



Le bâtiment suit la forme de la parcelle allongée pour l'exploiter au maximum. Il se termine ainsi par un angle en pointe, à l'est, telle une sorte de proue de bateau qui émerge dans le paysage.

Futur centre du design à Puidoux

Un grand chantier dans un mouchoir de poche

Imaginé par le bureau lausannois Gabriele M. Rossi Architecte, le futur Design Center, prévu à Puidoux sur les bords de l'autoroute A9, s'apprête à sortir de terre. Les contraintes liées au site ont nécessité de trouver des solutions innovantes, tant dans la conception architecturale et structurelle que la logistique du chantier.



Démarré l'automne dernier, le chantier a dû gérer plusieurs contraintes de taille. L'enceinte de fouille occupant pratiquement toute la parcelle.

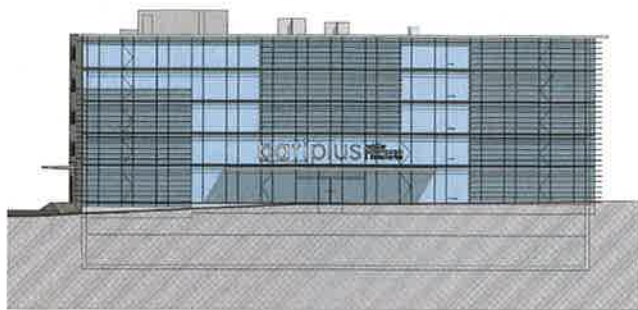
Par Emilie Veillon

Un coup d'oeil sur le site suffit pour comprendre les enjeux du chantier du Design Center. Véritable mouchoir de poche, il s'étend sur une parcelle de 3628 m², bordée à l'ouest par une forêt, au sud par l'autoroute A9, à l'est par la route cantonale et au nord par un bâtiment de la zone industrielle de Puidoux. «Lorsque j'ai découvert ce terrain à première vue assez contraignant et en vente depuis un certain temps, j'ai vu en lui une possibilité extraordinaire d'accueillir une enseigne de mobilier contemporain qui profite de la visibilité des milliers de véhicules qui traversent ce tronçon chaque jour», explique Gabriele M. Rossi, architecte à la tête d'Archilab. Il propose donc le projet aux associés de Batiplus qui, à l'étroit dans leurs locaux de Lutry, saisissent l'opportunité de donner un nouvel envol à leur commerce. La construc-

tion estimée à 20 millions de francs du futur bâtiment est financée par Four Ever Immobilier en tant que maître d'ouvrage et construit par Losinger-Marazzi SA en charge de la direction des travaux. La livraison est prévue pour fin 2013.

Sept niveaux de 1000 m²

Le Design Center se compose de 7 niveaux de 1000 m² chacun. La société Batiplus occupera la moitié du bâtiment pour les surfaces en niveau sous-sol, rez-de-chaussée et 1er étage. Les trois étages supérieurs pourront accueillir un, deux, trois ou quatre locataires selon différentes variantes. «Dans l'idéal, nous espérons attirer des entreprises qui sont liées au design et à l'architecture, afin de créer un véritable centre de recherche, de compétences et de prestations de services en la matière», note l'architecte.



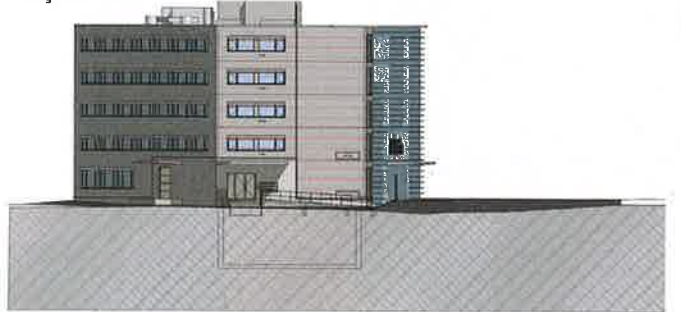
Façade Sud



Façade Nord

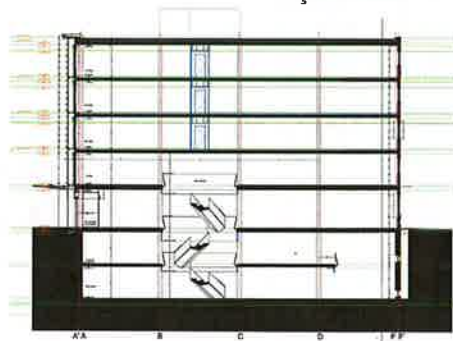


Façade Est



Façade Ouest

Tout en ayant une grande force architecturale visuelle, cette dernière symbolise aussi la vitesse à laquelle les véhicules qui proviennent de Vevey traversent le tronçon. Toujours dans l'idée de capter le regard des automobilistes, l'architecte favorise au maximum la façade sud qui donne sur l'autoroute avec un grand voile en verre.



Coupe

Son concept architectural, il l'a axé autour de l'idée de créer une vitrine monumentale, portée par une esthétique qui frappe et attire l'œil du client en quête de mobilier contemporain. «Le principal défi du concept était de proposer un design rationnel et intelligent, mais pas luxueux, afin de rester proche des valeurs de simplicité du design industriel. En travaillant avec Losinger- Marazzi SA, on a pu mettre au point cet objectif en trouvant des matériaux adéquats», relève l'architecte.

Navire contemporain

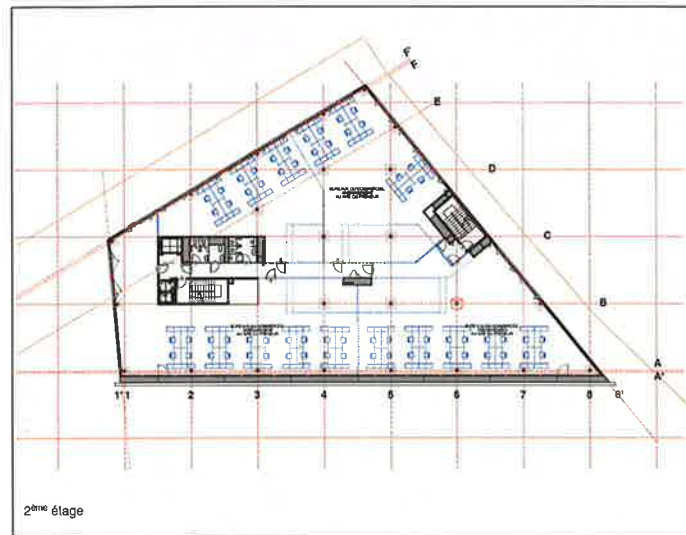
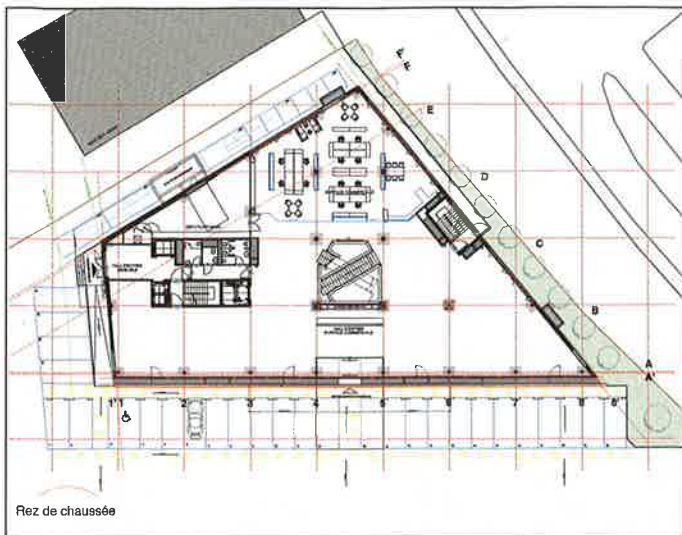
Le bâtiment suit la forme de la parcelle allongée pour l'exploiter au maximum. Il se termine ainsi par un angle en pointe, à l'est, telle une sorte de proue de bateau qui émerge dans le paysage. Tout en ayant une grande force architecturale visuelle, cette dernière symbolise aussi la vitesse à laquelle les véhicules qui pro-

viennent de Vevey traversent le tronçon. Toujours dans l'idée de capter le regard des automobilistes, l'architecte favorise au maximum la façade sud qui donne sur l'autoroute avec un grand voile en verre. Cette dernière n'a néanmoins pas qu'une fonction esthétique et architecturale. Formée d'une double peau - une technique bien connue d'Archilab qui préconise la transparence dans ses projets contemporains - elle assure une protection thermique et phonique contre les nuisances importantes de l'autoroute. Les trois autres façades, par contre, se veulent assez neutres. En harmonie avec la réalité industrielle qui les entoure, elles sont formées par des bandeaux métalliques dans lesquels s'intègrent les fenêtres. L'enseigne Batiplus profite d'une entrée au sud à travers la façade en double peau, tandis que les autres usagers accèdent aux étages supérieurs par une entrée séparée dans la façade

ouest. L'espace intérieur de la boutique est marqué par un grand puit articulé sur les trois étages, avec un système d'escalier qui devient l'élément sculptural de l'image et appelle les visiteurs à découvrir les collections situées aux différents niveaux.

Bâtiment articulé autour de deux noyaux en béton

Du point de vue structurel, le système est basé sur une fondation superficielle avec des longrines entre environ 70 et 1,20 m de profondeur. Le bâtiment est articulé autour de deux noyaux en béton armé qui assurent la reprise sismique du bâtiment. Le premier comprend deux ascenseurs, un monte-charge, un bloc sanitaire et un escalier, le second une petite cage d'escalier. Des murs en béton armé structurent le sous-sol, tandis que le rez-de-chaussée et les étages sont constitués d'un système de poteaux dalles.



Gestion habile des déchets

Démarré l'automne dernier, le chantier a dû gérer plusieurs contraintes de taille. L'enceinte de fouille occupant pratiquement toute la parcelle, Losinger-Marazzi SA a cherché un autre emplacement sur un terrain communal situé à quelques centaines de mètres pour ses installations de chantier. De plus, le terrain est traversé par une ligne à haute tension et se trouve à proximité d'une autre. «La grue de chantier est proche des lignes. Toute activité proche de la ligne doit être stoppée en cas de vent de plus de 45 km/h», explique Philippe Hingray, chef de projet pour le compte de Losinger-Marazzi SA. L'enceinte de fouille d'environ 6 m de profondeur a été renforcée par des parois clouées, en raison de la faible emprise de la parcelle à disposition. Pendant le terrassement, les intervenants ont connu des difficultés à cause de la qualité médiocre du sol. Ce

terrain artificiel est constitué de remblais qui datent de l'époque de la construction du tunnel du Fonzaley et de l'autoroute A9. «Il était utilisé comme décharge. Du coup, en fond de terrassement, on a rencontré de nombreux bouts de pieux, bois, morceaux de métal et anciens outils. Il a fallu les trier et les acheminer vers la déchetterie. Par ailleurs, le terrain avait des teneurs en métaux lourds à certains endroits, parce que la colline avoisinante est constituée de moraine qui en contient naturellement», développe le chef de projet. Le suivi géotechnique a révélé des valeurs à la limite du seuil dans des zones très localisées, avec des teneurs à 51. Cherchant un compromis avec les autorités pour éviter de surcharger inutilement les décharges avec ces matériaux qui ne présentent pas de réel danger, les acteurs du projet ont pris le parti de les trier puis de les réutiliser pour combler le remblai du bâtiment

entre la fondation et les parois clouées. «Cette quantité est minime par rapport au 2000 m³ que nous allons remblayer. De plus, les matériaux seront pris en sandwich entre les parois de la fouille et les murs en béton armé du bâtiment, évitant tout risque de fuite et donc de contamination des sols», assure le spécialiste. Autre solution de recyclage ingénieuse, près de 1500 m³ de matériaux excavés ont servi de base pour le parking prévu à l'ouest du bâtiment. Ils ont été traités et stabilisés avec un mélange de chaux et de ciment pour améliorer leurs caractéristiques mécaniques. «Encore relativement méconnue en Suisse, cette technique de stabilisation permet de trouver des solutions rationnelles et écologiques pour le recyclage des déchets», se réjouit le chef de chantier. Les prochains mois seront dédiés au gros œuvre, puis aux aménagements intérieurs, avec une livraison prévue pour fin 2013.