

Prochain arrêt : Clarens !

Densification et requalification de la friche ferroviaire de Clarens

Par Julien Emery et Julie Hennemann, projet de Master en Architecture 2011-12, EPFL.

Groupe de suivi : Emmanuel Rey, Vincent Kaufmann, Nicolas Strambini

En Suisse, de 1979 à 1997 déjà, un m² par seconde en moyenne était « grignoté » par l'accroissement incessant des territoires construits. Si elle est située sur l'axe hautement urbanisé Londres-Rhin-Italie du Nord et qu'elle se place au cœur de l'Europe, la Suisse a surtout le réseau ferroviaire le plus efficace et le plus dense au monde. Offrant quelques 2,8 millions de m² disponibles directement aux abords des gares, les friches ferroviaires représentent donc aujourd'hui un atout à valoriser pour notre pays et un enjeu majeur pour pallier à l'étalement urbain et favoriser la densification vers l'intérieur des villes.

Densifier et requalifier ces terrains dans une vision durable, en synergie avec le réseau de chemins de fer et dans un souci de standards énergétiques élevés, est alors l'un des objectifs principaux des CFF qui classent depuis quelques années maintenant ces friches par catégories. Les sites les plus prioritaires situés dans les grands centres des aires métropolitaines ont déjà fait l'objet de projets entièrement ou partiellement réalisés et n'ont plus besoin de prouver leur succès. Toutefois, certains sites, de deuxième ou troisième catégorie et souvent a priori excentrés, méritent davantage d'attention. En effet, dans le contexte actuel de la « Suisse des métropoles », l'intérêt de certains pôles stratégiques n'échappe pas aux CFF, qui projettent de nouvelles constructions économiquement « rentables », sans forcément mettre la priorité sur les enjeux sociaux ou les retombées économiques possibles du développement de certaines régions plus écartées. Positionnée à l'articulation entre le bassin lémanique, la région de la Broye fribourgeoise, le Valais et la rive française du Léman, la région Riviera-Chablais est par exemple aujourd'hui, bien que stratégiquement bien située, en mal d'identité et ne profite que peu de l'influence de la métropole lémanique. Quels sont les enjeux de cette région encore un peu « laissée pour compte » ? Doit-elle fonctionner en symbiose avec la métropole, ou a-t-elle son identité propre ?

En choisissant d'analyser les trois friches ferroviaires de Vevey, Clarens et Roche, l'énoncé théorique effectué en amont du projet permet alors, après un travail de recherches et d'entretiens, de répondre en partie à ces interrogations actuelles et de proposer un scénario de développement pour chacun des sites, dans une vision globale et cohérente du développement territorial régional. En considérant un système de plusieurs friches, situées sur le même axe ferroviaire (un axe à portée régionale, nationale et internationale), l'étude théorique permet alors d'appréhender cette région dans son ensemble, par son histoire, son développement sociodémographique, économique et touristique. Nous avons ainsi pu mieux en comprendre l'identité, et proposer des solutions cohérentes à son développement à toutes les échelles, dans une approche durable socialement, économiquement, et du point de vue environnemental.

En plein cœur de l'agglomération Vevey-Montreux, la friche de Clarens révèle alors un très fort potentiel de reconversion et les nombreux enjeux qu'un projet peut relever à cet endroit. Nos analyses ont notamment fait apparaître le contexte délicat qui caractérise Clarens aujourd'hui. La belle époque décrite dans le passé par les poètes et les écrivains semble révolue, on compare désormais cette ancienne petite bourgade au Renens d'il y a quelques années : Clarens s'est densifié très rapidement, un peu anarchiquement et sans aménager de réels espaces publics et équipements, au point qu'on lui attribue aujourd'hui la connotation négative de « cité-dortoir ». Devenue une petite ville, elle doit désormais trouver son identité propre pour fonctionner comme une entité à part entière, afin de confirmer son statut de pôle de la commune de Montreux.

L'enjeu principal de notre proposition de développement de la friche est donc de faire de la mixité sociale observée une force, et d'améliorer la mixité fonctionnelle du quartier, ainsi que la convivialité

de la gare et de ses environs. Ceci en proposant des typologies de logements variées et flexibles, de nouveaux équipements publics, de nouveaux espaces verts et des activités destinés aux habitants.

Le projet cherche alors à recoudre les divers tissus bâtis existants, tout en tirant parti de la topographie. En projetant un espace public majeur, il se positionne comme un nouvel axe de mobilité douce reconnectant les quatre grandes verticales menant au lac et unifiant les deux parcelles de la friche. Pour rythmer le parcours du piéton, cet axe est alors séquencé par une variété d'espaces publics, allant du plus paysager au plus urbain, et gérant le rapport au chemin de fer et au lac. En travaillant davantage l'espace public, le vide « habité » par tous les citoyens, en dosant de manière adéquate les éléments programmatiques qui permettront un dynamisme adapté au lieu et aux différentes échelles, en offrant des espaces privés agréables et généreux à chacun, le projet vise alors à faire naître un sentiment d'identité du site et favorise la mixité fonctionnelle et sociale. Par ailleurs, la solution architecturale proposée prend notamment le pari que certaines gares régionales, souvent délaissées par les CFF, méritent davantage d'attention. Dans le même esprit que ce qui se construit actuellement dans les moyennes et petites gares, des éléments très simples et standardisés prouvent ainsi leur capacité à créer de véritables condensateurs sociaux sur ces sites dont la connotation est souvent négative.

Finalement, en mettant ainsi l'accent sur la qualité des espaces publics, la mise en valeur de la nature existante et le potentiel des gares régionales à jouer un rôle social et dynamisant, ce projet repositionne Clarens non plus comme la banlieue résidentielle de Montreux, mais comme une centralité majeure du troisième pôle de la métropole lémanique. En travaillant sur la régénération d'une friche ferroviaire et en abordant les différentes échelles de son environnement, nous avons pu proposer une réponse « architecturale-urbanistique » cohérente, qui s'inscrit dans les réflexions les plus actuelles du développement durable.