
28. Oktober 2015 - ONA Focushalle - 18:00 Uhr


Sion:
St Marcellin
St Pelerin
Pignatte
Auvergne
Forme d'Ambert
Bleu d'Auvergne
St Nectaire
Alps
Comte
Beaufort
Abondance







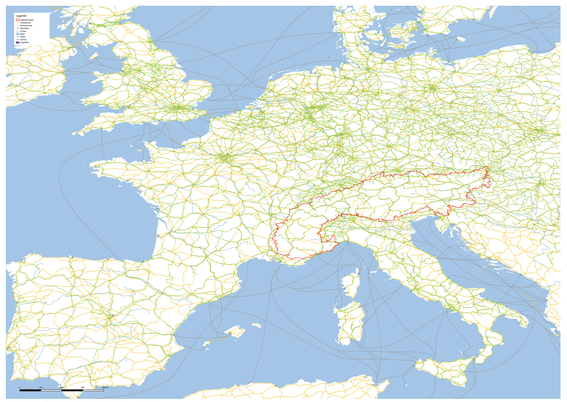




04. November 2015 - ONA Focushalle - 18:00 Uhr



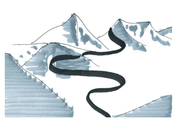
Infrastructure – Europe II



Réseau d'infrastructure actuel en Europe

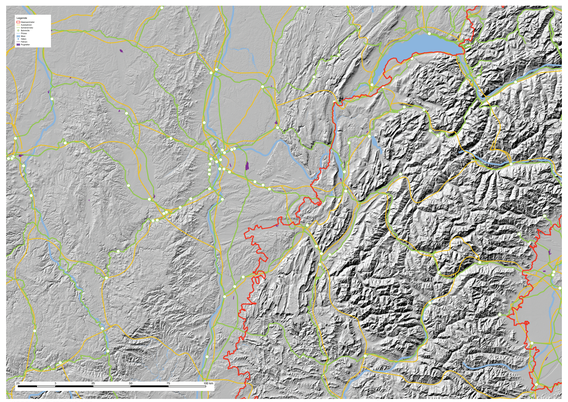
Thèse

> L'Union Européenne ne considère pas les Alpes comme paysage mais comme obstacle. Elle cherche les couvrir par une toile de connexions horizontales. La circulation au sol devient nostalgique, une relique touristique.





Infrastructure – Lyon III



Réseau d'infrastructure

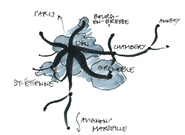
Thèses

> La ligne directe prévue connectant Lyon à Turin ne représente aucun potentiel pour les Alpes.

> A moins que:
Un arrêt dans l'espace alpin (par exemple Susa) soit planifié et couplé à un système complémentaire plus lent, qui permettrait de générer des possibilités de développement.

> Par un nouvel arrêt à Susa, une centralité déjà existante sera drastiquement intensifiée et le paysage qui s'étend aux alentours négligé. Quelle définition lui attribuon?

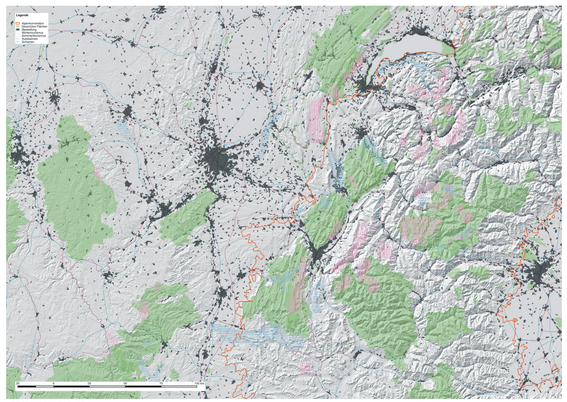








Tourisme VI



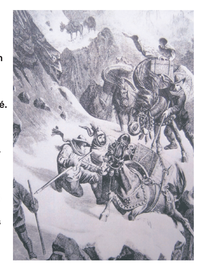
Espaces touristiques

Thèses

> La part du marché du tourisme alpin diminue en comparaison au tourisme mondial. Il est nécessaire de trouver de nouvelles formes de tourisme, qui sont favorables au marché.

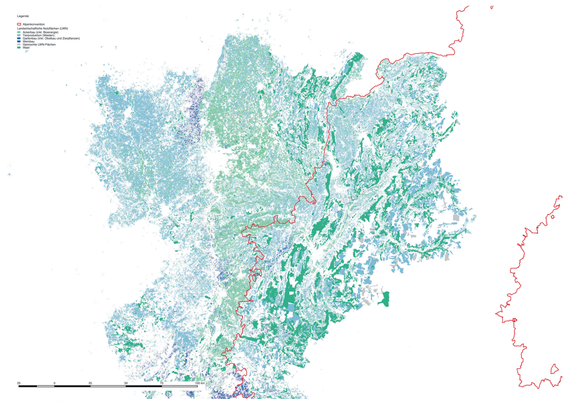
> Les jachères alpines sont revalorisées grâce à des nouvelles infrastructures. Une proposition touristique permettrait une occupation anuelle des friches.

> Le tourisme de masse a transformé les montagnes en machines de sport et ainsi détruit de plus en plus la nature. Comment le tourisme doit-il changer afin de contribuer à la migration climatique.





Agriculture VII



Espaces agricoles

Thèses

> Avec la labellisation des produits agricoles, les territoirs associés sont également standardisés.

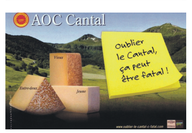
> Le désir du tourisme de voir des images familières, produit encore plus de paysages standardisés.

> La demande touristique détermine de plus en plus l'offre des paysages agricoles et pervertit le rôle des agriculteurs.

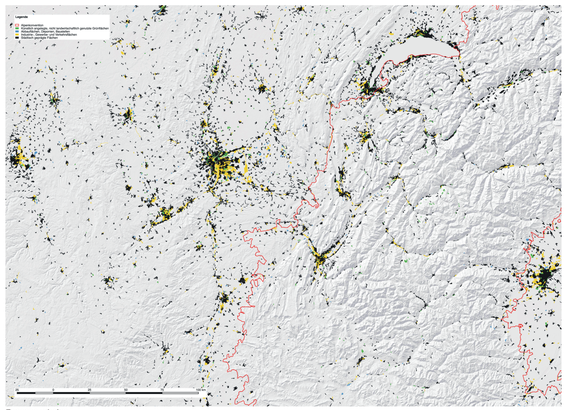
> A propos: L'agriculteur n'est pas un antagoniste de la nature, mais depuis longtemps déjà, acteur intégrant d'un écosystème existant.







Structures bâties IV



Espaces urbains

Thèses

> La périphérie d'hier est la centralité de demain.

> La vague migratoire actuelle est une chance pour les Alpes.

> En 2060 un habitant sur trois sera agé de plus de 60 ans.

> La moyenne d'age deviendra la typologie future des Alpes.

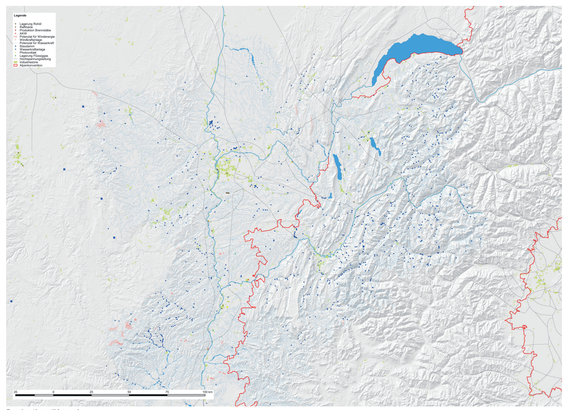








Energie et Industrie V



Production d'énergie

Thèses

> Alors que le plus grand potentiel de réserve d'Energie se situe dans les Alpes, est-ce que la production d'Energie doit, elle aussi, avoir lieu dans les Alpes?

> Les industries nucléaires et chimiques dans le département Rhône-Alpes, représentent un risque écologique trop élevé pour le paysage.

> Est-ce que les industries doivent, grâce à la production d'énergie, se rapporter à nouveau au territoir?









Prélude Flaine VIII

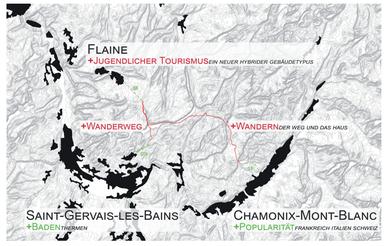
Avec sa station de ski, Flaine, orientée vers un tourisme de masse, présente des problèmes à la fois sociaux et économiques qui sont les symptômes reconnus des endroits touristiques des Alpes françaises. Une intervention architecturale devrait à nouveau projeter Flaine dans les feux de la rampe et entraver sa structure ancienne.

Le projet de Flaine est un prototype et se base sur le fait que les stations d'hiver peuvent continuer à fonctionner en tant que centre touristique si elles, d'une part agrandissent leur offres touristiques et d'autre part fonctionnent comme partie d'un plus grand réseau qui à travers une nouvelle connexion relie les localité avoisinantes.

En choisissant Flaine comme l'exemple qu'une nouvelle connexion entre Chamonix et Saint-Gervais-les-Bains amènerait non seulement un modèle d'économie plus grand et plus efficace mais également créerait un cercle dynamique et réactif des occupations où les structures qui sont annuellement actives viendraient compléter la saison hivernale.

Le projet propose en premier lieu une route entre Chamonix et Flaine qui assurerait les connexions exprimées plus haut. De plus, le long de la route, se trouveront à des endroits stratégiques, deux nouveaux bâtiments qui ciblent des clients qui auparavant n'étaient pas forcément prédisposer à visiter Flaine mais qui devraient, avec ce nouveau projet, pouvoir profiter de Flaine durant toute l'année. L'offre à Flaine se voit augmentée grâce à un hôtel & Restaurant qui s'adresse à une clientèle fortunée ainsi qu'une auberge de jeunesse pour des utilisateurs plus alternatifs.

L'hôtel & Restaurant exclusifs situé sur la pente de la montagne le long des courbes de niveau est orientée vers un paysage encore intouché des hommes. De hauts plafonds avec vue spectaculaire ainsi que les produits régionaux proposés au restaurant permettent aux visiteurs une expérience paysagère inhabituelle des alpes. D'autre part l'auberge de jeunesse attire, grâce à sa position centrale dans le village et son expérience peu couteuse, les routards et les étudiants. Ces deux projets cherchent à contribuer à la diversité socio-économique de la région et à renforcer ainsi l'aspect durable de Flaine.



Plan master (sentiers de randonnées, auberge de jeunesse, hôtel)



Hôtel



Auberge de jeunesse

Culture de fines herbes IX

Grâce à une diversification et un traitement de certaines herbes en produit précieux, une relation entre les régions alpines périphériques et les consommateurs des villes avoisinantes est établie.

La proposition «l'exploitation double équilibrée» (W.Bätzing, 2012) essaie d'agir comme réponse aux régions périphériques défavorisées des alpes.

C'est bien connu, ces régions souffrent sous le poids d'une exploitation exogène : Une utilisation des ressources qui, financée par des investissements étrangers, n'aide la population locale que partiellement et souvent propose des interventions massives dans le paysage.

Par une culture de fines herbes spécifiques sur des parcelles choisies, qui demandent des critères agricoles comme une exposition idéale, une altitude optimale, une inclinaison adéquate, le projet offre une possibilité d'agir dans le domaine d'une utilisation endogène.

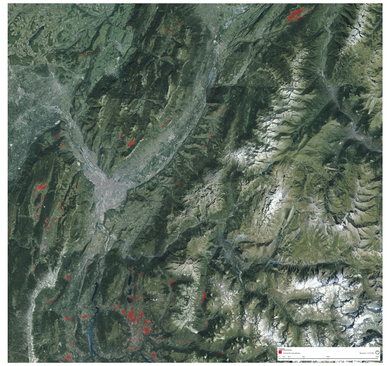
Cette intention soutient en outre un traitement in situ de la matière première en médicaments de qualités. En utilisant une application habile de l'image alpine, la campagne environnante peut être transportée à travers le produit traité et ainsi améliorer progressivement l'entreprise en une caractéristique de la région.



Plante médicinale: Gentiana lutea



Plante médicinale: Arnica montana



Analyse cartographique des terres cultivables potentielles

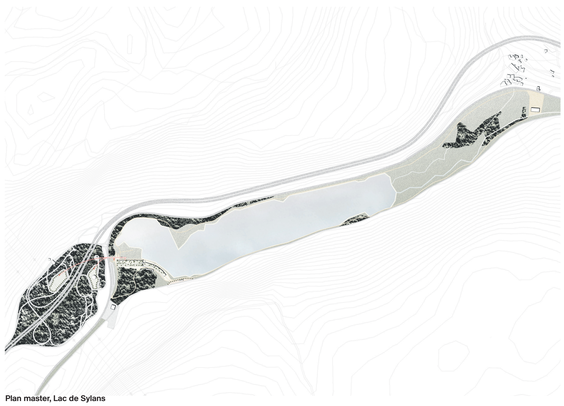
Passerelle de Glacière X

Par un pont piétonnier reliant le restoroute local avec le jardin situé sur le toit de des ruines, les anciennes Glacières abandonnées de Sylans se retrouvent à nouveau au cœur de la région.

Ce sont la situation géographique ainsi que l'ingéniosité qui ont conduit la région du lac de Sylans à la construction de fabriques à glace.

En raison d'une forte demande la ligne de chemin de fer à côté du bâtiment de pierre a également été élargie ouvrant ainsi la région à Paris. Cependant, l'électrification progressive et la diffusion de réfrigérateurs auront eu rapidement raison de la production de glace.

La végétation unique sur le toit est due uniquement à l'ancien matériau d'isolation de la glace. Une nouvelle construction empêche l'effondrement de la toiture et protège également les pièces intérieures qui plafonnent à une hauteur de douze mètres. Ces espaces qui restent froids n'ont pas de but précis si ce n'est d'être à la disposition de la région. Cependant ils doivent conserver leur morosité. La construction filigrane de la passerelle en bois se lie à l'ancien l'architecture industrielle et relie ainsi les ruines massive en pierre sur le lac avec la zone de service de l'autoroute. Chaque visiteur a un accès libre au jardin sur le toit et peut modeler lui-même son séjour soit en le limitant à une découverte des jardins ou alors en prolongeant son voyage par une promenade autour du Lac de Sylans.



Plan master, Lac de Sylans

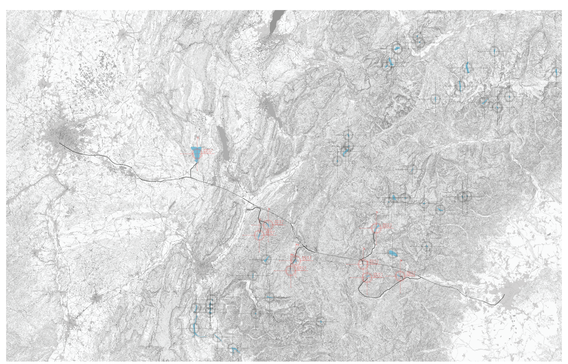
35.0 Mio m3 = 5.2 TWh XI

Les Alpes, le château d'eau de l'Europe, sont complétées par neuf barrages qui produisent 5.2 TWh d'électricité en plus par an! Le cumul des matériaux excavés par la construction de la nouvelle ligne de TGV entre Lyon et Turin est utilisé pour les nouveaux barrages.

La production d'hydroélectricité dans les Alpes a une longue tradition qui remonte à la construction des premiers chemins de fer. Suivant la tradition, de nouveaux barrages sont proposés qui, d'une part contribuent à l'inversion de la politique d'Energie en France et, d'autre part, établissent une nouvelle offre touristique pour les vallées intra-alpines entre Lyon et Turin, qui sont en danger latent d'enfrichement.

Pour la construction de nouveaux barrages en remblai, une chaîne d'approvisionnement reposant sur une coopération est proposée, d'où différents acteurs de la région peuvent être activés afin de mettre en place un développement régional. Le renforcement durable de la région est au premier plan. Avec un total de 148km de tunnels et de 35 millions de mètres cubes de déblais, la construction de la ligne de TGV génère un grand défi pour la gestion des matériaux. Les barrages qui sont construits avec ces matériaux d'excavation en excès et qui agissent comme une décharge finale, proposent une bonne solution à ce problème.

Une nouvelle chaîne de valeur ajoutée est créée. Celle-ci produit de l'électricité pour environ 750'000 personnes, crée de nouveaux axes de transport et simultanément génère une offre scénique attractive, le tout en proposant aux habitants de la région et aux visiteurs un espace pour des activités récréatives et sociales et pour les loisirs.



Carte avec localisations possibles pour de nouveaux barrages (ligne: Ligne de TGV planifiée Lyon-Turin)

Position <Lyon> – Mars 2016 – N° 10

Grandes formes des Alpes XIV

Afin de contrecarrer l'effondrement de Flaine, la station touristique d'hiver doit être valorisée à trois échelles. La construction d'un téléphérique, l'élaboration d'un nouveau programme de tourisme, ainsi que la construction d'un hôtel.

Le développement de Flaine se caractérise par une forte privatisation. Les appartements passent dans des mains privées et ainsi perdent le tourisme, sans lequel Flaine perd son identité. C'est seulement en opérant à plusieurs échelles et en faisant interagir différentes manoeuvres que la problématique peut être résolue.

La première proposition est de relier Flaine aux domaines skiables alentour de Les Carroz et Sixt-Fer-à-Cheval par un téléphérique afin d'élargir l'éventail des possibilités d'activités.

La deuxième stratégie traite de la région Flaine qui doit, tout en continuant à se construire dans la masse, élargir son programme, afin de s'affirmer comme un lieu attrayant dans le triangle téléphérique.

La troisième intervention comprend enfin la construction d'un hôtel à Flaine, qui fonctionne comme un hybride et qui répond à l'environnement spécifique de Flaine. Ainsi, il abrite un restaurant, un hôtel et au premier étage de sa tour, la station du téléphérique.

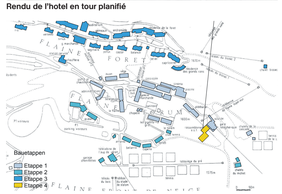
Il est important de préciser le type du gratte-ciel pour l'hôtel puisqu'il doit générer hauteur et vue afin de sortir de la cuvette dans laquelle se situe Flaine.



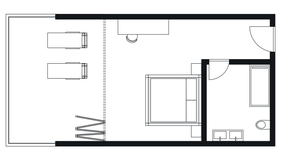
Rendu de l'hotel en tour planifié



Plan d'une chambre de l'hotel «Le Flaine»



Plan master Flaine



Plan d'une chambre de l'hotel en tour planifié

Ville pour Station XV

Le réchauffement climatique, estimé à 3,5° dans les Alpes, remet en cause le tourisme hivernal et la pratique du ski. Dans ce contexte, les grandes stations touristiques françaises ont-elles encore un avenir ?

Pour les stations dites de 3ème génération, véritables "grands ensembles" des neiges implantés à proximité du parc national de la Vanoise en Savoie, trois scénarios sont envisagés selon la topographie et la relation au système urbain : la superstation, la ruine, l'hybride.

Superstation. Le recours massif à l'enneigement artificiel permet aux stations de haute altitude, comme Val Thorens ou Tignes, d'assurer aux touristes un domaine skiable indépendant des aléas climatiques. L'eau et l'énergie nécessaires sont fournies par de nouveaux barrages, aménageables en plages l'été.

Ruine. Les stations moins élevées et difficiles d'accès sont abandonnées et intégrées au parc national, offrant un nouvel objet d'investigation aux naturalistes ainsi qu'une attraction spectaculaire pour les visiteurs : une folie à l'échelle du parc, empreinte de sublime et de mélancolie.

Hybride. En raison de la baisse de la valeur immobilière et de la connexion à la ville de Bourg-Saint-Maurice, la station Arcs 1'600 devient intéressante pour une nouvelle catégorie d'habitants qui s'y installent à l'année. Elle se transforme peu à peu en quartier urbain. Dans cette perspective, l'organisation de la station, suspendue à la pratique du ski, doit être repensée pour favoriser la coexistence des usages et leur substitution.





Vue et plan de la ville Bourg-Saint-Maurice depuis la station Arcs

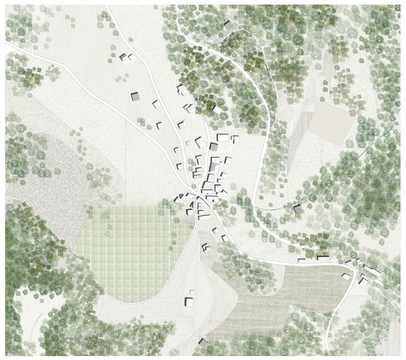
Les ingrédients d'une région XII

Quels sont les ingrédients d'un lieu? Le projet développe un concept pour une nouvelle forme de tourisme alimentaire, qui développe ses qualités des situations spécifiques, gastronomiques et pittoresques du terrain!

La région Rhône-Alpes et en particulier la ville de Lyon sont mondialement célèbres pour leur cuisine, qui est due à la tradition des Mères lyonnaises. Bien que certains grands chefs laissent les recettes des Mères persister, les temps des grands chefs comme Paul Bocuse sont passés et la tradition décline. Avec un nouveau concept de tourisme alimentaire le projet cherche à faire revivre la culture culinaire existante. Le nouveau développement a lieu non pas dans «Les Halles de Lyon» de Paul Bocuse mais dans la campagne.

Dans un premier temps, la région a été examinée à travers les localités qui présentaient les caractéristiques géographiques et socio-économiques appropriées. «Saint-Cyr-le-Chatoux» a ainsi été retenu comme emplacement possible car, proche de la commune, un marché hebdomadaire y propose des produits locaux et des produits de saison. De plus, des structures de bâtiments historiques vacants y sont disponibles.

Le cœur de la nouvelle enceinte est situé dans le centre du village, à l'Hôtel Du Cruizon. Dans ce bâtiment abandonné, un grand espace, qui abrite la cuisine, la salle à manger et une bibliothèque, est créé. Avec cinq autres pavillons «dans les bois», «au village», «à la rivière», «sur le chemin» et «sur un versant», les caractéristiques particulières du paysage peuvent être vécues. Par exemple, « la maison dans les bois » a été étudiée précisément dans sa typologie.









Carte de Saint-Cyr-le-Chatoux, localisation des nouveaux bâtiments

Parc-Aérodrome Chambéry XIII

Grâce à l'expansion de l'aéroport de Grenoble en un grand aéroport régional, les vols des compagnies aériennes des trois villes de Lyon, Chambéry et Grenoble seront concentrés en un seul endroit. Cela offre la possibilité de penser l'aérodrome de Chambéry comme un nouveau type de parc où les activités aéronautiques y ont elles aussi leur place.

Les villes de Lyon, Grenoble et Chambéry s'agrandissent. Les aéroports de Lyon et Chambéry côtoient les limites des parcelles habitées alors que l'aéroport de Grenoble se tient bien loin de la zone urbaine habitable. D'anciens développements montrent que lorsque l'aéroport ne se situe plus suffisamment à la périphérie, la question d'un nouvel emplacement est lancée. L'aéroport de Grenoble offre la possibilité par sa situation proche à la fois de Lyon et de Grenoble de s'agrandir pour devenir un aéroport régional pour les trois villes.

La délocalisation des vols de ligne au départ de Chambéry et surtout de Lyon à Grenoble demande d'une part l'extension de deux pistes, d'autre part une ligne rapide de transports en commun des centres villes au moyen d'un train à grande vitesse. L'opportunité qui se présente pour Chambéry d'ouvrir une plateforme de 4 km² sur la rive sud du lac du Bourget afin de proposer un espace créatif précieux pour la vallée est de plus en plus urbanisée.

Un parc sera construit, dont la pièce maîtresse, une piste en béton de 2 km de long, offre une expérience spatiale impressionnante pour diverses activités de loisirs. Parallèlement des opérations de vol seront maintenues par les avions légers des écoles de pilote locales. Tout ceci tiendra lieu sur la piste en herbe légèrement plus courte que la piste principale. La zone entière peut par des clôtures mobiles et temporaires se transformer en un aéroport classique ou en un terrain de fête qui accueille des activités non aériennes. Le parc-aérodrome de Chambéry brise le caractère mono-fonctionnel d'un aérodrome et s'ouvre à d'autres perspectives immédiates, sans pour autant perdre son identité de lieu aéronautique.



Carte de vols



Aéroport Chambéry

Paysage comme réserve XVI

Le résultat est un espace vert et récréatif en plein centre d'une zone de construction, qui à la différence des réserves naturelles, ne nécessite d'aucune protection législative. Parce que la construction et le parc sont en symbiose interdépendante dans une relation fonctionnelle.

La vallée de l'Isère entre Grenoble et Chambéry est situé entièrement dans les Alpes et est flanqué des deux côtés par des réserves naturelles, qui définissent les limites urbaines sur les pentes de la montagne. Dans le sud, cependant, la zone à bâtir de la vallée est limitée par le niveau des inondations de 1859. La nécessité de l'écologie, les risques d'inondation associés à des coûts inconsidérables, la pression de l'urbanisation dans la vallée de l'Isère génèrent le potentiel d'une nouvelle intervention. La limite de la crue sera remaniée afin qu'elle devienne une plus-value pour la vallée et pour la ville.

La nouvelle frontière est définie au nord par une nouvelle ligne ferroviaire élevée sur digue, au sud par une digue sur l'Isère. Entre ces nouvelles frontières, un parc national, qui a pour rôle d'intégrer la fluctuation de l'Isère dans différents scénarios.

La conception délibérée de la topographie du parc tient compte des fluctuations saisonnières et annuelles du niveau d'eau et conduit sans intervention humaine supplémentaire à une végétation diversifiée. En été, la rivière laisse place à un lac, et en hiver, il se rétracte et se fige dans un champ de glace qui devient une partie utile de l'espace urbain.

Les zones plus profondes sont inondées pour la plupart de l'année et demeurent des surfaces de gravier. Les espèces d'arbres comme le pin ne se produisent que dans des altitudes rarement inondées. Les zones d'utilisation intensive comme les champs communs sont situées plus haut, de sorte qu'elles soient accessibles en temps de crue. Les seuls éléments qui nécessitent un entretien dans le parc, sont un réseau de routes et l'entretien des biens communs – une pelouse dimensionnée pour les grands événements.







Paysage comme reserve suivant les différents niveaux d'eau de l'Isère

La Galerie de l'Arlequin XVII

Sans nier les problèmes existants, le projet se base sur le potentiel et les qualités du quartier et cible les interventions afin d'ouvrir le quartier sur la ville et d'y améliorer la qualité de vie.

Après une analyse historique et photographique du lieu, l'idée de la démolition est rejetée pour trois raisons. D'une part la qualité du bâti démontre l'opportunité d'une transformation. D'autre part une démolition accentuerait le sentiment de ségrégation des habitants du quartier. Finalement, le complexe possède une identité propre à mettre en valeur.

La transformation est comprise comme un processus et non comme un résultat final. Être durable, c'est prolonger la durée de vie du bâti en l'adaptant aux évolutions techniques et aux changements de société. Seule une étroite collaboration entre architecture, politique et sociologie permet de comprendre les problèmes et de les résoudre de manière adéquate. Le projet cible les besoins les plus urgents et favorise les interventions sensibles et pertinentes.

Par ailleurs, le travail sur plusieurs échelles permet une compréhension globale du quartier. Enfin, une communication de qualité avec les habitants, passant éventuellement par une méthode de participation appropriée, est la clé du bon fonctionnement de la transformation.

Ainsi, le projet proposé est un catalogue d'interventions urbaines, architecturales et sociales, d'échelles distinctes, ciblant des besoins différents, offrant une réponse locale, spécifique et pragmatique. Face au constat de la ségrégation sociale et spatiale d'un quartier, le rôle de l'architecte est de chercher une meilleure cohésion interne et une meilleure intégration au tissu urbain afin d'améliorer la qualité de vie locale. L'architecte crée des possibilités et non des solutions préfabriquées!





Grenoble, Villeurbaine

Paysage commun XVIII

Les frontières topographiques que sont les Alpes peuvent aujourd'hui être facilement traversées grâce aux infrastructures comme par exemple la ligne de TGV Lyon-Turin. Que signifie exactement cette perforation pour les régions alpines concernées?

Susa est une petite friche alpine située dans la vallée du même nom, non loin de Turin. La ligne de TGV prévue va trancher la vallée à cet endroit et une nouvelle gare va y voir le jour. Une soudaine connexion de la vallée à Turin rendra Suse lucratif en tant que zone résidentielle pour les travailleurs de Turin. Ils seront attirés, non seulement par la distance de 50 km qui s'effectuera en moins de 15 min mais en plus par les paysages de la vallée de Suse qui sont magnifiques – du moins pour l'instant.

Le projet est basé sur le développement d'une stratégie claire pour la région dans le cas où cette gare TGV est réalisée près de Suse, de sorte que l'étalement urbain ne puisse pas gagner la main et donc le paysage de s'installer de manière incontrôlée.

Afin de préserver le paysage de l'étalement urbain progressif et en même temps de marquer un contraste de transitions spatiales, celui-ci est encadré dans un bien commun. La densification urbaine se fait alors vers l'intérieur, sous forme de remaniement du tissu existant alors que la structure de village de chaque communauté est maintenue aux abords des biens communs.

L'agriculture, qui domine le paysage reste active. Les petits morcellements qui sont typique de l'agriculture sont repensés en faveur d'un «common-ground» ou fusionnent plusieurs parcelles afin de louer ces terres pour divers usages. Sont alors formées des sociétés qui se réunissent annuellement afin de négocier à nouveau les utilisations des parcelles, tout en pensant que ces terres louées requièrent des utilisations différentes suivant leurs niveaux de soins. Un débat intense est donc encouragé entre les différentes communautés, ce qui renforce la région de manière à ce que la vallée soie considérée comme une région cohérente.



Plan master pour une zone de biens communs, Susa

Trois acteurs, un paysage XIX

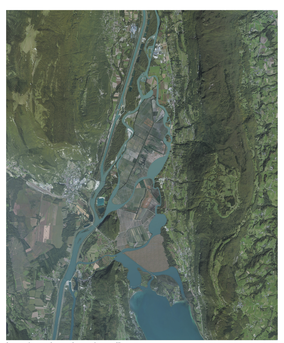
En renaturisant harmonieusement le Rhône alpin dans la région de Chautagne, les débordements du fleuve sont surmontés, l'offre touristique est large et se diffère et l'agriculture étonne. Des rizières dans les Alpes?

Tous les dix ans, des inondations occasionnant des dégâts de plusieurs millions d'Euro recouvrent les plaines de Chautagne. La région étant zone non constructible, l'état dévalorise son sol fertile pour y implanter une peuplerale.

Afin de valoriser les plaines de Chautagne et de surmonter les débordements du Rhône, celui-ci est renaturisé et reçoit ainsi un peu plus de place pour s'étendre avec des zones de débordements à l'intérieur de ses limites. Le grand canal de Chautagne et le nouveau bras de Rhône encadrent un parc aux économies diverses, qui suivant le tableau que nous propose le paysage, attirera un acteur ou l'autre.

Sur les plaines de Chautagne pâturent durant trois mois des canards mulards, qui ainsi, désherbent naturellement les nouvelles rizières de Chautagne. Le riz biologique récolté, ainsi que la production également biologique de canards, sont tous les deux très appréciés en France et principalement à Lyon, capitale mondiale de la gastronomie.

Sur cette parcelle, à la limite des alpes et du Jura, se côtoient la production de riz et l'agrotourisme. Dans cette zone de détente et ses différentes enceintes, qui font parties intégrantes du parc, se rencontrent aussi bien les touristes alpins, les fines bouches lyonaises et les agriculteurs de la région Rhône-Alpes, qui proposent une nouvelle découverte des lieux en tant que première production alpine de riz et de canards biologiques.







Plan de la renaturisation du Rhône, Chautagne

Expérience des limites XXII

La vallée supérieure du Rhône français, qui autrefois avait un rôle primordial, est paralysée depuis l'émergence du transport ferroviaire qui, en arrivant, a pris la place du transport fluvial des marchandises. Il est temps de sortir la vallée de son long sommeil grâce à un navire inhabituel.

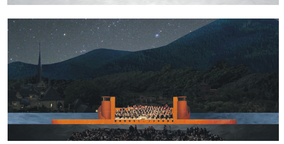
La zone située entre Belley et Seyssel est caractérisée par différentes sortes de frontières. D'une part l'expression topographique de la vallée, ensuite d'une frontière géologique entre les alpes et le jura, vers un déplacement historique des frontières entre la France, la Savoie et l'Italie qui aujourd'hui porte encore des marques de son histoire par ses nombreux châteaux forts et pour finir la jeune frontière administrative de la Convention alpine. Les frontières se chevauchent et spatialisent, à la limite non-territoriale physique du Rhône, qui à son tour est la seule stimulation de l'ancien développement culturel de la vallée par ses transports fluviaux de marchandises.

Depuis que le chemin de fer a repris cette fonction de transport de marchandises, et que plusieurs centrales hydro-électriques se sont établies le long du fleuve, la navigabilité du Rhône est fortement restreinte et en conséquence la vallée complétement dépourvue de toute puissance économique. Le changement démographique prometteur de l'intérieur des Alpes vers la frontière de celle-ci, se retrouve réduit, ceci dû à la séparation topographique de la zone métropolitaine de Lyon.

Un bateau qui navigue de Belley, la porte de la vallée, jusqu'à Seyssel, la fin du Rhône navigable, donne à cette vallée endormie une impulsion vivifiante et se fond sur le passé de l'ère navigable. Le six arrêts aux caractères différenciés sont intégrés dans le réseau existant de pistes cyclables et de promenades ainsi qu'à une ligne fluviale, qui connecte Aix-les-Bains depuis le canal de Savières. Les patrimoines culturels existants mais oubliés, ainsi que les caractéristiques dignes et locales sont taillés et favorisent la cohésion interne de la vallée comme un espace culturel indépendant dans un contexte métropolitain entre Genève, Lyon et Chambéry. Au centre de la vallée, le bateau a un rôle d'apport de culture. En raison de sa nature flexible, il peut transformer sa plateforme pour diverses occasions. Le bateau devient tour à tour cinéma, patinoire ou scène de concert et a la possibilité d'offrir de nouvelles opportunités culturelles.







Ligne navigable planifiée et collages du navire

Le Non-Lieu comme Parc XXIII

Avec l'idée que le paysage peut également représenter un non-lieu (Marc Augé), l'ancienne plaine d'inondation se transforme en un parc. Il est à la fois utilisé par la population locale, mais aussi par les habitant de Genève comme espace de loisirs.

Le développement de la vallée de l'Arve a, au cours des deux derniers siècles, toujours été lié au tourisme. Des nouvelles centralités ne pouvaient pas se mettre en place. Avec la stagnation du tourisme d'hiver et la nouvelle région métropolitaine du Grand Genève, la vallée va massivement changer.

Afin de préserver le paysage culturel dans l'avenir, un parc s'y établit comme un nouveau centre. Vu comme un espace négatif il neutralise l'étalement urbain naissant dans la vallée.

Quatre acteurs importants peuvent être situés sur le territoire. L'eau, la forêt, la topographie et l'infrastructure.

Certains marquent des limites claires, tandis que d'autres servent comme un élément d'embellissement. Il en va de la forêt le long des autoroutes utilisant à grande échelle la ligne de chemin de fer pour marquer une frontière claire dans les zones peuplées. La forêt sert de limite visuelle, et d'élément de design ainsi que l'eau qui forme dans une partie une plaine d'inondation.

Le parc a différentes fonctions suivant ses utilisateurs. Pour la ville de Genève, il prend un rôle de parc métropolitain. Pour les lieux touristiques environnants il aura plutôt un rôle de parc curatif alors que pour les petites villes alentours, il crée une nouvelle figure d'intégration régionale.



Collage d'un paysage de parc

La route du Bonheur XX

Un nouveau train touristique ouvre les réserves naturelles existantes aux alentours des trois villes de Grenoble, Chambéry et Annecy et transforme les paysages existants en écrin de verdure à grande échelle.

Le projet part de l'hypothèse que les régions de la Chartreuse et des Bauges sont conçues comme des parcs. D'une part cela a à voir avec les caractéristiques topographiques de la région, ainsi que le développement urbain récent.

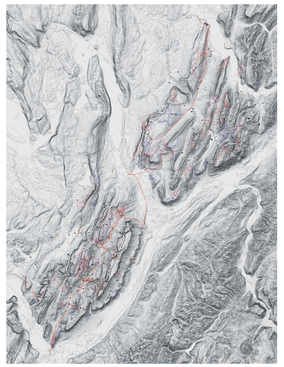
Avec ce projet, les régions doivent être converties en parcs à part entière, résultant ainsi une mise en valeur des villes environnantes Grenoble, Chambéry et Annecy ainsi que du parc lui-même. Dans les deux endroits, il y a des réserves naturelles, qui sont aussi en partie utilisée comme zones résidentielles et en partie comme zones agricoles.

Les habitants du parc vivent principalement de l'agriculture et du tourisme. L'agriculture fournit par exemples des fromages traditionnels tels la Tome de Bauges et le Reblochon, qui sont protégés par des label AOC. Ces fromages font la réputation des région auprés des touristes qui n'hésitent pas à venir des villes voisines pour se procurer ces fromages.

Afin de renforcer cette synergie positive entre le tourisme et l'agriculture, un chemin de fer pour les touristes est mis en place. Celui-ci relie les visiteurs des villes de Grenoble, Chambéry et Annecy avec la nature en les faisant découvrir un paysage par la Route du Bonheur.

Grenoble	**06:30**	**07:00**	**07:30**
Sarcenas	06:52	07:22	07:52
Saint-Pierre de Chartreuse	07:50	08:20	08:50
Le Planolet	08:05	08:35	09:05
Saint-Pierre d' Entremont	08:28	08:58	09:28
Epernay	08:47	09:17	09:47
Le Col du Granier	09:02	09:32	10:02
Chambery	**10:30**	**11:00**	**11:30**
Chambery	**06:37**	**07:07**	**07:37**
Saint-Jean d' Arvey	06:59	07:29	07:59
Les Déserts	07:40	08:10	08:40
La Madeleine/Lescheraine	08:34	09:04	09:34
Leschaux	09:02	09:32	10:02
Aveilard	09:38	10:08	10:38
Annecy	**10:18**	**10:48**	**11:18**
Annecy	**06:25**	**06:55**	**07:25**
Aveilard	07:05	07:35	08:05
Leschaux	07:41	08:11	08:41
La Madeleine/Lescheraine	08:09	08:39	09:09
Les Déserts	09:03	09:33	10:03
Saint-Jean d' Arvey	09:44	10:14	10:44
Chambery	**10:06**	**10:36**	**11:06**
Chambery	**06:13**	**06:43**	**07:13**
Le Col du Granier	07:41	08:11	08:41
Epernay	07:56	08:26	08:56
Saint-Pierre d' Entremont	08:15	08:45	09:15
Le Planolet	08:38	09:08	09:38
Saint-Pierre de Chartreuse	08:53	09:23	09:53
Sarcenas	09:51	10:21	10:51
Grenoble	**10:13**	**10:43**	**11:13**

Horaire du train



Tracé du train

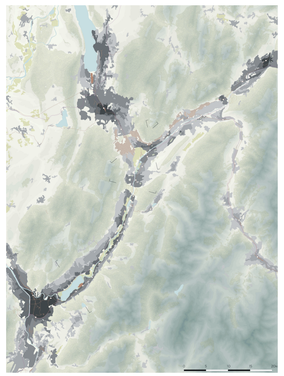
Aménagement de l'espace XXI

Les régions alpines ont de plus en plus de valeur grâce à leur ressource la plus précieuse: Le paysage. Basées sur un scénario pour la vallée de Grésivaudan, des interventions paysagères peuvent structurer la croissance urbaine.

Les Alpes françaises ont enregistré une croissance démographique relativement forte en se concentrant sur les zones intermédiaires des centres urbains le long de la principale infrastructure. La vallée de Grésivaudan, situé entre Grenoble, Chambéry et Albertville, offre une zone d'implantation idéal avec le confort du paysage alpin et les infrastructures urbaines. Les principaux éléments qui caractérisent la vallée, sont la topographie, la rivière Isère et le Parc Naturel de la Chartreuse et des Bauges.

En y construisant deux lacs artificiels le problème de la marée haute est résolu et les lacs proposent une installation de pompage. L'excavation du lac est alors utilisée pour créer des corridors biologiques entre les zones régionales protégées de la nature et les Alpes.

Les zones agricoles qui perdront en surface seront remplacées par des parcs urbains et des infrastructures publiques. Ces espaces ouverts sont alors utilisés pour contrôler la densité du développement urbain, car les structures plus denses ont besoin de plus d'espace municipal. Le résultat est un scénario qui montre les possibilités de différents acteurs de la vallée de Grésivaudan dans leur développement.







Plan master pour la région urbaine Grenoble-Chambéry

Rendu de la nouvelle région urbaine

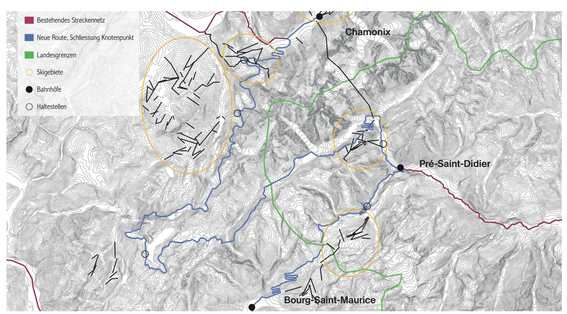
Sur les Alpes XXIV

Le tourisme et les infrastructures se sont toujours mutuellement influencées et activées. Malheureusement le paysage reçut trop peu d'attention ce qui a souvent conduit en une incohérence entre un paysage et une infrastructure qui trop souvent prenait l'aspect d'un corps étranger dans un environnement où il ne s'adaptait pas directement.

La conception d'un nouveau chemin de fer alpin doit traiter directement avec le paysage et en faire comme thème principale celui de la découverte de la lenteur qui permet une perception consciente de la nature en premier plan. Dans la région alpine de nombreux chemins de fer finissent en impasse, cela est dû à des raisons politiques, territoriales et topographiques. Ainsi, le noeud présenté ici est un exemple de stratégie qui pourrait être étendu à l'ensemble des Alpes.

La nouvelle ligne de chemin de fer cherche à assembler Chamonix, Pré-Saint-Didier et Bourg-Saint-Maurice. Les critères de pose de la nouvelle ligne comprennent d'une part les points de connexion au réseau de routes existantes, d'autre part, des points scéniquement intéressants tels que des glaciers, des lacs ou des barrages. Les spécifications techniques comme par exemple une pente maximum, l'espacement des pistes, ainsi que le rayon maximal de l'arc affectent eux aussi la pose de la nouvelle ligne.

Trois stations sont planifiées, où le train devra s'arrêter suivant son horaire. En outre, il y a cinq étapes où le train s'arrêtera à la demande des passagers et un connexion est prévue pour rejoindre les domaines skiables existants. A la gare terminus de la ligne, à Bourg-Saint-Maurice, un bâtiment aux fonctions hybrides, qui accueillera non seulement les voix ferrées mais également un hôtel et un restaurant est prévu.



Un paysage varié XXV

Aujourd'hui, le paysage alpin se caractérise principalement par son unilatéralisme fonctionnel. Le projet propose, pour Tullins, une nouvelle forme de paysage qui par sa complexité gagne en qualité et en profondeur.

La région de Tullins près de Grenoble est marquée par une production agricole de monocultures. D'une part, on construit de vastes plantations de noix, de l'autre, les terres arables et de pâturage pour le bétail se développent. Ces exploitations agricoles individuelles ne sont pas dépendantes l'une de l'autre et ne sont donc pas ainsi organisés: Les zones agricoles sont en effet affectées soit pour l'un soit pour l'autre. L'image résultante du paysage local est semblable à la stratégie agricole : unidimensionnelle et statique.

A travers une nouvelle approche dans la planification agricole, une stratégie sera développée, qui non plus sépare les différents sujets, mais plutôt les perçoit comme partie d'une entité dynamique. Le résultat est une nouvelle forme de paysage, qui générée par une superposition de différentes fonctions provoque une nouvelle valeur ajoutée.

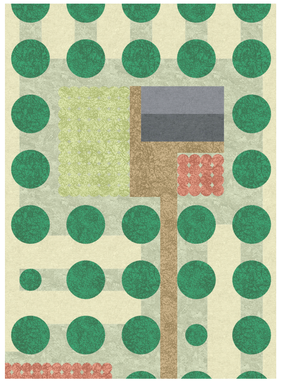
Cette nouvelle valeur ajoutée est définie par des critères environnementaux, politiques, économiques, sociaux et pas moins de critères de planification architecturaux et paysagers. Une partie de leur apparence est une méthode de plantation sous forme de polyculture ainsi qu'un modèle économique innovant qui inclut aux agriculteurs locaux l'idée de voir la région comme potentiel touristique.



Paysage hybride



Bâtiment hybride



Vue momentanée de l'évolution du paysage hybride