

Master conjoint HES-SO/UNIGE en développement territorial (MDT)
Atelier de développement régional
AT-DVR/T406275
Automne 2021

Projet d'agglomération Rivelac

A la recherche d'un projet de
territoire fédérateur

Imprimé à Genève en décembre 2022

100 exemplaires

Conception : Vincent Vergain, Luca Piddiu

Financement : MDT & Bureau d'Agglomération Rivelac

© 2022 Université de Genève - Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale

Table des matières

Le Master en développement territorial : une nouvelle fabrique des professionnel-le-s du territoire	5
L'atelier et la commande	7
Visite de terrain	11
Mot des partenaires d'atelier	13
Travaux des étudiant-e-s	17
Groupe 5 : Franges partagées	23
Groupe 2 : Rive-Parc	31
Groupe 7 : Les zones d'activités, points pivots du territoire	39
Groupe 3 : Le maillage, entre nœuds et cheminements	47
Groupe 9 : L'eau, structure et ressource (in)visible de Rivelac	53
Groupe 10 : Rivelac, des mesures multiples pour une résilience commune	61
Groupe 11 : Centralités multiples, pour un équilibre entre Veveyse et Riviera	67
Groupe 12 : Rivelac, un système de centralités	75
Groupe 4 : De la limite à l'interface	81
Groupe 6 : Inclusion, pour une requalification des relations de proximité	89
Groupe 8 : Redynamisation de l'agglomération Rivelac	97
Groupe 1 : Entre-espaces de l'agglomération Rivelac	105
Remerciements	113



Le Master en développement territorial : une nouvelle fabrique des professionnel-le-s du territoire

Lancé en septembre 2014, proposé conjointement par l'Université de Genève et la HES-SO depuis septembre 2019, le Master en développement territorial offre une formation poussée dans le domaine de l'aménagement du territoire. Le master privilégie un rapport étroit avec la pratique (notamment au travers de stages et d'interventions de professionnel-le-s en activité), il permet aux étudiant-e-s de développer des compétences de premier plan tant du point de vue de l'établissement de diagnostics territoriaux que de la conception, de la projection, de la planification territoriale ou de la coordination de la fabrique urbaine.

Le Master en développement territorial offre aux étudiant-e-s la possibilité d'acquérir une bonne maîtrise des outils techniques, juridiques et pratiques mobilisés au quotidien par les professionnel-le-s en activité. La dimension critique de l'activité n'est par ailleurs pas négligée ; si les étudiant-e-s sont appelé-e-s à maîtriser nombre de techniques et d'outils, ils/elles doivent aussi être capables de développer une approche réflexive du territoire, leur permettant de mieux anticiper les problèmes contemporains et futurs, pour proposer des solutions innovantes.

Le master se décline en six orientations : Urbanisme de projet, Urbanisme opérationnel, Architecture du paysage, Développement régional, Développement territorial des Suds, Ingénierie géomatique. Après un premier semestre commun, les étudiant-e-s se spécialisent selon l'orientation choisie. Les enseignements sont articulés autour de l'acquisition de connaissances solides en matière de design et conduite de projet, méthodologie de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, droit de l'aménagement ou du développement territorial, d'histoire et théorie de l'urbanisme et du paysage.

Tout au long de la formation, un soin particulier est porté au travail interdisciplinaire qui permet aux étudiant-e-s, qui ont choisi de se spécialiser dans un domaine de la production territoriale, de rester familiers des arts de faire des autres spécialités. C'est sans doute ce double souci d'une formation professionnalisante et interdisciplinaire qui a conduit à donner une grande importance à une forme d'enseignement privilégiant le travail en atelier. Celui-ci permet en effet aux étudiant-e-s d'expérimenter différents moments de la réalisation d'un projet d'aménagement (que celui-ci soit de territoire, de paysage ou urbain), tels la découverte d'un site, la production d'un diagnostic, l'analyse d'un programme, l'esquisse de pistes projectuelles qui doivent tout à la fois être inscrites dans leur devenir

fig.1. Vue de l'atelier

opérationnel et tenir compte des opportunités foncières.

Le travail d'atelier apparaît également comme un excellent mode de mobilisation des méthodes et outils propres aux métiers du territoire (diagnostic, projet, dessin, représentation cartographique, maquette, outils informatiques, logiciels de simulation, etc.). Ce d'autant que les ateliers du Master en développement territorial sont encadrés non seulement par des enseignant-e-s et chercheurs-euses des institutions partenaires, mais aussi des professionnel-le-s issu-e-s de bureaux privés et d'administrations publiques.

Mais l'objectif est aussi celui d'offrir aux personnes en formation une expérience dans différents contextes communaux et cantonaux. Les premières volées du Master en développement territorial auront eu l'occasion de travailler à l'élaboration de projets dans la plupart des cantons romands (Fribourg, Genève, Neuchâtel, Valais et Vaud) ; mais également dans les périmètres transfrontaliers de l'espace Mont-Blanc et du Grand Genève, ainsi que lors d'ateliers internationaux d'urbanisme en Afrique, en Amérique du Sud et du Nord ou en ailleurs en Europe. Gageons que cette expérience de la diversité de situations d'aménagement en Suisse et dans le monde sera précieuse au moment de gagner le marché du travail.

Professeur Laurent Matthey

*Co-directeur du Master en développement territorial & responsable
de l'orientation Urbanisme de projet*

Professeure Natacha Guillaumont

*Co-directrice du Master en développement territorial & responsable
de l'orientation Architecture du paysage*

L'atelier et la commande

Cet atelier du premier semestre du Master conjoint UNIGE/HES-SO en Développement Territorial (MDT) a pour objectif de familiariser les étudiants avec le travail de projet à grande échelle. Il porte sur le territoire « Rivelac », situé le long de l'Arc lémanique, recouvrant les régions vaudoises de la Riviera, la Veveyse et le Haut-Lac, ainsi que le district fribourgeois de la Haute Veveyse.

Le périmètre de projet reprend les limites du Projet d'agglomération Rivelac, qui ne s'imposent pas au premier abord : le lien entre Châtel-Saint-Denis, bourgade des Préalpes fribourgeoises, la Riviera et les plaines agricoles du Rhône semble a priori tenu. Pour autant, parcourir le terrain dévoile rapidement l'affinité naturelle entre le plateau et le lac via la vallée de la Veveyse, route commerciale historique débouchant sur les voies lacustres, et permet de ressentir sa géographie particulière.

A l'instar d'autres territoires des rives du Léman, Rivelac est marqué par une topographie contraignante qui lui offre en même temps une grande diversité de paysages et de milieux. Au fil des siècles, cette diversité a nourri sa notoriété et assure aujourd'hui encore sa richesse. Des vignobles de Lavaux classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, au château de Chillon et à l'entreprise Nestlé, les fleurons du territoire sont des emblèmes du Canton de Vaud et même de la Suisse. La qualité de vie et le climat propres à la Riviera continuent d'attirer de nombreux habitant-e-s ainsi que des entreprises. Les villas cossues s'étalent sur les coteaux. Les flux automobiles sont continus sur l'autoroute qui sillonne le territoire et en fait un point de convergence entre les pôles genevois et lausannois d'un côté et les vallées valaisannes de l'autre.

Les contraintes géographiques du site, conjuguées à un développement urbain important, engendrent une pression foncière et une forte congestion des voies de mobilité. Ces enjeux sociaux, environnementaux et paysagers s'expriment ici de façon exacerbée, les contraintes géographiques et la croissance de la population y étant particulièrement pressantes. Des dynamiques sociales, économiques et culturelles relativement hétéroclites s'y confrontent : habitants, touristes et travailleurs internationaux se partagent les logements les plus demandés du territoire jusqu'à la commune fribourgeoise de Châtel-Saint-Denis, voire au-delà.

Le développement urbain est marqué par ces dynamiques périphérie-centre : celles se dessinant entre le cœur urbain de Vevey et le reste du district de la Riviera, mais aussi celles entre la région lémanique et les régions alentours plus distantes, à l'instar de la France voisine.

En marge de la carte postale ou de l'image d'Épinal de la Riviera, la liste est longue des externalités négatives liées au fort développement du territoire pendant les dernières décennies : zones industrielles,



zones commerciales, carrière de Rennaz Villeneuve, hôpital Riviera-Chablais, villages résidentiels de la Haute-Veveyse...

Les défis de Rivelac sont donc nombreux. Ils sont d'autant plus sensibles que l'opulence de la région tend à faire oublier l'ampleur de la tâche pour l'orienter sur la trajectoire de la transition écologique. Existe-t-il une capacité maximale (souhaitable / soutenable) en termes de population et d'activités ? La congestion urbaine est-elle inévitable ? L'altitude devient-elle désirable ? Comment composer le territoire de demain à partir de ses ressources (énergie, climat, production alimentaire, patrimoine) ? Demeure-t-il des grandes armatures naturelles à même de structurer les développements à venir ? Comment tirer parti du paysage extraordinaire de la région et préserver la qualité du cadre de vie tout en le rendant accessible à une plus large population ? Comment penser l'insertion des externalités dans un projet de territoire plus cohérent et fonctionnel ?

Après l'échec d'un premier projet, l'Agglomération Rivelac est à la recherche d'une vision territoriale fédératrice. Par leurs travaux d'une grande richesse, les étudiants ont levé le voile sur le potentiel de cette partie de la région lémanique.

Laurence Crémel, Professeure HES, HEPIA
Marie-Hélène Giraud, Chargée de cours HEPIA
Lisa Levy, Chargée d'enseignement UNIGE
Vincent Vergain, Assistant HEPIA
Luca Piddu, Assistant UNIGE



fig.3. Panorama à Chardonne



fig.5. Château de Châtel



fig.6. Coteau de Chardonne



fig.4. Gare de Châtel St. Denis

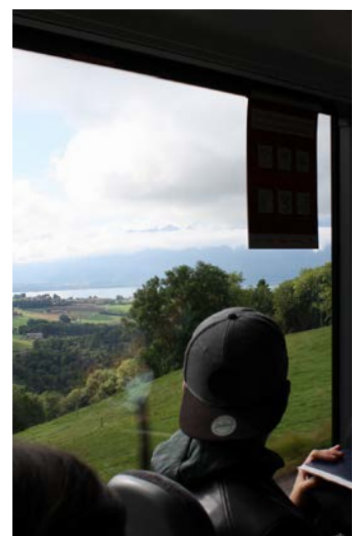


fig.7. Vue depuis le bus

Visite de terrain



fig.8. Embarcadère Vevey



fig.10. Au large de Chillon



fig.9. Les Grangettes



fig.11. Hôpital Riviera Chablais



Rivelac

Mot des partenaires d'atelier

Secteur clé de l'Arc lémanique et maillon du réseau des agglomérations suisses, l'agglomération Rivelac est issue de l'assemblage des territoires de la Riviera vaudoise centrée autour de Vevey et de Montreux, de la Veveyse fribourgeoise dont le cœur réside à Châtel-St.-Denis et du district du Haut-Lac, à l'embouchure du Rhône, dans le secteur de Villeneuve.

La commande du bureau d'agglomération pour les étudiant-e-s de cet atelier de Master était d'explorer, de manière libre, les pistes pour un projet de territoire fédérateur à l'échelle de l'agglomération en tenant compte de ses multiples facettes. En effet, l'avenir de l'agglomération Rivelac touche de nombreux enjeux, notamment sur la manière de concilier les différentes vocations et usages mais aussi de traiter les transitions, les franges et les connexions entre territoires à forte densité, espaces agricoles et forestiers, espaces de loisirs et de ressourcement ou encore infrastructures de transport. Le défi majeur pour cette agglomération est également de lui donner une identité partagée par les différents acteurs et utilisateurs qui l'occupent.

Les travaux présentés par les étudiant-e-s témoignent d'une compréhension fine des enjeux et d'une richesse de réflexion. Ils/elles ont proposé des approches aux points de départ très divers pour appréhender cette agglomération, en considérant parfois sa diversité comme une opportunité autant qu'une contrainte, et en traitant des questions paysagères, agricoles, urbaines, économiques et de mobilité.

Leurs approches ont été tantôt pragmatiques, proches de la réalité du terrain et des acteurs en place, tantôt audacieuses, avec des propositions qui bousculent les manières de faire. De nouvelles perspectives, qui alimenteront à n'en pas douter le projet de territoire à venir, ont émergé.

Les étudiant-e-s se sont également montrés très engagé-e-s dans leurs présentations, que ce soit en faveur de la préservation des ressources naturelles, des enjeux écologiques, ou en soulignant les conséquences du développement urbain sur les espaces ruraux.

La recherche d'un projet fédérateur entre toutes les entités territoriales de l'agglomération a été abordée à travers des propositions de nouveaux réseaux de mobilité douce et des aménagements paysagers qui affirment l'identité plurielle du territoire de Rivelac. L'opportunité de développements futurs sur le périmètre de l'agglomération a été



explorée de manière fine en proposant une reconfiguration des pôles urbains existants et en soutenant l'émergence et le renforcement de nouvelles centralités.

Le bureau d'agglomération de Rivelac tient à féliciter et remercier chaleureusement les étudiant-e-s pour leurs travaux sur le périmètre de l'agglomération qui ont ouvert de nouvelles perspectives pour ce territoire, et démontré la force de l'interdisciplinarité pour penser le développement territorial de manière globale et cohérente.

*Corinne Margalhan-Ferrat,
Responsable du bureau d'agglomération Rivelac*



Travaux des étudiant-e-s

Dans leur belle variété, les différents travaux d'étudiant-e-s qui sont présentés ici ont été classés selon le fil conducteur de leur réflexion, ce par quoi a débuté leur diagnostic territorial ou la «prise» sur le territoire qu'ils étaient amenés à comprendre. A travers ce diagnostic initial, digéré au sein des groupes, les esquisses de projet conservent la teinte de cette lecture, tantôt orientée par les structures (morphologiques, paysagères, voire écologiques) marquantes du territoire, tantôt par des approches plus démographiques ou sociologiques. Pour autant, tous les projets ont bel et bien réussi l'exercice difficile d'un croisement d'analyses variées et d'une hybridation disciplinaire, chère à la pédagogie de l'atelier. Il faut dès lors lire les différents projets régionaux proposés ci-après à l'aune de véritables visions, documentées, travaillées, mûries tout au long de l'atelier.

Une première catégorie de travaux rassemble des visions où les structures paysagères et morphologiques occupent une place certaine, qu'il s'agisse de leur prépondérance dans le diagnostic ou de leur place dans les intentions de projets. Leur point commun est une prise sur le territoire à partir de la géomorphologie spécifique de Rivelac, des infrastructures de mobilité, de la présence des cours d'eau et de celle du lac. Il en résulte également la présence, dans ces projets, d'un second niveau d'agencement paysager, composant tantôt un maillage articulé, tantôt une entité paysagère à part entière. On y retrouve également la préoccupation centrale du rôle que peuvent jouer ces structures, leurs modifications ou leur renforcement, dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Les projets des groupe 5 et 2 s'intéressent de cette manière à la formation d'un espace prenant, dans les deux cas, la forme d'un parc. Les étudiant-e-s du **groupe 5** interrogent les franges urbaines et la façon dont celles-ci peuvent former une zone-tampon entre l'urbain et la préservation de ce qu'ils-elles ont choisi de nommer un «cœur paysager». Dès lors, le travail sur les franges de ce parc leur permet à la fois de travailler la connexion des entités paysagères du cœur, donner une limite à l'étalement urbain et réfléchir la perméabilité entre les deux. Les étudiant-e-s du **groupe 2** rencontrent finalement les mêmes intentions, en préconisant la création d'une entité paysagère, un parc d'agglomération à partir d'un maillage vert et bleu, devenant une «armature» pour le développement urbain de la région. Leur projet recouvre, au premier plan, des objectifs de connexion paysagère et fonctionnelle entre les localités, de préservation des qualités paysagères et écologiques, de renaturation de rivière, sans oublier le développement urbain. On peut également constater, à travers ces deux travaux, une dimension de projet fédérateur pouvant servir d'appui à des considérations aussi diverses que la valorisation touristique ou la délimitation de l'urbanisation.



Les groupes 7 et 3 ont traduit les structures paysagères de façon sensiblement différente. Pour le **groupe 7**, il s'agit de souligner l'importance d'une ossature paysagère, présente, symbolique, à préserver et des discontinuités créées par des ruptures, au premier plan desquelles les zones d'activité. En proposant un réaménagement de ces zones d'activité, par l'inclusion paysagère et la diversification fonctionnelle. Enfin, le **groupe 3** propose pour sa part une vision reposant sur les infrastructures écologiques comme support au réaménagement de la mobilité. En basant leur projet sur l'identification de couloirs écologiques et de flux de mobilité, ce groupe propose des résolutions sous formes de nœuds où les problématiques se croisent, faisant finalement émerger des principes d'aménagement préservant les continuités écologiques et misant sur la mobilité douce.

Dans une approche plus sélective mais très riche en profondeur, le **groupe 9** a fait jaillir une problématique en s'intéressant spécifiquement à l'eau, à la fois comme ressource importante et comme élément paysager, aux activités qui lui sont liées et, facteur à ne pas négliger, à sa force évocatrice et symbolique. Bien entendu, l'importance de la ressource eau pour la résilience des territoires fait partie intégrante de leur projet. Par un cheminement inverse, le **groupe 10** a initié sa réflexion sur le changement climatique et la résilience. Une première étape a consisté en l'identification en amont des facteurs renforçant les fragilités du territoire (canalisation de l'eau, imperméabilisation des sols, déprise agricole, transport individuel motorisé) et des leviers qui pouvaient être actionnés pour y répondre. Ainsi, le travail du groupe 10 s'est porté sur des mesures faisant appel à la mise en place de structures végétales, à la renaturation d'anciennes zones industrielles et à valorisation de la mobilité douce.

Une deuxième grande catégorie de travaux s'intéresse davantage aux dynamiques démographiques et sociales du territoire. De cette lecture, il ressort une mise en lumière du futur développement urbain de la région, ainsi qu'un intérêt pour les inégalités géographiques et sociales du territoire, sans oublier les pistes pour les atténuer.

Les groupes 11, 12 et 4 ont opté pour un diagnostic résolument tourné vers des scénarios prospectifs décrivant l'évolution démographique du territoire. Ce point commun les a conduit à élaborer, à partir de statistiques et de projections, des scénarios (plus ou moins explicités) sur l'accueil de nouveaux habitant-e-s et travailleurs-euses. S'ils n'entrent pas dans les détails des changements de modes de vie, la question de l'aménagement des espaces urbains centraux et périphériques s'avère au premier plan de leurs préoccupations. L'impératif d'une certaine croissance démographique se traduit chez les trois groupes par la mise en avant d'une notion, celle de centralité.

Le **groupe 11** part de deux scénarios prospectifs (réchauffement climatique et possibilité de nouvelles pandémies) pour repenser



les mouvements de population dans la région, dont une certaine décroissance urbaine et une concentration de population vers la périphérie. Ce récit prospectif leur permet de se pencher à la fois sur les zones libérées en centre urbain et la densification douce autour de centralités villageoises. De façon similaire, le **groupe 12** prévoit l'évolution démographique de plusieurs centralités (de différents ordres de grandeur et d'échelle) dans la région. En raison d'une possible augmentation en taille et en importance, les esquisses de projet présentées se concentrent sur l'accompagnement de la croissance de ces localités, d'une plus grande offre de services, du réaménagement de zone d'activité, et des connexions de mobilité entre les localités. Le **groupe 4** part du constat de l'attractivité grandissante de la région, poussant l'urbanisation au-delà des centralités urbaines pour se concentrer sur des espaces périphériques. Ajoutant à ce diagnostic les lois sur l'aménagement du territoire, les étudiant-e-s de ce groupe ont pris le parti de proposer une réflexion sur la manière de fabriquer le territoire. Le cœur de leur travail consiste en une remise en question de l'aménagement du territoire en zones pour lui substituer une logique par interfaces, retravaillant ainsi les limites a priori figées entre urbain et rural, résidentiel et activité, etc.

Pour leur part, les groupe 6, 8 et 1 mettent en avant, bien que de façon fort différente, la problématique générale de la valorisation des territoires, des dynamiques spatiales et sociales qui les habitent. Ils soulignent tous une certaine hétérogénéité du territoire de Rivelac, donnant lieu à des disparités en termes d'aménagement comme de réalités sociétales.

Le **groupe 6** oppose des espaces relégués, à partir d'une série de critère (relégation spatiale, fonctionnelle, nuisances, etc.) à l'opposé d'une image d'Épinal souvent vendue par les promoteurs de ce territoire. Loin de se cantonner à une critique, les étudiant-e-s de ce groupe fournissent quelques pistes pour réduire la mono-fonctionnalité de certains espaces et casser leur isolement géographique. La valorisation – et l'absence de valorisation – des lieux est également présente chez le **groupe 8** qui, quant à lui, nous propose une réinterprétation des portes d'entrées du territoire : lieux d'arrivée des grands flux de mobilité, entrées dans les zones urbaines, effets «tunnels» des infrastructures sont autant d'éléments abordés. Le **groupe 1**, enfin, a travaillé sur une distinction analytique entre espaces centraux et espaces périphériques pour finir par aboutir à une typologie d'espaces interstitiels, les «entre-espaces», qui échappent aux dynamiques métropolitaines ou touristiques. Le projet se concentre ainsi dans une réflexion sur l'accessibilité et les connexions entre ces espaces : la mobilité est alors vue comme vecteur de valorisation territoriale autant que fonctionnelle.



Franges partagées

Quand l'espace public s'invite aux lisières de
l'Agglomération Rivelac

L'interaction du tissu urbain et du paysage naturel, forestier, agricole et viticole caractérisent l'agglomération RIVELAC. En effet, dans certaines zones, ces deux entités sont particulièrement entremêlées et cohabitent dans des espaces que nous appellerons les franges urbaines. Les lisières de ces franges constituent une frontière avec la richesse paysagère de la région. Elles sont depuis plusieurs années confrontées à l'étalement urbain.

Ainsi l'objectif de notre travail consiste à recréer des lieux de vie publics et privés pour les habitants et les usagers, et par conséquent renforcer les franges urbaines existantes dans le but de limiter l'étalement urbain.

Notre projet, «franges partagées», se concentre sur le véritable poumon vert de l'agglomération, que nous appelons le cœur paysager. Cette zone est en effet menacée par l'étalement urbain et présente de fortes interactions avec le tissu urbain.

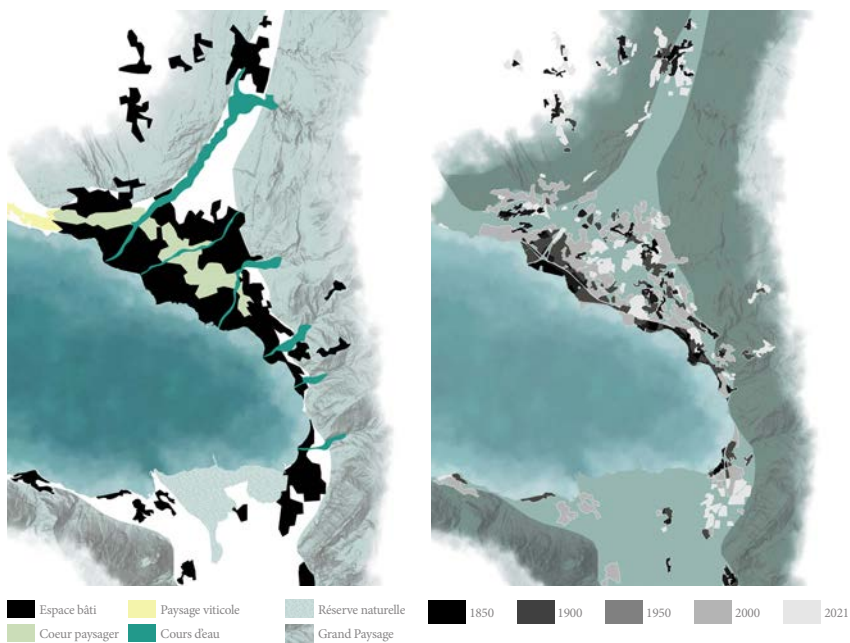


fig.18. Imbrication du paysage dans les villes

fig.19. Evolution historique.
Etalement urbain en dépit
du paysage

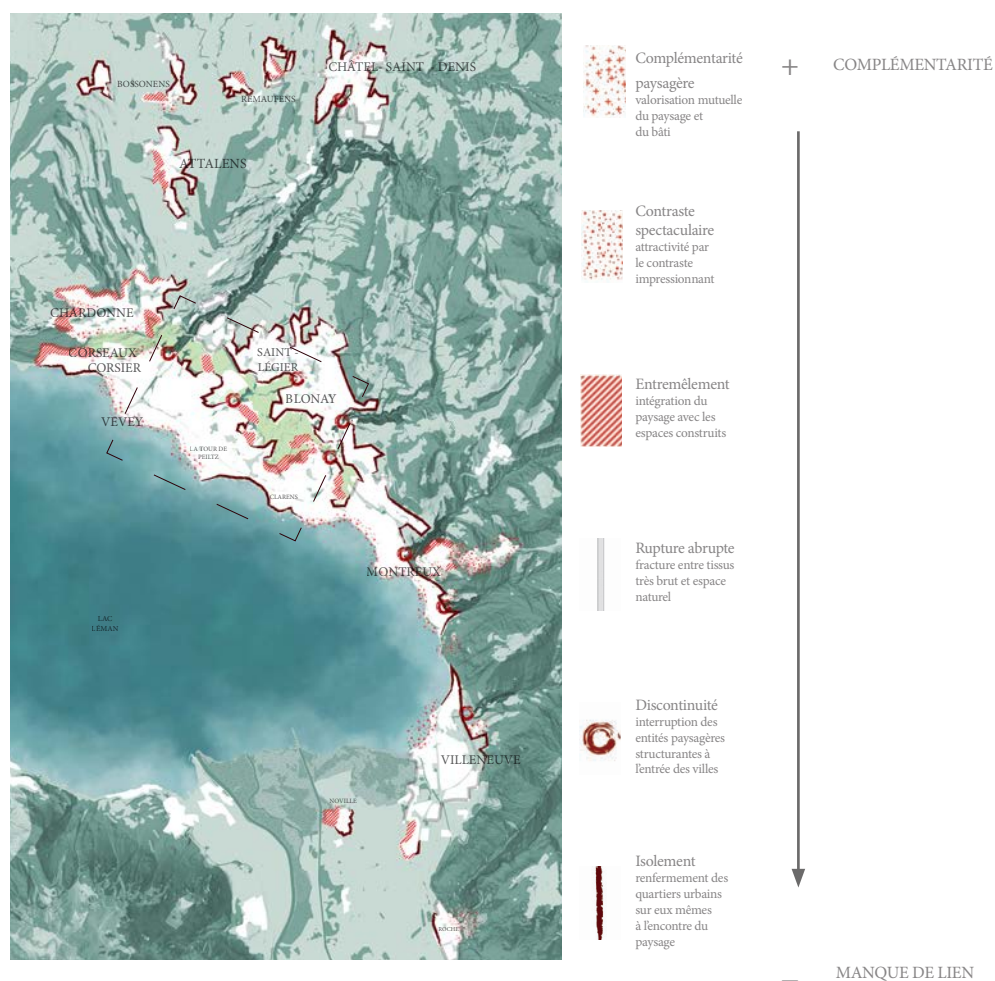


fig.20. Articulation dans le territoire

A l'échelle de l'agglomération, la richesse paysagère constitue une véritable charpente paysagère, composée de multiples entités naturelles : les pré-Alpes, les vignobles de Lavaux, le cœur paysager, la Réserve naturelle des Grangettes et les cours d'eau (la Veveyse, l'Ognona et la baie de Clarens).

Ainsi, le phénomène de l'étalement urbain se fait en dépit du paysage dû aux nombreuses conséquences que celui-ci entraîne. On observe une diminution des valeurs paysagères et biologiques due à une artificialisation des terres introduite par l'étalement urbain.

L'étalement urbain s'observe dans le temps et dans l'espace. En effet, il est davantage visible depuis ces 15 dernières années et se constate sur différentes portions du territoire. Cependant, depuis la révision de la Loi sur l'Aménagement du Territoire (LAT) en 2014, incitant à une densification vers l'intérieur afin de stabiliser les lisières périphériques, notre projet s'inscrit dans cet impératif légal et en devient une opportunité pour l'agglomération.

Les articulations entre le paysage et le bâti se déclinent en six types. Nous pouvons les classer des plus complémentaires à ceux générant les ruptures les plus fortes : les complémentarités paysagères, les contrastes spectaculaires, les entremêlements, les ruptures abruptes et les isolements.

Étant donné la grande diversité d'articulations de l'agglomération se trouvant en contact direct avec le cœur paysager, cette zone deviendra notre périmètre d'action. Avant toute proposition de projet, il est nécessaire d'avoir connaissance de ses besoins et de la composition de ses franges. Cette analyse a permis de comprendre la composition des franges du cœur paysager. Elles sont constituées d'une majorité de villas individuelles et mitoyennes avec un nombre important d'équipements publics, tels que des centres médicaux, des centres sportifs et des lieux d'enseignements.

Malgré une frange diversifiée et globalement bien desservie en transports publics, une deuxième analyse des limites a été réalisée. Ces limites sont classées des plus franchissables et perméables aux plus infranchissables et imperméables : les perméabilités partagées, les interfaces boisées, les limites routières et les frontières jardinées.

Notre projet s'intéresse donc à la mise en place d'une frange partagée, où l'articulation entre le bâti et la richesse paysagère est réalisable afin de garantir une qualité de vie et préserver les richesses naturelles et paysagères.

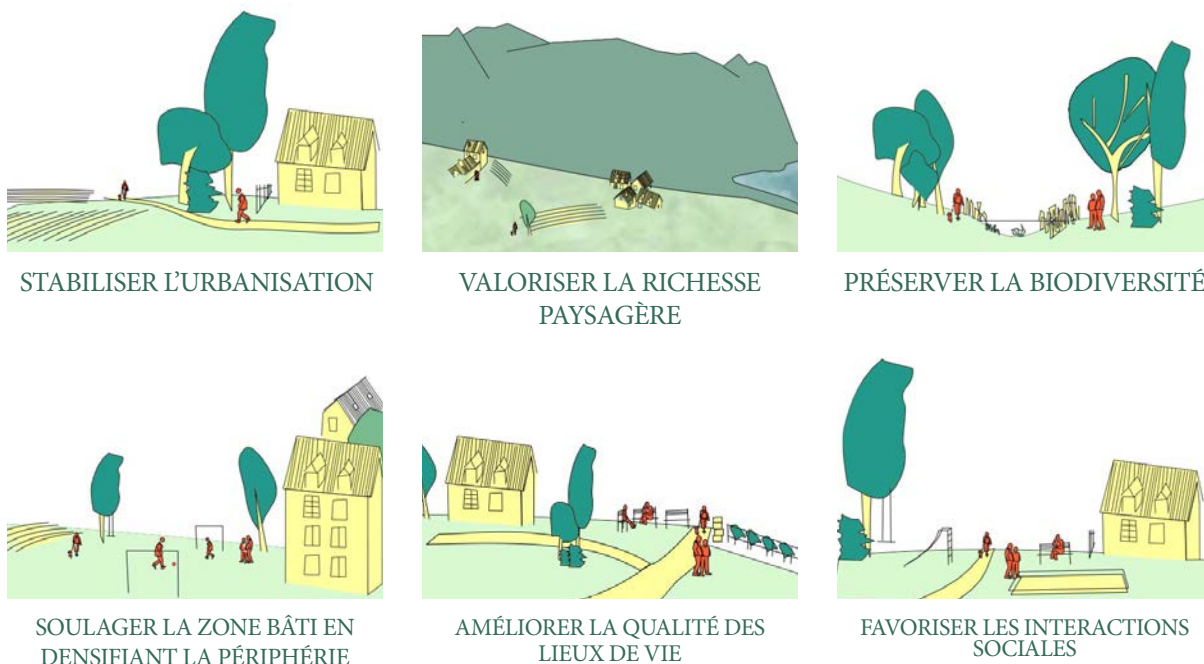


fig.21. Les franges partagées : un atout pour l'agglomération.

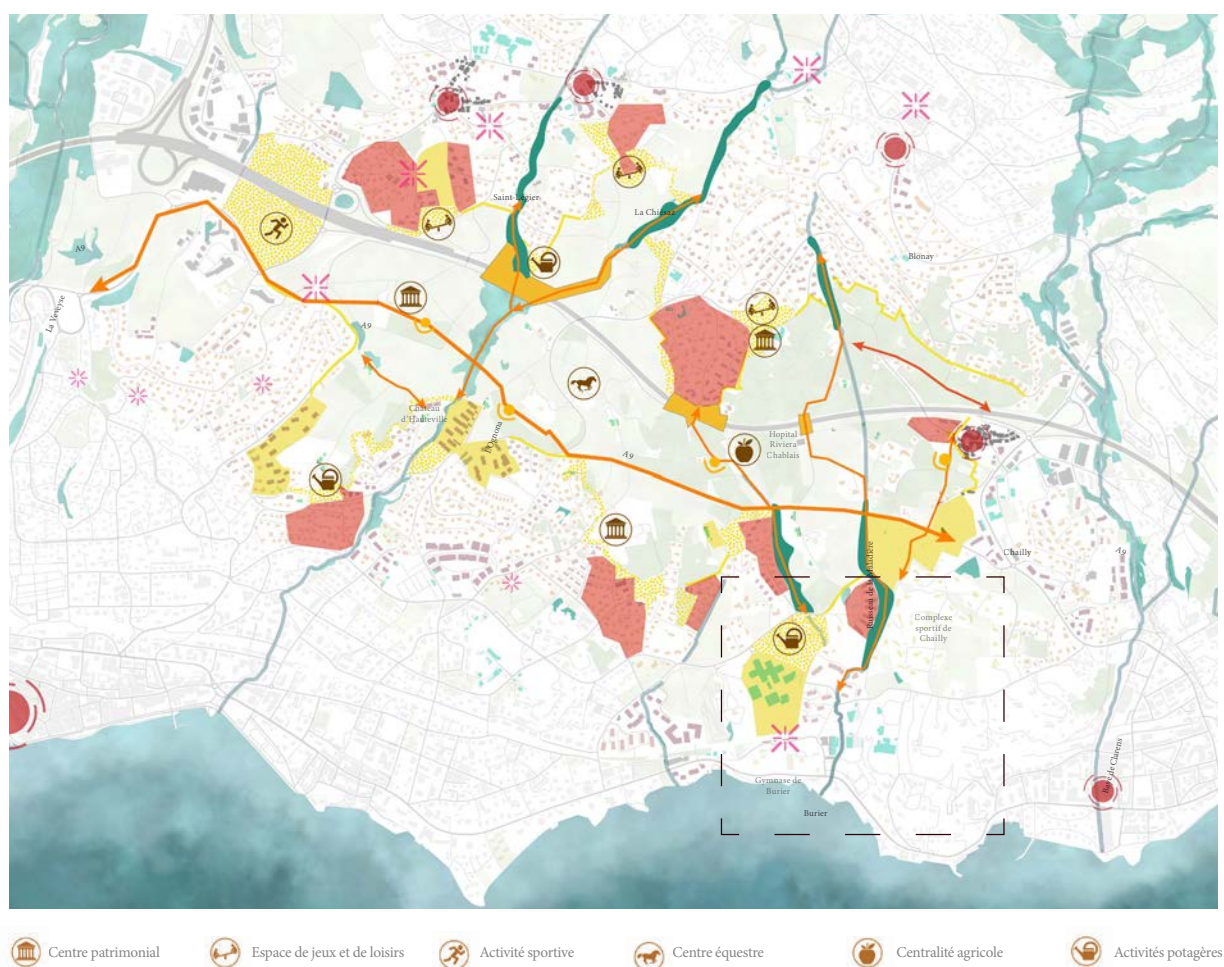


fig.22. Une frange rayonnante et vivante générée par la création d'une frange continue, par l'organisation du cœur paysager et la densification des quartiers périphériques

Notre projet répond à la problématique suivante : comment articuler l'étalement urbain aux richesses paysagères de l'agglomération RIVELAC par les franges urbaines pour améliorer la qualité de vie de ses usagers et préserver son environnement ?

Six objectifs structurent notre projet :

- Stabiliser les franges urbanisées ;
- Préserver la biodiversité ;
- Améliorer la qualité des lieux à proximité des milieux bâtis ;
- Valoriser la richesse paysagère de l'agglomération ;
- Soulager les centres en densifiant la périphérie sans altérer la qualité de l'habitat ;
- Favoriser l'interaction sociale entre les habitants et les usagers de la ville-nature.

Le projet se décline en trois étapes :

- Création d'une frange partagée continue, par la valorisation et un réaménagement des cours d'eau et des infrastructures publiques, qui structurent le pourtour de la frange. Cette étape prend en compte la création d'un réseau de mobilité afin d'assurer la circulation des piétons et de la mobilité douce sur le pourtour du cœur.
- Organisation du cœur paysager, pour son attractivité permettant de le rendre plus accessible. L'objectif est de créer des points de vue et des belvédères ainsi que des voies de mobilité douce traversant le cœur paysager. De plus, le franchissement de l'autoroute permettrait de rendre le cœur paysager davantage perméable pour les usagers et la faune.
- Densification des quartiers périphériques, afin de répondre aux besoins futurs d'une population plus nombreuse. La densification est réfléchie, proche des infrastructures et transports publics sans bloquer l'accès au cœur paysager.

Repenser le fonctionnement de l'agglomération par ces trois objectifs oblige une nouvelle conception des quartiers en lisières du cœur paysager. A cette fin, un changement d'échelle est nécessaire pour expliquer les mesures concrètes relatives aux objectifs de notre projet à l'échelle du quartier. Nous avons choisi le quartier de Chailly – Beauregard – Le Vallon au vu de sa composition représentative de la frange du cœur paysager. Cette zone est caractérisée par son manque de liens entre les multiples entités qui la composent. Dans ce quartier, notre projet permet la création d'une continuité entre ces entités afin que la frange soit davantage un lieu de vie et de partage et non seulement un lieu transit ou un lieu dortoir.

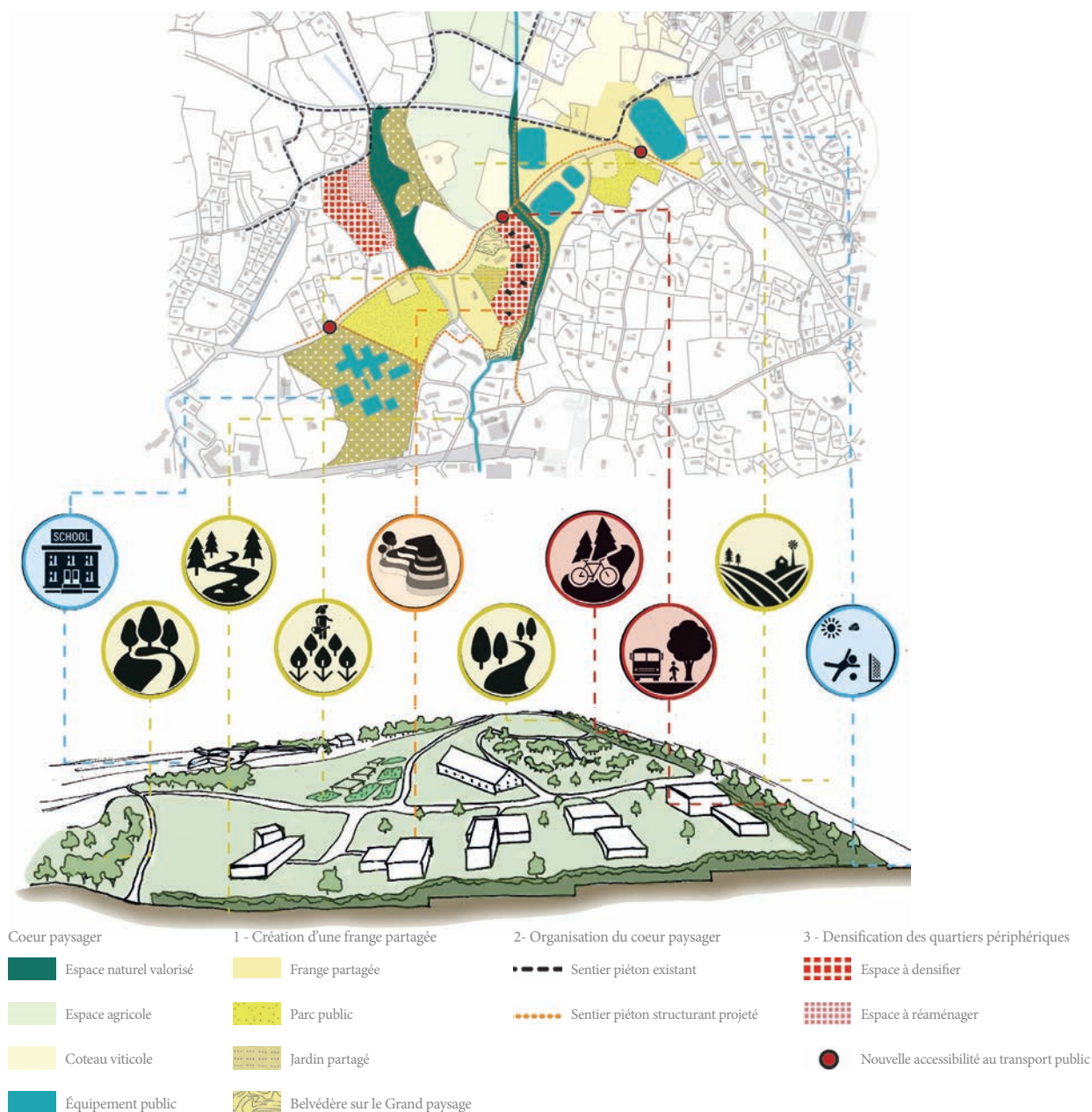


fig.23. Application de la frange partagée



fig.24. Repenser le fonctionnement d'un quartier par la création de connexions de mobilités douces structurantes et des espaces de vie partagés.

Le premier objectif de «Franges partagées» permet de créer cette continuité entre les espaces bâtis, particulièrement entre un centre sportif et un gymnase. Cette continuité sera assurée par la création d'un réseau vert des cours d'eau, par le réaménagement de la route principale en voie de mobilité douce, par la création de nouveaux espaces publics récréatifs et éducatifs, comme des parcs publics et des jardins partagés. Les espaces verts favorisent la volonté de traverser l'espace public et relient le territoire de manière complémentaire.

Le deuxième objectif, organisation du cœur, fait référence à la mobilité et à l'affectation du sol allant du privé au public. L'accessibilité renforce la connectivité de la frange au reste du territoire et permet de traverser l'espace de façon continue.

Enfin, le troisième objectif, densification, est traité par l'aménagement de deux quartiers résidentiels selon des principes de densification.

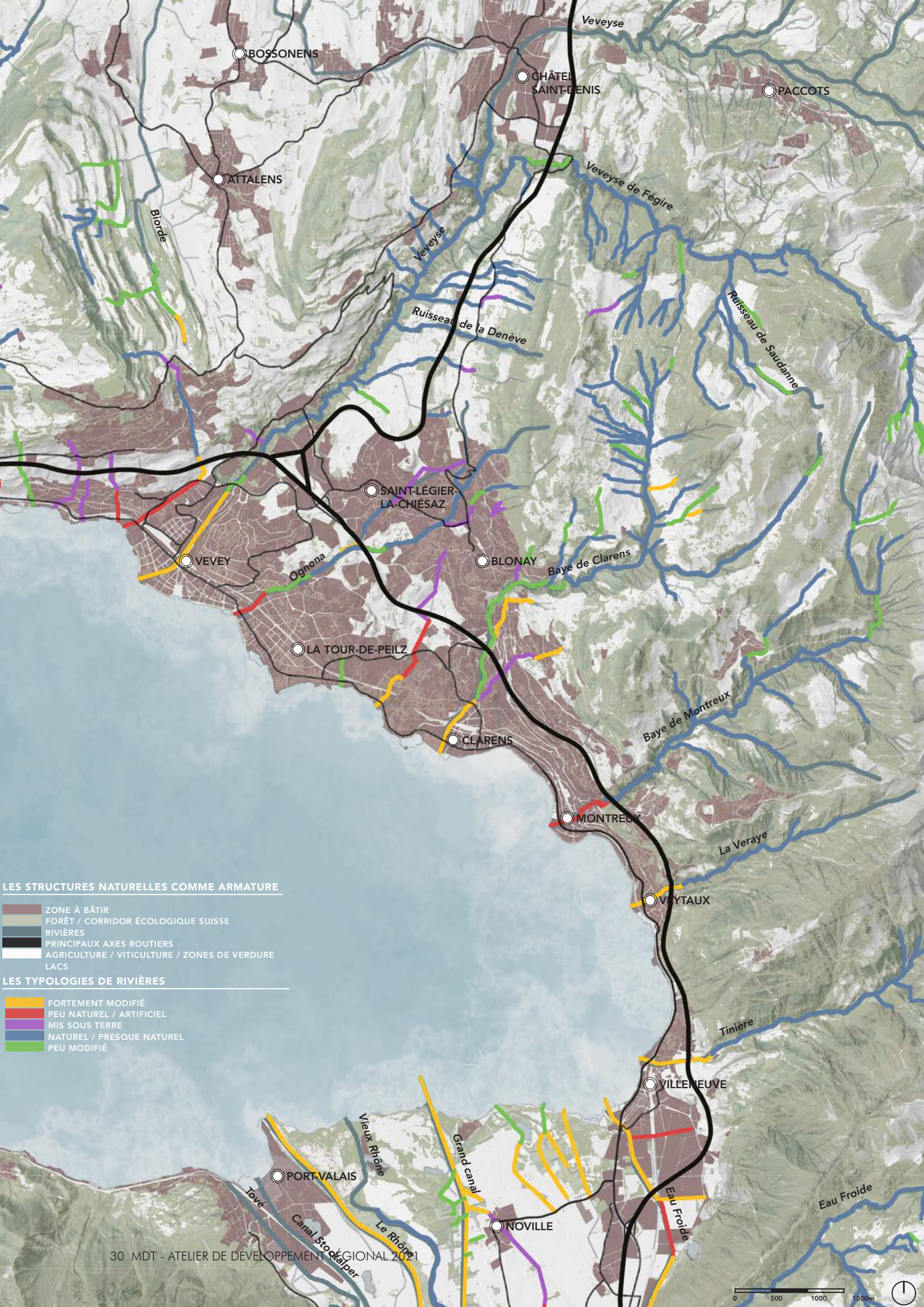
Les zones à densifier doivent respecter trois principes de densification :

- Une construction sur 4 étages maximum avec une occupation maximale de la parcelle de 30% ;
- Une orientation perpendiculaire aux voies d'accès qui traversent la frange et une implantation respectant la topographie existante ;
- Une distance entre les bâtiments favorisant la continuité visuelle et l'accessibilité, ainsi que pour la perméabilité de la frange.

Ainsi, les données tirées de ce diagnostic peuvent être utilisées sur plusieurs zones périphériques de l'agglomération, principalement les articulations sous forme de discontinuité ou d'isolement.

Pour conclure, le modèle de Franges partagées peut ainsi être appliqué et adapté à toutes les périphéries du territoire. Il répond aux objectifs de durabilité tout en étant adaptés aux besoins spécifiques de chaque zone. Le projet offre trois opportunités, la possibilité de réduire les discontinuités paysagères, l'isolement des quartiers résidentiels et propose enfin d'atténuer les ruptures les plus abruptes, situées entre les zones industrielles et d'habitation.

Le projet Franges partagées est ancré dans une optique de durabilité afin de résoudre le problème de l'étalement urbain menaçant la qualité de vie des habitants de l'agglomération, et les valeurs paysagères et biologiques de ce territoire.



LES STRUCTURES NATURELLES COMME ARMATURE

- ZONE À BÂTIR
- FORÊT / CORRIDOR ÉCOLOGIQUE SUISSE
- RIVIÈRES
- PRINCIPAUX AXES ROUTIERS
- AGRICULTURE / VITICULTURE / ZONES DE VERDURE
- LACS

LES TYPOLOGIES DE RIVIÈRES

- FORTEMENT MODIFIÉ
- PEU NATUREL / ARTIFICIEL
- MIS SOUS TERRE
- NATUREL / PRESQUE NATUREL
- PEU MODIFIÉ



Rive-Parc

De quelle manière les grandes structures naturelles peuvent-elles devenir l'armature du développement urbain ?

Le territoire de l'agglomération de Rivelac est par nature composite, déconnecté et dispersé. Partant du constat que l'urbain a au fil du temps de plus en plus empiété sur les cultures viticoles et agricoles, le diagnostic du territoire met en évidence que cela a eu pour conséquence un important étalement urbain. Il nous semble important de contenir cet étalement pour éviter la croissance non maîtrisée de villes satellites comme Attalens ou Bossonnens. Pour cela, nous avons choisi de nous appuyer sur les ressources déjà existantes de ce territoire. En mobilisant l'armature naturelle du territoire, il est possible de définir des limites à l'étalement urbain, de faire dialoguer l'urbain avec les grands espaces naturels de la région et ainsi créer une structure cohérente et forte pour porter le projet d'agglomération.

Pour penser cette armature, nous retenons trois structures : l'eau, le végétal et les cultures. Nous ajoutons la structure urbaine. Chacune comporte des forces et des faiblesses, ainsi que des potentiels.

L'armature territoriale de l'eau regroupe les lacs et les rivières. Elle dispose d'un fort attrait d'un point de vue touristique et des loisirs (balade, panorama, croisières). En revanche, nous relevons une rupture entre la partie urbaine et naturelle des rivières, les lits desquelles ont été fortement canalisés dans leur partie en aval. Nous décelons toutefois un potentiel lien entre le lac, l'entre-deux paysager et les montagnes grâce aux rivières.

fig.25. (page de gauche) Carte de diagnostic de l'armature naturelle de l'agglomération Rivelac et typologie des rivières

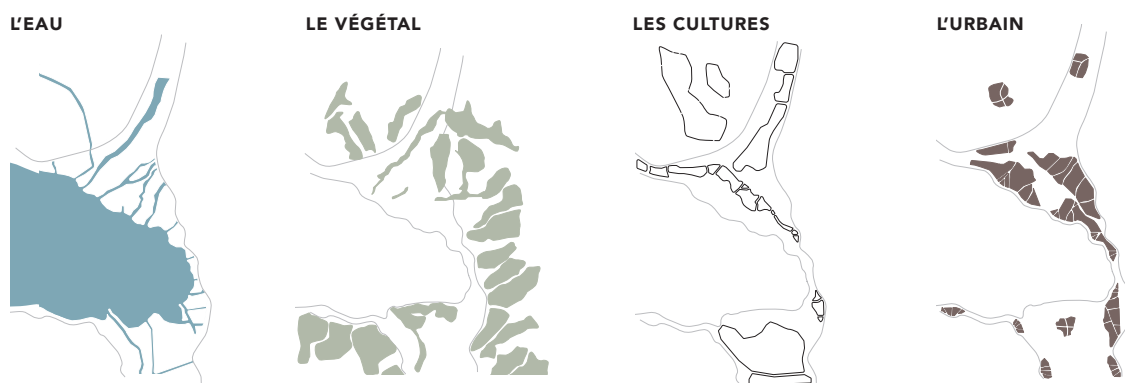


fig.27. Les grandes structures territoriales de l'agglomération Rivelac

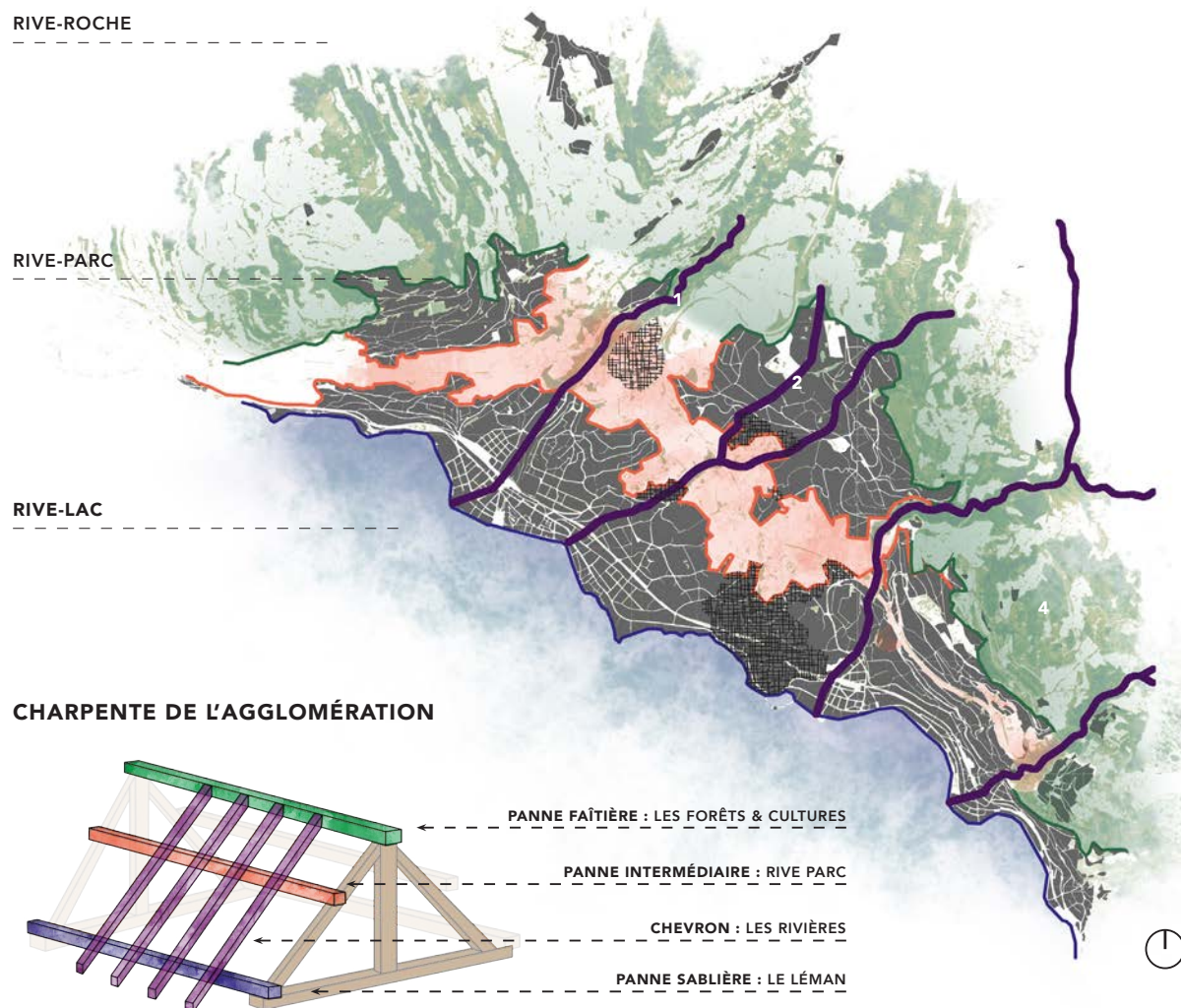


fig.26. Charpente paysagère de l'agglomération Rivelac

Les structures végétales recouvrent les forêts et les corridors naturels à préserver. Au sein de ces espaces, se retrouvent des enjeux de préservation du patrimoine paysager (pour partie classé à l'échelle nationale) et de menaces d'étalement urbain.

L'armature des cultures englobe toutes les formes d'agriculture présentes à l'échelle du territoire, dont la viticulture. A certains endroits, les cultures assurent la jonction entre plusieurs espaces urbanisés. Nous notons que le foncier, le parcellaire et la topographie rendent l'accès aux piétons de ces espaces agricoles relativement difficile et discontinu.

Les structures urbaines, finalement, dessinent les limites des zones naturelles à préserver. Elles intègrent également l'autoroute, témoin de la priorité donnée aux déplacements automobiles dans l'agglomération.

Les éléments mis en évidence par le diagnostic nous ont permis de formuler la problématique suivante : de quelle manière les grandes structures naturelles peuvent-elles devenir l'armature du développement urbain ?

Pour y répondre, nous proposons de créer un parc à l'échelle de l'agglomération, qui servirait à la fois de connexion paysagère et fonctionnelle entre les différentes communes, mais également comme lieu de préservation et de pérennisation de l'armature naturelle du territoire. Nous pensons qu'il est nécessaire de renforcer les qualités paysagères dans la mesure où un fort développement est anticipé ces prochaines années. Il servirait donc à un usage quotidien en tant qu'entité écologique à l'échelle du quartier et de l'agglomération.

Pour ce faire, nous avons recours à une métaphore, afin de schématiser le fonctionnement de l'armature territoriale : la charpente de l'agglomération, dont les trois entités naturelles et les trois niveaux forment la structure. Les pannes, horizontales, représentent les trois niveaux de l'agglomération : Rive-lac est la panne sablière, Rive-parc (le parc d'agglomération que nous proposons) la panne intermédiaire et Rive-roche, enfin, la panne faîtière. Les rivières, dans ce schéma global, font office selon nous de chevrons. Elles permettent de lier verticalement les trois pannes pour constituer une trame cohérente et solide. Le parc projeté est à la fois un lieu de déambulation et de loisir, mais également de connexion aux transports publics. Il met à l'honneur son paysage, puisqu'il a vocation à préserver le patrimoine naturel.

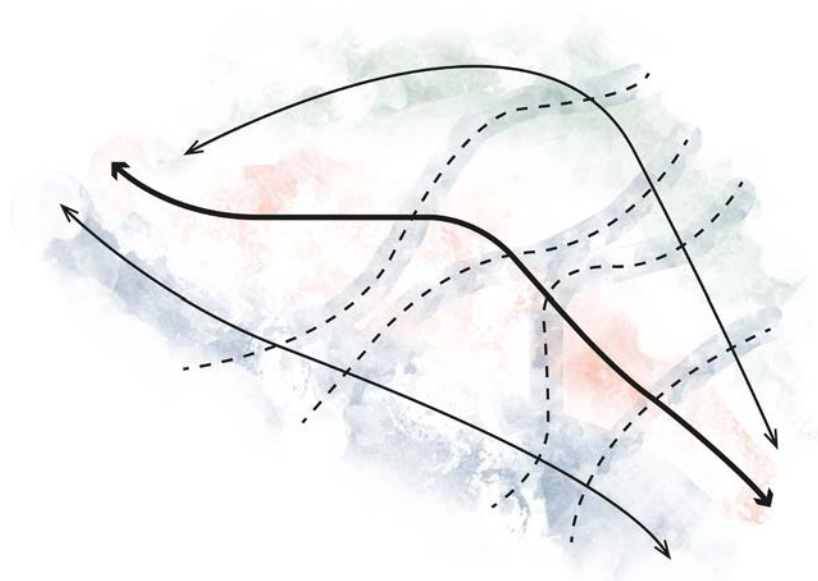


fig.29. Intentions de projet à l'échelle de l'agglomération

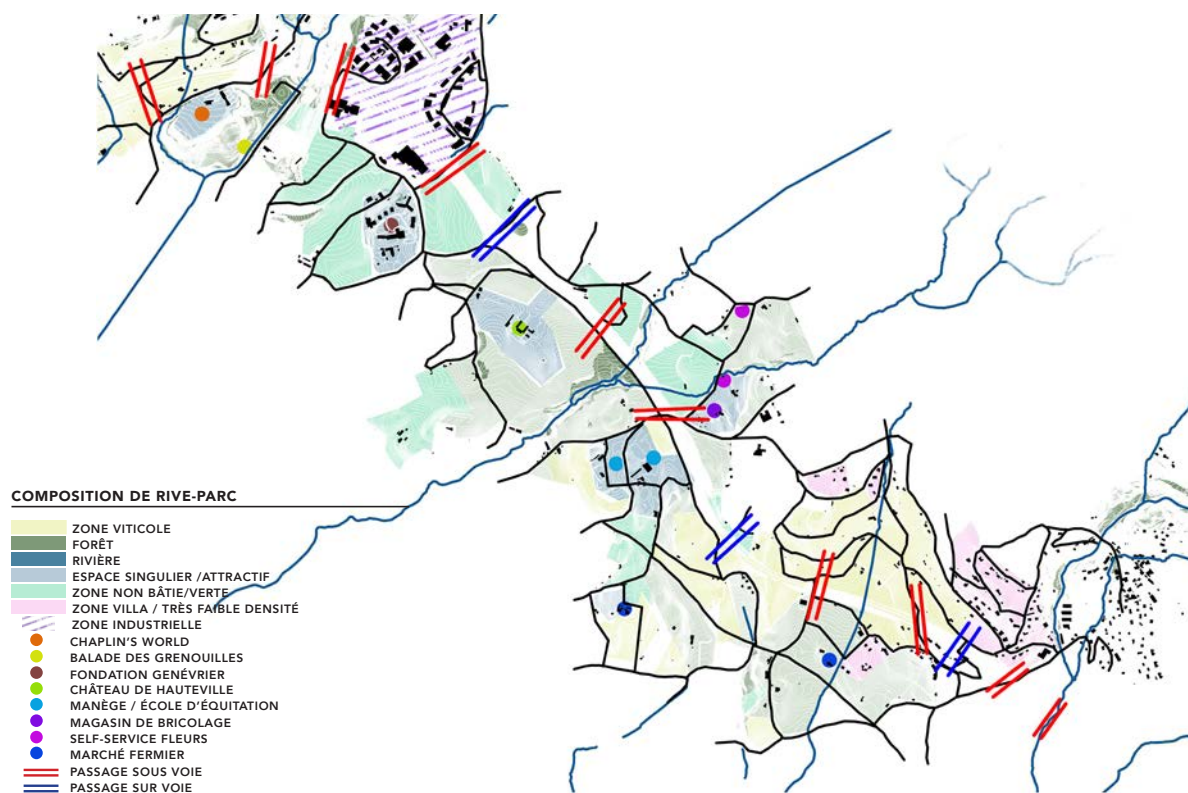


fig.28. Valeurs paysagères de l'autoroute au sein de Rive-Parc

Pour faire de ce parc une ligne directrice pour le développement de l'agglomération, nous proposons une série de partis-pris. Pour favoriser une cohésion entre les trois étages de la charpente paysagère, nous proposons d'exploiter le tracé des rivières qui permettent une connexion pédestre verticale. Pour gérer l'intégration et la maîtrise de l'étalement urbain, nous prévoyons une densification plus perméable aux entités paysagères. Pour réinventer les relations entre nature, agriculture, urbanisme et mobilité, il nous semble important de créer des aires de déplacements faunistiques et humains grâce, notamment, à la re-territorialisation de l'autoroute. Pour le moment, elle semble peu perméable à des traversées, à l'exception de quelques points de franchissement. Pour exploiter au mieux les abords de l'autoroute, nous devons donc créer de nouveaux accès. Pour cela, nous proposons de nous appuyer sur les rivières qui représentent des trames transversales et d'offrir une déambulation continue dans Rive-Parc.

Pour illustrer le projet à une échelle plus restreinte, notre choix s'est porté sur la rivière de l'Ognona. Nous pensons qu'elle a le potentiel pour soutenir un cheminement transversal puisqu'elle traverse plusieurs communes depuis les hauteurs de l'agglomération jusqu'au lac. De plus, elle se situe à proximité de bourgs ou de villes connectés par des transports en commun et de commerces. En revanche, pour l'instant, elle est inexploitée comme entité naturelle, puisqu'elle n'est pas aménagée et sa topographie en fort dénivelé ne permet pas de s'y balader. Elle est enfin coupée en deux par l'autoroute. Nous prévoyons donc un passage sous voie pour éviter une déviation du cheminement piéton et simplifier la gestion des eaux. En parallèle, nous tenons également compte de la densification de l'agglomération, et préconisons d'y appliquer nos partis-pris pour construire un bâti cohérent et perméable. À terme, nous pensons admettre des nouvelles zones de développement dans notre parc pour autant qu'elles se conforment aux règles de celui-ci, et ainsi voir les limites du parc s'étendre pour protéger les entités naturelles existantes, voire en recréer selon les besoins à venir.

Pour réaliser notre projet, il nous semblait important de travailler les limites de Rive-parc afin d'apporter une réponse tant à l'accessibilité humaine que faunistique. Pour illustrer ce travail de couture, nous avons sélectionné trois zones d'intervention le long de la rivière.

La première se situe dans la commune de Blonay. Cette localité présente plusieurs avantages : son accessibilité depuis les transports en commun au cordon boisé de l'Ognona, la forme urbaine des maisons en peigne, qui permet une perméabilité des espaces habités avec les rives. Nous pensons qu'en réaménageant cet espace et en

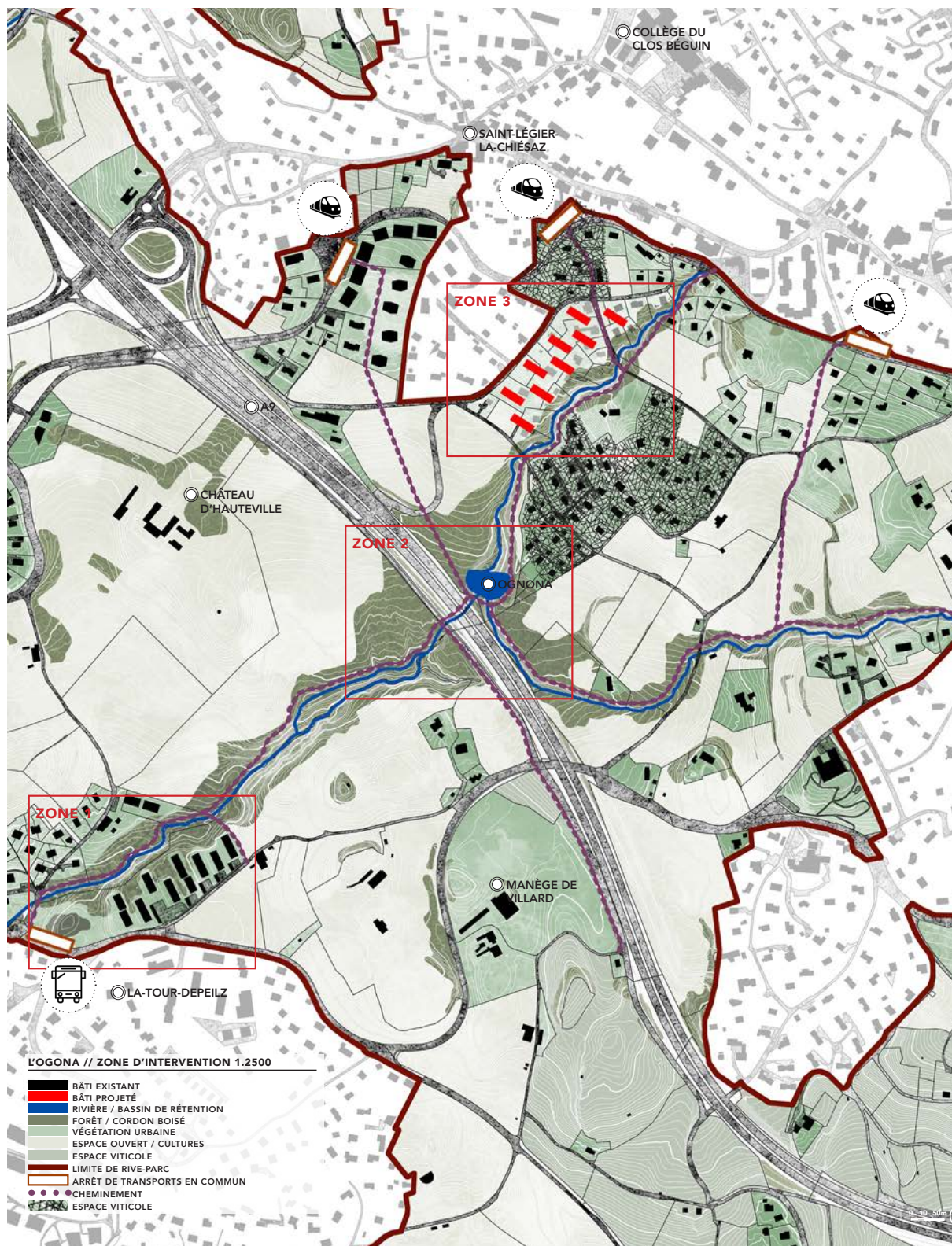


fig.30. Secteur de la rivière de l'Ognona entre St.-Légier-La Chiesaz et La-Tour-de-Peilz (sont repérés en rouge les trois périmètres de proposition de projet).

re-naturant la rivière, nous pourrions renforcer l'accès depuis les transports en commun à proximité et développer la perméabilité du bâti.

La deuxième zone se situe directement sur les rives de l'Ognona, au croisement avec l'autoroute. Nous voulons assurer un cheminement continu le long de la rivière pour asseoir un maillage pédestre territorial et la renaturation de la rivière, ce qui permettrait la promotion de la biodiversité pour les usagers qui parcourent le sentier. Pour ce faire, nous proposons de créer un passage sous-voies à l'endroit où l'autoroute franchit en remblai le dénivelé du vallon de l'Ognona. La réponse apportée à ce problème est très interventionniste, mais l'intérêt écologique ainsi que de connexions entre l'amont et l'aval de l'autoroute sont des raisons qui permettent de justifier ce choix. De plus, la topographie naturelle est exploitée afin de reformer des berges et un lit pour la rivière. La place disponible permet également le passage du sentier pédestre donnant sur un bassin de rétention en amont de l'autoroute afin de prévenir les crues et réunir les deux bras de l'Ognona.

Finalement, la troisième zone se situe à proximité des gares de St. Légier et de La-Chiesaz, de bourgs et de commerces. A cet endroit, nous souhaitons reproduire la forme urbaine de peigne, qui dialogue très bien avec le cordon boisé et qui permet de déployer plusieurs axes de mobilités piétonnes. L'intention ici est de proposer des zones de développement urbain dans une logique de connexion urbaine, mais également et surtout basé sur des principes de planification afin de conserver la perméabilité et la mobilité induite par les structures paysagères.

À travers notre diagnostic, nous avons su identifier des enjeux à l'échelle de l'agglomération. Notre projet propose d'y répondre en intervenant sur une zone ciblée, mais qui, selon nous, constitue la clé de voûte de la réalisation du chevron de l'Ognona, participant à l'échelle de l'agglomération au renforcement de la charpente paysagère dans son ensemble. Celle-ci offre un potentiel de connexion entre les trois étages de la charpente avec les centres et les transports en commun. Aussi, nous pensons qu'il s'agit d'un maillon essentiel pour permettre une traversée continue, à la fois pour les êtres humains mais aussi comme couloir faunistique, et pour créer des aires de détente et des jardins collectifs de proximité. En termes d'aménagement, nous tenons compte du développement de l'agglomération et proposons des principes généraux pour repenser l'urbain, en relation avec la structure paysagère et naturelle.



Les zones d'activité, points pivots du territoire

Au service de la consolidation de l'ossature
paysagère et de la création de liaisons
transversales essentielles

L'agglomération de Rivelac comprend plusieurs régions du canton de Vaud et Fribourg. Elle se caractérise donc par une certaine diversité sur plusieurs domaines. Ainsi, comme nous avons pu le constater lors des diagnostics thématiques lors de la phase 1 de l'atelier, le territoire est hétérogène en termes d'économie, de culture, de géomorphologie et aussi de composition sociale. Ces différences ont tendance à créer des clivages sociaux entre les habitants et les utilisateurs du territoire. Nous pouvons citer quelques exemples de clivage : au niveau économique, il a été constaté que chaque microrégion possède une dynamique économique différente. Ainsi, bien que très tournées vers le tourisme et le secteur tertiaire, certaines zones bénéficient également d'une économie agricole ou industrielle, avec un secteur primaire et secondaire existant. Nous parlons ici par exemple de Villeneuve et sa carrière ou encore la plaine agricole de la Veveyse. Un autre exemple de clivage est celui qui caractérise

fig.31. La photo illustre l'état actuel des zones d'activités, à dominante marchande, commerciale. Elles sont marquées par leur caractère très minéral et la présence de l'automobile.

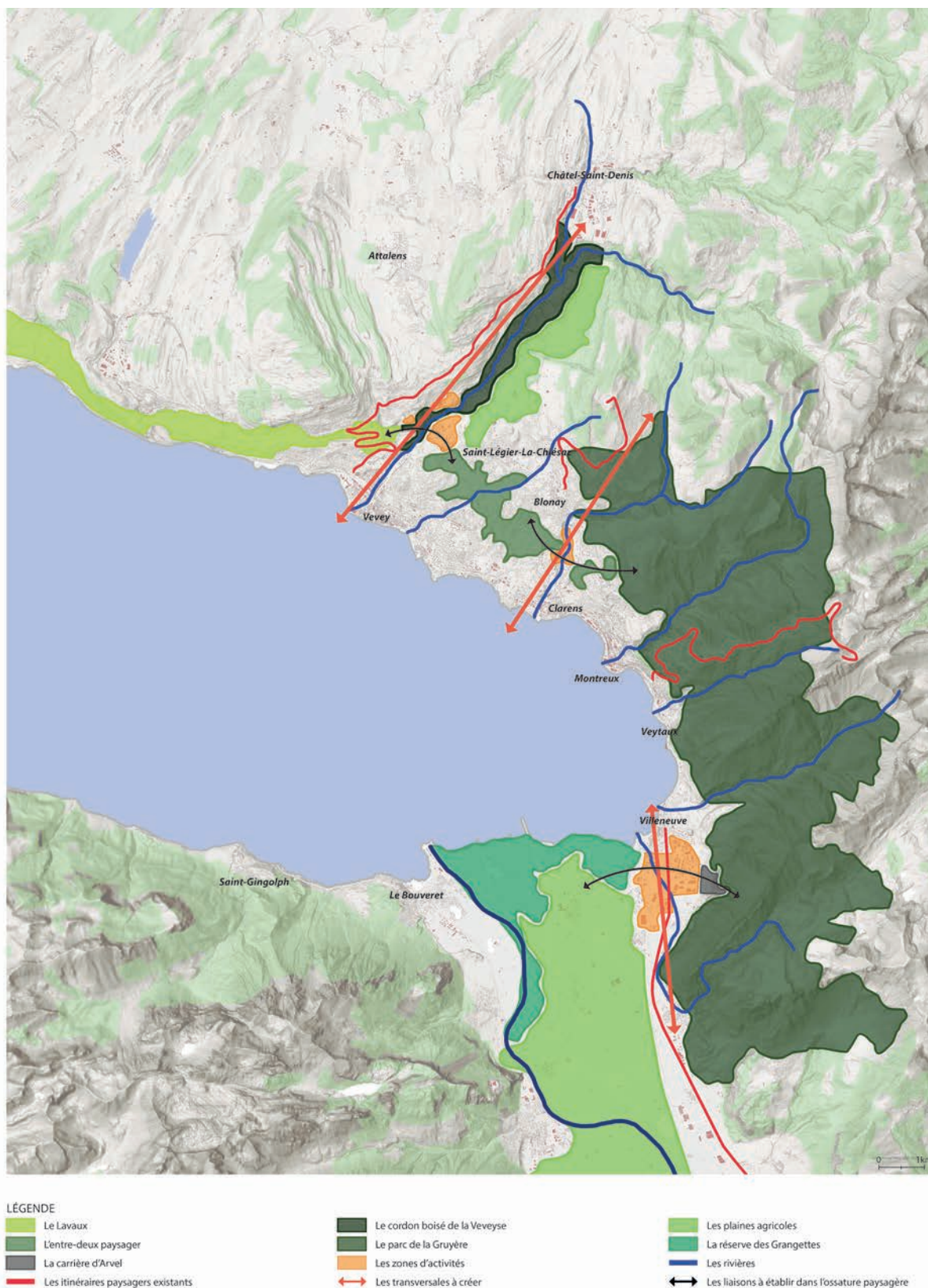


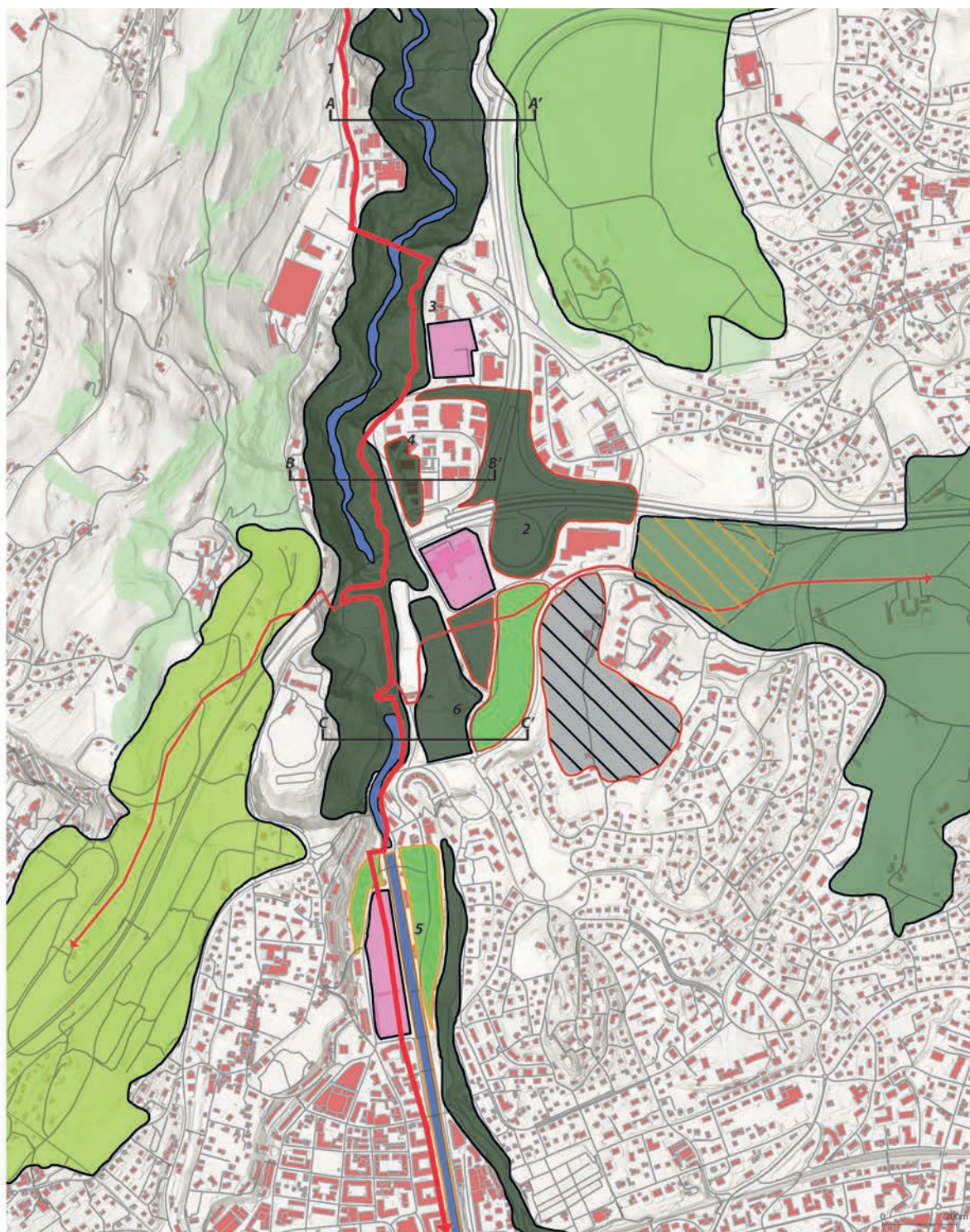
fig.32. Les zones d'activités, points nodaux d'une ossature paysagère
 La carte identifie les grandes entités paysagères et les transversales appuyées sur des cours d'eau, qui constituent l'ossature paysagère du territoire. Elle met en évidence les zones d'activités à l'intersection entre ceintures parallèles au lac et les transversales. Leur requalification doit permettre d'en faire des traits d'union de l'ossature paysagère.

les problèmes liés à la pendularité. Ainsi, de nombreux pendulaires se déplacent tous les jours entre les régions de Châtel et de Vevey. Ce phénomène engendre une certaine tension entre les habitants locaux et les pendulaires qui engorgent les villes. Ces derniers restent néanmoins indispensables pour l'économie locale.

Nous avons donc cherché à «rassembler» ce territoire en allant au-delà des différences qui le caractérisent. Cela nous semblait important de pouvoir constituer une identité territoriale au sein de l'agglomération, laquelle permettrait un meilleur développement du territoire et une meilleure implication des habitants dans ce développement. Ainsi, il nous a fallu analyser le territoire dans l'optique de trouver un élément pouvant donner une identité commune au territoire et à laquelle les habitants pourraient s'attacher.

Ce travail a d'abord consisté en une analyse des caractéristiques qui composent le territoire. Ainsi, nous nous sommes penchés sur les richesses et les faiblesses de ce dernier. En premier lieu, nous avons constaté que les qualités principales sont les entités paysagères qui le composent. Nous entendons par entités paysagères des éléments faisant partie du paysage caractéristique de la région. Ces entités n'ont pas pour seul rôle de faire partie du paysage, mais ont également une importance notamment dans l'économie de la région. De ces entités paysagères, il en ressort aussi comme richesses les nombreux points de vue panoramiques et les différentes rivières et rus qui viennent se jeter dans le Léman.

Dans un second temps, nous nous sommes intéressés aux différentes fragilités et différents points de tensions du territoire. D'abord, la géomorphologie et la topographie du territoire. En effet, de nombreux pincements géomorphologiques dus aux montagnes et au lac délimitent et fractionnent les régions à la topographie plus propice à l'implantation humaine. Ainsi, par exemple, la ville de Villeneuve se trouve du moins séparée du reste de l'agglomération. Le même constat peut être fait avec Châtel. Dans ce dernier cas, il y a en plus la problématique de la desserte en transports publics, qui est plutôt faible et n'est pas clairement avantageuse lorsqu'on compare le temps de trajet entre Châtel-Vevey (double du temps en transports publics qu'en voiture). Il en découle de cette problématique, celle de l'autoroute. En effet, cette dernière est le seul moyen efficace et pratique qui relie le territoire. Sur le plan paysager, elle constitue néanmoins une énorme faiblesse, créant une cassure paysagère à certains endroits.



LÉGENDE

Existant	A créer	A requalifier	Le Lavaux
Le cordon boisé de la Veveyse	La plaine agricole de la Veveyse	L'entre-deux paysager	Infrastructure sportive
Espace de délassement	Zone de densification de la zone villa	Parcelle à vocation agricole à préserver	Itinéraire paysager

fig.33. Requalification de la transversale paysagère le long de la Veveyse
 La carte pointe les enjeux de requalification de l'axe paysager le long de la Veveyse. Elle indique les différentes actions à entreprendre pour cette requalification.

1. Voie de mobilité douce structurante.
2. Épaississement du cordon boisé.
4. Forêt urbaine et bâti industriel.
5. Promenade au bord du lac.

Finalement, nous avons repéré quatre zones d'activité au sein de l'agglomération. Nous trouvons dans ces zones des entreprises comme Alstom Bombardier, Swisspor, Gétaz Miauton et de nombreuses carrosseries, entre autres. Dans une optique paysagère, ces zones d'activité sont une faiblesse pour le territoire, car elles n'ont pas de relation avec le paysage environnant, et créent des ruptures paysagères.

Après avoir regroupé nos observations et analyses, nous avons choisi les structures paysagères comme élément pouvant rassembler les différentes zones de l'agglomération. La volonté première de ce projet est de créer une continuité le long de l'agglomération tout en maintenant sa diversité paysagère. Ainsi, nous avons mis en avant une ossature paysagère, dans laquelle l'on retrouve la fin de Lavaux, un cordon boisé le long de la Veveyse, un entre-deux paysager et le parc régional de la Gruyère. Ces entités paysagères viennent s'inscrire dans une identité régionale historique. En effet, la région de la Riviera vaudoise est connue mondialement pour ses paysages et son microclimat. L'ossature constitue un socle solide et a priori immuable au niveau du territoire et donne une continuité à ce dernier, malgré les nombreux points hétérogènes que nous avons repérés.

Trois axes transversaux permettent de relier une ceinture urbaine constituée des zones denses de l'agglomération à une ceinture périphérique, formée par les zones agricoles et moins denses, tant en termes de population qu'en termes de services. Ces axes offrent également la possibilité de relier les régions mises à l'écart au sein de l'agglomération. Ces régions sont par exemple les villages des coteaux, ou encore Châtel-St.-Denis.

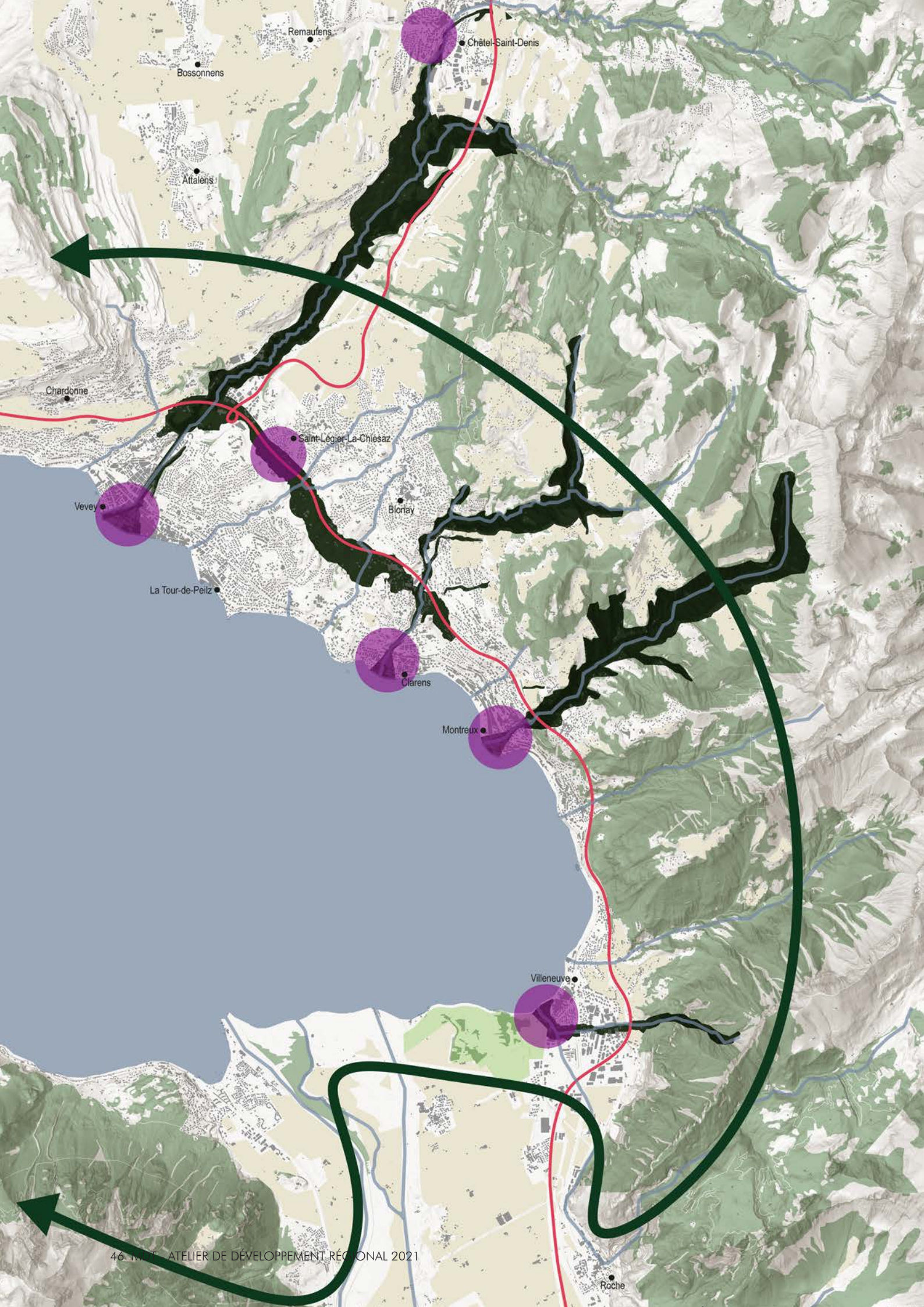
Il existe néanmoins des points de discontinuité entre ces différentes entités paysagères. Ce sont des points qui créent une rupture au niveau de l'ossature et qui par conséquent ne s'intègrent pas dans cette dernière. Il ne s'intègrent pas non plus dans la ceinture urbaine. Ces points sont les zones d'activité. Nous avons repéré trois zones d'activité constituant une cassure dans l'ossature : la ZA de Saint-Légier, la ZA de Blonay et la ZA de Villeneuve. Ces zones d'activité forment donc de réels points de tension dans l'optique de reconstituer une continuité au sein de cette ossature paysagère. Ce projet propose donc un réaménagement de ces zones et leur inclusion au sein de cette ossature et de la ceinture périphérique.



fig.34. Les photos illustrent les actions à entreprendre pour la requalification paysagère de la ZI du Fenil et de sa transversale

Notre projet propose donc dans un premier temps de mettre en avant ces entités paysagères, comme par exemple, permettre la circulation au sein de ces grands espaces, notamment dans le cordon boisé de la Veveyse. En permettant la circulation facile et efficace à l'intérieur de ces entités, il est possible de proposer des liaisons physiques et praticables entre ces dernières. Ces liaisons constitueraient un premier pas vers le rassemblement de l'agglomération, car elles permettraient le déplacement au sein du territoire de la Riviera, et ce de manière douce. Ces liaisons, que nous avons nommées itinéraires paysagers, sont donc intimement liées au paysage et offrent aux usagers et habitants un moyen de déplacement a priori efficace et agréable.

Dans un deuxième temps, notre projet propose de réaménager les différentes zones d'activité mentionnées ci-dessus. Le réaménagement de ces zones offre de nombreux avantages, notamment celui de l'inclusion paysagère. Ainsi, l'un des buts du réaménagement est de permettre une continuité de l'ossature paysagère. Un autre but est de rendre ces zones praticables et agréables afin de les rendre multifonctionnelles. Elles regrouperaient ainsi des entreprises et des industries diverses, tout en proposant un parcours et des zones agréables et qualitativement meilleures pour la population. Ces zones d'activité seraient ainsi rattachées aux itinéraires paysagers et feraient partie intégrante de l'ossature paysagère.



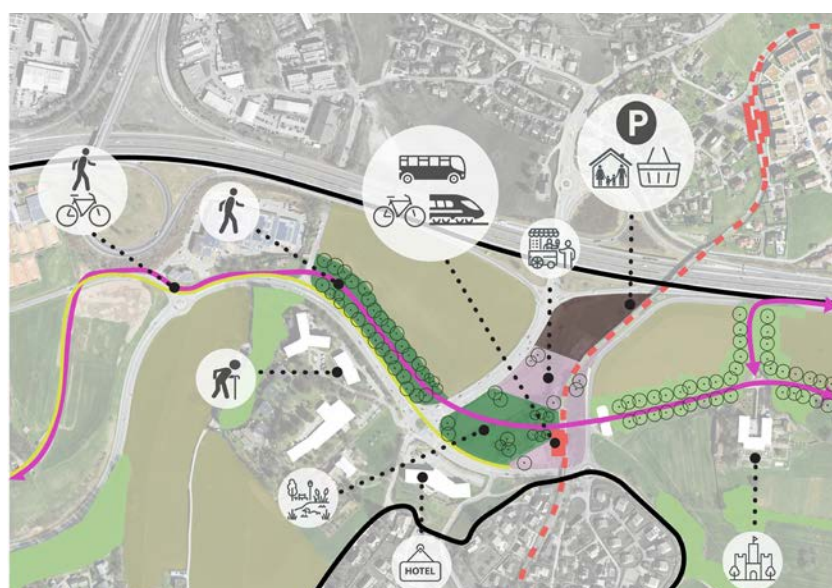
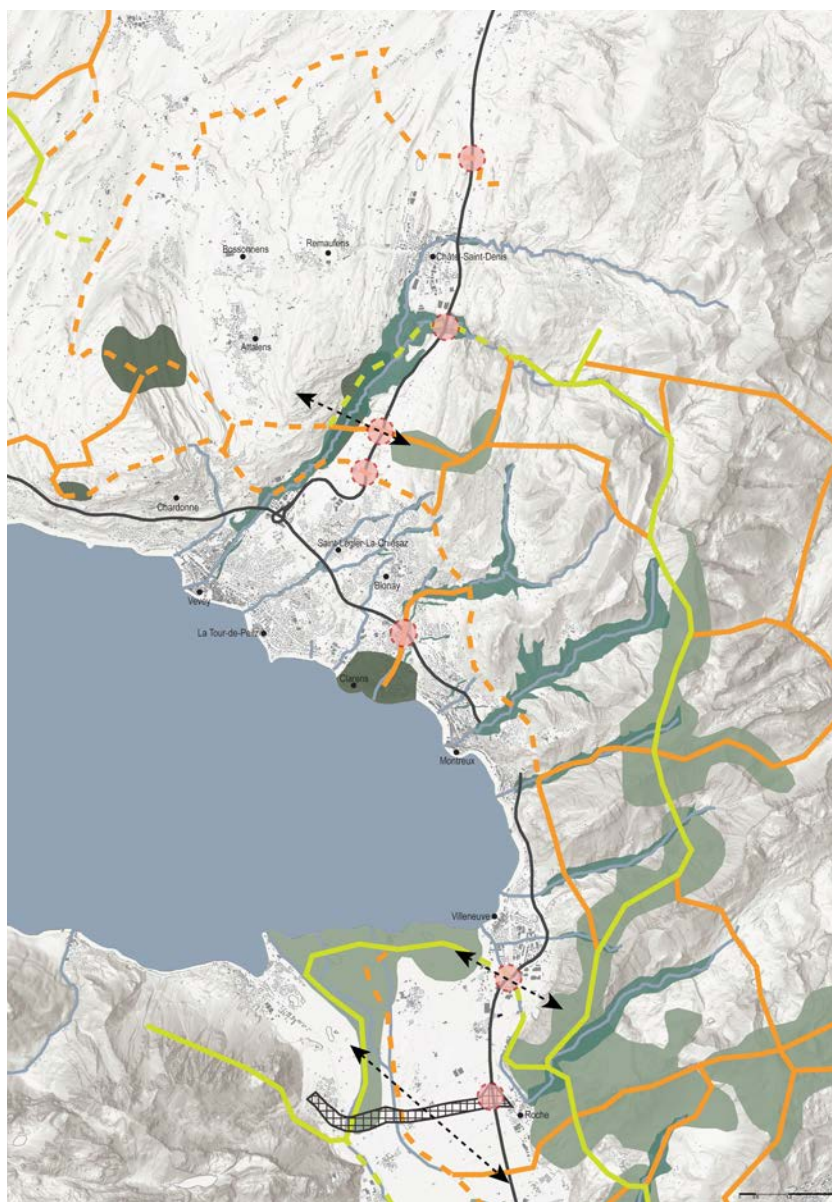
Le maillage, entre nœuds et cheminements

Développement conjoint de la mobilité et des
continuités écologiques

S'étendant du canton de Vaud au canton de Fribourg, l'agglomération Rivelac comprend les régions de la Riviera, de la Veveyse et du Haut-Lac. Sa large étendue implique une forte diversité démographique, typologique et topographique. Aujourd'hui, Rivelac fait face à des enjeux de cohérence et de durabilité sur le plan économique, social, environnemental, climatique ou d'urbanisme et de mobilité.

Pour commencer, la ville de Vevey apparaît comme un point névralgique de l'agglomération. En effet, Vevey compte le plus grand nombre d'emplois de toute l'agglomération. Elle attire ainsi un flux continu de personnes qui y viennent pour travailler et bénéficier des services qu'elle offre. Une très large part de ces flux se fait en transports individuels motorisés, notamment depuis les communes sub-urbaines du bassin d'emploi de la Riviera. Avec plus de 28'000 véhicules par jour à la sortie d'autoroute de St-Légier et plus de 20'000 véhicules par jour au centre de Vevey, le réseau routier souffre de phénomènes récurrents de congestion automobile. Cet exemple parmi d'autres illustre l'importance des enjeux de mobilité à l'échelle de l'agglomération et justifie la priorité que nous leur donnons dans notre diagnostic.

fig.35. (page de gauche) Carte des infrastructures écologiques de l'agglomération Rivelac. Y figurent le grand corridor écologique en couronne d'agglomération, les pénétrantes transversales ripisylves ainsi que la pénétrante des Châteaux, liaison longitudinale sur le piémont.



Par ailleurs, avec le réchauffement climatique qui s'accélère toujours plus et la crise de la biodiversité que nous traversons, notre projet se devait de prendre également en compte les enjeux écologiques du territoire de l'agglomération. Le diagnostic territorial met en évidence un réseau écologique incomplet avec des ruptures partielles ou complètes à certains endroits. En effet, bien qu'il existe un réseau de corridors écologiques reliés entre eux, le territoire de l'agglomération tel qu'il a été décidé comporte des éléments qui empêchent la continuité de la trame écologique (frontières topographiques, coupures créées par l'urbanisation, trafic automobile prépondérant...).

Le projet cherche donc à répondre à la question suivante : dans un contexte d'urgence climatique et de flux de mobilité croissants, comment repenser un maillage spatial combinant infrastructures écologiques et de mobilités douces?

En superposant la carte du réseau de mobilité humaine et la carte du maillage écologique, le diagnostic met en évidence un certain nombre de points névralgiques. Notre travail se concentre sur ces nœuds. Ils correspondent à des lieux où ces deux enjeux se croisent et créent des problèmes mais représentent aussi des opportunités. Nous avons identifié 6 nœuds à l'échelle de l'agglomération : Clarens, Montreux, Villeneuve, Châtel-St-Denis et Vevey.

Nous avons cependant décidé de nous focaliser sur deux nœuds qui fonctionnent ensemble. Le premier nœud se trouve à la sortie d'autoroute de Vevey – St-Légier près de la gare d'Hauteville, alors que le deuxième englobe la zone de la gare de Vevey jusqu'à la place du Marché. Ils se trouvent au croisement de nos deux problématiques, à savoir la surcharge du trafic automobile et l'interruption des continuités écologiques.

Notre projet s'articule autour des deux séries de mesures dont l'ambition est double : permettre d'apporter une solution à la limitation du trafic en centre-ville de Vevey tout en assurant un maillage écologique à l'échelle du territoire et en particulier le long de la Veveyse dans sa partie urbaine jusqu'à son embouchure. Le premier paquet de mesures consiste en la suppression de plusieurs parkings au centre-ville de Vevey.

fig.36. (page de gauche en haut) Carte des infrastructures écologiques de l'agglomération Rivelac.

fig.37. (en bas) Zoom sur les propositions programmatiques du projet dans le secteur du nœud à la sortie de l'autoroute Vevey - St. Légier

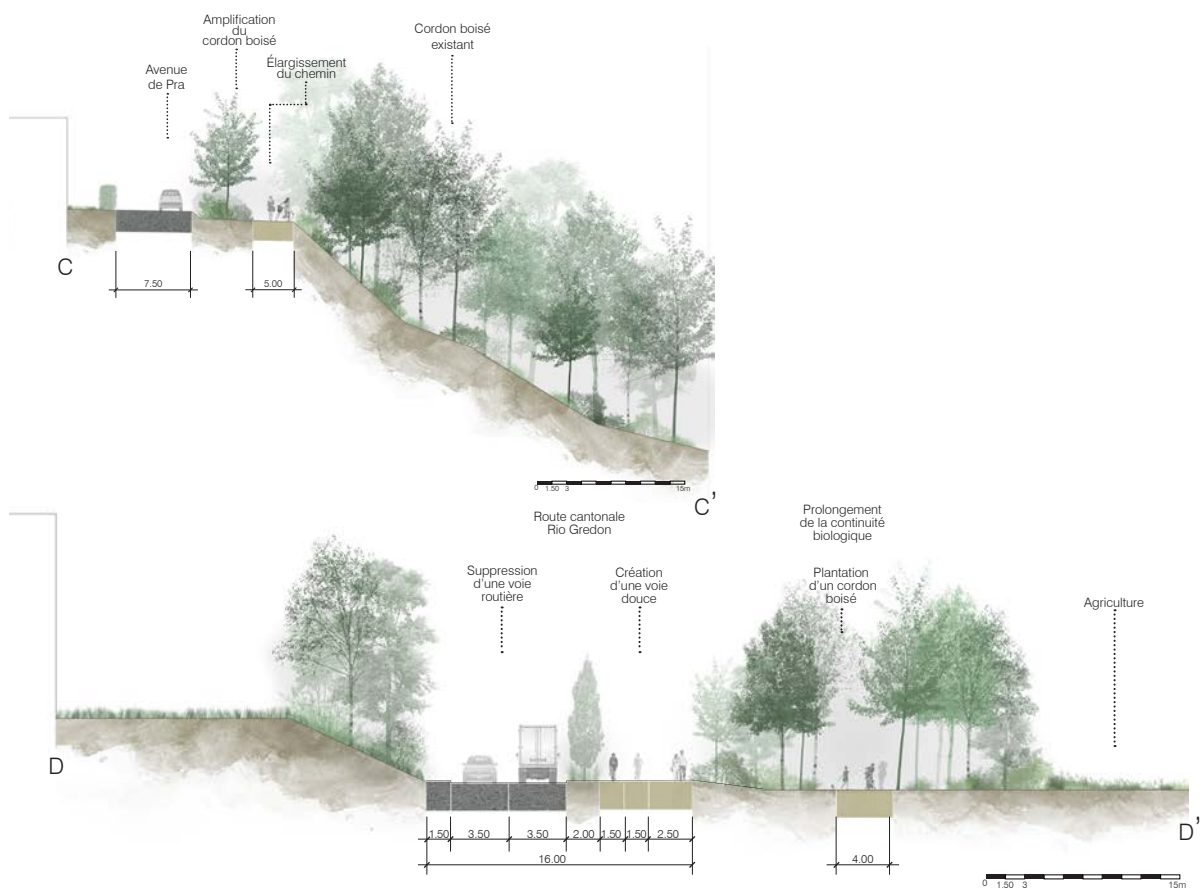


fig.39. Privilégier les déplacements doux à la sortie de la gare d'Hauteville



fig.38. Marcher jusqu'au lac via les quais piétons et végétalisés de la Veveyse

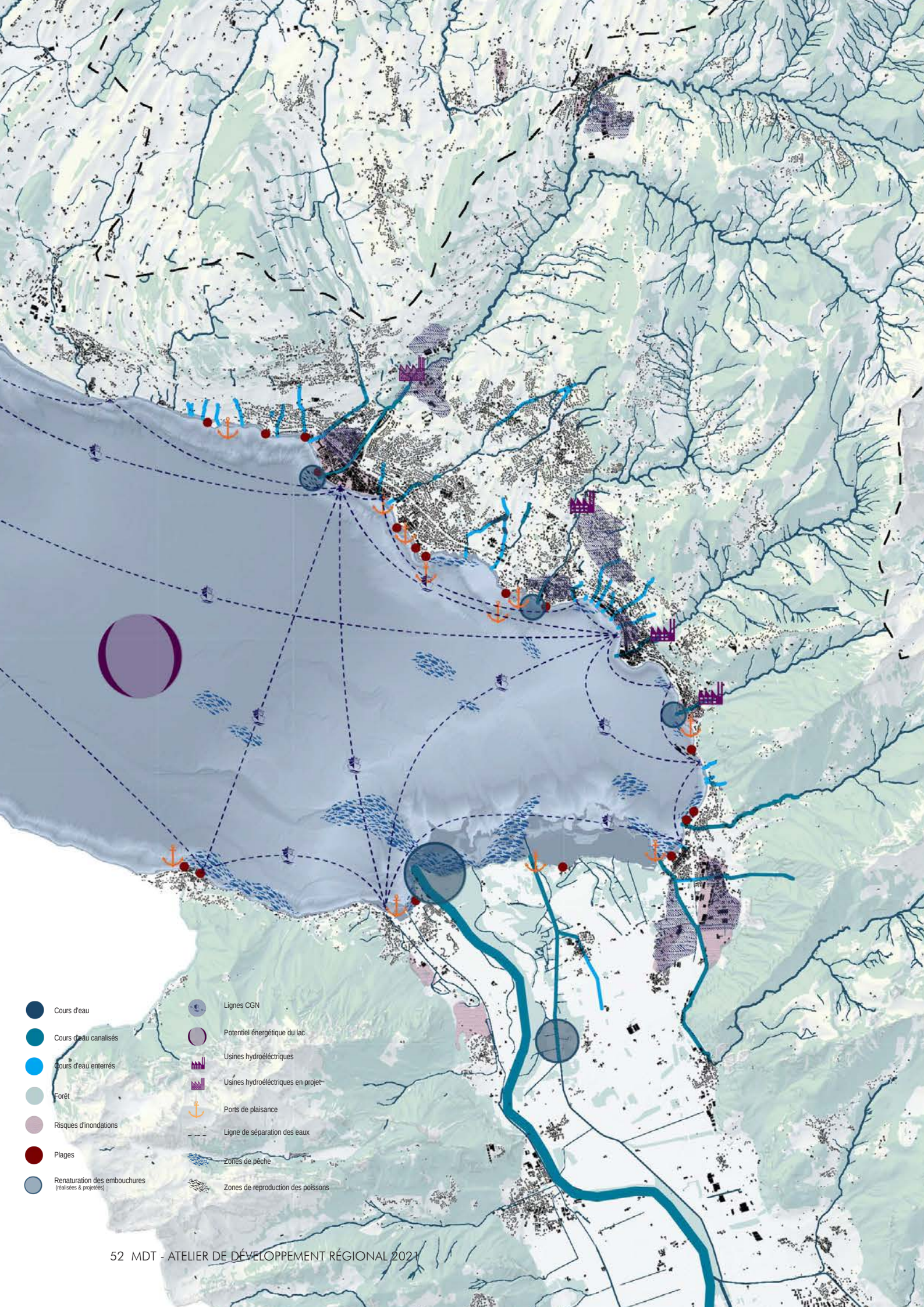
En supprimant ces parkings, il est alors possible de piétonniser plusieurs rues et ainsi transformer complètement la dynamique du centre-ville. La deuxième série de mesures consiste à créer un pôle multimodal à la sortie d'autoroute de St-Légier, à l'interface entre l'autoroute, la ligne de chemin de fer reliant Blonay à Vevey, une série de lignes de bus et une voie verte à créer.

De cette manière, les automobilistes pourront laisser leur voiture à cet endroit pour emprunter le train, le bus ou alors le vélo afin de rejoindre le centre de Vevey. En y aménageant diverses activités, commerces et parc de délasserment, il sera créé un véritable lieu de vie pour les usagers du pôle. Une attention particulière est portée à l'articulation avec les réseaux de promenade et de randonnée environnants.

Pour que ces deux nœuds puissent fonctionner en symbiose, nous nous sommes également penchés sur le cheminement entre eux. Il s'effectuerait alors depuis le château d'Hauteville jusqu'au bord du lac. Bien qu'une partie du cheminement le long de la Veveyse soit déjà existant, plusieurs réaménagements sont néanmoins nécessaires afin de permettre le développement d'une voie de mobilité douce d'importance intercommunale menant depuis les hauteurs jusqu'au centre de Vevey. Notre travail propose ainsi d'imaginer un nouveau maillage spatial qui permette de créer un lien entre les différentes entités au sein de l'agglomération.

L'aménagement d'une voie verte entre ces deux nœuds sert de prétexte à la reconfiguration de l'ensemble des espaces le long de la Veveyse et à son embouchure : des mesures de végétalisation et de renaturation sont proposées. Le prolongement des aménagements du cours urbain de la Veveyse en direction de son vallon à l'aval, plus naturel, tout comme l'articulation avec l'espace paysager de la Pénétrente des Châteaux sont réfléchis dans une démarche territoriale mêlant les enjeux environnementaux, paysagers et patrimoniaux. Un maillage territorial écologique est visé.

L'analyse et le développement conjoint des infrastructures écologiques et de la mobilité douce est un défi majeur des prochaines années. L'étude de ces nœuds ainsi que du cheminement qui les relie ouvre une perspective sur l'analyse des autres nœuds identifiés dans l'agglomération. Nous proposons ainsi une série de principes directeurs qui peuvent s'appliquer aux autres nœuds, en prenant toujours en compte les spécificités du contexte local.



L'eau, structure et ressource (in)visible de Rivelac

L'atelier avait pour objectif de proposer un projet pour l'agglomération Rivelac. Ce territoire présente une grande diversité révélatrice des divergences des modes de vie et de leurs exigences. Le projet d'agglomération Rivelac se doit donc d'être fédérateur afin de permettre une adhésion aussi bien de la population que des élus des différents échelons institutionnels. C'est sur la mise en évidence d'un élément unificateur et structurant de ce territoire que s'est focalisé notre travail, à savoir l'eau. En effet, cet élément façonnant le territoire est omniprésent dans la région, comme en témoignent d'ailleurs les noms des trois districts de l'agglomération, la Riviera, la Veveyse et le Haut-Lac, qui y font référence.

Le territoire d'étude se situe sur trois zones distinctes ayant chacune leurs propres enjeux. Ainsi la Riviera, comprenant les villes de Vevey et de Montreux, bénéficie d'une forte attractivité - notamment touristique - et densité au sein de l'agglomération ; le Haut-Lac quant à lui est plus périphérique et se distingue notamment par une grande zone industrielle sur la commune de Villeneuve attirant de nombreux pendulaires ; enfin, la Veveyse se distingue par un caractère plus champêtre et montagnard que lacustre. Bien qu'elle souffre d'une mauvaise desserte en transports publics, nous pouvons noter que ce district est particulièrement dynamique d'un point de vue démographique et économique, bénéficiant notamment de l'influence de la Riviera toute proche.

fig.40. (page de gauche) L'importance de l'eau sur le territoire de Rivelac

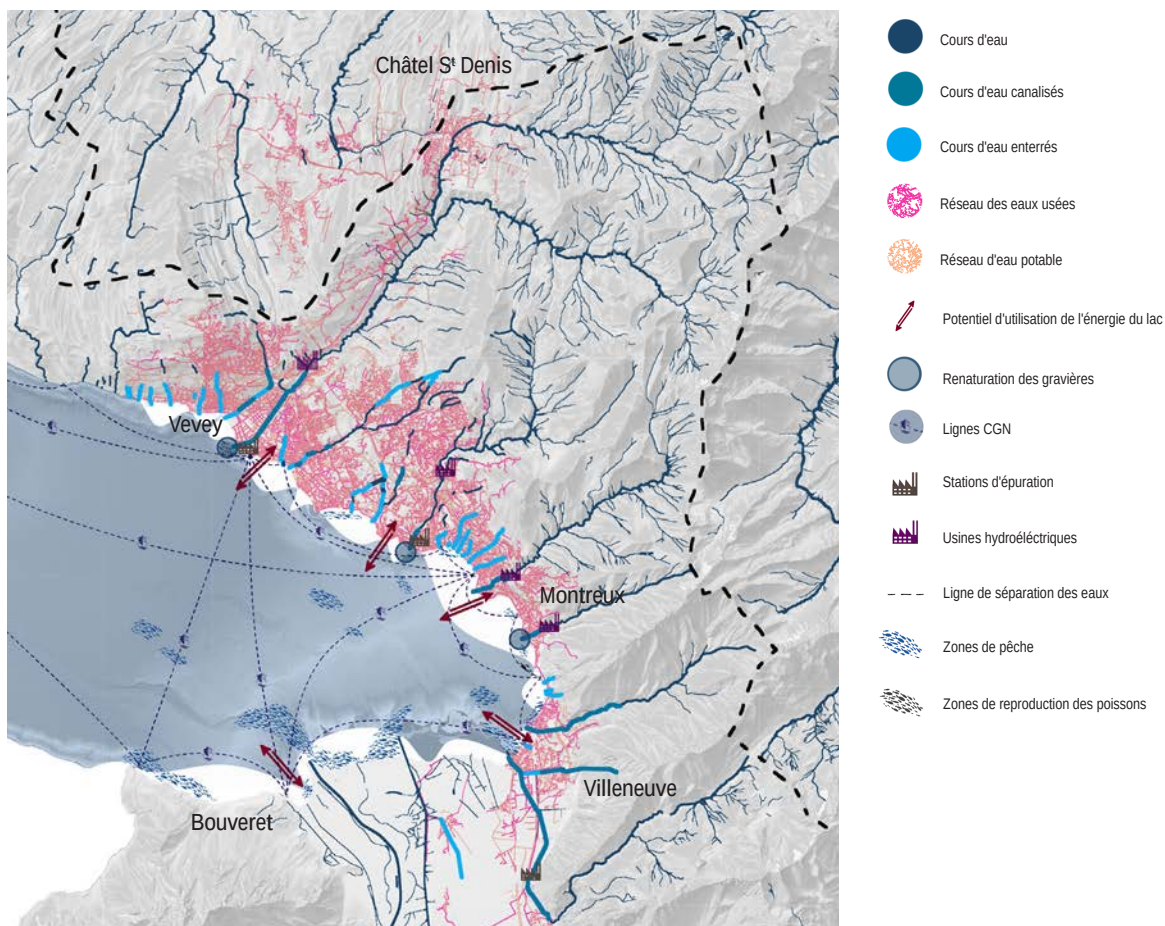


fig.41. L'eau invisible

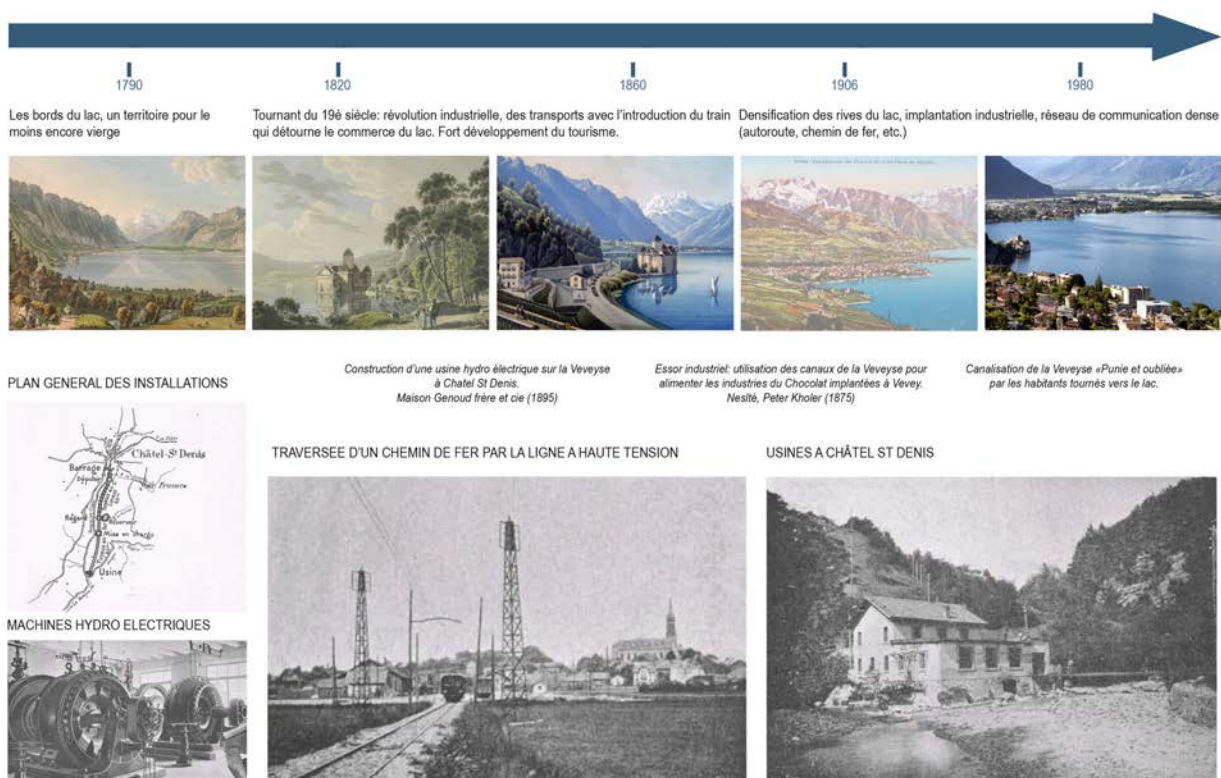


fig.43. Rapport à l'eau à travers l'histoire

Problématique

Dans le cadre de ce projet et afin de proposer un concept fédérateur entre ces différents districts, nous avons choisi d'accorder une place particulière à l'eau. En effet, nous la retrouvons de manière très visible sur tout le territoire, notamment par la forte présence du lac, ou de manière plus invisible à l'égard de nombreux cours d'eau fortement canalisés ou enterrés à l'entrée des villes. Ainsi, c'est sur la présence et la mise en valeur de cet élément que va s'appuyer notre projet.

Projet territorial (échelle globale)

Dans un premier temps, nous avons identifié la manière dont l'eau s'inscrit dans le territoire d'un point de vue historique avec son utilisation à travers les siècles. Cette approche permet d'analyser les rapports à l'eau et les évolutions de ses usages dans le temps. Axée sur les berges du Lac et de la Veveyse, cette redécouverte a permis de constater des transformations spectaculaires de ces espaces durant les décennies. La région doit son développement à cette ressource sur les plans économique (essor industriel, commerces) et culturel (paysage, tourisme). Face à la canalisation excessive et à la non prise en considération de cette ressource, une requalification s'impose au regard de sa place de choix dans le développement de la région. Ce regard historique contribue à donner une identité au lieu en convoquant sa mémoire collective. Cet exercice permet aux habitants de redécouvrir un passé et des racines, là où parfois ils ne voyaient que du béton. Cette réflexion permet d'aborder l'eau comme un élément façonnant le territoire et donc incitant ou pas les activités humaines.

A partir de ces constats, nous pouvons questionner le rapport actuel à l'eau. En effet, cette ressource occupe sur le territoire une place particulière mais reste souvent peu considérée. La canalisation de l'eau, son traitement – que ce soit en termes d'épuration ou de drainage – et ses autres formes d'invisibilisation dévalorise cette ressource et renforce la dichotomie nature/culture au fondement de notre société. A partir des éléments présentés précédemment, nous pouvons établir qu'il existe un potentiel de réaménagement du territoire en utilisant la ressource eau comme porte d'entrée. Ainsi, nous avons fait apparaître dans cette partie des questions liées aux canalisations enterrées (eaux potables et usées), des zones biologiques comme les gravières qui se trouvent au fond du lac ou un potentiel énergétique qui n'est pas entièrement exploité et est souvent méconnu du grand public. A ce titre, il nous semble très intéressant d'exploiter l'eau dans toute sa diversité et notamment d'utiliser la réserve thermique gigantesque du lac Léman, dont le potentiel reste inexploité dans la région. Ce qui est fort dommageable car il existe de multiples façons de tirer profit de cette source abondante d'énergie, à l'image du projet GeniLac dans le Canton de Genève.

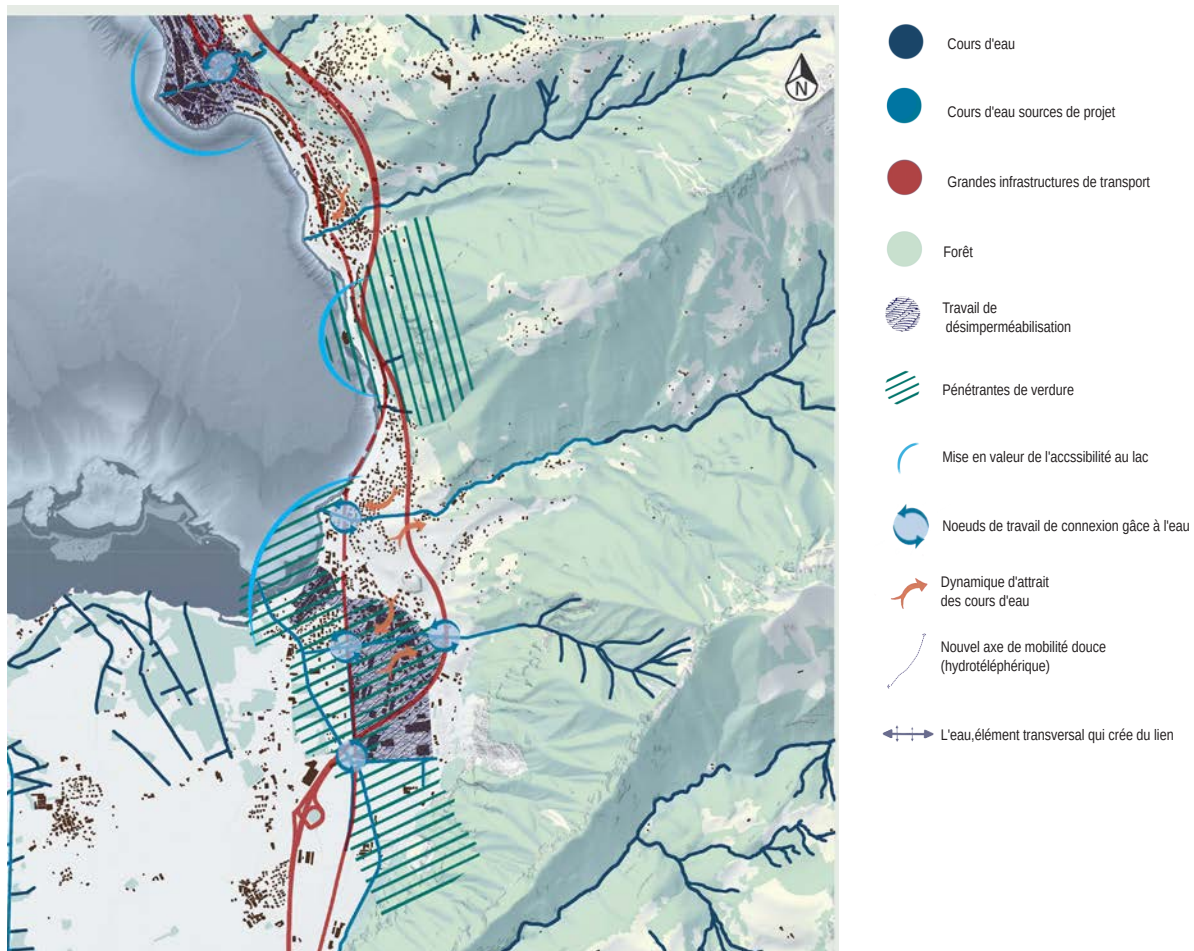


fig.44. Enjeux de l'eau dans le secteur de Villeneuve



fig.45. La zone industrielle conçue comme un parc éponge à même d'absorber les crues, de réduire les îlots de chaleur, support d'un nouveau maillage de mobilités douces et de nouveaux usages.

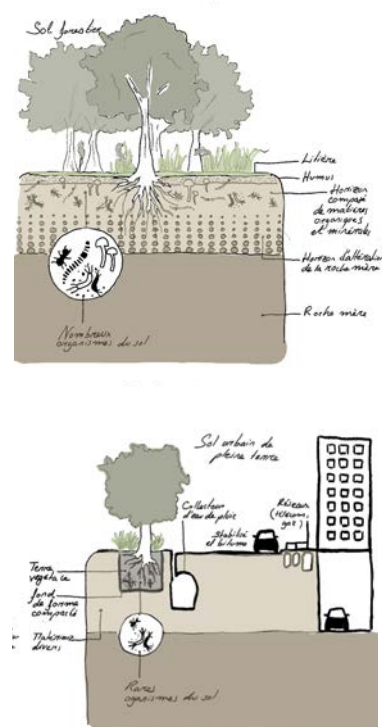


fig.46. Principes de gestion de l'eau : sol naturel (en haut) et sol urbain (en bas)

Périmètres de projet

Enfin, notre démarche réflexive sur l'eau comme ressource permettant de développer la région de façon transversale et unifiante, nous a permis de déterminer deux secteurs révélateurs des enjeux liés à celle-ci. Le premier secteur se situe le long de la Veveyse, ce cours d'eau qui représente à lui seul une connexion naturelle entre Châtel-St-Denis et Vevey. En effet, sa position en fait un axe fort de mobilité, de biodiversité, d'usages et de cohésion au sein de l'agglomération.

Le deuxième secteur que nous avons sélectionné se trouve au bout du lac Léman, entre la commune de Villeneuve et celle de Veytaux. En analysant ce secteur, nous remarquons tout d'abord deux grandes infrastructures de mobilité segmentant le territoire et le fractionnant en sous-parties monofonctionnelles et assez difficiles à traverser : l'autoroute et le chemin de fer. Cependant, les cours d'eau sont les seuls éléments qui traversent ces structures permettant de lier les montagnes et le lac. Cette continuité dans le territoire offre des opportunités pour les enjeux de mobilité, de continuité écologique et paysagère ainsi que pour la qualité de vie urbaine ou pour les risques d'inondation qui sont importants dans la localité de Villeneuve. Les rivières sont ainsi sources d'accroches et de rayonnement et ont une capacité à lier l'ensemble des espaces actuellement fractionnés.

A travers ce deuxième secteur, nous avons pu proposer des perspectives de réaménagement et qualification du territoire, s'inscrivant dans un mouvement plus écologique et proposant un changement fondamental du rapport à l'eau, repensant et amoindrissant la dichotomie nature-culture. A ce titre, nous avons envisagé plusieurs zones d'intervention, parmi lesquelles la zone industrielle de Villeneuve qui est sujette à de forts risques d'inondations. En partant de ce constat, nous avons imaginé une requalification de la zone à travers la création d'un «parc-éponge» qui permet d'introduire de la perméabilité au sein de la zone industrielle. Mais ça ne se limite pas à cela car la création de ce «parc-éponge» permettrait également de démontrer qu'en nous intéressant initialement à l'eau (donc aux risques d'inondation, au respect d'un chemin plus naturel), il est possible d'aborder des questions de durabilité, d'anticiper le dérèglement climatique en mettant en place des éléments propres à lutter contre le réchauffement, les îlots de chaleurs, les fortes intempéries, mais également d'enrichir la biodiversité et favoriser les échanges sociaux en créant des lieux de rencontres et d'échanges comme ce parc. Cette volonté de cultiver le lien social est encore plus pertinente dans une zone destinée au travail afin que collègues et collaborateurs aient le temps de se connaître. C'est également une zone qui va probablement se diversifier et des habitations seront alors voisines des activités industrielles. Un parc permettrait une meilleure intégration territoriale pour ces nouveaux logements et ferait office de "zone tampon" entre bâtiments résidentiels et industriels. La deuxième intervention que nous avons envisagée suite à la requalification de la place de l'eau en milieu urbain se traduit

MIXITÉ PAR LA MOBILITÉ
Fluidification de la circulation douce grâce au réaménagement
du bord des cours d'eau

MIXITÉ PAR LA REVALORISATION
Revalorisation des espaces grâce à la requalification
de la place de l'eau

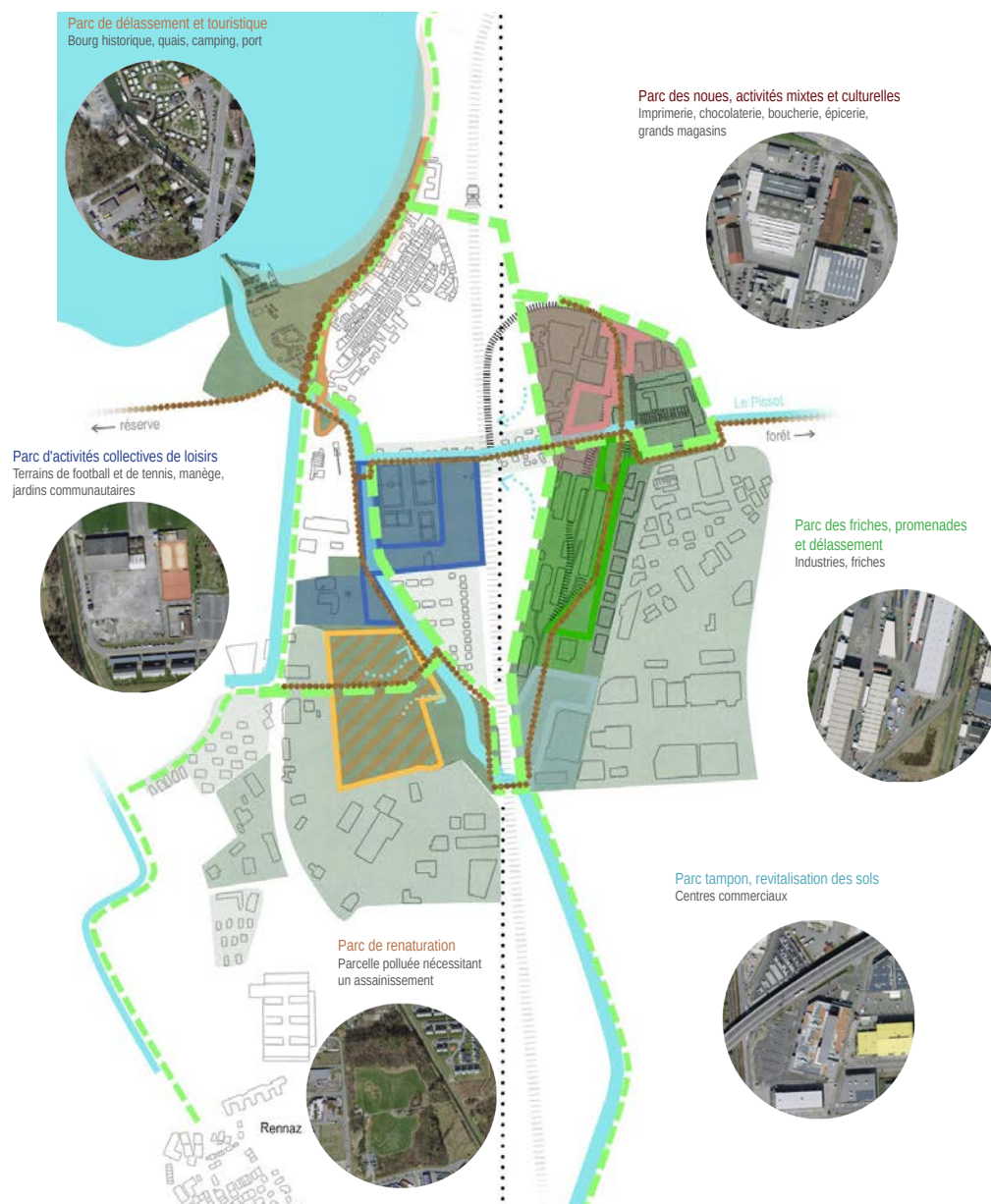


fig.48. Le parc éponge : approches différenciées par secteurs



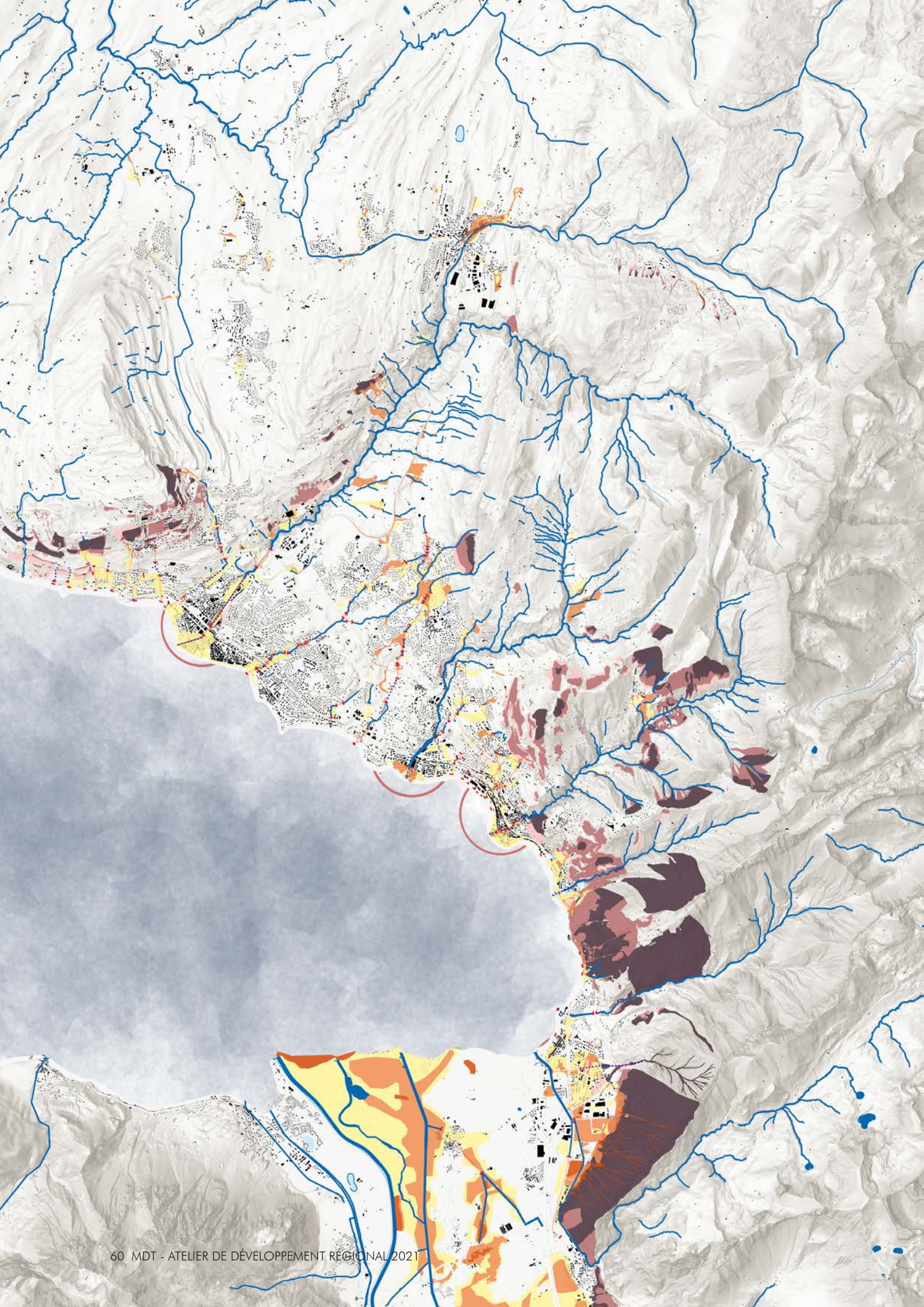
fig.47. Le parc éponge au coeur de
la zone industrielle

par la création de corridors le long des cours d'eau, traversant une pluralité de zones monofonctionnelles de la localité de Villeneuve. Ces couloirs transversaux dessinent alors un maillage bleu et vert traversant le tissu urbain et esquissant un potentiel réseau de mobilité douce. Une mobilité douce alors davantage attractive qu'une simple voie verte en bordure de route, car encore une fois augmentée qualitativement par la présence esthétique et sensorielle de l'eau.

L'enjeu de notre travail est donc de remettre l'élément de l'eau, sous toutes ses formes, au cœur des préoccupations, en assurant la prise en considération en premier lieu de ses besoins de naturalisation, afin de lui garantir un tracé et des berges adéquates et de réduire les risques d'inondation avant de densifier ses abords. Cela s'inscrit dans une nouvelle perception de cet élément, où l'enjeu n'est pas de canaliser les cours d'eau ni de reléguer les zones inondables en amont ou en aval du bâti, mais de co-construire de manière respectueuse avec cet élément naturel en améliorant le cadre de vie et favorisant le report modal à travers l'eau.

Conclusion

En définitive, un territoire Riviera-Veveyse-Haut-lac structuré et façonné par une omniprésence de l'eau, pourrait s'appuyer sur cette ressource, à travers une approche libérée de la dichotomie nature/culture, contemplation/productivité, visibilité/invisibilité, pour envisager les potentiels de l'agentivité de l'eau dans une perspective de résilience. Une entité douée d'un caractère transversal, permettant d'aborder des enjeux tant énergétiques, que de mobilité, d'économie, d'identités et de cultures, dans la conception d'un projet de développement régional avec une perspective environnementale.



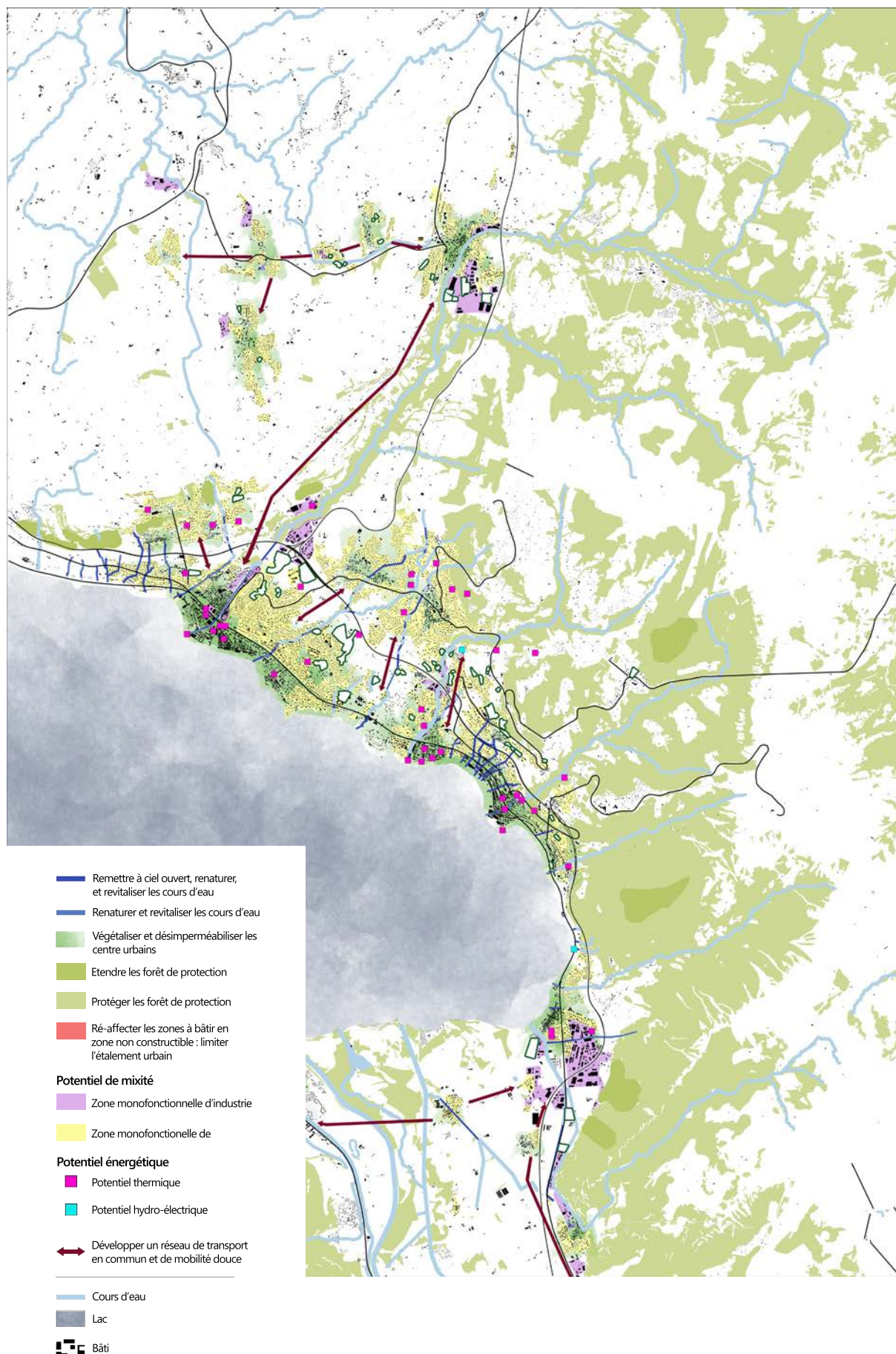
Rivelac : des mesures multiples pour une résilience commune

Un territoire vulnérable aux
changements climatiques

Au vu des multiples effets du changement climatique observés actuellement sur tous les territoires, il nous a semblé crucial de placer cette thématique au centre de notre réflexion. Notre terrain étant l'agglomération Rivelac, notre travail a donc cherché à savoir comment rendre le territoire Rivelac résilient face aux effets du changement climatique.

Nous avons commencé par identifier les vulnérabilités actuelles de l'agglomération qui nuisent à sa résilience. Nous en avons retenu quatre, les plus impactantes et les plus marquées sur ce territoire :

fig.49. La carte identifie les grandes vulnérabilités du territoire à travers son exposition aux risques de crues. Elle est complétée par une analyse des îlots de chaleur, de la dépendance alimentaire et de la consommation énergétique dans le reste du diagnostic, autant d'enjeux auxquels le projet s'efforce de répondre.



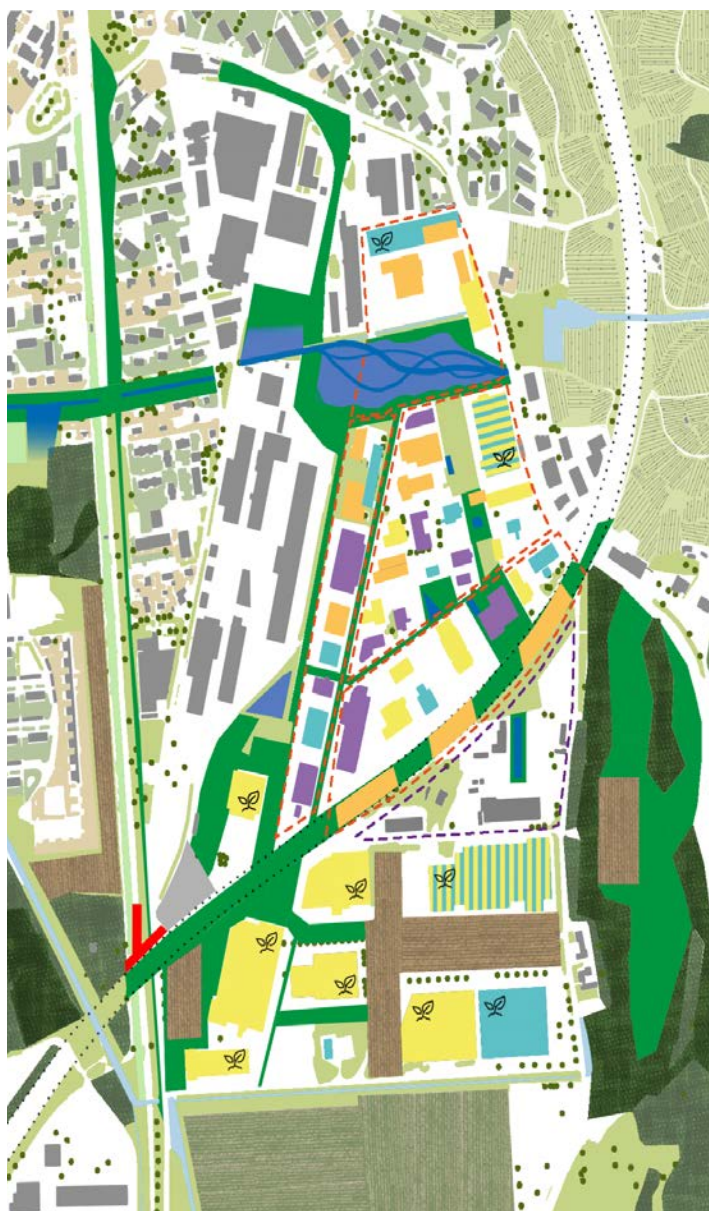
l'exposition aux dangers naturels (laves torrentielles, crues...), les îlots de chaleur, la dépendance alimentaire et la dépendance énergétique. Ne pouvant pas agir directement sur ces vulnérabilités, nous avons identifié une série de facteurs qui tendent à les renforcer et sur lesquels l'aménagement du territoire peut agir : la canalisation des cours d'eau, l'imperméabilisation des sols, la perte de terres agricoles et la dépendance aux transports individuels motorisés. C'est autour de ces facteurs que notre projet s'est construit et que les mesures proposées ont été définies.

Nous avons décidé de nous pencher plus spécifiquement sur la zone industrielle (ZI) de Villeneuve puisque le lieu était à la fois fortement exposé aux diverses vulnérabilités et source de potentiel d'action. Notre vision générale sur ce secteur est de permettre une continuité des trames vertes et bleues, d'assurer des connexions de mobilité douce et de développer le potentiel énergétique à disposition. Le projet en lui-même s'articule sur trois étapes temporelles - à court, moyen et long terme, et touche trois thématiques cruciales dans la résilience d'un territoire : l'environnement, le bâti et la mobilité.

Concernant l'environnement, la première phase se concentrera principalement sur les espaces verts résiduels existants, pour les développer et constituer une armature végétale au sein de la ZI. Pour ce faire, une partie des places de parking seront végétalisées, les toitures seront utilisées pour de l'agriculture urbaine et le Pissot sera élargi et revitalisé. Ces mesures seront approfondies dans les phases suivantes avec comme mesure finale la transformation de la carrière d'Arvel en parc.

Pour ce qui est du bâti, l'objectif est de faire de la ZI une zone mixte qui accueillera logements et services. Dans un premier temps, c'est autour de l'axe structurant ferroviaire que naîtront les premiers logements dans les étages des bâtiments existants, puis le processus se répétera dans les phases suivantes sur toute la zone. La majorité des entreprises seront maintenues dans les rez-de-chaussée des bâtiments et cohabiteront avec les logements tandis que les

fig.50. La carte présente l'ensemble des mesures identifiées pour favoriser l'émergence d'un territoire résilient. Leur combinaison permettra d'agir sur les différents risques pointés dans le diagnostic en initiant un changement en profondeur et généralisé du territoire, quoique par petites touches.



- | | |
|--|--|
| ■ Nouveaux espaces verts | ■ Logements |
| ■ Nouveaux espaces d'eaux | ■ Etablissements publics |
| ■ Nouveaux espaces de production agricole | ■ Entreprises |
| ■ Développement forestier | ■ Activité commerciales, culturelles et associatives |
| Production agricole sur toiture | ■ Bâti |
| Halte ferroviaire | Zone mixte d'habitation |
| | Zone d'activité |

- Espaces verts à potentiel
- Jardins privés
- Jardins collectifs
- Potagés partagés
- Vignes
- Agriculture
- Forêt
- Arbre isolé
- Carrières d'Arvel
- Cours d'eau existant
- ⋯ Autoroute

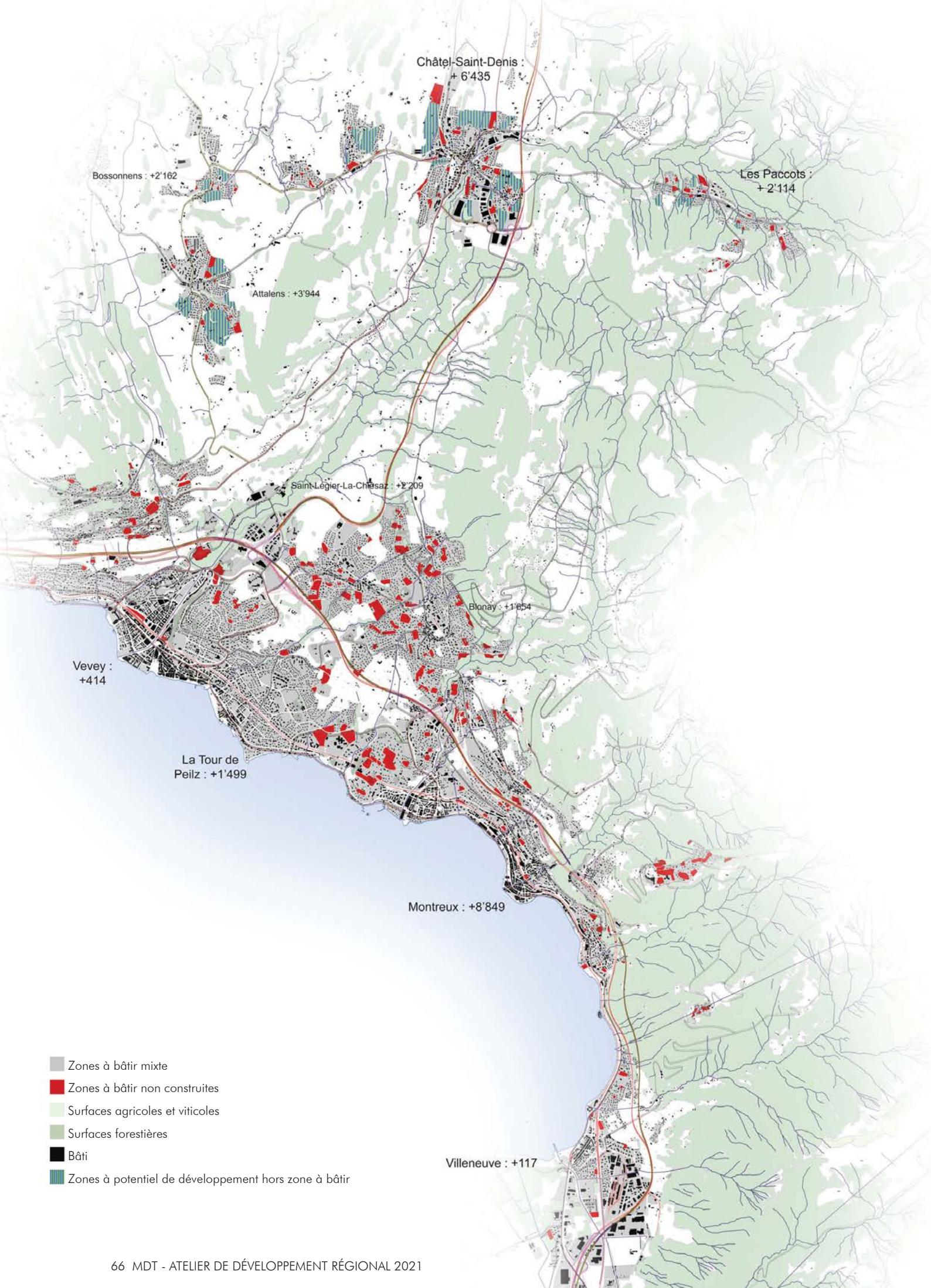
entreprises nuisantes resteront dans la zone mais seront déplacées plus au sud.

Enfin en termes de mobilité, l'accent sera mis sur le réseau de mobilité douce qui sera complété et renforcé avec des trottoirs qui quadrilleront l'ensemble du périmètre, accompagnés de pistes cyclables et d'une nouvelle halte ferroviaire aux abords de la ZI permettant de desservir entreprises et logements. Lors de la seconde phase, une gare de marchandises sera également installée pour encourager l'export coordonné de marchandises longue distance par le rail.

La mise en place de ces mesures demandant de la place sur les voiries existantes, certaines routes seront fermées à la circulation automobile tandis que d'autres deviendront à sens unique.

Notre projet devra toutefois tenir compte des freins que représentent la législation actuelle et ses règlements d'affectation très figés, ainsi que des questions foncières et administratives. Nous sommes toutefois convaincus que la mutation de la ZI de Villeneuve proposée servira d'impulsion pour le lancement de projets similaires sur toute l'agglomération, permettant de l'approcher de la résilience au changement climatique si nécessaire aujourd'hui.

fig.51. Projet d'aménagement pour la zone industrielle de Villeneuve. La carte montre la transformation de la zone industrielle avec la création d'une halte ferroviaire, la végétalisation et la renaturation des cours d'eau, la désimperméabilisation et l'introduction de l'agriculture en pleine terre et sur les toits, l'introduction de logements et finalement l'autoroute qui disparaîtra pour laisser place à du logement.



Centralités multiples : pour un équilibre entre Veveyse et Riviera

Notre projet est principalement basé sur trois des six thématiques présentées lors du diagnostic territorial, à savoir : nature/environnement, bâti/urbanisation, et transport/mobilité. Le territoire de l'agglomération Rivelac possède une grande qualité paysagère qu'il nous semble essentiel de préserver au travers des corridors biologiques, des SDA, ou des zones viticoles et agricoles. A propos du bâti et de l'urbanisation, nous observons que la Riviera est fortement et densément urbanisée, tandis que la Veveyse et le Haut-Lac le sont beaucoup moins. Nous avons également observé une congestion routière et une pendularité importante sur le territoire.

Ces constats nous ont permis de faire émerger des pôles urbains de tailles et influences différentes. Ceux de la Riviera sont mieux représentés par rapport aux pôles de la Veveyse et du Haut-Lac, qui possèdent malgré tout un potentiel. Notre méthode de travail a consisté à se baser sur deux scénarios prospectifs à l'horizon 2050 : le réchauffement climatique et la répétition des pandémies.

Scénario 1 – Réchauffement climatique – Les rapports scientifiques projettent pour la Suisse d'ici 2050, une augmentation de 2.5°C des

fig.52. Secteurs non bâtis et potentiel d'accueil de la croissance démographique

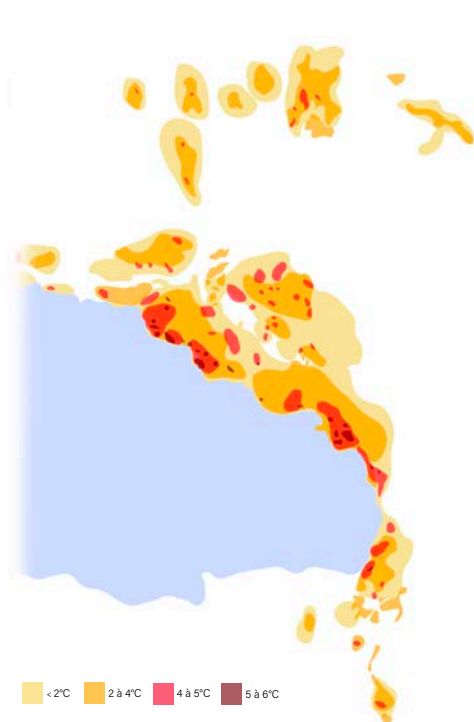


fig.56. Différences de températures en milieu urbain par rapport aux zones rurales

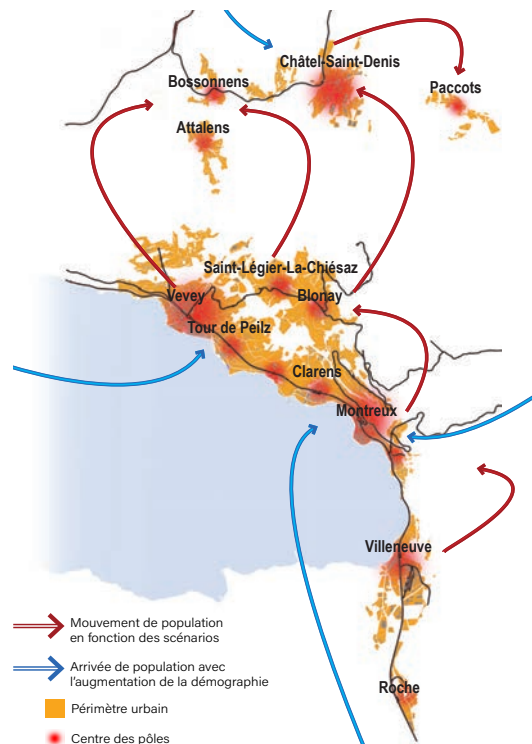


fig.54. Projection des mouvements de population dus au réchauffement climatique, à la répétition des pandémies et à l'accroissement démographique.

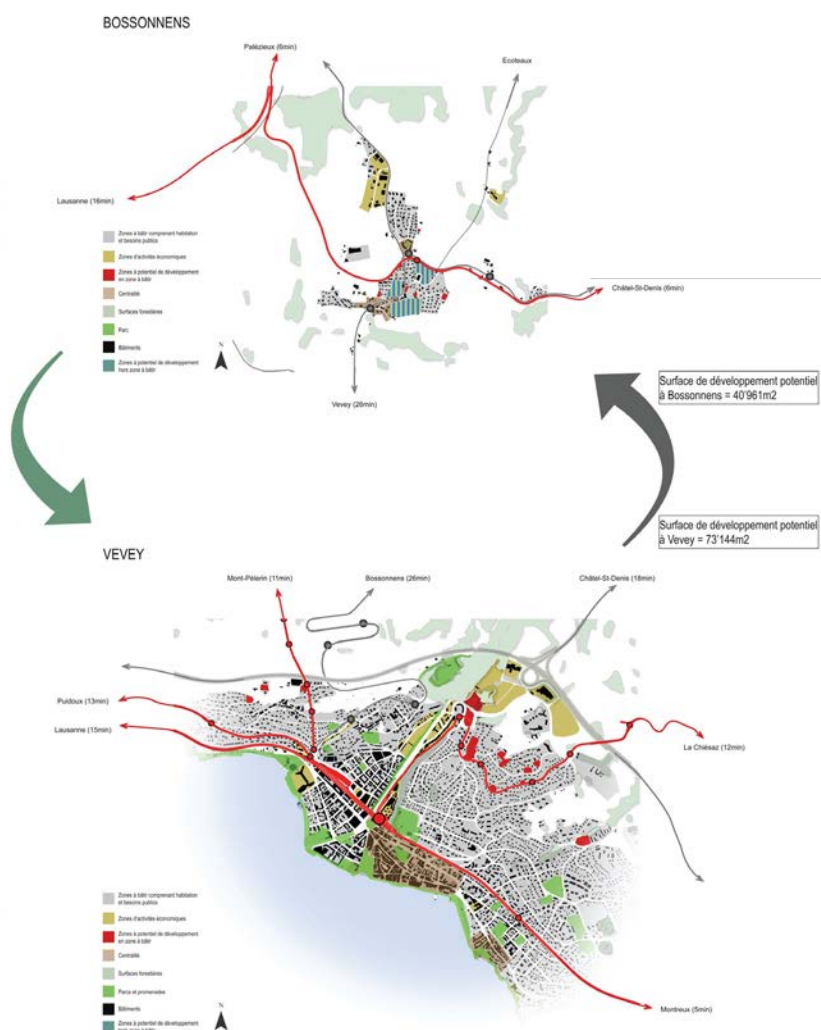


fig.55. Elaboration d'une stratégie d'accueil de la population, coordonnée à l'échelle de l'agglomération, visant une amélioration de la qualité de vie en ville (arrêt de la densification, création d'espaces verts, transformation du bâti existant) et à la campagne (densification mesurée, augmentation des services)

températures, une réduction de 15% des précipitations, mais une augmentation de 5% des précipitations extrêmes ainsi que huit jours tropicaux de plus par année. Le stress thermique sera le plus fort dans les zones urbaines et l'augmentation des températures viendrait renforcer le phénomène d'îlots de chaleur urbain impactant fortement la santé, le bien-être des habitants mais aussi la praticabilité des espaces publics.

Scénario 2 - Répétition de pandémie - Nous faisons le postulat que les pandémies se multiplieraient et que nous devons nous y accoutumer. Durant la première vague de Covid-19, les ménages tendaient à "fuir la ville" pour s'établir à la campagne afin d'avoir un espace vert à proximité et/ou un jardin personnel ainsi qu'une pièce supplémentaire dédiée au télétravail.

Ces deux scénarios se recoupent par un mouvement de fuite des villes vers la campagne. Ils nous ont donc permis de nous concentrer sur l'interaction entre la Riviera et la Veveyse, ainsi que sur l'accueil de nouveaux habitants.

À ces deux scénarios s'ajoute la projection de la croissance démographique prévoyant, sur la base d'un scénario bas, une augmentation sur la Riviera de 11'000 personnes et sur la Veveyse de 1'000 personnes à l'horizon 2040, soit 91'000 et 21'000 personnes sur ces deux territoires. Nous nous sommes également intéressés à la répartition des services de proximité en les recensant sur le territoire Rivelac et avons remarqué des disparités entre les pôles.

Ces différents éléments impliquent de repenser l'organisation de l'agglomération. Il s'agit de requalifier et transformer les centres urbains, tout en considérant le potentiel de la Veveyse dans une logique de densification douce afin de mieux répartir la population.

Ainsi, dans les différents pôles, nous avons identifié les zones à bâtir non construites et les parcelles en zone agricole au sein du tissu bâti. Puis, nous avons calculé le potentiel d'accueil sur les surfaces disponibles. Il ressort que les parcelles libres sur la partie vaudoise permettraient d'accueillir de nouveaux habitants jusqu'en 2040 selon les projections du scénario bas. Quant aux parcelles disponibles sur le canton de Fribourg, celles-ci permettent également d'accueillir de nouveaux habitants jusqu'en 2040. Précisons que les parcelles non construites localisées en zones à bâtir sur la Riviera seront aménagées en espaces verts et de rencontres tandis que celles sur la Veveyse seront urbanisées de façon mesurée.

Nous avons ainsi défini deux périmètres d'intervention exemplaires pour notre projet, soit Vevey et Bossonnens. Vevey possède peu de zones à bâtir non construites, est fortement urbanisée, dense et a peu de nature en centre-ville. Bossonnens, quant à elle, a une faible densité de population, un potentiel d'accueil non négligeable, un centre implémenté de services de base, une gare et des liaisons de transports publics avec la Riviera.



fig.57. Vevey : une gestion verte du centre urbain par la valorisation des espaces non bâtis

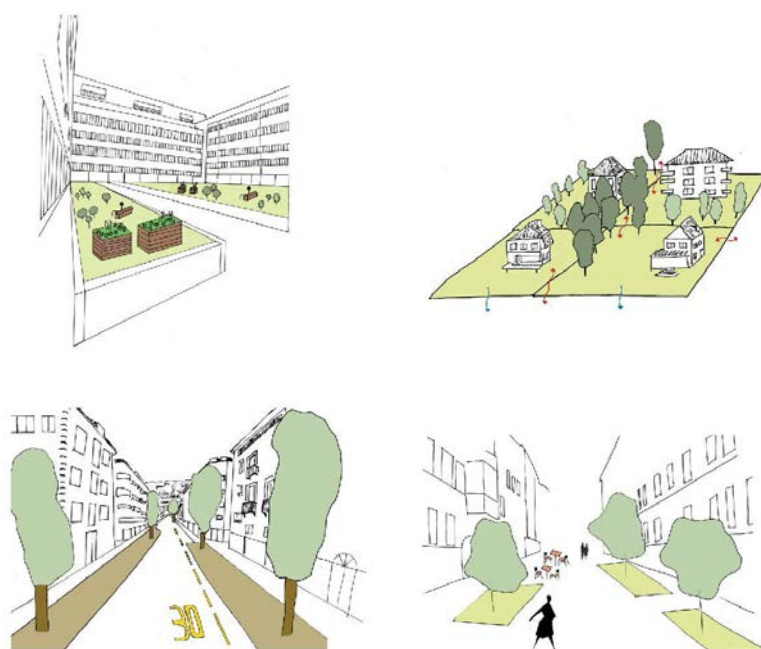


fig.58. Mesures différenciées par quadrans : Nord-Ouest (en haut à gauche) : végétaliser les coeurs d'îlots, Nord-Est (en haut à droite) : imposer un minimum de surface en pleine terre, Sud-Ouest (en bas à gauche) : limiter le trafic motorisé, Sud-Est (en bas à droite) : piétoniser le centre historique

Sur la base de nos calculs, Vevey et ses environs comptent plus de 73'000 m² de zones constructibles disponibles que nous proposons de garder libres. Elles seraient compensées par le développement de Bossonnens qui absorberait l'arrivée des nouveaux habitants, induisant une interaction entre les périmètres.

Les mutations envisagées à Vevey

L'objectif est de promouvoir une logique de stabilisation urbaine de l'espace public et de favoriser la qualité des aménagements existants, couplée à des opérations plus localisées de transformations au sein même des bâtiments. Trois mesures phares seraient appliquées à ce périmètre pour atteindre cet objectif :

La première consiste à renaturer et faciliter l'accès à la Veveyse. Les dangers liés aux crues seront également pris en compte par l'aménagement de berges inondables.

La deuxième mesure vise l'aménagement d'un parc urbain, le Parc des deux gares, sur un terrain classé actuellement en zone à bâtir et actuellement occupé par un parking. Par cette mesure, il s'agira de favoriser la perméabilité des sols et développer des espaces verts en centre-ville. Cet espace de taille importante sera transformé en un lieu de rencontre favorisant les échanges et la proximité entre les habitants. De plus, le parc deviendra ainsi une sorte de porte d'entrée végétale de la ville, permettant de relier la gare de Vevey à celle du funiculaire.

La troisième mesure vise à créer des aménagements afin de faciliter l'accès au lac. Il s'agit d'une ressource importante en raison de la fraîcheur qu'il offre, particulièrement dans un contexte de réchauffement climatique. Il sera également important d'accompagner cette mesure par des aménagements de mobilités douces tels que des promenades facilitant l'accès au lac.

De façon plus localisée, nous proposons des mesures d'acupuncture urbaine pour la ville de Vevey que nous avons divisée en quatre quadrans en fonction du tracé ferroviaire et de la Veveyse.

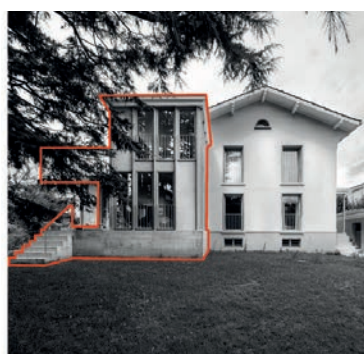
- Nord-Ouest : végétalisation des cours des îlots urbains, piétonnisation de plusieurs rues et aménagements de jardins partagés.
- Nord-Est : perméabilisation des sols en zone pavillonnaire, restriction des surfaces de construction et de la hauteur des bâtiments en cas de nouveau projet, continuité végétale en limites parcellaires pour favoriser le passage de la faune et une diversité de la flore.
- Sud-Est: piétonnisation du centre historique afin de redynamiser les commerces et cafés.
- Sud-Ouest: limitation du trafic motorisé et élargissement des trottoirs en créant des sens uniques.



fig.59. Bossonens : entre frugalité et développement par une densification mesurée des espaces non bâtis



1



2



3

fig.60. Mesures phares (images de référence) :
1. Ecoquartier au cœur du village
2. Densification douce de la zone villas
3. Zone de rencontre dans les centralités villageoises

Partant du postulat de répétition des pandémies impliquant une réduction de l'utilisation des surfaces de bureaux, il est important d'envisager de possibles transformations des bâtiments d'activités en logements ou en espaces de co-working. Ceci amène à la promotion de nouvelles formes d'habitat dans un contexte d'incertitudes.

Les mutations envisagées à Bossonnens

Quant à Bossonnens, nous proposons de développer ce pôle par densification douce et par urbanisation au travers de trois mesures phares pour le village.

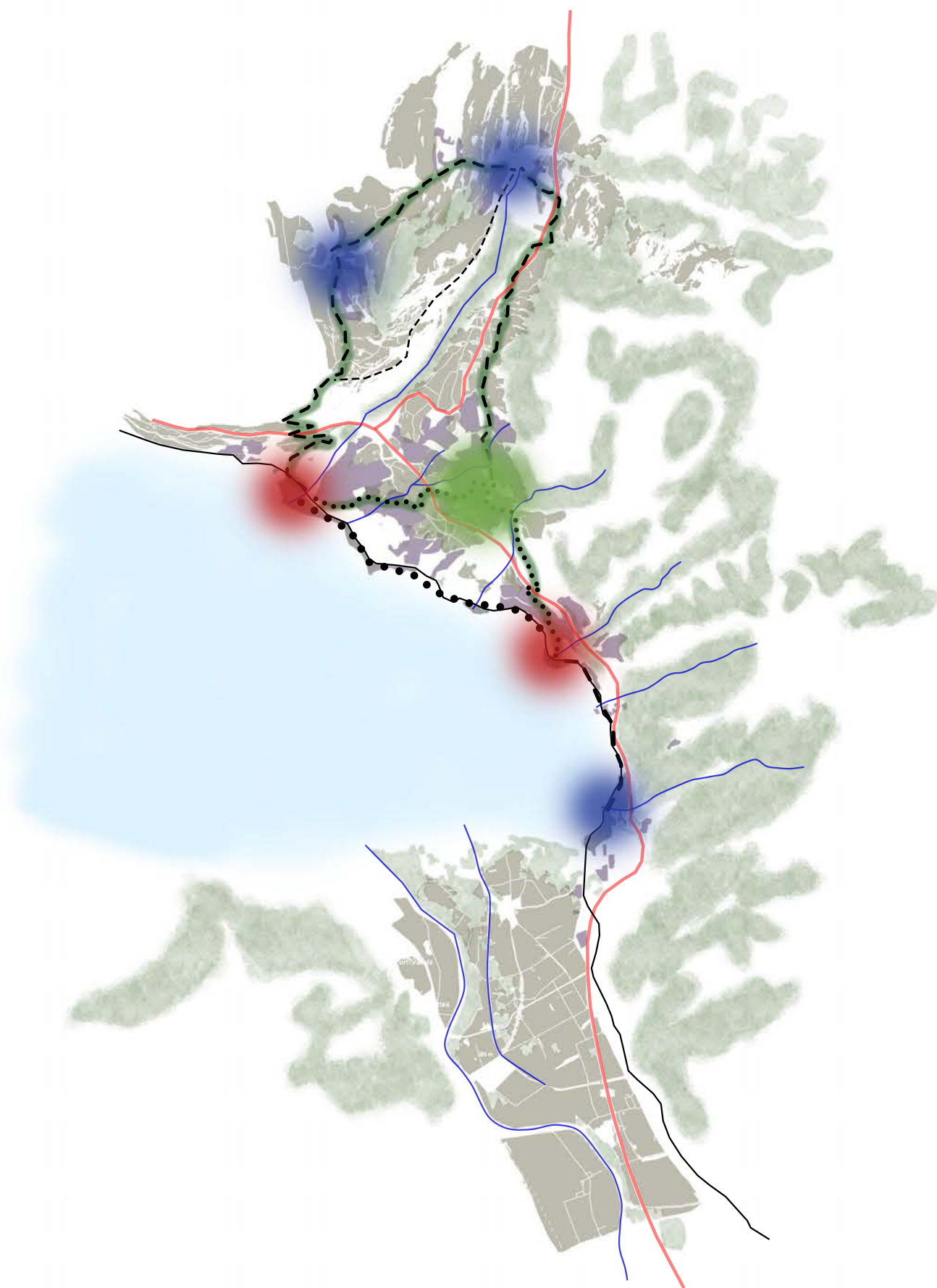
La première mesure visera l'élaboration d'une stratégie de densification douce de la zone villa. Cette mesure se concrétiserait au gré des opportunités, et permettrait d'éviter les constructions "opportunistes" déjà observées dans le village. Cette stratégie permettrait d'accueillir 1'735 habitants supplémentaires, avec un indice d'utilisation du sol proche de 0.7 (IUS utilisé actuellement dans le centre historique de Bossonnens).

La seconde mesure visera à urbaniser une parcelle hors zone à bâtir, en construisant un écoquartier pour plus de 420 personnes avec une promenade piétonne, ainsi que des espaces verts et communautaires. Les bâtiments s'intégreront dans le tissu bâti existant et seront habités à l'image de coopératives et de collectivités comprenant des espaces communautaires et commerciaux au rez-de-chaussée. Nous estimons, en comparaison avec d'autres villages avoisinants, qu'il sera nécessaire d'implanter une pharmacie ainsi qu'une école supplémentaire pour satisfaire les nouveaux besoins de la population.

Troisièmement, nous proposons de renforcer les deux centralités du village que sont le centre historique et les environs de la gare. Nous préconisons une réduction de la vitesse généralisée dans tout le village à 30km/h et à 20km/h à proximité des centres afin de les revaloriser.

Des mesures plus ponctuelles seront également appliquées au sein du village, telles que la création de diverses promenades champêtres reliées entre elles ou d'un arrêt de bus au nord du village afin de mieux le desservir. Les fermes existantes seront mises en valeur dans le village par le développement d'un réseau de coopératives paysannes afin de préserver l'identité du lieu. Cela permettra aux exploitations de se regrouper pour vendre les produits du terroir.

Concluons en ajoutant que bien que nos deux périmètres choisis aient une réelle signification, selon nous, les mesures proposées pour Vevey et Bossonnens pourraient s'appliquer plus globalement à la Riviera et la Veveyse.



Rivelac, un système de centralités

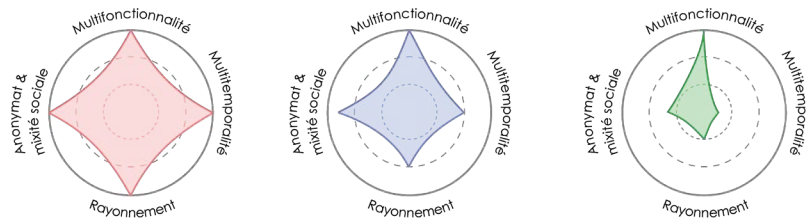
L'agglomération Rivelac est composée de plusieurs centralités qui rayonnent à des degrés divers. Elles fonctionnent entre elles de manière complémentaire et systémique, chacune apportant des complémentarités qui structurent l'agglomération. Cela crée un territoire structuré et cohérent qui concilie des zones fortement urbanisées et d'autres où le paysage y est plus dominant. Néanmoins, Rivelac se situe dans une des régions les plus dynamiques du pays et les prévisions démographiques indiquent une forte hausse de la population à l'horizon 2040-2050. Le modèle urbain qui prévalait jusqu'à aujourd'hui, l'étalement urbain, est dépassé et d'autres manières de penser la ville doivent être mises en pratique pour concilier la pression démographique et les défis de demain comme le développement durable ou le creusement des inégalités entre les personnes.

Ainsi, il existe plusieurs points de pression menaçant le développement vertueux d'un territoire aussi vaste, divers et hétérogène que celui de Rivelac. Si rien n'est entrepris, le système de centralités risque de se transformer en une agglomération composée d'une forte centralité rassemblant la majorité des services et équipements et d'une vaste banlieue dortoir dépendante de cette centralité. Face à cette pression démographique, il s'agit de réfléchir à des moyens d'assurer une évolution vertueuse du réseau de centralités de Rivelac.

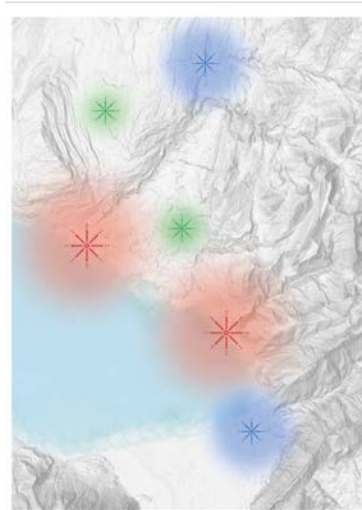
Le réseau de centralités en question est organisé en diverses échelles: les centralités à larges échelles que l'on a nommées centralités inter-

fig.61. La carte identifie les grandes centralités inter-régionales, régionales et locales, à l'horizon 2040. Elle indique les grandes axes de mobilité à créer entre ces centralités, en termes de mobilité douce et de transports publics.

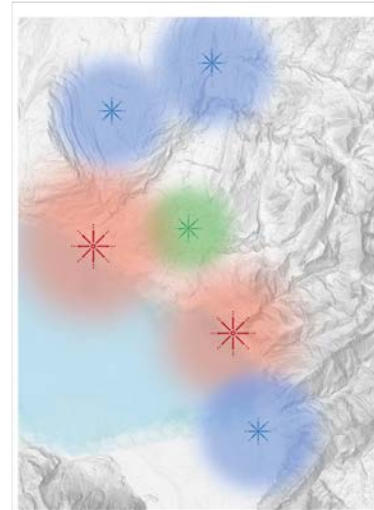
CARACTÉRISTIQUES DES CENTRALITÉS



CENTRALITÉS EXISTANTES



PROJECTION DES CENTRALITÉS



Légende ● Inter-régionale ● Régionale ● Locale

fig.62. Le schéma présente les caractéristiques des centralités afin de les catégoriser à travers quatre critères : multifonctionnalité, rayonnement, multi-temporalité, anonymat et mixité sociale. Les cartes présentent ensuite l'état actuel des centralités et leur évolution projetée à l'aune de ces quatre critères.

régionales, celles à échelles moyennes centralités régionales, et enfin à des échelles restreintes dites centralités locales. Nous avons classé certaines villes et villages de l'agglomération selon cette typologie. Nous retrouvons donc respectivement : Vevey et Montreux, Villeneuve et Châtel St-Denis, Blonay/St-Légier et Attalens.

Par ailleurs, ces centralités fonctionnent entre elles de manière complémentaire et systémique, chacune apportant des complémentarités qui structurent l'agglomération. Rivelac fonctionne ainsi comme un système, un mobile dont les centralités sont les poids et contrepoids. Ces complémentarités permettent d'avoir un territoire cohérent qui arrive à concilier des zones fortement urbanisées et d'autres où le paysage y est plus dominant.

Ce système est appelé à évoluer avec les années, car le modèle de l'étalement urbain reste très présent en Suisse actuellement. Ainsi des projections pour 2040-2050 nous amènent à croire que le système va évoluer et voir notamment ses centralités régionales et locales prendre de l'importance. Face à cela, il nous semble primordial d'accompagner cette évolution afin que les villes et villages puissent garder une échelle humaine et une certaine qualité de vie qui existent actuellement.

Avec la croissance imminente des ces centralités, il nous semble important de renforcer les liaisons entre ces dernières afin de garder, voire renforcer les complémentarités entre elles. Pour cela, il faudrait repenser certains tronçons en termes de mobilités alternatives (transports en communs et mobilités douces) et accompagner ces transformations d'un maillage végétal afin de renforcer une continuité végétale sur tout le territoire. Les tronçons ciblés les plus importants sont Vevey-Montreux, Montreux-Villeneuve et Vevey-Châtel St-Denis. Les centralités, elles-mêmes, nécessitent un accompagnement de leur croissance, que ce soit en (re)aménageant une place centrale, une gare, en créant des meilleures connexions au sein des villes ou encore en prévoyant des zones à bâtir propices à une densification plus forte.

Une zone particulièrement intéressante à étudier est la commune d'Attalens. Le village a un fort potentiel de croissance dû, notamment, à sa position géographique à cheval sur les cantons de Vaud et Fribourg tout en restant dans le canton fiscalement avantageux. Ses infrastructures permettent d'accueillir de nouveaux.elles arrivant.e.s. Si la localité a un fort potentiel de croissance, elle nécessite tout de même quelques renforcement des ses services, car le village reste très dépendant de Châtel et Vevey pour un certain nombre d'activités. Aussi, il paraît essentiel de renforcer l'offre de transports alternatifs afin de renforcer la complémentarité d'Attalens aux villes et villages alentour ainsi qu'au reste du réseau de centralités. L'apport de nouvelles lignes et de fréquences renforcées permettrait d'offrir aux habitant.e.s la possibilité d'une alternative à la voiture pour se rendre au centre du village et dans les centralités environnantes. La mobilité

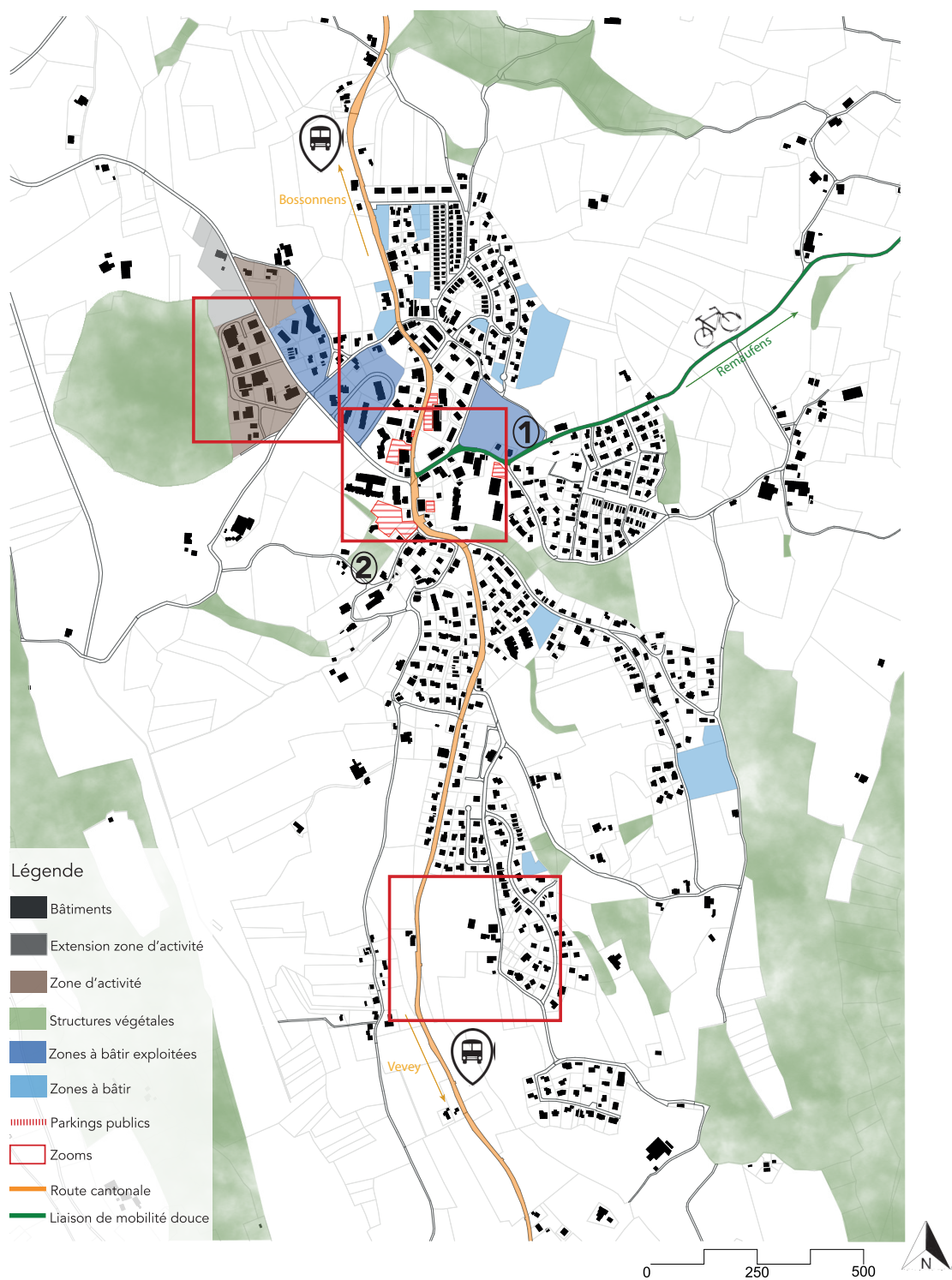


fig.63. La carte illustre le développement pour la commune d'Attalens et situe les secteurs pour lesquels les propositions d'aménagement sont développées.

douce aussi pourrait être développée malgré une topographie peu encourageante mais praticable, d'autant s'il l'on considère une utilisation de vélos électriques.

Nous avons identifié plusieurs secteurs où intervenir : la zone d'activité au nord-ouest, le quartier de la Grande Fin d'Attalens et le centre ville.

La zone d'activité actuellement exclusivement dédiée aux secteurs primaire et secondaire, nous pensons la développer afin d'y ajouter des activités tertiaires, notamment en créant un petit CBD qui accueillerait un café et des espaces de co-working.

En ce qui concerne le quartier de la Grande Fin, au sud du village et relativement excentré, nous aimerions aménager des chemins pédestres qui relieraient plus facilement le quartier au reste de la localité ainsi qu'un arrêt de bus.

Enfin pour le centre-ville, il serait en premier lieu transformé en zone de circulation mixte 20km/h afin d'assurer une circulation à pied sécurisée et agréable. Aussi, dans l'idée de diminuer l'utilisation de la voiture, il s'agirait de diminuer le nombre de places de stationnement au centre, notamment celles se trouvant devant les façades de commerces afin de libérer des espaces pour faire des places ou des trottoirs propices à la déambulation. Des façades revitalisées rendraient le centre également plus "accueillant" et attractif. Enfin, le village ne possédant qu'une supérette, l'ajout d'une plus grande surface commerciale semble nécessaire afin de permettre aux habitant.e.s de ne plus aller à Châtel St-Denis ou Vevey pour leurs achats.

L'ensemble des aménagements nécessite un accompagnement végétal qui permettrait de connecter les structures existantes comme le bois jouxtant la zone d'activité ou encore les bocages historiques avec le reste de la commune. Une zone d'action particulière est le terrain de football près du château au Sud-Ouest du village. Ce dernier pourrait être converti en parc afin d'offrir un espace de délasserment ainsi qu'un nouveau lieu de sociabilisation, revalorisant ainsi le château d'Attalens, bâtiment historique de prestance.

Pour conclure, nous nous sommes souciés tout au long de notre projet de garantir une croissance vertueuse de l'agglomération Rivelac, malgré les défis à venir. Les grands principes urbains, à savoir le développement de villes animées, saines, sûres et mixtes, structurent les mesures proposées et assurent le développement vertueux et le renforcement des complémentarités sur l'ensemble du territoire.

De plus, ce projet veut permettre l'accompagnement de la commune d'Attalens. Les projets proposés, loin d'être une liste exhaustive, permettent de donner une impulsion dans la bonne direction et de concilier croissance démographique et une ville à échelle humaine.



De la limite à l'interface

La Région de Rivelac connaît un développement urbain considérable depuis des dizaines d'années, notamment dû à l'attractivité de la Riviera. En effet, l'offre d'emplois, d'événements culturels, ou encore d'activités touristiques atteste de la renommée du littoral. Cependant, sa forte urbanisation accompagnée des lois sur l'aménagement et sa géomorphologie particulière ont provoqué un effet de saturation urbaine.

Nous constatons alors une croissance démographique importante dans les villes et villages alentours connaissant à leur tour une urbanisation fulgurante. Ces localités représentent de nouvelles portes d'entrée au territoire. Le prix du foncier, l'offre d'emplois de la Riviera, la possibilité d'acquérir des propriétés individuelles ou encore l'offre d'un cadre de vie différent sont les principales causes du développement de ces régions. Ainsi, la planification de ces villages « satellites » doit être pensée à l'échelle de l'agglomération.

Notons qu'une série de conséquences suit ce phénomène de densification de la périphérie. Par exemple, le village de Blonay s'est fortement urbanisé à la fin du XXème siècle, avec comme conséquence une urbanisation fragmentée caractérisée par un environnement saturé, des logements individuels, un mauvais réseau de transports publics, une absence de cohérence du bâti et d'attractivité en localité. D'autres villages comme Noville et Attalens connaissent actuellement une croissance similaire et nécessitent de nouvelles formes d'aménagement pour répondre aux enjeux de demain.

Des lois et des outils d'aménagement, notamment la LAT et les

fig.64. (page de gauche) La carte illustre l'étendue des interfaces à l'échelle de l'agglomération, des espaces de transition constituant de forts potentiels de développement.

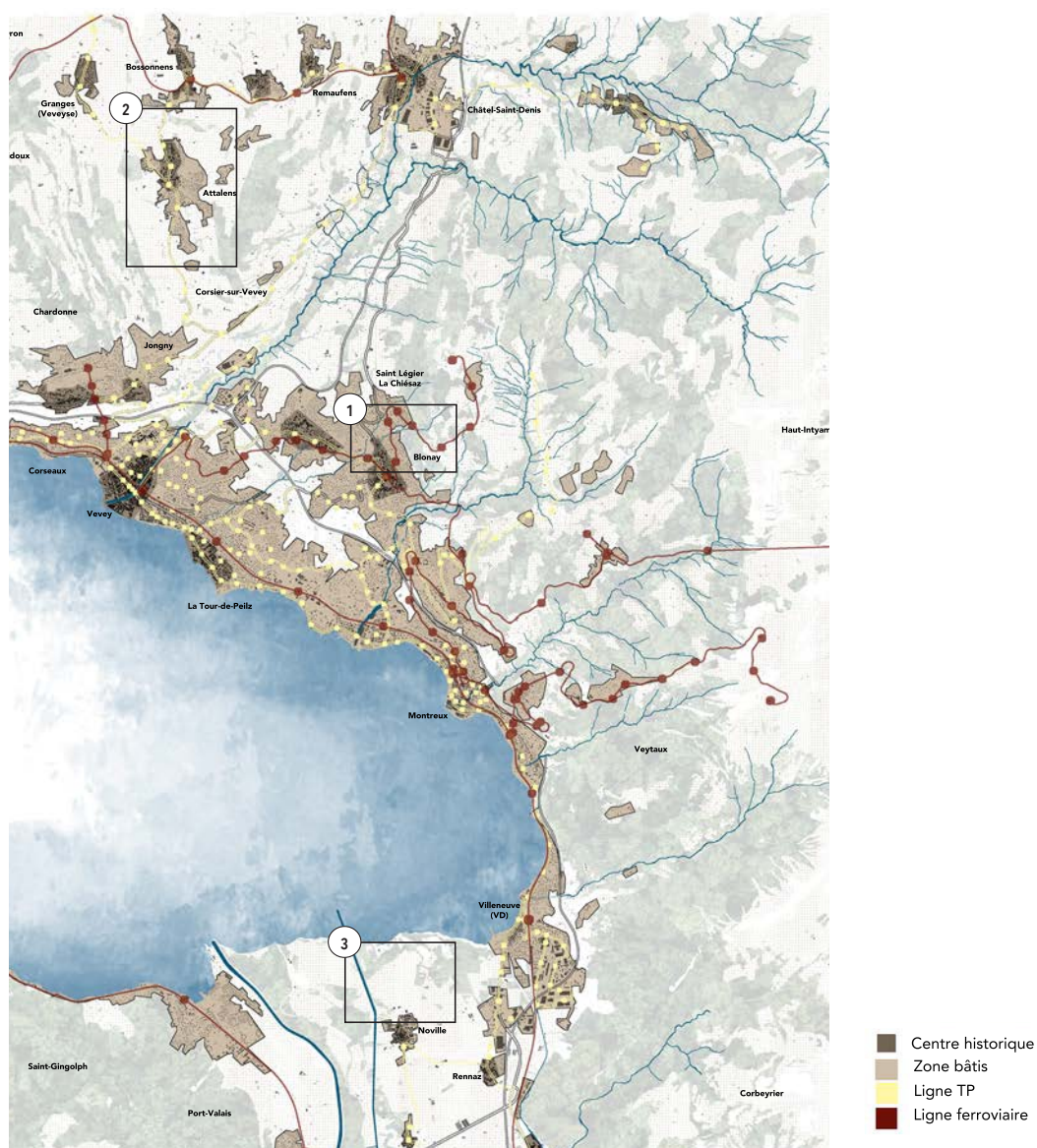


fig.65. Carte du développement urbain des communes et des réseaux de transports publics. Localisation des trois communes étudiées



Vue du Signal, à Chexbres, début 1900



Place du château, à Nyon, 1903

fig.66. Illustration d'interfaces au siècle dernier : à Chexbres, limites entre milieux urbains et agricoles assurée par une structure arborée et à Nyon une place publique assurait la transition entre le résidentiel et le centre de la ville.

plans d'affectation, ont été mis en place pour tenter d'organiser rationnellement le territoire en pleine urbanisation. Cela étant, la situation actuelle atteste les limites de cette vision figée du territoire. Dans ce travail, nous tentons d'amener une vision dynamique de l'aménagement du territoire intégrant des espaces de conciliation entre les différentes zones d'un plan (centre-ville, résidentiel, industriel, agricole).

Cet environnement urbanisé, limité par le manque de place et le zoning, nous a poussé à repenser notre manière de façonner le territoire. Nous questionnons la planification du territoire en zones et reconsidérons les interfaces. Nous entendons par interface, un espace de contact entre deux milieux. L'interface assure la transition entre deux milieux (résidentiel, centre-ville, agricole, industriel), permettant ainsi des échanges entre eux. Au lieu de penser les zones en opposition, nous reconsidérons la limite pour en faire des interfaces qui auraient le potentiel d'accueillir un certain nombre de projets d'aménagement dans des villes qui, au premier abord, semblent saturées. L'objectif de ces interfaces est de transformer ce qu'on a longtemps défini comme les limites de l'urbain en des espaces d'opportunité, de négociation et d'articulation. Elles permettent de régler des conflits d'usage entre les différents milieux : urbain, industriel et rural.

De là découle un questionnement principal : Dans un contexte de densification, comment mobiliser les interfaces pour tendre vers une cohérence territoriale ?

Le traitement des interfaces peut répondre à un grand nombre d'enjeux à l'échelle de l'agglomération, qui sont les suivants :

- a. De densification : organiser le territoire et indiquer les espaces à densifier.
- b. De dynamisation des centres secondaires, en assurant un cadre de vie plus attractif avec des espaces de détente et de rencontre.
- c. De mobilité douce et de transports publics : créer un réseau de mobilité douce en retravaillant les limites composées de sentiers et de pistes cyclables, et ainsi, de favoriser la réduction carbone
- d. De transition : éviter le mitage en traitant les limites qui feraient office de liaisons dans le territoire, entre bâti et entités paysagères / agricoles.
- e. De cohérence territoriale à l'échelle de l'agglomération.

Afin de pouvoir identifier et décrire plus précisément nos interfaces, ainsi que pour les distinguer entre elles, nous avons décidé d'établir une « boîte à outils », sous la forme d'une matrice d'analyse. En s'inspirant des travaux de Germaine et al. (2017), nous avons élaboré une série de huit critères, nous renseignant sur la nature de chaque interface.

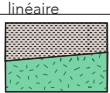
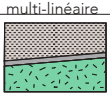
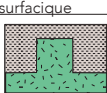
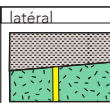
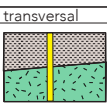
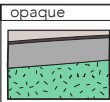
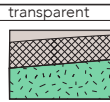
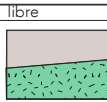
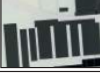
La forme	linéaire 	multi-linéaire 	surfactive 	
L'accès	latéral 	longitudinale 	transversal 	
La transparence	opaque 	transparent 	libre 	
L'équipement	piéton 	cyclable 	motorisé 	
Le milieu naturel	agricole 	forestier 	alluvial 	
Le milieu bâti	centralité 	résidentiel 	industriel 	
La proximité	transport public ☐	centralité historique ☐	cheminement mobilité ☐	continuité écologique ☐
La topographie	Pente perceptible 0% - 5%	Pente faible 5% - 15%	Pente forte 15% - 20%	

fig.67. « Boîte à outils », sous la forme d'une matrice d'analyse, une série de 8 critères renseigne sur la nature de chaque interface

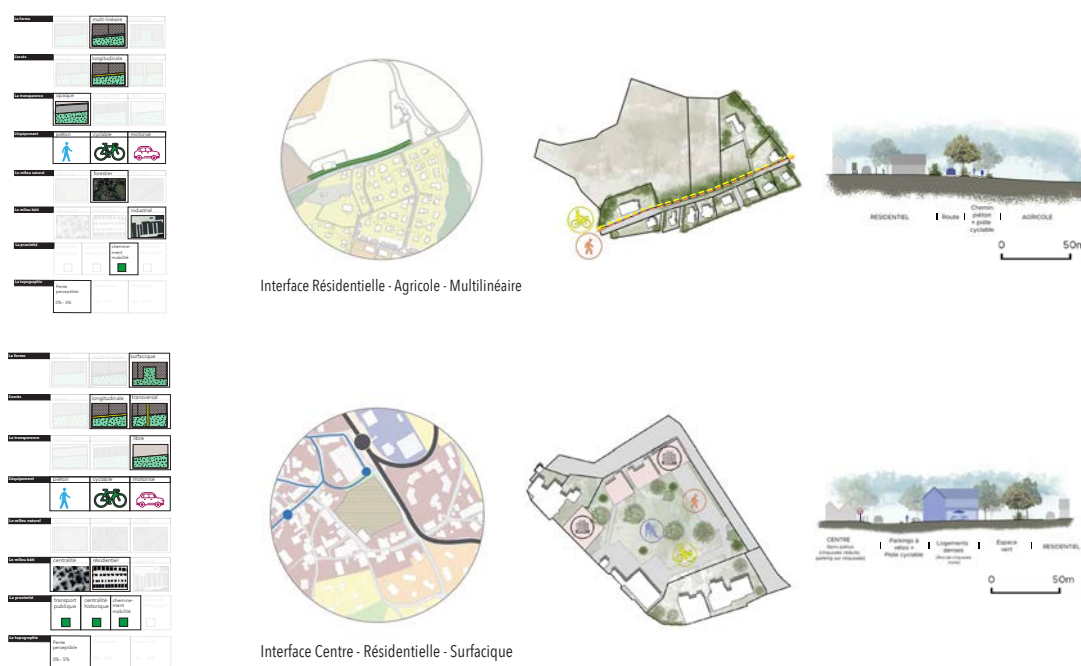


fig.68. Sélection de deux exemples d'interfaces : application des critères et préconisations d'aménagements

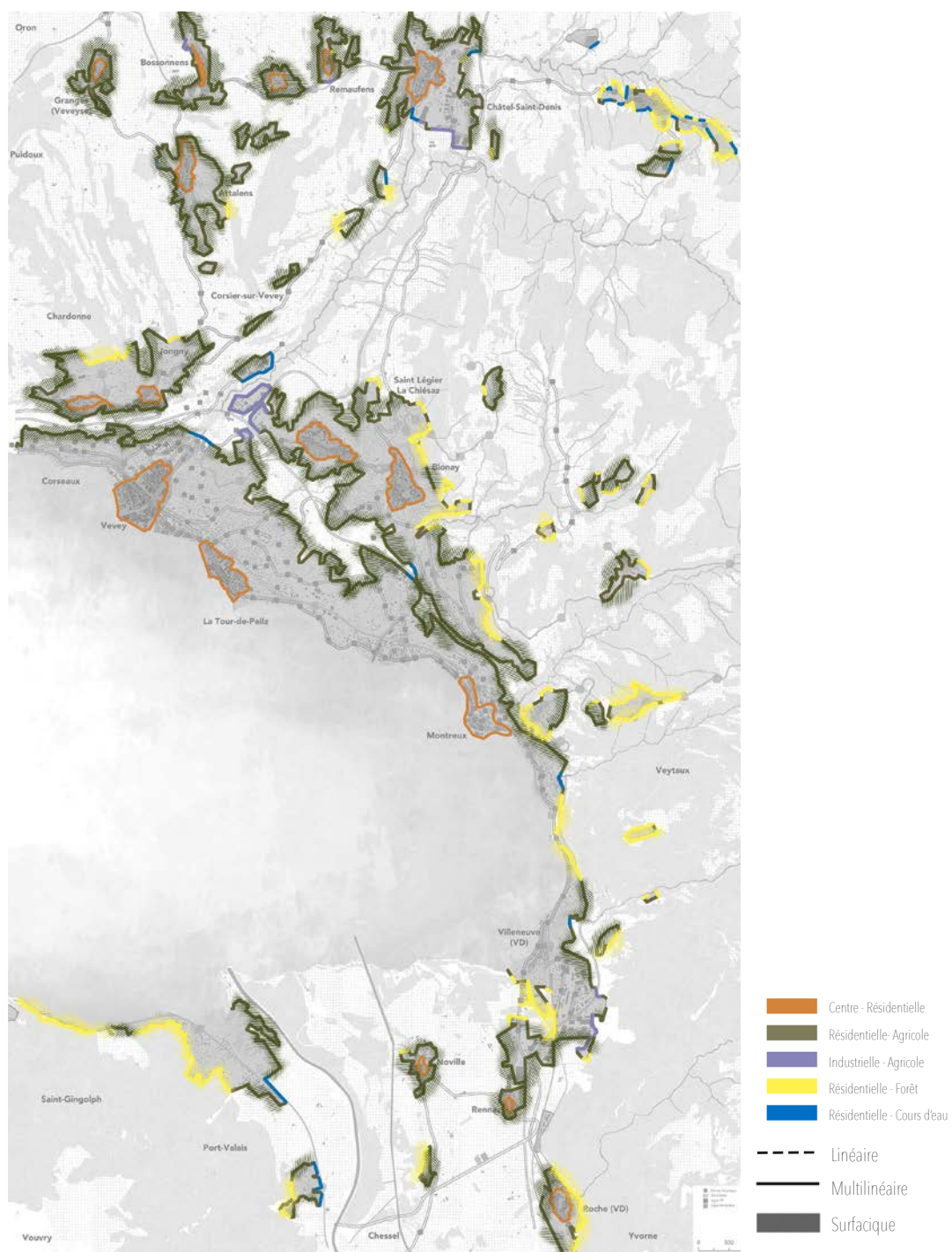
Cette matrice est avant tout une matrice descriptive, rendant compte de l'état existant pour chaque interface. Celle-ci a pour but de relever des opportunités, des besoins ou des contraintes propres à chaque type d'interface. Une fois mise en relation avec nos enjeux à l'échelle de l'agglomération, cette matrice sert à identifier des potentiels de transformation pertinents selon les spécificités de chaque site, et ainsi d'orienter au mieux la prise de décision. L'ambition de cette méthode est de proposer un modèle d'action qui serait applicable à l'ensemble de l'agglomération. En effet, dans l'idée de renforcer la cohérence territoriale de l'agglomération Rivelac, cette méthode permet d'homogénéiser, dans une certaine mesure, les projets de transformation, en proposant de traiter de la même manière des interfaces similaires et différemment des interfaces différentes.

Les critères d'analyse que nous avons relevés sont les suivants :

- La forme nous renseigne sur l'épaisseur de l'interface et sa spatialité.
- L'accès renvoie à la capacité d'accéder et de franchir l'interface.
- La transparence renvoie à la capacité de voir à travers l'interface.
- L'équipement nous renseigne sur les aménagements présents.
- Le milieu naturel et le milieu bâti concernent les types de milieux qui sont séparés par l'interface.
- La proximité avec les transports publics, les centralités historiques, les cheminements de mobilité ou les espaces de continuité écologique, nous permettent de penser l'interface en rapport avec son environnement plus large.
- La topographie, enfin, nous renseigne sur la pente à l'endroit de l'interface.

Ces critères servent dans un premier temps à analyser et à décrire nos interfaces, afin de les catégoriser et d'en extraire une typologie. Cependant, ils peuvent également servir à mettre en lumière des pistes de transformation. En effet, il est possible d'agir sur certains de ces critères afin de transformer notre interface. C'est en particulier sur les critères d'accès, de transparence et d'équipement que nous pouvons le plus agir, en modifiant l'état existant afin de requalifier et revaloriser notre interface. Notre marge d'action est bien plus faible sur les autres critères, mais ceux-ci permettent de mettre en lumière les spécificités contextuelles de chaque interface afin de décider de ce vers quoi il serait favorable de tendre.

A partir de cette méthodologie, nous proposons de requalifier diverses interfaces existantes sur le territoire. Nous avons identifié cinq types d'interfaces répandues au sein de l'agglomération Rivelac et ayant des potentiels de développement :



INTERFACE	LONGUEUR ESTIMÉE (km)
Résidentiel - Agricole	50 – 75 km
Résidentiel - Forêt	20 – 30 km
Industries - Agricole	12 – 16 km
Centre - Résidentiel	8 – 15 km
Résidentiel - Cours d'eau	7 – 10 km
TOTAL	97 – 146 km

fig.69. Carte des interfaces à forts potentiels de développement pour répondre à plusieurs enjeux de l'agglomération Rivelac, tels que la densification, la dynamisation des centres secondaires, le développement de la mobilité douce, l'harmonisation de la transition entre bâti et entités paysagères ou agricoles, et la création d'une cohérence territoriale à l'échelle de l'agglomération.

- L'interface résidentiel – agricole
- L'interface résidentiel – forêt
- L'interface résidentiel – cours d'eau
- L'interface industrie – agricole
- L'interface centre – résidentiel

Les interfaces entre les espaces résidentiels ou industriels et les espaces agricoles ou forestiers sont particulièrement évidentes et perceptibles car elles se caractérisent par une rupture. L'enjeu consiste à tendre vers une harmonie et favoriser des échanges entre les deux milieux. L'interface entre les centres et espaces résidentiels est plus difficile à saisir. Nous pensons requalifier la définition de ces centres pour répondre à des enjeux de densification, de dynamisation et de renforcement de l'attractivité des centralités locales, et de développement de la mobilité douce.

Grâce à l'application des critères sur les interfaces sélectionnées dans les localités, nous avons pu développer une grille répondant aux objectifs de l'agglomération. Nous donnons des préconisations variées en fonction des critères qualifiant l'interface, la forme et la proximité, jouant dans chaque cas un rôle déterminant sur les aménagements envisagés.

La grille d'analyse nous permet d'identifier les endroits les plus pertinents à la densification et à la respiration, sur la base des critères de proximité, de topographie, d'accessibilité, de transparence et d'équipement. Après avoir identifié ces endroits, il est important de les penser en relation les uns avec les autres pour répartir les espaces de densification et de respiration le long de l'interface. Mais il n'est pas aisé de trouver un cadre légal permettant d'accueillir ces interfaces dont les formes peuvent fortement évoluer selon le contexte. Afin de retranscrire les intentions et les objectifs des interfaces dans un parcellaire hautement légiféré, un cadrage opérationnel permettra d'éclaircir cette zone d'ombre. Nos interfaces sont des zones définies spatialement, sur lesquelles leur utilisation, leur exploitation et leur gestion se distinguent du parcellaire avoisinant.

Afin de transcrire ces éléments dans le territoire, le plan d'affectation sous forme de fuseau nous semble particulièrement favorable dans ce cas de figure. Ce plan règle, par une représentation en plan et des prescriptions, les constructions, la protection et l'organisation d'une portion délimitée du territoire. Ce sont les autorités compétentes, sous l'impulsion et les conseils de l'agglomération qui élaborent le projet de plan d'affectation. Dès le début de la procédure, les propriétaires privés concernés par le périmètre du plan doivent être associés à cette élaboration.

Dans le cadre de ce travail, des prescriptions ont été réalisées pour l'interface résidentiel-agricole. Ces articles doivent permettre une bonne compréhension de l'utilité de cet espace, tout en conférant une marge de manœuvre à l'organe de gestion de l'interface.



Inclusion pour une requalification des relations de proximité

L'expansion de la région, amorcée à la fin du 19^e siècle, a connu une forte croissance à partir des années 1960, élargissant considérablement son enveloppe bâtie au-delà des bourgs historiques. Cependant, cette dernière phase d'urbanisation, poursuivie dans une logique de zonage et innervée par les axes autoroutiers, s'est développée au détriment des terres agricoles, occasionnant une importante consommation d'énergie et d'espaces naturels pour permettre un flux constant entre des zones d'habitation, d'activités et de loisirs de plus en plus distantes.

L'attractivité continue de ce territoire le met ainsi au défi d'un développement plus équilibré, qui permette un accès collectif et intergénérationnel à ses ressources. De cette façon, il s'agit davantage ici de requalifier les espaces urbanisés que de conquérir de nouveaux sommets. Cette volonté s'inscrit par ailleurs dans le cadre de la LAT qui vise notamment à conserver les surfaces d'assolement, ainsi que les sites naturels et les territoires servant au délassement.

La première phase d'étude de cette agglomération a laissé transparaître une répartition relativement inégale des transports en commun et des réseaux de mobilité douce sur le territoire, des

fig.70. (page de gauche) Images du site

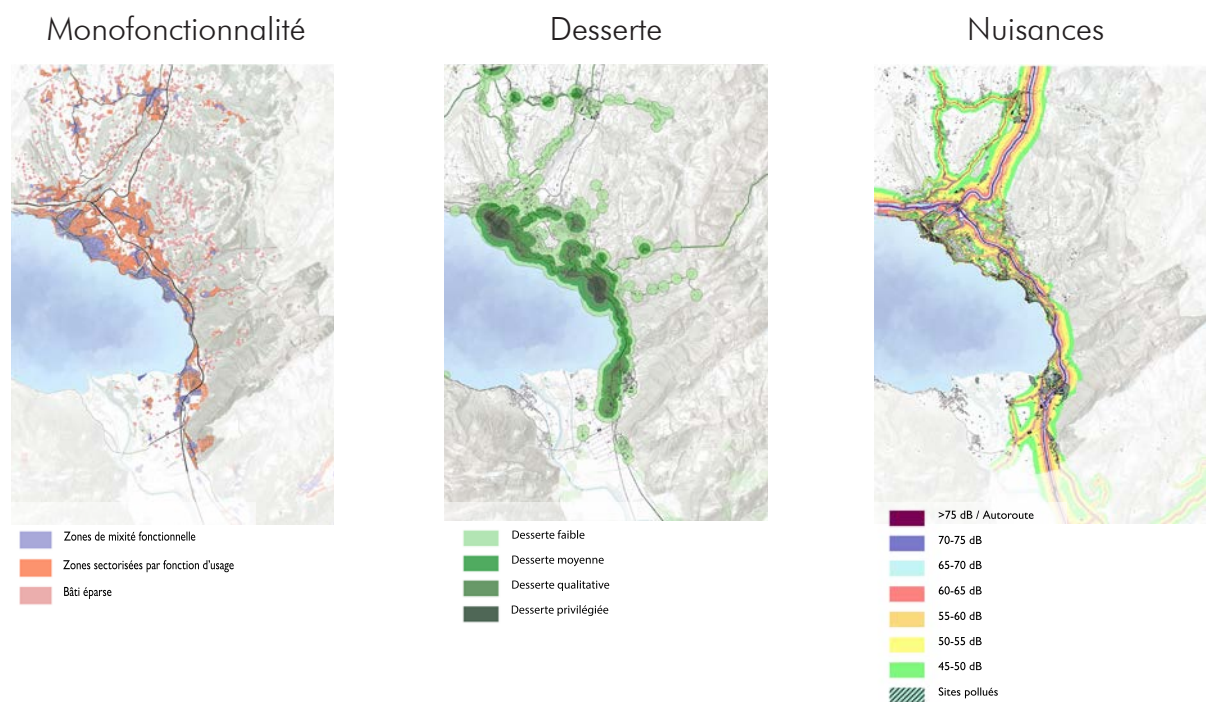
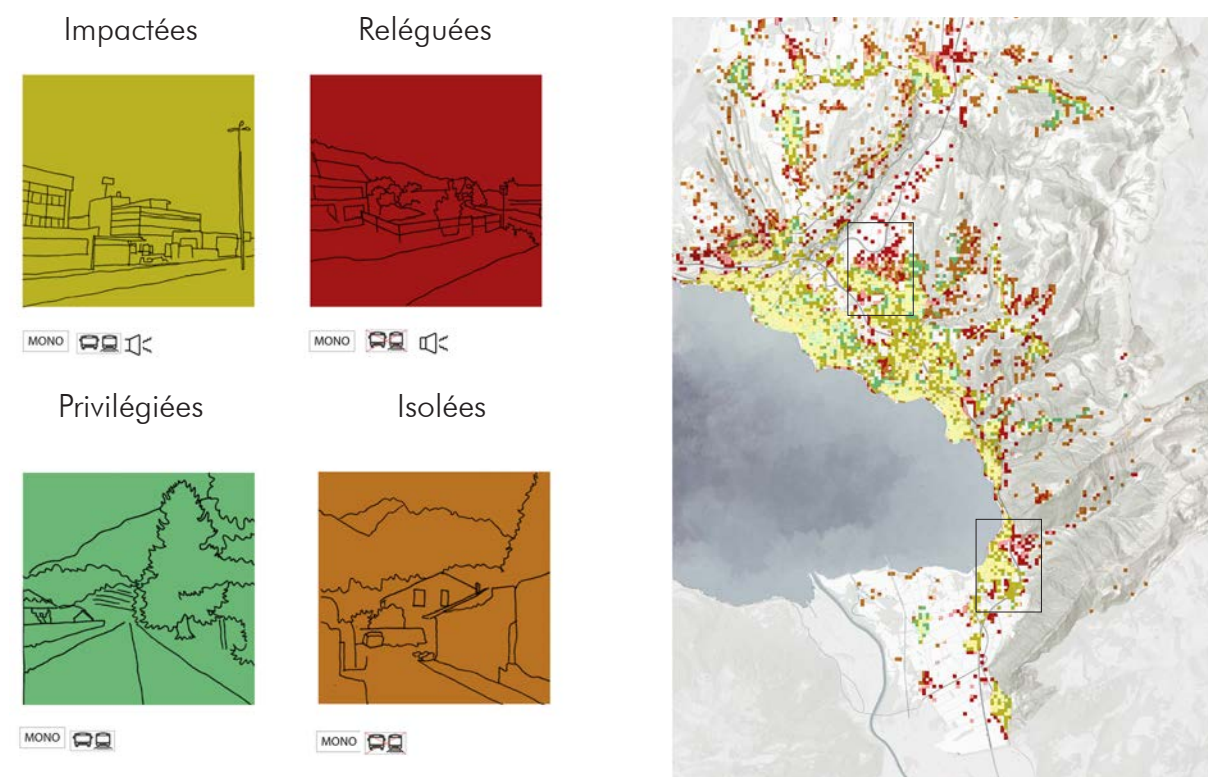


fig.71. Le choix des marqueurs de relégation

ZONES URBAINES MONOFONCTIONNELLES



situations d'enclavement, de manque de valorisation de certains quartiers, ainsi qu'un sentiment de marginalisation dans des communes périphériques.

Cela nous a conduit à formuler la problématique suivante :

Comment intégrer et requalifier les espaces relégués afin de mettre en lumière leurs ressources et leur potentiel pour développer le territoire de façon cohérente et durable ?

Un diagnostic territorial a permis de définir les marqueurs de relégation et les typologies des espaces relégués et investis.

Nous avons défini les espaces relégués comme des espaces monofonctionnels, avec une mauvaise qualité de desserte et impactés par des nuisances humaines.

- Les nuisances humaines que nous avons considérées dans cette étude sont les sites pollués et la pollution sonore liée au trafic routier. Ce marqueur démontre une flagrante disparité dans la qualité de vie et d'image associée au territoire.
- La mobilité est un des enjeux centraux du développement à l'échelle régionale. Dans une perspective de durabilité et d'accroissement de la qualité de vie (réduction de la pollution automobile, de la congestion, des temps de transports), il y a une forte volonté de développer un réseau de transport public fonctionnel et concurrentiel par rapport à l'automobile. Nous avons utilisé la carte de qualité de desserte fournie par le géocatalogue de la Confédération suisse et précisé ces données à partir d'isochrones de 10 min à pied autour de chaque arrêt de transport public.
- Les zones monofonctionnelles tendent à cloisonner la ville, qu'elles comprennent des logements ou des activités, elles sont souvent difficilement praticables à l'échelle du piéton. Elles favorisent les flux automobiles pour atteindre d'autres biens et services, et intègrent peu d'espaces de rencontres et de lieux publics. Pour faire ressortir les zones monofonctionnelles à l'échelle de l'agglomération, nous avons dans un premier temps utilisé les zones d'affectation, avant de croiser une carte des emplois par hectare et une carte des logements par hectare.

Une fois nos trois marqueurs identifiés et cartographiés, nous avons croisé toutes les cartes afin de faire ressortir les zones les plus reléguées à l'échelle de l'agglomération, et nous avons créé une typologie permettant de déterminer le caractère de relégation des espaces. Cet outil méthodologique est destiné à déterminer les espaces les plus impactés et délaissés spatialement. Notre volonté est de mieux inclure ces espaces à la fois dans une perspective de multifonctionnalité des espaces et du bâti mais aussi d'investissement

PROCESSUS D'INTÉGRATION AU SITE

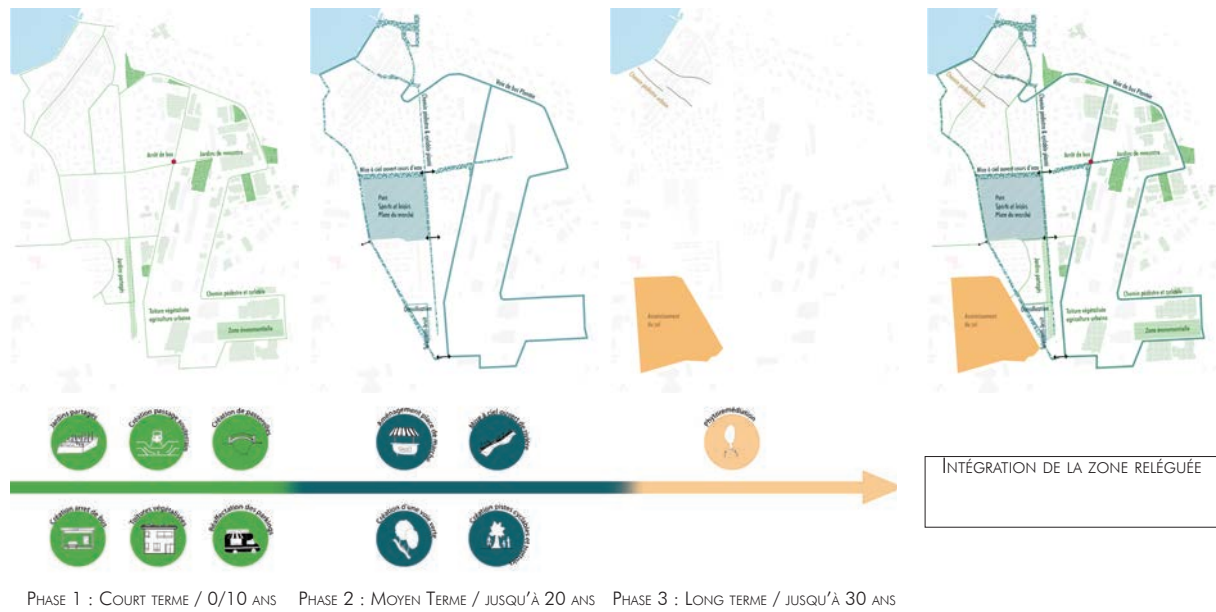


fig.74. phases et inclusion : les temps et actions de transformation

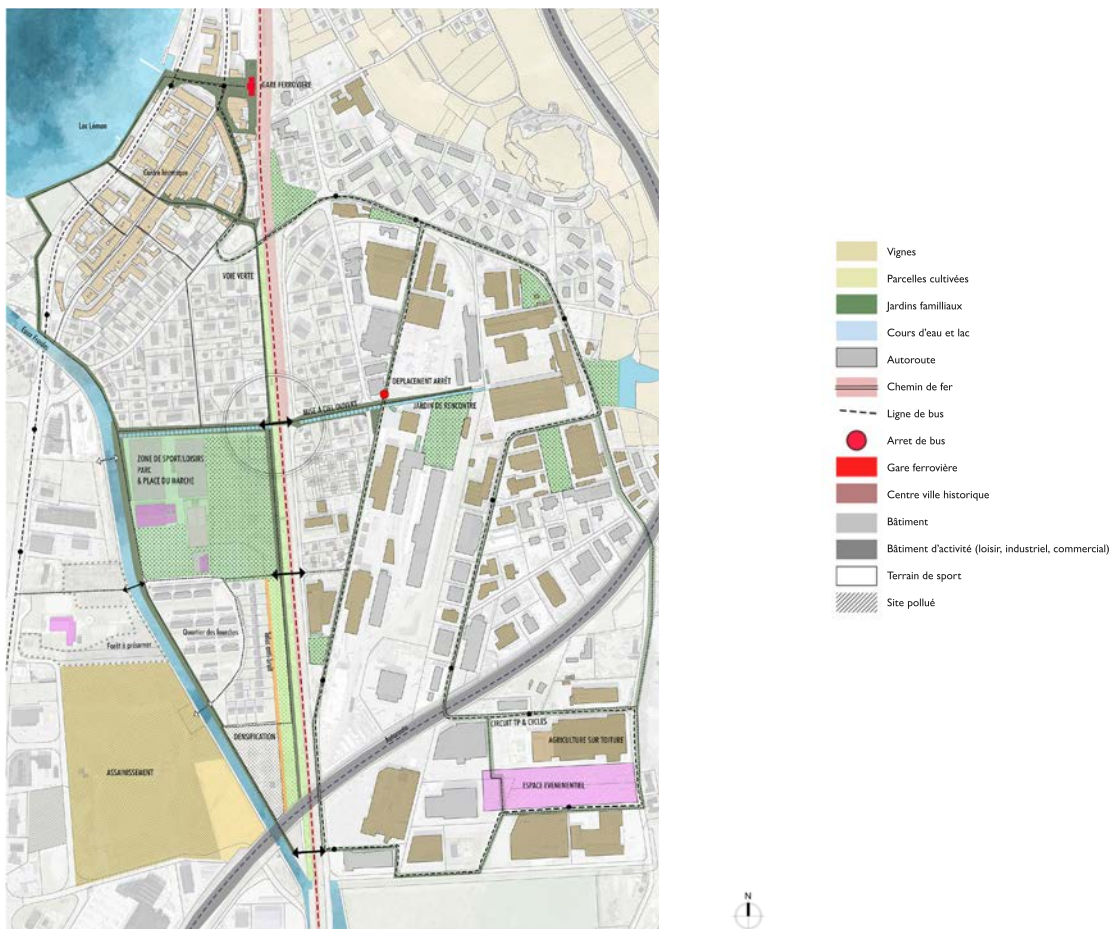


fig.75. plan des interventions : cumul des actions pour atteindre la cohérence du territoire et réduire le caractère de relégation de la zone d'activité.

significatif des espaces relégués qui se rapporte plus à une dimension sociale du territoire.

Deux périmètres d'interventions comprennent des zones reléguées, selon les trois marqueurs choisis. Ces périmètres intègrent des zones d'affectations différentes : zones industrielles et artisanales ou zones d'habitations de faible densité. L'objectif est de pouvoir distinguer les démarches qui peuvent s'appliquer de la même façon dans les deux cas, de celles qui leur sont spécifiques, pour en retirer des esquisses de méthodologie d'étude et de projet.

Afin de proposer des transformations des zones susmentionnées, nous avons utilisé une boîte à outils construite autour des trois marqueurs choisis et permettant de réaliser des interventions en fonction du type d'affectation prédominant des périmètres. L'ambition de cette boîte à outils est de proposer des actions diversifiées et multiples.

Deux projets ont été développés, le premier est situé au cœur de la zone industrielle de Villeneuve (illustré dans la brochure), le second est en marge des zones villas à Saint-Légier-la-Chiésaz (non illustré).

Le périmètre au sud de Villeneuve contient différents types d'espaces monofonctionnels et présentant des connexions, notamment en termes de transports publics et de mobilité douce, qui s'avèrent être manquantes. Les transformations et interventions sur le territoire s'opèrent à travers un phasage en 3 parties : 0, 10, 20 ans. Chaque phase comprend des mesures qui permettent de diminuer le caractère de relégation du lieu.

Phase 1 : Investir les espaces disponibles actuellement et réduire la monofonctionnalité des lieux : Par la création d'espaces de jardin dans les "creux" des bâtiments industriels et commerciaux pour redonner une dimension humaine et sociale au quartier. Par la réalisation d'un réseau piéton et cyclable permettant la liaison entre le centre historique de Villeneuve et la zone d'activité. Des passerelles et des passages souterrains limiteront les effets frontière de la voie ferrée, le déplacement d'arrêts de bus favoriseront la connexion avec la trame piétonne. Utiliser des toits plats comme support pour une agriculture urbaine et réaffecter des parkings pour améliorer les temporalités creuses dans la zone commerciale.

Phase 2 : Mettre en place deux voies vertes et un espace fédérateur qui connectent des différents quartiers et rétablissent un lien social entre les acteurs de ces espaces. Proposer des équipements sportifs, un parc et une place permettant l'installation d'un marché de produits locaux issus de l'agriculture urbaine ou des espaces agricoles à proximité.

Phase 3 : Dépolluer le site Sud Fourches par phytoremédiation. Les

LES LIEUX DE POTENTIELS zone industrielle de Villeneuve



LES LIEUX DE POTENTIELS Saint-Légier-la-Chiésaz



fig.77. photographies des sites de relégation avec potentiels de mutations

GÉNÉRALISATION DU PROTOCOLE

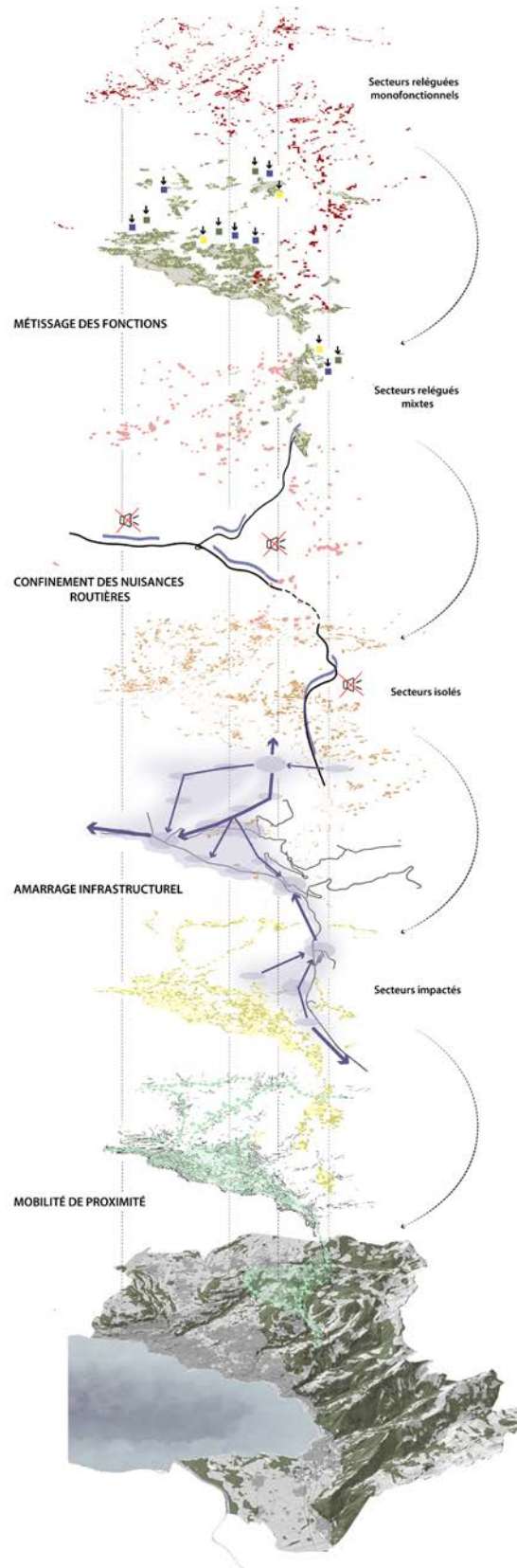


fig.76. schéma de la mise en place conjointe des mesures

mesures de dépollution deviennent une réserve d'espaces mais se réalisent sur des temps longs.

En second cas, il s'agit d'une zone pavillonnaire située entre la voie ferrée au sud qui rejoint Vevey et l'autoroute au nord qui rejoint Châtel Saint Denis. Ce périmètre se densifie près du centre du village mais il reste relégué puisqu'il est monofonctionnel, sujet aux nuisances sonores de l'autoroute et mal desservi.

Phase 1 : Améliorer la desserte et réduire les nuisances sonores. Pour ce faire, il faut viser la création deux nouvelles lignes de bus, mettre en place un mur anti-bruit photovoltaïque, instaurer une limitation de vitesse à la fois sur l'autoroute et dans la zone villa, et favoriser les allées arborées et les espaces végétalisés pour des commodités humaines, de biodiversité et climatiques.

Phase 2 : Face à la monofonctionnalité : construire des mixtes de logements, d'activités et de loisirs à l'emplacement des zones réservées communales. Le but est de travailler sur l'hyper proximité des espaces relégués et investis et donc d'étendre la centralité vers les zones villas, de prévoir l'aménagement d'espaces publics végétalisés et des lieux de promenades arborées.

Phase 3 : Transformer la zone villa en incluant des logements mixtes. Cette densification est encouragée par l'octroi de droits à bâtir, à la condition de respecter le maillage vert. Ce maillage délimite des zones inconstructibles, permet un usage récréatif collectif et accueillant pour la biodiversité.

Le travail sur les espaces de relégation à travers les périmètres choisis nous a permis de mettre en évidence des éléments de potentiel et d'intervention communs. La mise en place conjointe de ces mesures qui s'apparente à de l'acupuncture urbaine permet de réduire la relégation des espaces et donc de les intégrer à l'échelle de l'agglomération. Nous observons en effet qu'elles se répondent et se rejoignent montrant les logiques de dé-relégation applicables :

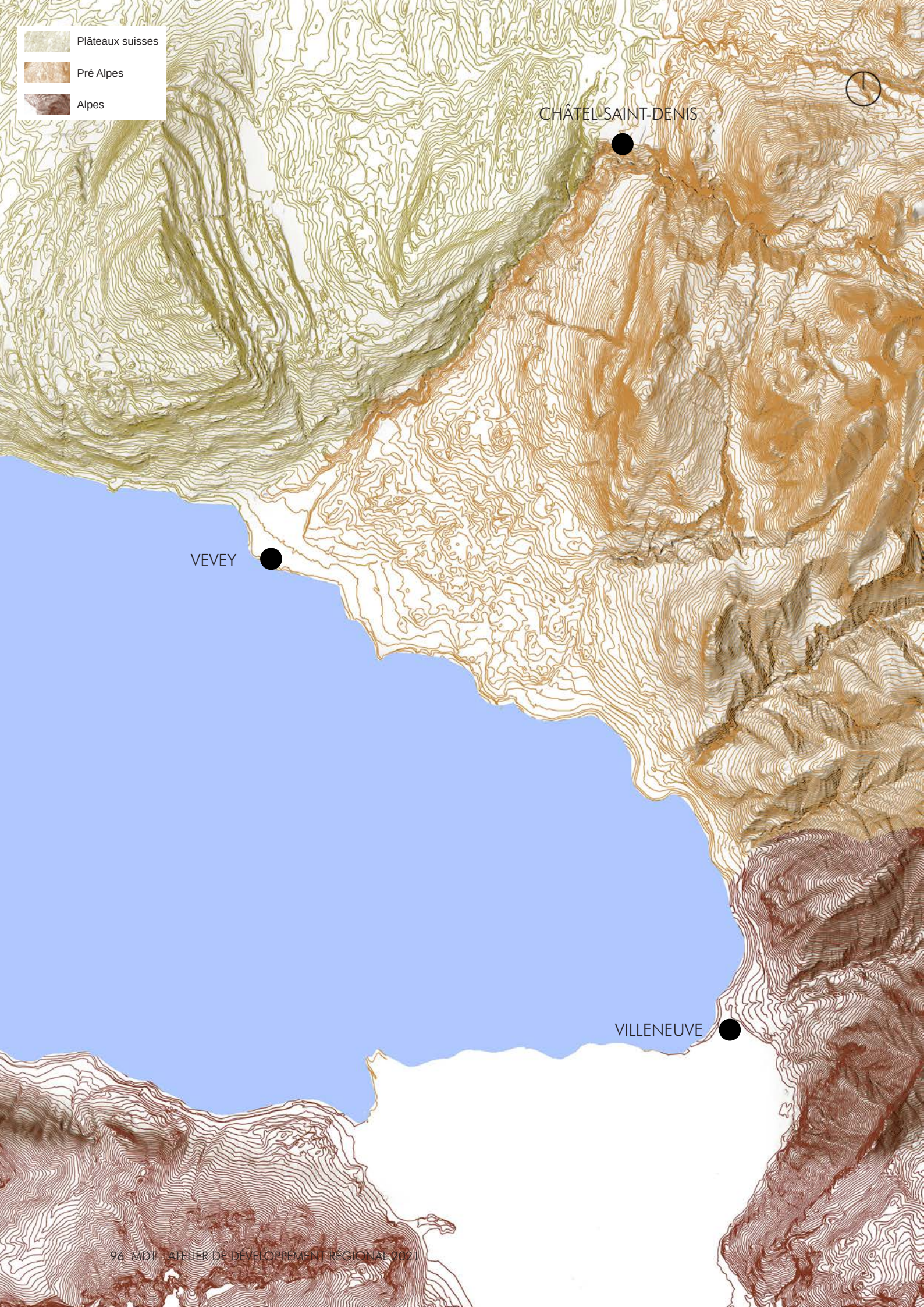
- L'amélioration de la mixité dans les zones dédiées et le paysage sonore de ces espaces
- Cette densification des usages et leur qualité diminuent aussi les temporalités creuses
- L'amarrage aux grandes infrastructures de transport des espaces relégués favorise l'aménagement de réseaux de mobilité douce.

Imbriqués les uns dans les autres, nos trois critères de relégation déterminent une intervention multifonctionnelle qui peut s'appliquer à tout type de territoire urbanisé, aussi bien à l'échelle d'une rue qu'à celle d'une région.

Plâteaux suisses

Pré Alpes

Alpes



Redynamisation de l'agglomération Rivelac

Le cas de Châtel-St.-Denis, chef-lieu du district
fribourgeois et porte de l'agglomération Rivelac

Le territoire de Rivelac, riche et complexe, compte 19 communes, réparties sur deux cantons (Vaud et Fribourg) et une multitude d'identités. Après avoir réalisé deux arpentages et diverses mises en commun, nous avons identifié un enjeu intéressant, celui des portes de l'agglomération.

Dans notre vision, une porte est une ville qui permet d'entrer ou de sortir de l'agglomération. Sur Rivelac, nous en avons identifiées trois: Châtel-St.-Denis, Vevey et Villeneuve. En effet, en plus d'être les trois premières villes d'un point de vue démographique, elles se situent aux extrémités de l'agglomération. Leurs atouts permettent de donner envie de rentrer dans l'agglomération, la rendant ainsi encore plus riche et dynamique.

En approfondissant nos analyses, nous avons constaté que Vevey est bien reliée à l'extérieur à l'agglomération vers Lausanne, mais aussi à l'intérieur de l'agglomération Rivelac. Vevey est donc une porte exemplaire pour l'agglomération, sur laquelle nous pouvons nous appuyer pour imaginer comment aménager celle de Châtel-St.-Denis, chef-lieu du district fribourgeois. Ces deux localités ont un contexte et des caractéristiques différentes qui impliquent une approche propre à chacune, mais s'inspirer de Vevey permet d'avoir une vision plus globale et de proposer des aménagements harmonieux entre les portes.

fig.78. (page de gauche) Situation des villes à l'entrée de l'agglomération Rivelac

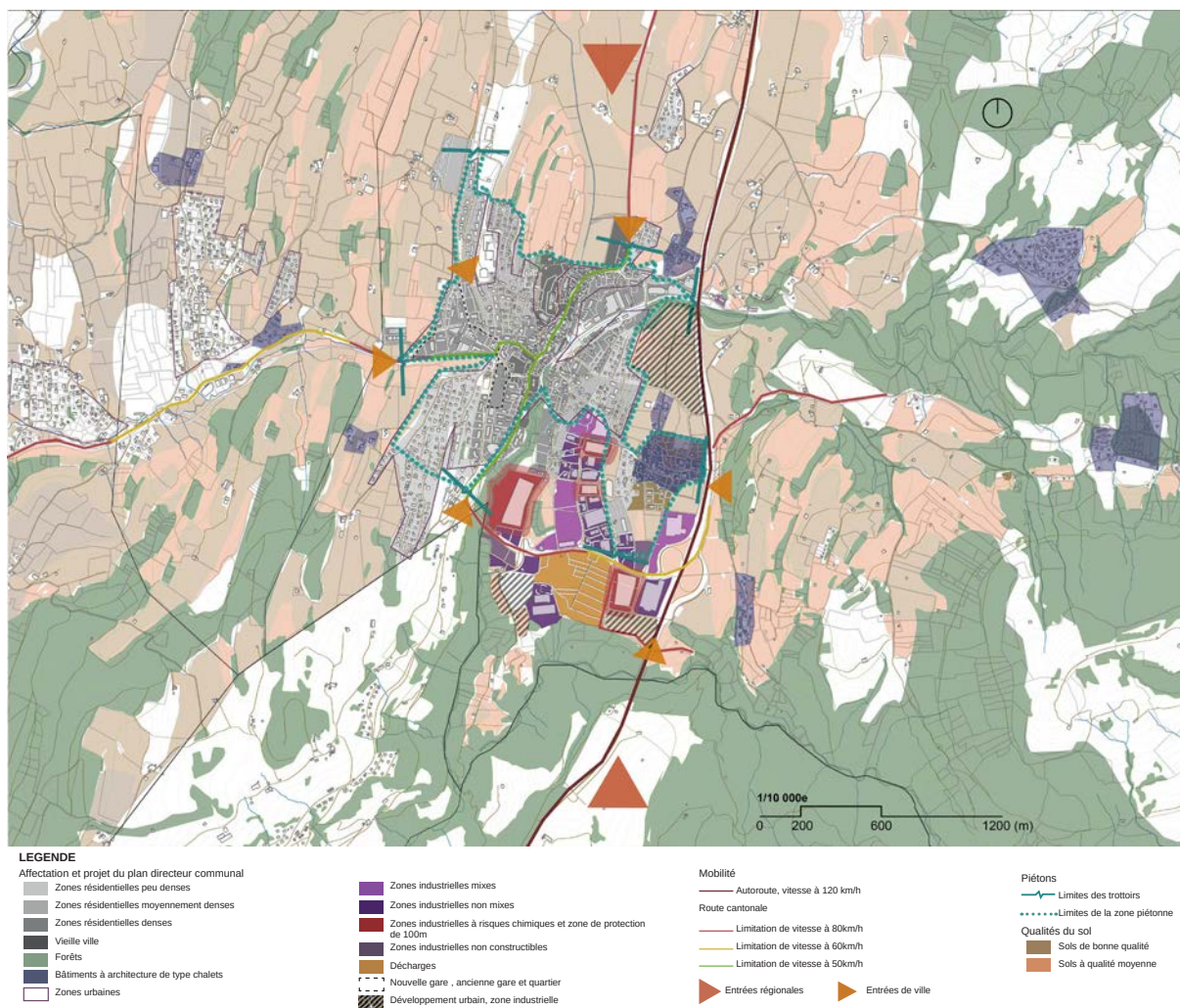


fig.79. Analyse du cas de Châtel-Saint-Denis



fig.80. entrée sud de Châtel-Saint-Denis
Valorisation paysagère

Principes d'aménagement

Suite à notre diagnostic de la situation actuelle en matière d'affectation, de qualité des sols, de mobilité et de qualité paysagère des entrées de la ville, nous avons mis en exergue quatre principes d'aménagement applicables aux portes de Rivelac:

- Mixité d'affectations : désigne le fait d'intégrer plusieurs usages au même endroit. Pour les portes de Rivelac, possédant toutes trois une zone industrielle en bordure de ville, nous pensons que le fait de mixer les usages ne peut être que positif. La mixité fonctionnelle peut s'appliquer également entre les espaces agricoles, résidentiels ou commerciaux.
- Mobilité alternative : modifier le référentiel dominant de la voiture dans les portes de Rivelac. Aujourd'hui, les réseaux sont pensés par et pour la voiture. Nous pensons que c'est une nécessité écologique, mais aussi un gage de qualité sociale que de favoriser les transports collectifs et la mobilité douce.
- Qualité paysagère : Pour des raisons environnementales et sociales, nous préconisons de valoriser et augmenter les espaces verts dans les zones urbaines ou périphériques.
- Lieux de rencontre : désigne des endroits destinés à créer du lien social. Ces lieux peuvent être d'initiative publique comme privée. Ils permettent de créer un sentiment d'appartenance à un quartier ou à une ville, mais aussi une solidarité entre les habitants.

Nous pensons que ces principes doivent diriger les aménagements futurs. Ainsi, il convient d'évaluer selon chaque entrée quel(s) principe(s) s'applique(nt) le mieux. Nous avons alors fait ce travail pour les différentes entrées de Châtel-St.-Denis.

Entrée sud : Principe de la qualité paysagère

L'entrée sud-ouest de Châtel-St.-Denis se fait par la route de Vevey qui longe la Veveyse, est très arborée et présente une belle qualité paysagère. Au sud-est, la seconde entrée en provenance de l'autoroute ne présente aucune qualité paysagère. La voirie scinde deux entités paysagères: une zone industrielle au nord et une ouverture au sud sur une zone agricole qui cache en vérité une décharge polluée.

Selon nous, il serait intéressant de travailler sur la qualité paysagère en la conservant et la renforçant sur la route de Vevey, tandis que sur la route d'accès à l'autoroute, nous proposons un maillage arboré afin de ne pas avoir de vue directement sur la zone industrielle et sur la décharge. Ce cordon boisé créerait une continuité paysagère entre les massifs forestiers à l'est et le massif forestier de la Veveyse au sud-ouest.

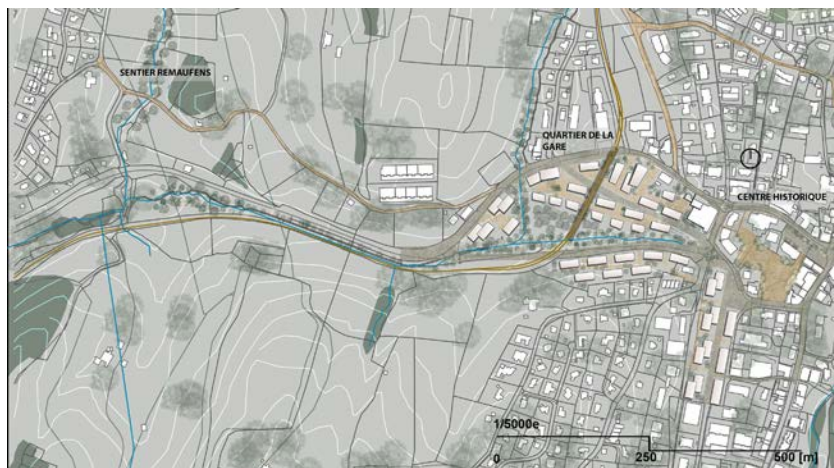


fig.81. Entrée ouest de Châtel-Saint-Denis
Mixité d'affectations et de formes d'habitat



fig.82. Entrées nord de Châtel-Saint-Denis
Valorisation de la mobilité douce

Entrée ouest : Principe de la mixité d'affectation

L'entrée ouest de Châtel-St.-Denis peut se faire par plusieurs voies différentes : celle du train, la route de Tartel ou le chemin des Sires. Elles offrent de belles vues sur les plaines agricoles en périphérie de la ville, mais aussi sur les massifs forestiers ainsi que sur des chalets, architecture typique des Préalpes.

Il serait pertinent de développer cette porte, car elle présente un gros potentiel pour l'urbanisation, à la fois dans le nouveau quartier de la gare et de l'autre côté de la route. De plus, même si l'imaginaire montagnard est bien ancré, il faut faire attention à maintenir un équilibre en le protégeant puisqu'il peut-être menacé par le nouveau quartier de la gare et son élan de modernité. Il est important que les nouvelles résidences soient intégrées et reliées à la gare, favorisant un réseau de mobilités douces vers les villages voisins afin de créer une alternative à l'usage de la voiture, comme une voie verte.

Entrée nord : Principe de la mobilité alternative

L'entrée nord se fait par deux voies, la route du lac de Lussy et la route principale de Bulle. Lorsqu'on entre par la route du lac de Lussy, on aperçoit un nombre assez important d'équipements publics. Pour autant, nous remarquons un manque d'aménagement pour la mobilité douce, notamment une rupture de trottoir en sortie de ville. La mobilité piétonne doit être mieux aménagée car cette entrée est orientée sur les loisirs et il convient donc d'assurer une sécurité pour ces usagers.

Pour ces raisons, nous proposons les aménagements suivants : une limitation de vitesse car elle est actuellement trop élevée en arrivant au centre-ville (70 km/h), une densification des zones résidentielles afin de créer plus de logements, une zone de rencontre ainsi que des aménagements favorisant la mobilité douce.

Entrée est : Principe des lieux de rencontre

L'entrée est est particulière dans le sens où elle passe par le village de Fruence. Nous proposons d'ouvrir les franges bâties, notamment celles au nord de la route, sur les terres agricoles. Cela amènerait une mixité logements/agriculture représentée sur la carte en vert. Il y a également une zone non aménagée au cœur d'immeubles, qui peut être exploitée selon la même logique.

Cette entrée a un fort potentiel pour créer une continuité paysagère et atténuer ainsi la rupture de la zone industrielle et de l'autoroute. Nous proposons également de dé-canaliser le bisse du Pra Gremy



fig.83. Entrée est de Châtel-Saint-Denis
Valorisation des lieux de rencontres à Fruence



fig.84. Favoriser la mixité (à gauche) et valoriser le paysage (ci-dessus)



fig.85. Créer un lieu de rencontre central sur la place de Fruence

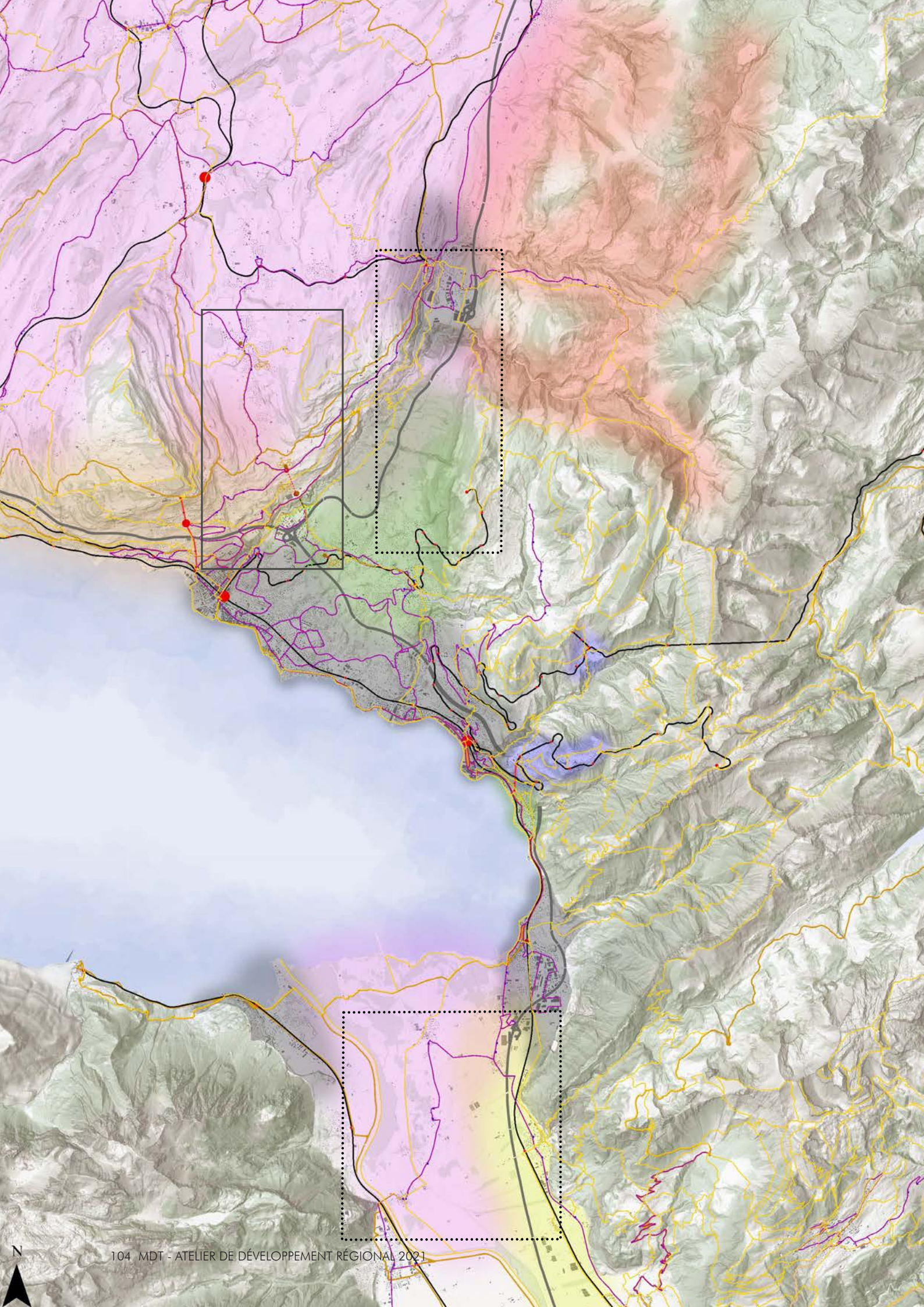
et créer une promenade traversant Fruence. Du point de vue de la mobilité, la route des Paccots a une passerelle piétonne qui est un atout important puisqu'il relie Châtel-St.-Denis au massif forestier et au sentier botanique déjà existant.

Le principe des lieux de rencontre nous semble encore plus pertinent à Fruence. En effet, il y a une place avec un potager en friche en son centre. Nous proposons de l'aménager pour les piétons en y ajoutant des commerces locaux. Le petit potager pourrait être réaménagé en un café avec une terrasse donnant sur la place. Nous modifions le sol pour y mettre des pavés, perméables en cas de pluie. Ils permettent aussi aux voitures de pouvoir la traverser. Nous proposons un nouvel aménagement avec des arbres, des bancs et des plantations de vivaces. Cela embellit la place et donne envie aux piétons de s'y promener et de s'y arrêter. En son centre, on y voit un marché hebdomadaire qui permet de redynamiser l'économie locale tout en encourageant le lien social. Le marché favorise aussi la relation avec les Paccots et ses produits de montagne. Il permet aussi un temps d'arrêt pour les usagers. ères du sentier botanique, ce qui est l'objectif des entrées de ville. Finalement, nous proposons de densifier le bâti en respectant l'architecture existante pour renforcer le cœur du village composé d'un tissu parcellaire rural. Un restaurant typique de la région, avec des spécialités fribourgeoises, serait bien adapté à la place.

Conclusion

Pour conclure, le diagnostic territorial nous a permis d'avoir un regard nouveau sur l'agglomération Rivelac. En effet, nous l'avons analysée sous un nouvel angle, celui des portes de Villeneuve, Vevey et Châtel-St.-Denis. Nous avons compris que Vevey est une porte très efficace et comment nous pouvions nous en inspirer pour proposer des idées d'aménagement à Châtel-St.-Denis, en suivant quatre principes propres à Rivelac que nous avons établi.

La porte de Villeneuve est aussi intéressante et il y aurait beaucoup de propositions à faire afin de la valoriser et de remédier à certains problèmes, comme la qualité paysagère qui est parfois rompue. C'est pourquoi l'analyse que nous avons faite à Châtel-St.-Denis en prenant exemple sur Vevey pourrait aussi être réalisée dans un futur travail à Villeneuve.



Entre-espaces de l'agglomération Rivelac

Mise en valeur des richesses locales des
entre-espaces qui participent de l'hétérogénéité
de l'agglomération Rivelac

Le territoire de l'agglomération Rivelac est extrêmement hétérogène. Les raisons de cette hétérogénéité sont multiples : cela s'explique notamment par son caractère intercantonal, sa diversité géographique et paysagère, ses contrastes entre régions urbaines et périurbaines et les espaces agricoles et naturels préservés, ses discontinuités de mobilité, etc. Ce diagnostic nous a poussés à adopter une posture attentive aux spécificités du territoire qui rende compte de sa pluralité d'un point de vue global. Notre questionnement s'est tout naturellement d'abord orienté vers les espaces où se concentrent le bâti, les emplois et les infrastructures de mobilité. Ces espaces se concentrent pour la plupart autour des villes de Vevey, Montreux, Villeneuve et Châtel-Saint-Denis. Ils se définissent comme des centralités dans la mesure où les caractéristiques socio-économico-historiques de ces espaces les élèvent au rang de lieux de haute importance pour toute l'agglomération. Cette lecture du territoire par l'entrée des centralités constitue néanmoins un point de vue biaisé de la région et laisse de côté une partie importante de l'agglomération, à savoir tous les espaces qui ne se trouvent pas dans le périmètre des centralités.

fig.86. (page de gauche) Carte des espaces périphériques de l'agglomération Rivelac (cf. Typologie page suivante). Trois des «entre-espaces» de l'agglomération sont encadrés en noir

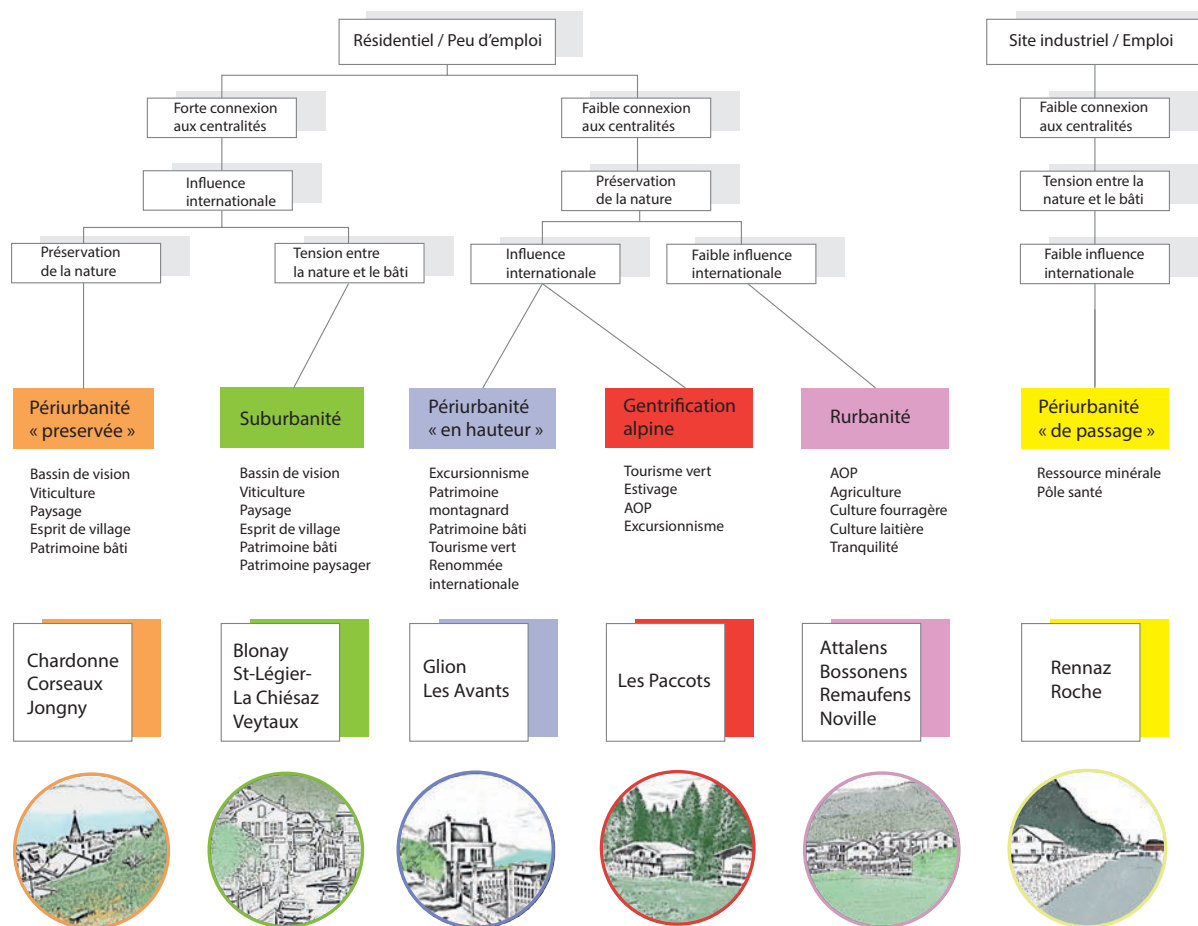


fig.87. Typologie des espaces périphériques de l'agglomération Rvelac



fig.88. Carte de diagnostic du réseau de mobilité entre Vevey, Palézieux et Châtel-St.-Denis figurant en traitillé rouge un maillon manquant.

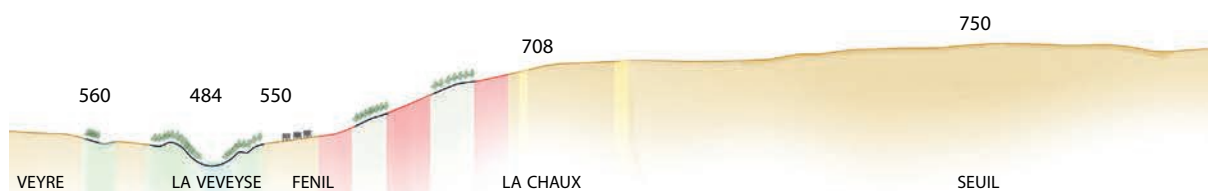
C'est pourquoi nous avons choisi de centrer l'analyse sur les entre-espaces, situés au-delà des centralités, dans un souci de revalorisation des périphéries de l'agglomération. La démarche a l'avantage d'offrir une lecture alternative du territoire offrant des perspectives différentes, à rebours des considérations propres aux enjeux des centres urbains.

Si la typologie des espaces périphériques empruntée à plusieurs auteurs (Rougé, Perlik, Bachimont) met en évidence des ensembles aux caractéristiques variées et aux dynamiques propres, la carte, quant à elle, met en lumière des espaces de transition à l'identité faible. Nous avons nommé ces portions de territoire des entres-espaces : ils se caractérisent par leur dynamique interstitielle, leur caractère d'entre-deux et constituent un continuum entre le rural et l'urbain. Ils se distinguent par des formes hétéroclites d'occupation des sols, des paysages mixtes et des pratiques socio-économiques variées. Ils s'inscrivent dans une dynamique d'espaces servants et d'espaces servis et servent aussi bien leurs intérêts que ceux des centralités ou des espaces périphériques. D'un point de vue spatial, ils revêtent au sein de l'agglomération Rivelac un caractère majoritairement périurbain.

L'objectif de notre approche est de rendre aux entre-espaces le statut qu'ils méritent en tant qu'espaces clés dans la fabrication de l'agglomération, en les valorisant au moyen des ressources dont ils disposent. Cet objectif est d'autant plus important que le diagnostic territorial a fait ressortir une ambivalence à l'échelle de l'agglomération entre une volonté de faire valoir des singularités ultra-locales et des dynamiques très internationales. Dès lors, certains espaces semblent être surinvestis au prisme de la visibilité et de l'attractivité internationales, laissant de côté certains espaces de l'agglomération.

Notre problématique est alors la suivante : Comment mettre en valeur les richesses locales des entre-espaces qui participent de l'hétérogénéité de l'agglomération Rivelac ?

Pour y répondre et tester à l'échelle d'un secteur clé de l'agglomération des propositions de projet localisées, nous avons constitué une typologie des entre-espaces de l'agglomération avant d'établir la liste des ressources que chacun peut offrir. La rencontre entre les espaces périphériques de Chardonne/Jongny et d'Attalens a particulièrement attiré notre attention, car l'entre-espace à leur jonction constitue le seuil entre deux facettes de l'agglomération, chacune de ces facettes ayant des ressources productives et paysagères importantes pour l'identité globale du territoire.



En effet, d'un côté, il y a la viticulture et la ressource paysagère de Lavaux, avec son patrimoine bâti conservé et ses vues exceptionnelles. De l'autre, il y a les ressources fromagères et la pratique de la pâture. La rencontre entre ces deux espaces périphériques est symptomatique de ces deux « mondes » qui se tournent le dos, avec leurs savoir-faire, leurs identités culturelles et paysagères propres qui, tout en faisant partie intégrante du projet d'agglomération, demeurent difficiles à articuler à l'échelle du territoire.

A partir de là, notre intervention s'est axée sur les enjeux de mobilité de cet entre-espace. Il nous a semblé en effet impossible de mettre en valeur à l'échelle de l'agglomération les ressources productives et paysagères d'Attalens sans s'atteler à résoudre la quasi-absence d'offre de transports alternative à la voiture entre cette région et le reste de l'agglomération. Nos propositions de projet s'articulent alors autour de trois axes :

1. La mise en place d'une aire de marché au centre d'Attalens s'accompagne d'une revalorisation de l'espace public et de la création d'aires de jardin et de rencontre, permettant au village d'Attalens de retrouver une qualité d'espace public et d'atténuer son caractère de cité dortoir de l'agglomération, tout en mettant en avant ses ressources productives locales;

2. La première proposition ne fonctionne pas sans une amélioration de l'accessibilité de cette commune depuis le reste de l'agglomération. La route qui relie Attalens et Jongny via La Chaux (embranchement vers Châtel-St.-Denis) se trouve à vol d'oiseau très proche de la zone industrielle de la Veyre, futur pôle stratégique de développement à l'échelle de l'agglomération, sans toutefois y être connecté. La proposition consiste à ajouter au réseau de mobilité existant un segment entre La Chaux et La Veyre qui permette de connecter Attalens et l'arrière-pays fribourgeois au pôle économique de premier plan de l'agglomération. Ce segment manquant s'implante dans le prolongement du pont du Fenil, seul passage sur la Veveyse entre le pont de l'autoroute et Châtel-St.-Denis. Compte tenu de la déclivité du terrain, la liaison manquante prend la forme d'un funiculaire, reliant en amont l'embranchement des routes cantonales de la Chaux à la zone industrielle de Fenil. Pour assurer la liaison en transports publics jusqu'au funiculaire, il est envisagé de reconfigurer le réseau

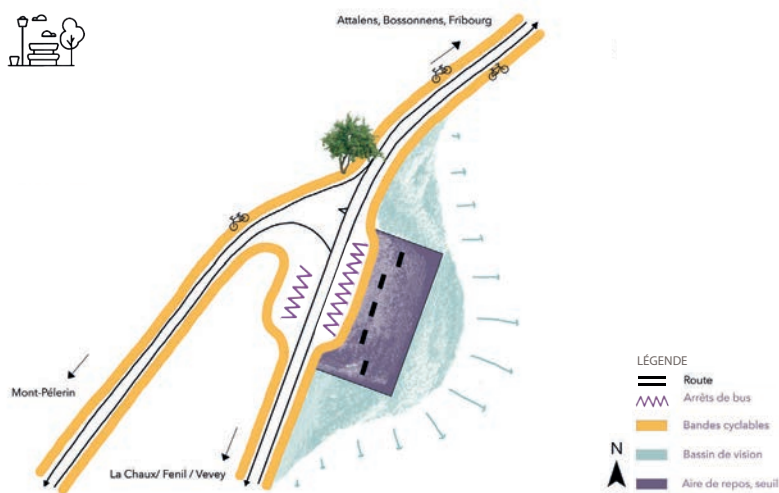
fig.89. (page de gauche en haut) Coupe territoriale entre la Veyre et le seuil de Jongny-Attalens figurant le vallon de la Veveyse.

fig.90. (en bas) Carte de l'entre-espace de Jongny-Attalens figurant les propositions d'aménagement du réseau de mobilité entre Attalens et la gare de St. Léger - La Chiesaz.

Revalorisation de l'espace public



Un seuil à travailler



Réinvestissement de la zone industrielle

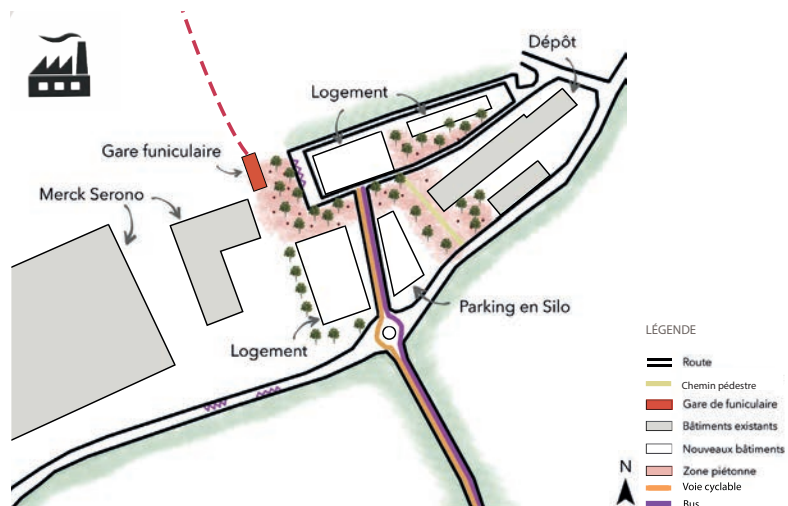


fig.91. Propositions d'aménagements sur les secteurs du centre d'Attalens, du seuil de Jongny-Attalens et de la gare inférieure du funiculaire à Fenil.

de bus du secteur (lignes 212 et 215) pour qu'il desserve la gare inférieure du funiculaire et franchisse le pont de Fenil. Afin d'encourager les formes de mobilité actives et le report modal, des solutions sont proposées pour les piétons et les cyclistes. Ces propositions dans leur ensemble permettent alors de dépasser les contraintes topographiques imposées par le territoire.

3. Il nous a enfin semblé important de profiter de cette meilleure connexion à l'arrière-pays fribourgeois pour valoriser les richesses paysagères de ce dernier, celles-ci étant désormais plus facilement atteignables depuis le centre de l'agglomération. La route qui part de la gare supérieure du funiculaire et qui traverse l'entre-espace de Jongny et Attalens serait alors reconfigurée par un réseau de mobilité douce qui compléterait le réseau local de parcours cyclables et de randonnées pédestres. Cette route serait également dotée d'aménagements cyclables (notamment des vélos-stations). A l'intersection entre la route reliant La Chaux à Attalens et celle qui permet de se rendre au Mont-Pèlerin (une intersection importante au niveau du réseau de randonnée de la région), un point d'arrêt et de contemplation du paysage est aménagé. C'est précisément à cet endroit que se trouve le seuil symbolique qui marque le passage entre deux identités fortes de l'agglomération : on passe ici du bassin de vision de la Riviera aux paysages de l'arrière-pays fribourgeois.

Pour résumer, le nouveau tronçon ajouté au réseau de mobilité permet de reconnecter un entre-espace au centre de l'agglomération. Il met par la même occasion en avant les richesses identitaires, productives et paysagères de cet entre-espace et participe à la requalification générale des lieux de ce secteur (ici le réseau de randonnée de la région et le centre-ville d'Attalens).

Pour finir, nous avons tenté d'observer la façon dont notre méthode s'applique sur le reste du territoire. Nous avons pour cela élaboré une « boîte à outils » qui peut s'appliquer sur l'ensemble du territoire. Son but est de désigner les entre-espaces de l'agglomération qui méritent une intervention. Elle contient les éléments suivants : le site doit se trouver à la rencontre de deux espaces périphériques, là où il y a des discontinuités dans le réseau de mobilité. Il convient ensuite d'identifier des micro-centralités à requalifier (tel Attalens dans notre projet), et de les mettre en lien avec des pôles forts de l'agglomération (comme La Veyre), le tout dans un but de mise en valeur des ressources de cet espace. Cette méthode a permis d'identifier deux autres périmètres d'entre-espaces à traiter à l'échelle de l'agglomération.



Remerciements

Un tel atelier de projet n'a pu aboutir aux résultats présentés ci-avant qu'avec le soutien et l'encadrement de nombreuses personnes internes et externes à l'Université de Genève (UNIGE) et à la Haute école spécialisée de Suisse Occidentale (HES-SO).

Nous tenons à remercier tout spécialement :

Corinne Margalhan-Ferrat, responsable du bureau d'Agglomération Rivelac, qui nous a fait confiance afin d'offrir aux étudiant-e-s une commande dans des conditions quasi-professionnelles ;

Alain Renaud, géographe urbaniste au sein du bureau Archam, mandataire du plan directeur régional de la Veveyse, qui a exposé les enjeux d'échelles de gouvernance de l'agglomération dans un contexte intercantonal ;

Julie Imholz, architecte-paysagiste et urbaniste au sein du bureau Paysagestion, co-mandataire en 2010-11 du projet d'agglomération Rivelac de 2e génération, qui a donné quelques clés de lecture du grand paysage aux étudiants lors de la journée de visite de terrain ;

Gilles Giraud, architecte, urbaniste et paysagiste au sein du bureau Triporteur et responsable de la planification territoriale et de l'aménagement urbain en Ville de Vevey, qui a retracé le rôle historique de Vevey comme chef-lieu de district ;

Laurent Tissot, professeur honoraire d'histoire contemporaine à l'Université de Neuchâtel, qui a dressé le portrait de l'émergence du tourisme sur la Riviera vaudoise et de ses conséquences dans le domaine des transports ;

David Oppliger, ingénieur civil au sein du bureau mrs, co-mandataire en 2010-11 du projet d'agglomération Rivelac de 2e génération, qui a permis aux étudiants de saisir les enjeux de mobilité du territoire ;

Adriana Rabinovich, responsable du domaine Agglomérations et régions, et Delphine Négrier, cheffe de projet pour l'agglomération Rivelac au sein de la Direction générale des territoires et du logement de l'État de Vaud, qui ont permis de replacer les enjeux de l'agglomération Rivelac au sein des politiques cantonale et fédérale des agglomérations.

Nos remerciements vont également à Benjamin Dupont-Roy, Alain Dubois, Florent Joerin, Nathalie Mongé et Amin Khosravi, qui ont contribué par leur apport disciplinaire à la construction d'un socle partagé de savoirs et de savoir-faire, nécessaire au processus de projet à l'échelle du territoire.

Enfin, nous souhaitons remercier les 12 groupes d'étudiant-e-s qui ont suivi cet enseignement avec intérêt, application et enthousiasme. Nous les félicitons pour le travail accompli.

