISON ENTRE LES AIRES
- LES NORMES ET REGLES DIMENSIONNELLES

Les réponses du jury figurent en caractère gras.

RELAIS AUTOROUTIER A BAVOIS

CONCOURS D'ARCHITECTURE A DEUX DEGRES

QUESTIONS DES CONCURRENTS
REPONSES DU JURY POUR LE 1ER TOUR

NOTE CONCERNANT LE RENDU DES DOCUMENTS

En complément de l'article 4.4 du règlement et programme, l'organisateur demande aux concurrents de rendre leur projet dans un cartable au format maximum A1 / c'est-à-dire aux dimensions maximales 60 x 84 cm.

LAUSANNE, LE 05 SEPTEMBRE 1995 / JPD / yn

REGLEMENT

1.4 1. Lors du concours d'ingénierie pour le pont sur la Mentue, le principe d'anonymat a été violé. La commission SIA 153, parmi d'autres, en a rendu le jury responsable et a recommandé la réparation du tort causé aux autres concurrents. L'architecte impliqué dans cette affaire ne devrait-il pas être suspendu, temporairement au moins, de son mandat de juré ?

Le traitement du recours par la SIA n'a donné lieu à aucune sanction à l'égard des membres du jury. Il n'y a donc pas de raison de suspendre un des membres du jury du concours de Bavois.

1.5 2. Récemment, le canton de Fribourg a organisé un concours pour l'Oratoire du pont de Pérolles. Malgré le concordat de réciprocité, ce concours n'a pas été ouvert aux autres cantons. Pourquoi le concours pour le Relais à Bavois est-il ouvert au canton de Fribourg ?

La convention signée par l'Etat de Vaud datant du 16 décembre 1994 et liant aux autres cantons romands et à Berne, portait sur l'attribution des travaux publics et non pas sur l'attribution des mandats publics.

L'Etat de Vaud a, de son propre chef, jugé bon de donner l'exemple également dans le cadre des mandats.

1.10 3. L'envoi du rendu par un bureau de poste qui n'indique pas l'heure sur le timbre postal sera-t-il admis ? Ou plus simplement : la clause "envoyés jusqu'à 16 heures" peut-elle être remplacée par "envoyés au plus tard le 31 octobre 1995" ?

L'article 1.10 1er alinéa est modifié pour permettre des envois postaux sans limite d'heure; la date du timbre postal du 31 octobre 1995 fera foi.

2.4 4. Les noms des concurrents retenus pour le 2e tour seront communiqués aux candidats, à l'organisateur et aux membres du jury, avec accord exprès de la SIA. S'agit-il d'un accord de la SIA permanent ?

Il ne s'agit pas d'un accord permanent, mais relatif à l'organisation du présent concours.

3. 5. Une fois de plus, pourquoi n'y a-t-il pas de fond de maquette dans les documents de base ? N'est-il pas plus aisé de juger un concours avec une maquette, et n'est-elle pas plus importante que les plans pour ce type de concours d'idée ? De plus, la plupart des participants vont en fabriquer une, indispensable pour l'étude, ce qui donne un travail non négligeable supplémentaire et inutile si l'organisateur fait l'effort d'une seule...

Des raisons de limitation de budget ont conduit l'organisateur à ne pas remettre de fond de maquette aux concurrents. Le dessin sous ses différentes possibilités en plans, coupes, façades et perspectives reste le moyen graphique par excellence de la représentation architecturale. D'autres concours de ce type ont été faits dans les mêmes conditions et de manière concluante. Une maquette est introduite au 2ème tour.

3. 6. Serait-il possible d'obtenir un plan du site à une échelle qui nous permette de percevoir l'ensemble du territoire environnant (par exemple 1:10'000) ?

L'organisateur n'a pas prévu au 1er degré de remettre d'autres documents que ceux figurés au programme. Les cartes topographiques de l'Office fédéral au 1:25'000 sont accessibles en librairie.

3.2 7. Les concurrents pourraient-ils obtenir, éventuellement contre facture, le plan de situation, échelle 1/1000, sous la forme d'un fichier informatique (DXF) ?

Des disquettes (PC uniquement) peuvent être obtenues auprès du secrétariat de l'organisateur et ceci contre versement de la somme de fr. 30.--.

Pour commande, s'adresser à :

**Secrétariat du Service des bâtiments de l'Etat de Vaud
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne
de 08.00 h. à 12.00 h. et 14.00 h. à 17.00 h.
TT = 021/316.73.00 FAX = 021/316.73.47**

3.2 8. Est-il possible d'obtenir le plan sous forme informatique ?

Voir réponse 7.

4.4 9. Dans le cadre d'un concours à deux degrés, et pour permettre une représentation suggestive des aménagements extérieurs, la technique de présentation des documents ne pourrait-elle pas être libre pour toutes les planches ?

Non, par mesure de comparaison équitable entre les concurrents, seule la planche explicative reste en technique de rendu libre.

4.4 10. Est-ce que les planches intitulées "plans, coupes, façades éch. 1/500" peuvent comporter d'autres informations et/ou des éléments à une autre échelle, que celle décrite dans l'intitulé de la planche ?

Oui, d'autres informations ou éléments à une autre échelle peuvent accompagner les planches intitulées "Plans, coupes, façades restauroute"; ceci en particulier pour donner des informations relatives aux aménagements extérieurs ou au traitement de la mise en relation des deux côtés de l'autoroute, en prenant garde de respecter les règles graphiques du modèle d'affichage et de conserver une bonne lisibilité pour l'ensemble.

4.4 11. Est-ce que les planches formées de 2 ou 3 formats (A1, A2) pourraient être dessinées d'un seul format A0 (intégrant le plan de situation officiel pour celle de gauche) ou seront constituées de format distinct affiché à joints serrés ?

Un modèle d'affichage est utile pour une structure uniforme des rendus de projet et ainsi faciliter le travail du jury. En respectant le modèle d'affichage, les concurrents peuvent soit dessiner en format A0 ou en formats distincts qui seront alors affichés à joints serrés. Cependant, les planches seront remises dans des cartables au format maximal A1.

PROGRAMME

- 6.7.2 12. Chiffre 6.7.2 Stations-service : que signifie 1 colonne pour voiture ou poids lourd ?
 a une pompe avec un pistolet comprenant soit de l'essence normale, de la super, etc... ?
 b une rangée comprenant des différentes pompes et pistolets délivrant les différents types d'essence ?
- Une colonne = une place de ravitaillement comprenant pour chacune d'elle : les carburants correspondants aux nécessités du marché.**
- 6.7.2 13. Lorsque le programme mentionne "8 colonnes pour voitures", combien de voitures cela suppose-t-il ?
- Cela suppose 8 voitures pouvant se ravitailler simultanément.**
- 6.7.2 14. Est-ce que la place de service pour caravanes - bus Eurorelais doit se trouver dans la zone couverte ou simplement à proximité de la zone de ravitaillement ?
- A proximité de la station service.**
- 6.7.2 15. Point 6.7.2 station - service
- 8 colonnes pour voitures
 2 colonnes pour poids lourds
- doit-on comprendre 8 pistes et 2 pistes ou ce sont vraiment 8 colonnes respectivement 2 colonnes ?
- y a-t-il des normes et où peut-on se les procurer ?
- idem pour service caravane - bus (eurorelais)
- Voir réponses 12. / 13. / 14.**
- 6.7.3 16. Est-ce que la salle de séminaires doit répondre à un besoin spécifique afin de prévoir une surface minimum correcte ?
- Cette salle est réservée à l'usage prioritaire de réunions d'affaires de 15 à 30 personnes.**
- 6.7.3 17. Est-ce qu'une terrasse pour la restauration est comprise dans les 700 m2 prévus pour les salles de restaurant ?
- Non.**
- 6.7.4 18. Les places de stationnement définies à la page 17 du programme sont à répartir sur l'ensemble du centre. Pourriez-vous donner des précisions quant à la proportion à respecter sur chacune des 2 aires.
- L'organisateur ne souhaite pas définir une répartition des places de stationnement. Cette répartition dépend donc du projet de chaque concurrent.**

- 6.7.4 19. Point 6.7.4 stationnement
- Pouvez-vous déterminer combien de places côté Jura et côté alpes ?
- Voir réponse 18.**
- 6.7.4 20. Au point 6.7.4, il est mentionné le nombre de places des différents types de véhicules.
- Hormis les poids lourds, comment (en pourcentage) sont-ils répartis de part et d'autre de l'autoroute ?
- Voir réponse 18.**
- 6.7.4 21. Doit-on comprendre que selon l'art. 6.6.4, les véhicules (camions exceptés) de l'axe Lausanne - Yverdon voulant se rendre au restoroute se stationneront sur le parking de l'aire Jura ?
- Les utilisateurs du relais autoroutier resteront libres de leur choix de stationnement.**

PERIMETRE D'ETUDE

- 6.3 22. Au point 6.3, 4e paragraphe, il est dit que "l'aire Jura peut facilement se relier au village de Bavois".
- Est-il possible d'avoir des précisions sur la nature de cette liaison ? Privée - publique - services - piétons - véhicules etc...
- Cette liaison est purement de service, elle sera réservée au personnel du centre en général et au livreurs en particulier. Au 1er degré du concours, il n'est pas demandé de définir l'ensemble du tracé de cette voie de service mais simplement d'en situer le point de contact avec le périmètre d'étude et l'intention générale du tracé devant mettre en relation le centre avec le village de Bavois.**
- 6.3 23. 6.3 : "L'aire Jura peut facilement se relier au village de Bavois"
 6.6.3 : "Un accès de service" et 6.7.4 : "Visiteurs en provenance de Bavois".
 Pouvez-vous préciser la nature de cet accès ?
- Voir réponse 22.**
- 6.3 24. L'accès de service (personnel et livreurs) depuis Bavois mentionnés sous chiffre 6.6.5 et sous chiffre 1 du plan de synthèse est-il également destiné aux "visiteurs en provenance de l'extérieur du périmètre, notamment Bavois", donc de caractère public, mentionnés sous chiffre 6.7.4 ?
- Voir réponse 22.**
- 6.3 25. Quelle importance doit-on donner à la route reliant le nouveau centre autoroutier au village de Bavois ?
- Une route de service comme mentionné à la page 14.
 - Un accès-sortie autoroutier pour Bavois et environs.
- Voir réponse 22.**

- 6.3 26. Pâturage boisé (cf plan de synthèse) ou bois (point 6.3 al. 5) à protéger : pourrait-on avoir plus de précisions sur le degré de protection ?
- a s'agit-il d'une protection au sens le plus strict, à savoir intouchable, sous aucun prétexte ?
- b s'agit-il d'une protection de principe, donc que les limites peuvent être légèrement modifiée, ou que des parcours piétonniers peuvent y être aménagés ?
- Il ne s'agit pas d'une protection au sens le plus strict. Ce secteur est soumis au régime forestier et reste protégé par l'importance qu'il revêt pour la faune. Dans le cadre du concours, ce secteur reste Inconstructible et peut être Intégré dans le cadre de propositions d'aménagements extérieurs.**
- 6.3 27. 6.3 : "Bois protégé". Cela signifie-t-il que toute construction est exclue sur toute la surface 6 de l'annexe no 2 ?
- Voir réponse 25.**
- 6.3 28. Est-ce que la zone "pâturage boisé à conserver" peut être aménagée : chemin piétonnier, aménagements légers (tables, bancs, etc...) ?
- Oui, voir également réponse 25.**
- 6.3 29. Le périmètre d'intervention comprend un secteur 6, appelé "pâturage boisé à protéger".
- Quel est le statut légal de ce secteur ? Quel type d'aménagements ou de constructions peut-on y envisager ?
- Voir réponse 25.**

AMENAGEMENTS EXTERIEURS

- 6.6.1 30. 6.6.1 : "rampes d'accès.. ne pas modifier". Faut-il entendre les accès au niveau de l'autoroute elle-même ou également tout le parcours des rampes d'accès, ce qui nous paraîtrait peu compréhensible parce que très contraignant ?
- Il faut entendre que les points de raccordement entre l'autoroute et les rampes sont existants et ne doivent pas être modifiés. A partir de là, leur tracé reste à l'appréciation des concurrents, cependant, il faut admettre que toute modification des rampes entraînerait naturellement des frais importants.**
- 6.6.6 31. Les talus longeant la route nationale en contrebas des périmètres 3 et 5 du plan de synthèse, peuvent-ils être modifiés ? Si tel est le cas, y a-t-il des normes à respecter ? (angles d'inclinaison, distances, etc...)
- Oui, les talus peuvent être modifiés. Il existe des normes fixant des distances entre routes et constructions; pour le traitement des talus faire référence à l'annexe no 1 du règlement-programme.**
- 6.6.6 32. Les talus séparant les deux aires de repos et l'autoroute peuvent-ils être modifiés ?
- Voir réponse 31.**

- 6.6.6 33. 6.6.6 "Cependant, l'organisateur restera attentif à l'unité de traitement pour l'ensemble des activités proposées dans le périmètre d'étude".
Pouvez-vous préciser votre pensée ?
- L'organisateur restera attentif et Intéressé par l'unité, la cohérence et la qualité de composition des aménagements extérieurs soit dans leur relation au relais autoroutier, soit par rapport à l'environnement général du site.**

LIAISON ENTRE LES AIRES

- 6.6.4 34. La passerelle qui lie les deux aires doit-elle obligatoirement prévoir le passage de véhicules (automobiles / cars) ou peut-elle être simplement destinée à une utilisation piétonne ?
- Le programme (6.6.3 / 6.6.4) exprime l'hypothèse d'un restoroute unique disposé sur l'aire Jura, ainsi qu'une passerelle mixte automobiles-autocars-piétons le desservant (les poids lourds étant normalement exclus).
Si cette hypothèse peut être lue comme une donnée souhaitable, elle ne représente en aucune mesure une option définitive pour l'organisateur.
De ce fait, les concurrents restent libres de toute forme d'occupation sur le site ainsi que du choix de mise en relation des deux aires.**
- 6.6.4 35. Peut-on admettre la création de 2 passerelles (1 x piétons, 1 x automobiles) ?
- Voir réponse 33.**
- 6.6.4 36. 6.6.4 Pour quelles raisons une passerelle mixte est-elle nécessaire ? Une passerelle réservée aux piétons est-elle exclue ?
- Voir réponse 33.**
- 6.6.4 37. La passerelle peut-elle être uniquement piétonne ?
- Voir réponse 33.**
- 6.6.4 38. 5/ Pourquoi une passerelle ? La liaison en tunnel n'est-elle pas envisageable ?
- Voir également réponse 33.**
- 6.6.4 39. Est-ce que depuis l'axe Lausanne - Yverdon l'accès automobile par la passerelle, au stationnement de l'aire Jura permettra à l'automobiliste de reprendre l'autoroute dans le sens contraire soit Yverdon - Lausanne ?
- Oui, et il en est de même pour l'autre direction.**
- 6.6.4 40. Point 6.6.4 page 14 passerelle mixte
- Veillez préciser ce que veut dire autocar / piétons ?**
- Doit-on comprendre que ce sont uniquement les passagers des autocars ou également les autocars, car plus loin il est mentionné que la passerelle sera interdite aux poids lourds ?**

Voir réponse 33.

Dans l'hypothèse d'une passerelle mixte, celle-ci peut être empruntée par les piétons, les automobiles légères ainsi que les autocars. Seuls les poids lourds doivent rester en stationnement de part et d'autre, sauf pour livraisons et services.

NORMES ET REGLES DIMENSIONNELLES

41. Y a-t-il une distance de construction à respecter entre la route nationale et les périmètres d'intervention des deux aires ?

Limite de construction = 25 m à l'axe de l'autoroute.

En outre, à l'intérieur de cette limite, les routes nationales se réservent une bande de 5 m à partir du bord de la chaussée pour d'éventuels aménagements routiers.

42. Y a-t-il des normes spécifiques concernant les dimensions des routes principales d'accès aux parkings d'une part des poids lourds, et d'autre part des véhicules légers ?

Les routes nationales sont définies par la législation fédérale du 8.3.1960 (RS 725.11) et sont construites selon les normes VSS. Voir réponse 41 également.

43. Quelle est la hauteur minimum réglementaire d'une construction (ex: passerelles, marquises) pour le libre passage des poids lourds ?

Hauteur libre à respecter sous pont routier = 4,60 m, fixée par les normes USPR (Union suisse des professionnels de la route) ou normes VSS / dénomination allemande d'USPR.

44. Quelle hauteur réglementaire minimum doit avoir la passerelle à projeter au-dessus de l'autoroute ?

Voir réponse 43.

45. Quel est la hauteur minimum exigée de gabarit de libre passage sous les ouvrages franchissant une autoroute ?

Voir réponse 43.

46. Pouvez-vous procurer aux concurrents des documents concernant les gabarits des constructions autoroutières ? (gabarit de la passerelle, rayons de giration pour les accès, pentes pour les rampes, dimensions des parkings - autocars, poids lourds) Ou sinon, nous indiquer où il est possible de les obtenir.

Voir réponse 43.

Adresse pour normes routières :

VSS (Vereinigung Schweizerischer Strassen fachleute)
Seefeldstrasse 9
8008 Zürich

47. Programme art. 6.6.4

Peut-on connaître le poids "limite" de charge admissible sur la passerelle ?

Aucune restrictions de charges. Prescriptions autoroutières normales selon normes SIA.

48. Y a-t-il des normes spécifiques concernant les distances à respecter entre les colonnes de ravitaillement, entre les véhicules stationnés pour le ravitaillement, entre les colonnes de ravitaillement et le local de service ?

Les normes traitant du sujet sont celles de l'USPR/VSS. Aucune distance réglementaire n'est fixée entre colonnes de ravitaillement.

ETAT DE VAUD

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AMENAGEMENT ET DES TRANSPORTS
 SERVICE DES ROUTES ET AUTOROUTES
 SERVICE DES TRANSPORTS ET DU TOURISME
 SERVICE DES BATIMENTS
 PLACE DE LA RIPONNE 10 - 1014 LAUSANNE
 Tél. 021/316 73 00 - Fax 021/316 73 47

**2EME DEGRE DU
 CONCOURS D'ARCHITECTURE
 POUR UN RELAIS AUTOROUTIER A BAVOIS**

REGLEMENT ET PROGRAMME POUR LE 2EME TOUR

14 décembre 1995

1. REGLEMENT DU 2EME DEGRE

Le présent règlement s'inscrit dans la suite prévue par le règlement et programme du 1er tour.

1.1. Bureaux retenus

Par sa décision du 12 décembre 1995, le jury a retenu 12 projets à développer au cours du 2ème degré prévu par le règlement et programme de juillet 1995. Ce sont, par ordre d'arrivée, les projets suivants.

1. Quatre	55. Topolino
6. Mastaba	61. Texaco
14. Transit	62. Kilomètre 81
22. Trait d'union	66. L'autre jour
28. Jurasiteparc	85. Antipodes
34. Plainevue	92. Easy rider

Conformément aux termes du règlement, le notaire a communiqué au jury les noms des auteurs des projets retenus. Il s'agit, dans l'ordre alphabétique, des bureaux d'architectes suivants :

- Archistudio, O. Fazan et B. Farra, architectes EPFL SIA, Lausanne
- AC Atelier Commun, Etudes et réalisations d'architecture S.A., D. Dériaz, B. Junod, F. Michaud, G. Peduto, Lausanne
- Fonso Boschetti, architecte FAS-SIA, Lausanne
- Lorenz Bräker, architecte EPFZ-SIA, Lausanne
- Ueli Brauen et Doris Wälchli, architectes EPFZ-SIA, Lausanne
- Pierre Jomini, architecte, Lutry, et Charles Duboux, architecte, Lausanne
- Patricia et Greame Mann, architectes EPFL-SIA, Lausanne
- Patrick Mestelan et Bernard Gachet, architectes EPF-SIA, Lausanne
- Anouk Paltani Baumann et Stefan Baumann, architectes ETS-GPA, Orbè
- Jacques Perret, Alain Porta et Michel Willemetz, architectes EPFL-SIA, Lausanne
- Jacqueline Pittet et Blaise Tardin, architectes EPFL-SIA, Lausanne
- Antoine Ris, architecte, Genève

1.2. Jury et experts

La composition du jury reste en majorité identique à celle du 1er degré, avec toutefois la modification suivante :

M. Jean-Claude Agassis, syndic de Bavois, est remplacé par M. Charles-André Ramseier, suppléant lors du 1er degré.

En plus des experts du 1er tour, le jury s'attachera la collaboration de deux experts en économie de la construction qui procéderont à une estimation du coût des projets présentés au 2ème degré. L'évaluation portera aussi bien sur le génie civil que sur les bâtiments proposés.

1.3. Participation des ingénieurs

Il est rappelé aux 12 concurrents retenus l'obligation de collaborer avec un ingénieur civil lors du 2ème degré. Celui-ci doit répondre aux mêmes critères de qualification et de situation professionnelles que celles décrites à l'article 1.5 du règlement et programme de base.

1.4. Indemnisation des concurrents

Chaque concurrent ayant rendu un projet admis au jugement du 2ème tour recevra une indemnité minimale de Fr. 8'000.--.

Rappel : La somme totale à disposition du jury pour un défraiement équitable, ainsi que pour l'attribution de prix, et mentions éventuelles, s'élève à Fr. 150'000.--, hors taxes.

1.5. Questions et réponses du jury

Les questions relatives au 2ème degré du concours seront adressées par écrit, sous couvert d'anonymat, jusqu'au mercredi 31 janvier 1996, à l'adresse de l'organisateur. Les réponses du jury suivront dans les meilleurs délais.

1.6. Conditions du rendu des projets

Les projets seront rendus sous forme anonyme en deux temps :

1.6.1 Rendu des plans et rapport

Jusqu'au mardi 16 avril 1996, à 17 h. au plus tard, à la Préfecture de Lausanne, place du Château 6, 1014 Lausanne, ou envoyés à la même adresse, au plus tard à cette même date, le timbre postal faisant foi. Les envois par la poste devront être également anonymes.

1.6.2 Rendu de la maquette

Le lundi 29 avril 1996, à 17 h. au plus tard, à la même adresse (pas d'envoi par la poste, pour éviter les dégâts).

1.7. Publication et exposition des projets

Les résultats du concours seront publiés dans la presse. Tous les projets admis au jugement seront exposés au public, pendant 10 jours, après le jugement du 2ème tour. Les dates et le lieu de l'exposition publique seront communiqués ultérieurement.

1.8. Propriété des projets

Les projets primés ou mentionnés deviennent propriété de l'Etat de Vaud, la propriété intellectuelle restant réservée. Les autres projets seront repris par leurs auteurs, dans le délai qui leur sera communiqué; passé ce délai, l'Etat disposera des projets non retirés.

1.9. Responsabilité de l'organisateur

Aucune revendication de dédommagement ne pourra être formulée en cas de dégradation accidentelle ou malveillante d'un projet.

1.10. Calendrier

Remise des documents aux concurrents jusqu'au	22 décembre 1995
Questions jusqu'au	31 janvier 1996
Réponses dès le	15 février 1996
Rendu des plans et rapports	16 avril 1996
Rendu des maquettes	29 avril 1996
Contrôle préalable et jugement jusqu'au	15 mai 1996
Exposition du concours	Début juin 1996

1.11. Documents remis aux concurrents pour le 2ème degré

- 1.11.1 Règlement et programme en deux exemplaires.
- 1.11.2 Critique individuelle formulée à l'issue du 1er tour.
- 1.11.3 Plan de situation échelle 1/500.
- 1.11.4 Schéma pour la présentation des surfaces et cubes.
- 1.11.5 Fond de maquette à l'échelle 1/500.

Note : Le maître de l'ouvrage part de l'idée que les autres documents remis lors du 1er tour sont encore en mains des concurrents. Mais, il est prêt à les compléter, sur demande.

Les documents seront envoyés par la poste à l'exception de la maquette qui pourra être retirée dès le vendredi 26 janvier 1996 auprès de l'atelier de maquettes Yves Gigon, chemin de la Favre 10, 1268 Begnins (tél. 022/366.23.00).

Le plan de situation au 1/500 peut être obtenu sur disquettes auprès du secrétariat de l'organisateur.

1.12. Exigences concernant le rendu du 2ème degré

1.12.1 Plan de situation/plan-masse, échelle 1/500

A rendre sur le document remis aux concurrents. Toutes les indications d'origine figurant sur ce document doivent rester lisibles.

Ce plan comportera toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet, notamment les aménagements routiers, liaisons à l'autoroute, parkings, cheminements piétonniers, bâtiments, zones de loisirs, rebroussements éventuels, aménagements extérieurs, etc. Le rendu devrait permettre une identification aisée des parties conservées et celles proposées, y compris les mouvements de terrain.

Le plan est à compléter par des coupes 1/500 sur l'ensemble du site de manière à vérifier les cotes et les altitudes des diverses parties du projet.

1.12.2 Plans, coupes et façades à l'échelle 1/200 des bâtiments

(Restoroute, stations à essence, passerelles, etc.)

Les plans porteront l'inscription des codes correspondant au programme et les indications succinctes permettant la compréhension aisée et directe des fonctions proposées, ainsi que le concept structurel. La numérotation renvoyant à des légendes est interdite.

Les documents en plan porteront en outre les informations suivantes :

- les cotes de niveau des étages des bâtiments et des points essentiels des aménagements routiers et paysagers
- la localisation des coupes
- les aménagements extérieurs.

1.12.3 Planche explicative

Explicitant le concept général du projet et le principe retenu pour les structures porteuses au moyen de textes, de schémas et de détails significatifs de construction.

Technique de rendu et échelle libres.

1.12.4 Rapport

Rapport de calcul des surfaces et du cube conformément au schéma remis.

1.12.5 Maquette, échelle 1/500

Sur le fond de maquette remis aux concurrents, rendue en blanc.

1.12.6 Rendu

Les documents graphiques seront représentés au trait noir sur papier blanc, tirage sur papier fort admis, encollage sur supports rigides non admis. Rendu libre pour la planche explicative.

Tous les documents graphiques doivent s'organiser au maximum sur deux panneaux identiques à ceux du 1er degré, de format horizontal (dimensions de chaque panneau 180 x 120 cm de haut).

1.13. Dispositions finales

Reconnaissance des conditions du concours

La participation au concours implique, pour l'organisateur et le concurrent, l'acceptation des clauses du présent règlement et programme y relatifs.

Litiges

Le règlement SIA R 16/Ed. 1993, relatif aux plaintes dans le cadre des concours d'architecture, est applicable.

2. PROGRAMME DU 2EME DEGRE

2.1 Préambule

Le travail considérable, effectué par les 120 concurrents ayant rendu un projet, a fourni au jury un matériel critique permettant de consolider les données du 1er degré.

Les résultats du concours ont tout d'abord démontré que le programme envisagé est compatible avec le site choisi. Il se révèle toutefois que le périmètre n'offre que peu de marge de réserve; les caractéristiques très particulières de l'aire "côté Alpes" rendent dans certains cas malaisée l'organisation routière et la disposition des bâtiments qui doivent y être construits bien que le remodelage des espaces résiduels soit possible. Ces difficultés ont incité plusieurs concurrents à prévoir le maximum de place de parc "côté Jura", réduisant les espaces naturels, mais favorisant la proximité piétonnière avec le restaurant et les commerces. Il s'avère également que le parage des voitures légères et des bus sur l'aire "Alpes" allonge les distances jusqu'au restoroute, ce qui lui fait perdre de son attractivité commerciale.

Le jury et les experts ont noté de nombreuses imprécisions dans les aménagements routiers : leur critique tient compte du caractère particulier d'un 1er tour du concours. Ces défauts devront être soigneusement réglés lors du 2ème degré, notamment le dimensionnement des voies d'accès, les gabarits des parkings, les possibilités de rebroussement, ainsi que les gabarits de hauteur sous les ouvrages, etc. Les concurrents ayant choisi la passerelle piétonne peuvent persévérer dans cette option.

L'organisation du restoroute, des commerces et de la zone "touristique" a fait l'objet de propositions intéressantes; il serait souhaitable dans plusieurs projets de mieux régler l'entrée et les zones d'accueil, lesquelles doivent pouvoir absorber des pointes d'affluence due, par exemple, à l'arrivée simultanée de plusieurs cars touristiques. A ce point de vue, le restoroute présente des caractéristiques d'usage assez différentes de celles des établissements publics habituels. Ces spécificités devraient être mieux développées au 2ème degré du concours. Il doit être tenu compte de l'impact visuel des constructions et des accès de service, en particulier depuis la plaine.

L'organisateur et le jury n'avaient pas d'idées préconçues au sujet de la "représentativité" du relais routier de Bavois; le jury a apprécié le souci généralisé des concurrents d'établir une relation équilibrée entre le paysage délicat de ce site, son environnement et les aménagements à y réaliser. Il se confirme que ce programme et l'emplacement choisi peuvent jouer un rôle important de promotion régionale et ceci sans avoir recours à des artifices par trop pesants pour ce lieu.

La qualité des aménagements extérieurs et des cheminements piétonniers participent à cette image.

L'économie générale des projets dépend étroitement des concepts d'aménagements choisis par les concurrents. Lors du jugement du 2ème degré, le jury portera son attention sur l'économie globale des projets, soit sur l'équilibre suggéré entre les avantages offerts et les moyens nécessaires pour y parvenir.

2.2 Programme des aménagements et des locaux

La définition des besoins décrite au chapitre 6 du règlement et programme du 1er degré reste valable pour le 2ème degré avec les quelques compléments suivants :

- Les critères de jugement seront appliqués comme au 1er degré, en les adaptant au niveau de détail exigé au 2ème degré.
- Les concurrents doivent présenter un concept de stations-services, définissant leur organisation et leurs accès.

Il est probable que le projet devra ensuite s'adapter à certaines exigences du futur distributeur.

- Les circulations et stationnements sont à préciser au-delà des schémas du 1er degré. L'échelle du 1/500 permettra un contrôle plus précis des tracés suggérés, du dimensionnement des places de parage, des gabarits en hauteur, etc.
- Il est souhaitable que les aménagements extérieurs, et notamment la zone de délaçement, fasse l'objet de propositions plus précises qu'au 1er degré.
- Les projets contiendront une proposition d'organisation plus précises des locaux du restoroute et ne pas en rester au simple dimensionnement des zones,

ETAT DE VAUD

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AMENAGEMENT ET DES TRANSPORTS
SERVICE DES ROUTES ET AUTOROUTES
SERVICE DES TRANSPORTS ET DU TOURISME
SERVIC DES BATIMENTS
PL. DE LA RIPONNE 10 1014 LAUSANNE
Tél. 021/316'73'10 Fax : 021/316'73'47

Quatre envois sont parvenus à l'organisateur dans les délais.

Les questions font l'objet de demande de précisions sur les points suivants :

- A) DEMANDE DE PRECISIONS A PROPOS DU PROGRAMME DES LOCAUX
- B) DEMANDE DE PRECISIONS CONCERNANT LES DOCUMENTS DE BASE
- C) DEMANDE DE PRECISIONS SUR LE PERIMETRE D'ETUDE / AMENAGEMENTS ROUTIERS / ET AMENAGEMENTS EXTERIEURS

Les réponses du jury figurent en caractère gras.

**2EME DEGRE DU
CONCOURS D'ARCHITECTURE
POUR UN RELAIS AUTOROUTIER A BAVOIS**

**QUESTIONS DES CONCURRENTS
REPNSES DU JURY POUR LE 2EME TOUR**

23 février 1996

A/ DEMANDE DE PRECISION A PROPOS DU PROGRAMME DES LOCAUX

Un niveau de détail plus grand étant demandé aux concurrents au 2ème tour, serait-il possible d'avoir un programme détaillé concernant l'organisation du restoroute :

A1 Surface des divers locaux (free-flow, take-away,...) ?

La fiche récapitulative des surfaces et volumes, à remettre par les concurrents selon exigences de rendu du 2ème degré, fait figurer à titre indicatif le programme détaillé des divers locaux.

A2 Un abri PC n'est-il pas nécessaire dans cette construction (art. 3 ordonnance sur les constructions de protection civile du 27.11.78) ?

L'abri n'est pas à prendre en compte dans le cadre du développement des projets au 2ème tour. Le sujet sera traité ultérieurement.

A3 Quel est le degré d'autonomie souhaité entre les locaux d'exploitation du restaurant et les commerces ?

On peut admettre que les exploitants du restaurant et ceux des commerces seront organisés selon des gestions différentes; à ce titre, ils restent indépendants les uns vis-à-vis des autres.

A4 L'accès de service peut-il être commun aux cuisines et aux commerces, autrement dit les commerces sont-ils livrés de préférence par l'accès de service ou par le hall d'accueil ?

Il serait préférable de centraliser les accès de service.

A5 Quel est le type et l'importance des stocks à prévoir pour les commerces ?

Dans l'état actuel des études, les surfaces données comprennent les surfaces de dépôt et stock adéquats. Une accessibilité pour des livraisons par palettes est souhaitable.

A6 Les vestiaires sont ils prévus pour tout le personnel du restoroute (exploitation + commerces) ?

Oui. Voir également réponse A1 et fiche récapitulative des surfaces et volumes.

B/ DEMANDE DE PRECISIONS CONCERNANT LES DOCUMENTS DE BASE

B1 Est-il possible d'obtenir un dessin plus précis (plan d'ingénieur) de l'embranchement (nord et sud) de l'autoroute et l'aire de repos ou au moins un plan à périmètre plus élargi ?

L'organisateur ne désire pas modifier le périmètre donné. Le plan remis comporte les données les plus précises connues à ce jour par l'organisateur.

B2 Si vous ne possédez pas ces informations, pourriez-vous nous communiquer auprès de qui nous pouvons nous renseigner ?

Voir réponse B1.

C/ DEMANDE DE PRECISIONS SUR LE PERIMETRE D'ETUDE / AMENAGEMENTS ROUTIERS ET EXTERIEURS

C1 Etant donné que la limite nord de l'aire Alpes ne départage pas des zones d'affectations différentes, le jury accepterait-il un dépassement mineur pour des aménagements ?

Si le dépassement (en limite Nord de l'aire Alpes) reste véritablement mineur et relatif à des nécessités d'aménagement d'ordre routier, le jury peut admettre ce léger débordement. La notion de « mineur » reste de l'appréciation du jury.

C2 Le schéma statique des ponts autoroutiers étant souvent dicté par le service des autoroutes, l'étude de la passerelle mixte piétons-véhicules fait-elle partie des prestations de l'ingénieur civil ?

Le pont fait directement partie du projet. Le mandat à l'égard de ce pont reste ouvert; le bureau d'ingénieurs associé au projet devra être agréé par le service des autoroutes. Cas échéant, la passerelle pourrait faire partie du mandat.

C3 La limite des 25 ml à l'axe de l'autoroute concerne-t-elle également des murs de soutènement et d'autres éléments d'ouvrage d'art ?

Non.

Le cas échéant quel serait, depuis l'axe de l'autoroute, la plus petite distance admissible pour des éléments de ce genre ?

17,25 ml. depuis l'axe de l'autoroute.

Selon les données, les routes nationales se réservent une bande de 5 ml à partir du bord de la chaussée pour d'éventuels aménagements routiers. Cette distance est-elle calculée à partir de la limite de la voie droite de l'autoroute ou de celle de la bande d'urgence ?

Est-ce que cette nouvelle limite coïncide avec la limite de construction pour des ouvrages d'art ?

La bande de 5 ml. à partir du bord de la chaussée est calculée à partir du côté extérieur de la bande d'arrêt d'urgence. (voir schéma annexé à la présente.)

C4 Suite aux conclusions du premier tour et par rapport à l'économie et la sécurité qui peuvent apporter des solutions sans passerelle carrossable, le jury a-t-il révisé son appréciation au niveau d'éventuelles interventions concernant le talus à géologie fragile initialement fortement déconseillées ?

Les considérations du jury, à propos du talus de l'aire Alpes, ne sont pas modifiées dans le cadre du deuxième tour.

- C5 Dans une option sans passerelle carrossable entre les deux aires, il en résulte un déséquilibre du nombre de places de parking d'automobiles entre aires Jura et Alpes.
Le jury peut-il donner une proportion limite de la répartition inégale des places entre les deux aires (%), éventuellement basée sur des connaissances statistiques des flux de circulation direction Lausanne et direction Yverdon ?

La répartition globale du stationnement est semblable entre les deux aires. Les hypothèses actuelles ne permettent pas de différencier la charge de stationnement entre l'Est et l'Ouest. La possibilité de faire traverser des véhicules légers entre les aires représente un moyen d'équilibrer, en cas de nécessité, le stationnement général.

- C6 L'accès de service devrait-il nécessairement aboutir sur l'aire de parking ou uniquement desservir le bâtiment du restoroute (maintenance autoroute ou maintenance bâtiment) ?
Dans le cas de non-communication carrossable entre les deux aires est-ce qu'un deuxième accès est indispensable (distance sorties La Sarraz / Chavornay env. 3 km) ?

L'accès de service ne doit pas forcément être relié à l'aire de parking.
En cas de non-communication carrossable entre les deux aires, un deuxième accès de service n'est pas nécessaire.

- C7 Quelle est l'importance accordée par le jury à la question de sécurité (danger de contre-sens, croisements et conflits voiture-piétons) par rapport aux autres critères de jugement ?

La question de la sécurité, tant des usagers véhicules que des usagers piétons reste une exigence impérative. A cette donnée essentielle, l'organisateur y accordera une très grande importance.

Annexe aux questions-réponses

RELAIS AUTOROUTIER A BAVOIS QUESTIONS POUR LE 2 EME TOUR

