PORTRAIT DE LA VILLE-TERRITOIRE DU CHABLAIS

CH 2015 - URBANITÉ TERRITORIALE DES ESPACES INFRASTRUCTURELS DE LA PLAINE DU RHÔNE (VD/VS)

«PARC DU CHABLAIS»

ECHELLE 1:5'000

Les espaces de fabrication de la ville, de vertige les coulisses, ne sont aujourd'hui fréquentés pratiquement que par les hommes qui y travaillent. Ainsi, à la manière d'un théâtre, la découverte des gravières, des zones industrielles ou de production d'énergie, se fait encore bien souvent par delà les plans des aménagements paysagers; lignes d'arbres, rideaux de forêt, murets ou autres talus. Ces derniers dévoilent pour le promeneur attentif de vifs contrastes entre un paysage naturel, construit tel un décor, mou, des matières d'alors, et un autre, plus rugueux, remué, agrandi, traduisant une image de nos modes de vie.

La distance entre ces lieux infrastructurels immenses et ceux d'une urbanité plus traditionnelle s'amenuise à mesure que le sol se voit consommé, et pose la question de leur interaction à long terme. Ces espaces déjà construits aux caractéristiques différenciées, entrant pour certains dans la désuétude, détiennent un potentiel de réappropriation et offrent une occasion d'assurer la porosité par une mobilité favorable à tout acteur du territoire, tout en ménageant l'espace des champs.

Les espaces d'infrastructure pourraient alors prendre part aux projets d'une ville-territoire dans le Chablais.

Les petites villes du Chablais (vue depuis Aigle, Ollon, Bex, Collombey-Muraz, Vionnaz, ... entre Vaud et Valais) sont aujourd'hui bordées de champs, offrant aux habitants une qualité de vie certaine liée à la proximité et la rapidité d'accès aux espaces ouverts.

Sous la pression d'une forte hausse démographique depuis plusieurs dizaines d'années, elles planifient et anticipent ensemble la gestion des espaces bâtis et leurs infrastructures grâce à l'outil politique de l'agglomération, qui leur permet de collaborer au delà des frontières communales et cantonales.

Dans un rapport de 2011, Agglo Chablais estimait l'augmentation de la population à environ 15% à l'horizon 2025, à répartir dans les différentes communes (voir chiffres en rouge auprès des villes).

En tenant compte des nouvelles prescriptions de la Loi de l'Aménagement du Territoire du 1er mai 2014, cette relation spatiale pourra être préservée et peut-être même augmentée, en affirmant encore ce contraste ville-champs par la densification du milieu habité.

La connexion entre les espaces résidentiels & tertiaires et les espaces d'activités & de loisirs se ferait à travers les champs.

Si le Golf Club Montreux 18 trous est aujourd'hui vastement [illegible] et affirme par des successions de lignes d'arbres la volonté de se couper des infrastructures qui le bordent, il n'en a pas toujours été ainsi.

Autour de 1900, le premier Golf de Suisse romande déclinait ses 9 trous au milieu d'un paysage dégagé de champs et un panorama de montagnes... «Depuis longtemps, plusieurs Anglais et Américains en séjour à Montreux s'étaient adressés à la Société des divertissements de Montreux et environs pour obtenir un jeu de golf.

Ce ne fut pas chose facile: il fallait au minimum un terrain plat d'environ 40 poses. Inutile de chercher à Montreux, à Villeneuve, le Champs du Boms, [illegible] l'état la SDM pour le football, ne pouvait être [illegible] Pays de Gavot. L'emplacement à proximité immédiate, les promoteurs [illegible] contenter d'aller à Aigle.

Grâce aux moyens de communications, la distance est couverte en bien peu de temps.» Journal de Genève, 29.09.1900

Tirés et extraits du livre GCM, 100 ans à Montreux, Pierre Grandjean

Le territoire du Chablais propose un dispositif conceptuel unique pour l'étude des grands changements survenus pendant le XXe siècle dans la façon d'aborder le territoire: une large plaine alluvale sur laquelle est inscrit, à la manière d'un bas-relief signé par un groupe d'hommes et de machines, un répertoire dense et intense des ouvrages et mouvements de terre colossaux de la modernité.

Cette nouvelle forme de géologie, aménagée aujourd'hui principalement pour des moyens de transports à grande vitesse, pourrait être envisagée sur le long terme comme le socle d'un autre réseau de mobilité, plus lent et d'occupation du sol plus modeste destiné aux piétons et cycles. De nouvelles voies directes se trouveraient ainsi dégagées à travers la vallée et le long du Rhône. Elles engageraient avec elles des projets à leur échelle, redéfinissant l'accueillance du territoire.

L'espace des digues du Rhône peut s'apparenter actuellement à une forme d'autoroute piétonne le long de la vallée du Rhône.

Le grand projet de la troisième correction du Rhône prévoit de lui restituer un peu plus d'espace pour se déployer, malgré la pression intense exercée actuellement sur le sol, en générant dès que cela est possible des dégagements et de nouveaux bras. En outre, ces espaces sont destinés à diversifier le parcours le long du Rhône et à offrir au piéton ou cycliste une aire de repos.

Pour des raisons économiques et de pollution des sols, les espaces d'infrastructures conditionneront encore le tracé du Rhône dans les prochaines années. Néanmoins, des projets d'espaces publics et de mobilité piétonne et cyclable ne sont pas pour autant à écarter à l'orée des multiples zones de production ou d'excavation, dans la mesure où ils pourraient apporter un contraste manifeste face aux espaces proposés par Rhône III.

Ces aires de dégagement successives s'articuleraient ainsi comme différentes perles sur le fil d'un collier.

Ressources utilisées pour la construction de la carte

Du site http://map.geo.admin.ch/

Du jeu de donnée à l'échelle nationale du SIG d'Agglo Chablais de Rhône III

Du site OpenSource http://www.openstreetmap.org de GoogleEarth

ADCS - EPFL 2015