

ARCHITECTURE & STATIONS

N°12 - HIVER 2019/2020

Les Grands Montets / Renaturer le domaine skiable

Manigod / La fabuleuse histoire de Merdassier

Massimo Crotti / Réhabiter la montagne

Flaine / Le Refuge Tonneau à l'Arbaron



Dossier / Gares de téléphérique
Accéder aux sommets

En bref
Actualités
des stations
P. 4 et 5



Rencontre/Interview
Massimo Crotti
Réhabiter la montagne
P. 6 et 7



Des stations, une histoire
Manigod
La fabuleuse histoire de Merdassier
P. 8 et 9



Dossier
Gares de téléphérique
Accéder aux sommets
P. 12 à 18



Panorama
Chapelle Granata
P. 10 et 11



Perspectives
Les Grands Montets
Renaturer le domaine skiable
P. 19



Reportage
Flaine
Le Refuge Tonneau à l'Arbaron
P. 20 à 22

ARCHITECTURE & STATIONS

a&s est une publication du CAUE de Haute-Savoie. Reproduction même partielle interdite.

Siège social : L'îlot-S - 7 esplanade Paul Grimault - 74000 Annecy
Tél 04 50 88 21 10 - www.caeu74.fr.

Responsable de la publication : Arnaud Duthel, directeur du CAUE
Rédacteur en chef et coordination éditoriale : Carine Bel, journaliste
Comité éditorial du CAUE : Arnaud Duthel, directeur, Isabelle Leclercq, responsable du pôle Pédagogie & culture

Conception graphique : Maryse Brion, CAUE, d'après une maquette de l'Agence Novalis.
N°ISSN : 2109-392X. Publication annuelle gratuite imprimée en 5 000 exemplaires. Novembre 2019.

Remerciements :

Gaston Müller architecte, Simon Cloutier architecte, Gilbert Coquard directeur du centre d'art de Flaine, Guillaume Relier architecte, Rémi Tamburini artiste, Isabella Vanacore Falco, Skyway Monte Bianco, Jacques Hergott architecte, Juliette Bligny inspectrice des sites DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, Bénédicte Leclercq compagnie du Mont-Blanc, Massimo Crotti architecte et enseignant chercheur au Département de l'Architecture et du Design au Politecnico de Turin, Mario Botta architectes, Pernelle Perriand-Barsac fille et assistante de Charlotte Perriand et Jacques Barsac journaliste et réalisateur de films documentaires sur l'art et l'histoire, Patrice Bonnaz directeur du Syndicat intercommunal de Flaine, Alexandra Savary responsable relations presse Office de tourisme de Flaine, Sylvain Giachino architecte, Margot Bieler festival Origen, Jacques Fatras responsable du pôle architecture, villes & territoires CAUE 74

Crédit photographique :

CAUE 74 sauf mention contraire.
Couverture : Mario Krupik ; sommaire (de haut en bas et de gauche à droite) : Rencontre/Interview : Massimo Crotti, Des stations, une histoire et reportage : CAUE 74 / Carine Bel, dossier : Skyway Monte Bianco, Panorama : Enrico Cano, Perspectives : DREAL

© CAUE 74 / Françoise Cavazzana



Le renouveau des téléphériques alpins

Après les premières ascensions du 18^e siècle, l'accès à la haute montagne est longtemps resté réservé à une élite touristique. La découverte de la montagne par le plus grand nombre est d'abord liée à l'arrivée du chemin de fer, avec l'équipement à la fin du 19^e siècle des montagnes préalpines du Salève et du Revard, puis du massif du Mont-Blanc dans les années 1900 avec les trains de Chamonix au Montenvers et de Saint-Gervais au col de Voza.

Au début du 20^e siècle en Autriche, en Suisse et en France, les premiers grands téléphériques alpins destinés au transport de voyageurs permettent ensuite d'atteindre la haute montagne et d'accéder aux domaines skiables. Ils se développent dans les années 1930 dans les stations les plus renommées comme à proximité des villes et des lieux de villégiature où ils vont concurrencer et remplacer certaines lignes ferroviaires. Conjuguant prouesse technique et geste architectural, les gares de départ et d'arrivée des téléphériques du Revard, du Salève ou du Mont Veyrier sont à la fois des ouvrages d'art et des bâtiments emblématiques qui s'inscrivent dans les courants architecturaux de l'époque et mettent en scène l'ensemble du parcours, depuis la prise en charge du visiteur jusqu'à son arrivée.

Après-guerre, la vocation des téléphériques est essentiellement liée au développement de la pratique des sports d'hiver, dans un contexte d'extension des domaines skiables où il s'agit d'acheminer rapidement un grand nombre de skieurs au départ des pistes. La fréquentation des téléphériques "urbains" construits dans les années 30 décline jusqu'à conduire à leur démantèlement : le téléphérique du Mont Revard cesse son activité en 1969, celui du Mont Veyrier en 1984. Seul le téléphérique du Salève, après une interruption, continue à fonctionner et voit à nouveau sa fréquentation augmenter.

Aujourd'hui, à Courmayeur, Chamonix, Flaine ou Morzine, les nouvelles réalisations ont une ambition qui dépasse la simple fonction de transport en proposant de faire du parcours une expérience sensorielle. L'architecture des nouvelles gares et leur aménagement intérieur sont à nouveau l'objet de projets d'envergure souvent innovants. Dans le même temps, certains bâtiments des années 30, tombés en désuétude, feront prochainement l'objet de travaux importants : c'est le cas de la gare supérieure du téléphérique du Salève, dont le restaurant panoramique inachevé, imaginé par l'architecte suisse Maurice Brillard, va prendre vie à la faveur d'un projet global de réhabilitation. ●

Jacques Fatras
Responsable du pôle Architecture, villes & territoires
CAUE de Haute-Savoie

EN BREF

Actualités des stations

Les Arcs, se promener sur la passerelle de l'Aiguille Rouge

Inaugurée en mars 2019, la passerelle de l'Aiguille Rouge signée SG* architecte se pose sur la crête pour inviter les visiteurs à admirer les Alpes à 3 200 m d'altitude. Son plan en croix brisée crée une forme équilibrée, deux porte-à-faux multipliant les points de vue sur le domaine des Arcs, les massifs du Beaufortin ainsi que du Mont-Blanc. Entièrement en acier, aérienne et élégante, elle se déploie en continuité avec la gare d'arrivée du téléphérique se faisant complètement discrète dans le paysage tout en améliorant le flux des visiteurs.

*Sylvain Giachino



© Raj Bundhoo

Flaine, un ensemble hôtelier qui relie le Front de neige au Forum



© agence R Architecture Paris

Architecture de béton, signée en 1968 par Marcel Breuer, le célèbre architecte du Bauhaus, la station de Flaine avait vocation à être un prototype d'urbanisme, d'architecture et de design. Comment faire évoluer ce site classé au Patrimoine du XX^e siècle pour répondre aux nouvelles exigences du tourisme d'altitude ? Guillaume Relier relève le défi pour MGM avec un ensemble hôtelier en béton et inox offrant 40 chambres, 50 appartements, 3 parkings, piscine, spa, salle de gym... La composition architecturale relie les quatre immeubles bas situés sur le Front de neige aux grands bâtiments du Forum, par trois constructions de respectivement trois, quatre et cinq étages, comme autant d'accroches dans la pente qui font la transition entre les deux échelles urbanistiques. La morphologie, les façades, les matériaux s'inspirent de l'existant tout en l'actualisant. Une façon discrète et élégante de s'intégrer dans le site. Début des travaux : printemps 2020.

Mont Julier, voir du théâtre dans une tour extraordinaire

Et si chaque lieu d'exception inspirait une nouvelle forme artistique ? 2 200 m, col du Mont Julier dans les Grisons en Suisse : haute de 30 mètres, en forme de polygone, montée en deux mois et demi, une tour de bois rouge à l'allure fantastique se dresse depuis 2010. Sa façade en bois est découpée sur 5 niveaux de hautes fenêtres, ouvertes sur le paysage. Chaque élément de la construction est démontable et réutili-

sable. Conçue par Walter Bieler, architecte et Giovanni Netzer**, fondateur et directeur du festival Origen, cette architecture contemporaine à la beauté fascinante met en œuvre l'une des idées géniales de ce dernier : créer des pièces racontant des histoires antiques, en se laissant inspirer par des lieux extraordinaires.

** Giovanni Netzer est également théologien et historien d'art



© Christian Brandstätter



© agence R Architecture Paris

Massimo Crotti

Réhabiter la montagne

Existe-t-il une architecture contemporaine alpine spécifique dont on pourrait retrouver des traits communs en France, en Autriche et en Italie ? Depuis 2009, l'Institut de l'Architecture de Montagne turinois dresse un inventaire des connaissances sur l'architecture alpine. Chaque région a ses spécificités et dans toutes les Alpes, l'architecture peut-être un levier pour le développement local. L'architecte Massimo Crotti* participe à la réflexion sur la spécificité architecturale des Alpes. Il est l'un des auteurs de la réhabilitation d'Ostana, petit village occidental du Piémont situé à 1 250 m d'altitude, face au Mont Viso, à quelques kilomètres de la source du Pô. Exposée à la biennale d'architecture de Venise 2018, cette expérimentation architecturale exemplaire a revivifié un village en voie de désertification pour en faire un pôle d'attractivité culturelle et un territoire à habiter novateur. Rencontre.

* Massimo Crotti est aussi enseignant-chercheur au Département de l'Architecture et du Design au Politecnico de Turin, membre de l'Institut de l'Architecture de Montagne



● A&S - Vous parlez de la montagne comme d'un sujet d'actualité, voire d'un lieu à la mode. Pouvez-vous expliquer cet engouement ?
Massimo Crotti - "Oui il y a un contexte porteur aujourd'hui pour différentes raisons : le mouvement vert, la crise économique qui incite à rechercher des modes de vie alternatifs et la persistance d'une vision de la montagne récréative associée au sport et au tourisme. L'ensemble de ces facteurs renouvelle le regard sur la montagne. On assiste à l'émergence d'une nouvelle population de visiteurs

et d'habitants. On ne vient plus à la montagne seulement pour faire du ski. Les pratiques sportives se diversifient, un tourisme alternatif se développe, plus proche de la nature, amateur de produits locaux mais aussi d'histoire, de culture des lieux. De nouveaux arrivants, essentiellement des jeunes à haut niveau d'instruction, viennent habiter la montagne avec l'envie de participer à l'économie locale en initiant de nouvelles pratiques inspirées des pratiques traditionnelles. Pas de nostalgie mais une envie de vivre avec leur temps

en lien avec la tradition, comme une façon de se réancrer pour inventer quelque chose de nouveau. Bien que limitées et éparées, ces réinstallations marquent un revirement démographique dans des zones désertées."

● A&S - Quelles sont les attentes de cette nouvelle population qui fréquente la montagne ?
M.C. - "Elle attend une vraie hospitalité, c'est-à-dire des lieux authentiques, imprégnés de la culture et de l'environnement local mais aussi des infrastructures capables de répondre aux

besoins contemporains avec un large éventail d'activités. L'architecture peut être un levier pour réactiver un site de montagne ou une communauté. À 1h30 de Turin et très proche des villes de la plaine, située sur un versant ensoleillé face au Mont Viso, la commune d'Ostana comptait 1 200 habitants en 1920 et 6 habitants permanents dans les années 80. Le déclin de ce petit village semblait irréversible, quand un conseil municipal qui avait foi dans l'avenir de son village a mis en place un programme à long terme fondé sur 3 points : la promotion de la culture et de la langue occitane, un soutien au tourisme vert et la valorisation du paysage et du patrimoine bâti. La tendance s'est inversée. Des agriculteurs bio, des restaurateurs, un boulanger-pâtissier, des entrepreneurs de construction, des opérateurs culturels... se sont installés. Ostana compte aujourd'hui environ 60 habitants à l'année, des enfants, une agriculture locale, des petits commerces, des résidences secondaires, un centre d'activité de recherche sur l'environnement, un autre sur l'étude des fleuves de montagne, une école de cinéma, un prix des langues minoritaires. Le petit village est passé d'un monde refermé sur le passé à une destination attractive drainant une population régionale et internationale avec des ateliers d'écriture en langue Maïre, l'école de cinéma L'Aura et les activités de formation du Politecnico de Turin !"

● A&S - Comment l'architecture a-t-elle participé à la revitalisation ?

M.C. - "Un programme de réhabilitation des bâtiments a été mis en place combinant rénovation d'habitat et construction d'équipements publics. Les travaux de rénovation ont commencé dans les années 80, avec la valorisation des techniques et matériaux locaux. De nouveaux équipements ont suivi à partir de 2006 avec la construction d'un centre culturel, un centre de sport et de bien-être, un mur d'escalade, un espace d'information touristique et de produits locaux. Une équipe d'architectes et d'enseignants de l'Institut d'Architecture de Montagne du Politecnico de Turin qui accompagnait depuis quelques années la commune - dont Marie-Pierre Forsans, Antonio De Rossi et moi-même - a conçu les projets avec la contribution d'autres professionnels sur la base d'une réinterprétation contemporaine du patrimoine. Ceux-ci sont devenus le terrain d'ex-

pression d'un laboratoire d'architecture expérimentale, engagé dans une réflexion de fond, sur la conception des bâtiments aujourd'hui, dans les zones de montagne. Entre le simulacre de l'architecture du passé et une architecture contemporaine en rupture avec la tradition, nous avons trouvé une voie médiane, en liaison intime avec le territoire."

● A&S - Quelles sont ces questions centrales qui concernent la conception des bâtiments dans les Alpes ?

M.C. - "La réhabilitation du patrimoine s'attache souvent à la conservation d'une esthétique : sauvegarder un mur en pierre, l'enveloppe d'un bâtiment, un travail de menuiserie exceptionnel. C'est principalement un travail de façade. Pour que l'architecture puisse enclencher un développement local, il est nécessaire d'aller au-delà. À Ostana, nous avons d'abord observé l'existant, étudié la typologie, la distribution des espaces. La façon dont les différentes parties des bâtiments sont reliées entre elles, dont les espaces extérieurs s'articulent avec les cellules fermées en une diversité de volumes, révèle souvent des solutions surprenantes qui peuvent s'avérer tout-à-fait adaptées à des usages contemporains. Ce fut le cas de *Llou Pourtoun*. À 1 400 m d'altitude, au cœur de l'un des anciens hameaux d'Ostana datant du XVII^e siècle, le centre culturel *Llou Pourtoun* réalisé en 2015 est un acte fondateur de cette requalification architecturale. Son nom vient d'une typologie originale du village qui est devenue le principe d'implantation du projet : une rue couverte, *Llou Pourtoun*, disposée dans la pente, le long de laquelle les petits volumes sont construits, en amont et en aval. Le bâtiment est organisé sur trois niveaux reliés entre eux et accessibles directement depuis différents points de la pente, comme dans les anciens bâtiments alpins. Au premier niveau, un grand espace pour des expositions, des projections de films, des conférences, etc. Aux deuxième et troisième niveaux, autour de la zone centrale, les salles des différentes associations et activités. La distribution a été conservée et *Llou Pourtoun* fermé par de grandes et hautes fenêtres ouvrant sur le village voisin et le Mont Viso pour accueillir les nouvelles activités culturelles. À la fois espace intérieur et chemin sur lequel s'alignent les maisons, il crée une sorte de village abrité sous un même toit."

● A&S - Quels sont les requis pour créer une architecture alpine de qualité ?

M.C. - "D'abord une vision politique pour mettre en place un programme architectural qui s'inscrit dans un long terme. De petites actions tenaces peuvent enclencher une transformation profonde comme à Ostana. L'architecture de montagne est une architecture de résistance. De nouvelles communautés viennent réhabiter les Alpes : c'est une opportunité formidable pour revivifier le patrimoine avec une architecture contemporaine, sans dogme, ni préjugé et en relation intime avec le territoire." ■



Manigod

La fabuleuse histoire de Merdassier

À 1 500 m d'altitude et 10 km du chef-lieu de Manigod, après le col de la Croix Fry, le col de Merdassier découvre un site ensoleillé et ouvert, au pied de l'Étalle, l'une des plus belles aiguilles des Aravis. Là, la station "ski aux pieds" créée en 1975 s'inscrit en belle entente avec le paysage, créant une impression de bout du monde où couler des jours heureux dans une nature quasiment vierge. À l'approche, elle déroule une série d'immeubles à taille humaine, cohérents mais jamais pareils, dont certains semblent coiffés de maisonnettes en cèdre rouge.

Heureux hasard

1971, L'histoire de Merdassier commence par la rencontre fortuite entre Michel Cugnet, ex-exploitant agricole devenu agent immobilier, et de jeunes architectes parisiens, Jacques et Colette Herrgott, qui ont décidé de s'installer à Annecy, "parce que quand on fait un métier passion qui nous occupe beaucoup autant le faire dans un beau site, proche d'un lac et des montagnes". Michel leur vend leur premier appartement et tombe sous le charme de ces artistes qui n'ont peur de rien. Il a lui-même un projet fou de remontées mécaniques sur la partie haute de Merdassier, situé sur la petite commune de Manigod, tout proche de La Clusaz. Il n'existe alors qu'un télésiège au col

de la Croix Fry et celui du Chevreuil reliant un versant de Merdassier via la Tête de Cabot. Jacques découvre le site à skis, coup de cœur, le vallon est magnifique et quasi intact car aucune voie ne le dessert, si ce n'est un chemin pastoral.

Observer les stations de ski

C'est parti ! 1972, la viabilisation du site commence. Jacques campe les premiers traits de la future station. La vision est là. Rien n'arrêtera les deux hommes dans leur détermination. Accompagnés de leur femme, chaque week-end, ils vont sillonner les Alpes, à la découverte de ce qui se fait de mieux en matière de station de ski, en France, en Suisse et en Italie. D'une balade

à l'autre, l'amitié se noue et le projet grandit. Flaine et Avoriaz les séduisent, la première pour sa rigueur minimaliste, l'autre pour son romantisme. Jacques retient la souplesse des toitures et des formes d'Avoriaz et l'utilisation du bois. Baptisée l'Étalle, en hommage à la montagne qui la surplombe, la station intégrée de Merdassier s'inscrit dans le site avec une architecture étroitement associée au paysage.

Les sapins comme limite de hauteur

En 1972, l'architecte fixe les règles de l'implantation et les bases de l'architecture : "La copropriété verticale s'implante dans des zones boisées qui serviront de rideaux naturels, elle ne dépasse pas la hauteur des sapins et évite de créer des volumes trop importants et répétitifs. La copropriété horizontale se développe dans quelques encoches de la forêt, groupée en 4 ou 5 unités de vie pour éviter des bandes contiguës trop longues." Objectif ? Atteindre un regroupement maximum de constructions, sans monotonie ni étouffement, afin d'intégrer des services communs tout en garantissant des espaces libres et la proximité immédiate de la nature. Démonstration sur site ! Les

circulations à l'intérieur des lotissements offrent des variations de lumière, comme des surprises à l'angle d'un bâtiment ou à la sortie d'un passage couvert. Que ce soit à l'intérieur de l'enceinte formée par les immeubles, dans une coursive, une montée d'escaliers ou dans les appartements, l'œil est maintenu constamment en contact avec l'extérieur, cette montagne magnifique.

Des bâtiments séquencés et des toitures imbriquées

La singularité architecturale de Merdassier tient dans l'art de séquencer les volumes et d'imbriquer les toitures en créant une série de bâtiments de hauteur et de taille différentes venant casser l'impression de masse de l'ensemble : pas de barre horizontale ni verticale. Elle sera mise en œuvre à Val Soleil, premier hameau construit. Des balcons animent les façades avec une alternance de 3 modèles de garde-corps. L'architecture convoque des formes traditionnelles pour donner de la souplesse et du rythme. Ici, un ensemble d'immeubles dont chaque montée est coiffée d'un toit deux pans comme un tronc avec une tête, là, un autre qui s'allonge tel un chalet aux formes généreuses.

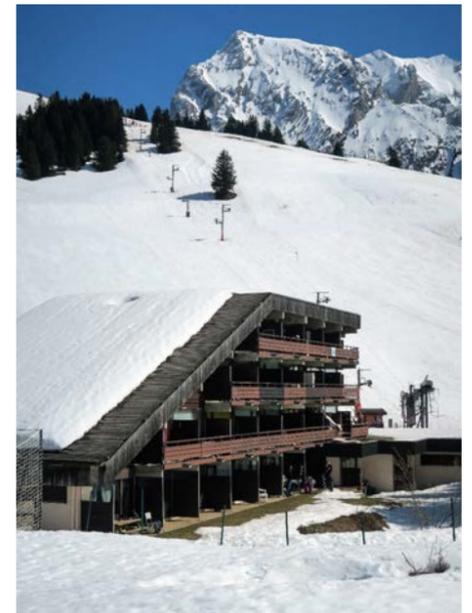
Un art de vivre

L'architecte pense les intérieurs avec la volonté de proposer un dépaysement et une qualité de vie. Les communs disposent de coursives et de larges couloirs, de montées d'escaliers vitrées et plaisantes qui deviendront un terrain de jeu pour les enfants. Ils desservent des studios et deux pièces. Largement ouverts avec balcons, les appartements s'organisent autour d'un plan astucieux et atypique, en demi-niveaux séparant coin jour et coin nuit, quelques marches qui suffisent pour offrir un parcours dans de petits espaces. "Il ne faudra plus guère espérer vendre uniquement de la pierre, mais un art de vivre... Et que celui-ci soit d'autant mieux élaboré que la présence sur les lieux sera réduite. Il faudra faire preuve d'imagination pour aider les familles à trouver un intérêt pendant leur séjour à Merdassier. Par exemple, pendant l'été, un club hippique, une école d'esca-

lade ou simplement de découverte de la nature." écrit Jacques à Michel. La base de loisirs est née. Aujourd'hui, 40 ans plus tard, pas de centre équestre mais un centre nautique, un parcours trail dans le massif de l'Étalle et la combe de Tardevant, une course KV – kilomètre vertical – qui arrive à la Pointe de Merdassier, une arête rectiligne avec un panorama à 360° sur la chaîne des Aravis et celle du Mont-Blanc et des animations familiales allant du tournoi sportif aux soirées jeux.

Des matériaux nobles et durables et des techniques d'isolation pionnières

"Rien n'est pérenne mais on peut faire pour que cela s'abîme le moins vite possible." déclare Jacques Herrgott. Les matériaux employés traduisent cette volonté de qualité et de durabilité qui sera tenue à Val Soleil. Une base en béton enduit, un corps en cèdre rouge, des toitures en tavaillon et des garde-corps en bois et verre. Le caractère pionnier de Merdassier tient aussi dans les techniques de construction utilisées. En partant d'une observation simple : quand il fait froid, on met un manteau pour se couvrir et un bonnet. L'architecte choisit de mettre en œuvre une isolation par l'extérieur. Celle-ci se pratique en Finlande et en Hollande mais pas en France, ce sera la première ! Même réflexion pour la coiffe : des toitures



© CAUE 74 / Carine Bel

froides ventilées et des caniveaux encastres et chauffés pour éviter la stagnation de glace. C'est ce combat pour la durabilité, l'esthétique et la performance venues du nord de l'Europe qui fait de Merdassier une station quarantenaire qui a belle allure.

Pérennité, fluidité, transparence, ouverture et rythme sont les cinq piliers d'une architecture singulière signée Jacques Herrgott qui fait de Merdassier plus qu'une station, un art de vivre au pied de l'Étalle en immersion douce dans la montagne. ■



© CAUE 74 / Carine Bel



© CAUE 74 / Carine Bel

Penkenjoch / Tyrol, Autriche

Chapelle Granata

Mario Botta architecte, 2013

À 2 087 m d'altitude, dans les Alpes de Zillertal, près d'un étang, la chapelle Granata se dresse comme un gros grenat, pierre fine locale que l'on trouve dans la nature. Du minéral, elle reprend le nom et la forme, rendant hommage à la beauté de la montagne. C'est un polyèdre à 12 faces en forme de losange, posé sur un socle en béton, avec une structure en bois recouverte de plaques d'acier

Corten, un escalier qui conduit à l'intérieur et une seule ouverture sur le dessus. Quand le visiteur entre dans la chapelle, il pénètre dans un espace géométrique pur et parfaitement plane, dans lequel la lumière se réverbère, donnant vie aux murs de lattis en mélèze. Quelle que soit l'heure de la journée, la magie est là, continue, physiquement perceptible, qui convoque le sacré.



Dossier / Gares de téléphérique

Accéder aux sommets

L'histoire des gares de téléphérique était jusque-là liée à la conquête des hauts reliefs par les alpinistes et les skieurs, leur morphologie et leur usage dédiés aux prouesses technologiques du transport par câble. Les voilà qui s'émancipent sans renier leur passé. À Chamonix, Plan Joran se transforme volontiers en scène de musiques actuelles. À Crans-Montana, l'ancienne gare de téléphérique de Chetzeron s'est muée en hôtel design, ce pourrait être aussi bientôt le cas de celle d'Avoriaz. Ces ouvrages d'art, qui se tiennent à la croisée de la technologie, l'ingénierie, l'architecture et l'exploit, font miroiter notre rapport aux sommets et inspirent des architectures inédites. C'est bien une nouvelle approche du domaine skiable qu'ils révèlent en lançant un challenge proche de la gageure : concilier l'homme et la mécanique, technologie et beauté, écologie et performance pour nous transporter sur les cimes ! Découverte en quatre remontées mécaniques : Monte Bianco Skyway, la Flégère, Grandes Platières, Prodains Express.



© Francesco Bolis



© Skyway Monte Bianco

MONTE BIANCO SKYWAY, UN JOYAU POUR UN VOYAGE AU CIEL

Embarquement ouaté pour l'infini à bord de la 8^e merveille du monde, le Monte Bianco Skyway ! Équipées de caméras projetant le panorama au sol et d'un système de chauffage éliminant la condensation, ses cabines tournantes sans coin ni arête bercent le visiteur selon un doux mouvement de rotation permettant de ne pas perdre une miette du paysage. Ses gares design en verre et métal proposent des expériences culturelles authentiques, allant de la galerie des glaciers en passant par le jardin botanique ou la cave à vin. Pendant tout le parcours, l'immersion est totale. Elle se fait presque sans secousse et sans bruit, dans un état de perception aiguisé. C'est ici que l'on se relie aux 4 000 des Alpes Mont-Blanc : Mont Rose, Cervin, Grand Paradis, Grand Combin, et c'est de stimulation de l'esprit dont il est question pour vivre pleinement cette expérience extraordinaire et s'en imprégner durablement. Le moindre détail est pensé pour éveiller les sens, libérer la vue à 360°, susciter des sensations, du vertige à l'extase devant la haute altitude, belle à couper le souffle.

Le chantier de l'audace

Comment transformer le passager en visiteur hypersensible relié au milieu ? Le projet fait table rase de l'existant et repense le transport à neuf comme un voyage vers le ciel ponctué de découvertes à chaque étape de l'ascension. Le parcours est revu, l'installation innovante et trois nouvelles gares sont construites. Le départ se fait à Pont d'Entrèves jusqu'au Mont Frety, puis gagne directement la Pointe Helbronner. En 2011, le chantier du sommet tient du pari : démanteler l'ancienne gare installée sur l'éperon rocheux en préservant la stabilité du sol. Préalable à l'excavation, la construction d'une barrière d'acier et de béton pour maintenir la Pointe Helbronner ! Un tunnel de 150 m et un puits de 80 m de profondeur sont construits pour consolider la montagne afin qu'elle puisse supporter la traction des câbles du nouveau téléphérique et la nouvelle gare, le tout à plus de 3 000 m d'altitude. Les travaux sont titanesques !



© Francesco Bolis

Des enveloppes de verre aérodynamiques

Conçues par l'architecte Carlo Cillara Rossi -Studio Progetti, l'architecture des trois gares se met elle aussi au défi, en alliant design, haute technologie, authenticité, faible impact environnemental pour célébrer la montagne. La gare de Helbronner s'érige tel un cristal à 3 400 m. Sa forme fait écho aux cristaux de quartz qui se logent dans les cavités des hauts sommets des Alpes. Attraction principale de l'œuvre : la terrasse circulaire de 14 m de diamètre qui permet de tutoyer le ciel avec des vues inédites sur le Cervin, le Mont Rose, le Grand Paradis et les alentours... "Le summum, c'est cette vue extraordinaire, unique au monde, et une architecture très réfléchie avec des angles spé-

cifiques orientés en direction des différents sommets, c'est un endroit riche en émotion, qui crée un lien très fort avec la montagne, qui reste en vous, même après être rentré à la maison", explique l'architecte du Skyway. À l'intérieur, la galerie des cristaux, un restaurant, un bar et des points d'information multimédia. Le tout évoque le cycle géologique et glaciaire de la montagne, déclenchant la légende comme une réminiscence. Celle de la chasse au trésor des cristalliers, parcourant les cimes à la recherche de la fluorite rose qui calme le mental et fluidifie les énergies pour clarifier les perceptions extrasensorielles, parfois au péril de leur vie. Le voyage à la découverte de la grande montagne commence au Pontal d'Entrèves,

à Courmayeur 1 300 m d'altitude, depuis la gare de départ aérodynamique groupant espaces publics et privés et un parking souterrain. Il fait halte au Pavillon du Mont Fréty. À 2 178 m, la station intermédiaire a l'allure d'une gare TGV, elle est le cœur vibrant du téléphérique. À l'intérieur, deux restaurants, un bar, une salle de conférences/événements/cinéma de 150 places, un petit centre commercial, un musée de la montagne et même une cave à vin. Ici va mûrir le blanc pétillant issu des vignes les plus hautes d'Europe, celles de Morgex, commune voisine de Courmayeur. À l'extérieur, le Jardin Botanique Alpin Saussurea et différents sentiers pour s'arrêter au solarium ou continuer vers l'ancienne gare qui sera rénovée et transformée en musée. Offrant une diversité de services et d'activités inédites en haute montagne, les gares du Skyway répondent aux plus hauts standards d'hospitalité des espaces publics.

Une quasi-autonomie énergétique

Construites en aluminium, acier et verre, avec un choix de matériaux très isolants, de grandes surfaces photovoltaïques, des systèmes de chauffage par pompe à chaleur, les gares sont quasiment des bâtiments zéro énergie. Une exigence et un exploit de plus pour ce téléphérique qui affiche des façades en verre tout au long de son parcours, afin que le visiteur se sente partie intégrante de l'environnement, même pendant les moments de repos. ■



© Francesco Bolis



© Skyway Monte Bianco



© Francesco Bolis

CHAMONIX LA FLÉGÈRE, S'INTÉGRER EN DOUCEUR

Chamonix, les Praz, hiver 2019 : la nouvelle télécabine de la Flégère ouvre cette saison avec deux gares réalisées par l'architecte féru d'alpinisme et de haute montagne, Gaston Müller. La promesse ? Transporter les visiteurs "là-haut" vers l'un des plus beaux points de vue sur la mer de glace, skis aux pieds, à pied, en VTT..., en leur procurant une expérience en lien avec la montagne. "Il y a 15 ans, on réfléchissait à installer de nouveaux télésièges. Aujourd'hui, on en supprime et on remplace un équipement par un autre à plus gros débit. Objectif : transporter le même nombre de personnes, mieux, dans un plus grand confort et plus de sécurité dans un site nettoyé" explique Gaston Müller. Le remplacement de la remontée mécanique engage la démolition de la gare de départ qui n'a ni la volumétrie nécessaire, ni la capacité pour accueillir une télécabine et stocker les 60 cabines, et l'extension de la gare d'arrivée. Mis en service en 1956, avec deux gares en bois et béton signées Henry Jacques Le Même*, architecte, inventeur du chalet du skieur, l'ancien téléphérique symbolisait l'essor du ski. Une page d'histoire est tournée avec émotion !

La nouvelle gare de départ répond à trois contraintes : loger une mécanique à la Jules Verne, s'intégrer dans le paysage, trans-

porter différents types d'usagers - skieurs, piétons ou cyclistes en leur proposant un cheminement agréable et confortable, et acheminer les secours et les blessés légers sur brancard. Segmentée en différentes strates qui limitent son impact visuel, avec des lignes courbes, une façade bois et métal, la gare de départ s'arrime en douceur dans le paysage. De plain-pied, les caisses abritées par un avant-toit, au premier, les quais d'embarquement, en contrebas, une zone de parking. Sa qualité ? La liaison fluide entre les différents volumes et l'agencement des ouvertures. De différentes tailles, celles-ci se répètent par multiple de 3 et s'alignent, rythmant la façade à la façon d'une composition géométrique abstraite. L'effet n'est pas gratuit, il réserve une variété de points de vue sur la montagne au visiteur qui chemine, et expose les cabines high-tech dans leur espace de stockage, affichant ainsi l'une des fonctions de la gare. À l'intérieur, pas de confinement, des circulations larges et fluides, prenant en compte tout autant le skieur que son éventuel accompagnateur piéton ! Pourquoi ne pas prolonger la gare en une place publique offrant un bassin d'agrément et un jardin paysager ? L'effet gradin du bâtiment y incite. Son implantation à deux kilomètres du centre de Chamonix également, révé-

lant une porosité entre domaine skiable et espace urbain.

L'agrandissement de la gare d'arrivée consiste en un travail de couture sur l'existant et de rééquilibrage du bâtiment qui n'a cessé de se transformer.** Au sud-est, la galerie suspendue devient une terrasse panoramique. Au nord-est, une avancée en arrondi ancre le bâtiment au sol en se raccordant au garage à chenillettes. Une nouvelle façade donne de la cohérence à l'ensemble. Humble et habile, cette architecture compose avec l'existant, reste attentive à l'histoire du bâtiment et lui donne une nouvelle contemporanéité. Intégrant les deux saisons été-hiver, elle amorce des usages alternatifs et fait signal dans le paysage. ■

* Voir le livre Henry Jacques Le Même, architecte, par Mélanie Manin et Françoise Véry, 2013, collection Portrait, éditions du CAUE de Haute-Savoie

** "À l'origine, Henry Jacques Le Même avait conçu une gare rectangulaire en deux parties étagées, avec les quais dans la pente en aval et la machinerie à l'arrière. Le tout était relié sommairement à la gare de départ de la télécabine de l'Index à l'ouest. En 1962, les deux gares ont été couvertes par le même toit, ce qui a permis d'agrandir la surface au sol et de créer un restaurant. Le remplacement de la télécabine de l'Index par un télésiège débrayable, reconstruit un peu plus loin, a permis de libérer l'espace de l'ancienne gare, de terminer la pente du toit ouest et d'y implanter un nouveau restaurant."

Extrait du reportage Chamonix, les Praz, la Flégère de Monchu, sur www.remontees-mecaniques.net



© J. Boccard, Archives Centre d'Art de Flaine

FLAINE GRANDES-PLATIÈRES, DES SACS DE RIZ AU TUNNEL COSMIQUE

2 550 m d'altitude, sommet des Grandes Platières : le spectacle des cimes se dévoile en panoramique de l'Aiguille Verte aux Aiguilles de Chamonix. Le Mont-Blanc semble à deux pas. Chantier hors normes, l'aventure de la remontée mécanique commence en 1960 quand le champion de ski, Émile Allais, s'appuie sur Freddy Couttet, premier défricheur du site, pour étudier l'installation d'un domaine skiable à Flaine. Un autre amoureux du ski participe à l'épopée flainoise : l'architecte genevois Gérard Chervaz. Il connaît bien Flaine dont il rêve de faire une station de ski depuis 1954*** et le site "cette cuvette gavée de neige" découverte lors d'une randonnée à ski reliant Samoëns au Buet. En 1963, les fondateurs de la station Éric et Sylvie Boissonnas lui confient la réalisation de la gare des Grandes Platières. Ce sera "une gare compacte avec des quais d'embarquement, surélevés du sol afin de permettre la sortie de la gare "skis aux pieds" face au Mont-Blanc." Oui mais voilà, comment couler les fondations dans les lapiaz du désert de Plâté ? L'affaire est loin d'être évidente car les lapiaz ont la caractéristique de

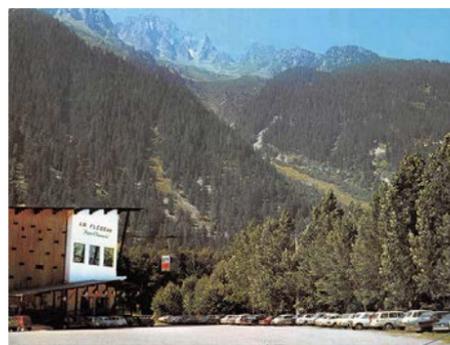
former des "trous" de profondeur variable. L'architecte va inventer une technique inédite pour combler les crevasses en partant d'un constat : le riz mouillé triple de volume, il suffit d'en jeter des sacs entiers dans les failles de calcaire, de les arroser pour que le riz gonfle et comble les crevasses. Des tonnes de béton sont économisées. Mis en service en 1967, le téléphérique sera transformé en télécabine en 1985, et la gare agrandie par le duo architecte et ingénieur téléphériste Yves de Préval et Denis Creissels. Originellement discrète, sa silhouette s'élève d'un niveau pour stocker les cabines et s'allonge à l'aval d'un portique support des lanceurs et systèmes de freinage. En 2011, une nouvelle réflexion émerge. Comment préparer le visiteur à l'expérience du grand paysage ? L'architecte Guillaume Relier scénographie le couloir qui conduit au grand paysage, en partant d'une observation de l'existant : l'arrivée se fait plein sud dans l'éblouissement du soleil. "Il y a une forme de noblesse dans cette transition de la vallée au sommet où l'on sort de la télécabine skis en main et marche en contre-jour avec le soleil



© OT Flaine, M. Dalmasso

dans les yeux." Après avoir épuré l'espace, il monte une succession de portiques bois et d'alcôves qu'il met en lumière, créant un effet tunnel qui accentue la perspective et l'impression cinématique lors de la traversée. Le couloir devient un sas qui révèle en contraste le paysage d'une beauté extatique comme une surprise décuplant l'émotion. 2019, l'artiste belge Rémi Tamborini s'empare de l'espace à son tour. Son projet ? Installer une quinzaine d'arches qui s'emboîtent, saisissant le visiteur dans un anneau cosmique qui s'ouvre ou se ferme selon le sens de traversée de la gare, dans une colorimétrie allant du bleu et noir vers le blanc. Un univers tout droit sorti de "2001 L'Odyssée de l'espace" à découvrir cet hiver ! ■

*** Flaine, architecture d'une station, 2009, édition CAUE de Haute-Savoie



© Gaston Müller



Les Grands Montets, espace débutant



Renaturer le domaine skiable

Skier en altitude dans un paysage d'exception avec de bonnes conditions d'enneigement, même si l'on a un niveau débutant. La tentation est forte, on peut y succomber aux Grands Montets. Ouvert en mars 2019, à 2 186 m d'altitude, l'espace débutant du domaine est un bel exemple de requalification du domaine skiable conciliant renaturation de la montagne et modernisation du domaine skiable sur le site classé du Mont-Blanc. Découverte !



© DREAL

© DREAL

Sept ans d'intervention

La réflexion commence par le choix d'un site dont le modelé se prête naturellement à l'implantation de pistes vertes et bleues. Celui du pré de Lognan est idéal, avec ses pentes douces à sa desserte par le téléphérique du même nom. Ce choix s'inscrit dans une requalification du domaine skiable avec notamment le démontage des remontées mécaniques du secteur devenues obsolètes. Objectif ? Offrir au skieur un confort d'usage dans un site préservé. Suppression d'équipements avec renaturation du site, choix de remontées mécaniques à faible impact, respect du relief naturel pour l'implantation des pistes : le projet est vaste. Lancé en 2012, il requiert 7 autorisations et démarre en 2014 par la démolition de l'existant ! L'observatoire de l'environnement et du paysage au sein de la Compagnie du Mont-Blanc et du service Site et Paysages de la DREAL*, côté ministère de la Transition écologique et solidaire, le pilotent conjointement, avec une attention redoublée à la nature dans laquelle s'inscrit tout remaniement du domaine skiable sur le site classé du Mont-Blanc.

Une renaturation du ski

Accessible depuis le plateau de Lognan, le nouveau téléski du Tabé à fort débit remplace trois télésièges, l'ancien du même nom, celui de Plan Roujon démonté lors de la création de la télécabine de Plan Joran et celui des Marmottons. Deux téléskis complètent l'offre, desservant deux pistes, une verte de 108 m de long et une bleue de 173 m dans un espace délimité par des filets. Là, les enfants et autres apprentis skieurs peuvent s'adonner aux joies de la glisse en toute sécurité. Les attentes sont comblées et le paysage gagne en authenticité. L'ouverture de ce nouveau domaine porte une approche environnementale allant au-delà de l'intégration des équipements et de leur effacement pour s'intéresser aux caractéristiques du site avant toute intervention de l'homme. Enjeu ? Diminuer l'empreinte anthropique laissée sur le terrain par le ski, comme celles des pistes parfaitement calibrées en courbes et reliefs au service de la fluidité de la glisse et des buttes d'arrivées, créées ex nihilo au sommet des remontées mécaniques pour faciliter le débarquement des skieurs. Le

démantèlement des trois télésièges s'accompagne d'une renaturation du sol avec la suppression des buttes artificielles pour se rapprocher du modelé originel du terrain. L'aménagement des nouvelles remontées mécaniques prend également en compte cette exigence. Les pistes sont travaillées en conservant au maximum des granulométries variées du sol et les raccordements aléatoires parsemés de blocs lors des ruptures de pente. Moins lisses et toutes aussi agréables, elles donnent à comprendre le milieu naturel sur lequel l'on se déplace.

Symptomatique de l'évolution du domaine skiable, l'espace débutant des Grands Montets révèle les enjeux écologiques du domaine skiable et le changement de culture des aménageurs qui intègrent aujourd'hui des écologues et des professionnels de l'environnement à leurs équipes. Pour les skieurs, c'est un changement de perception et l'accès à un ski qui apprivoise le terrain naturel plutôt qu'il ne le conquière. De quoi retrouver un lien fort avec le site sous les spatules ! ■

*Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement



© CAUE 74 / Béatrice Cafféri

MORZINE, PRODAINS EXPRESS, UNE ESCALE DU FUTUR MÉTRO AÉRIEN

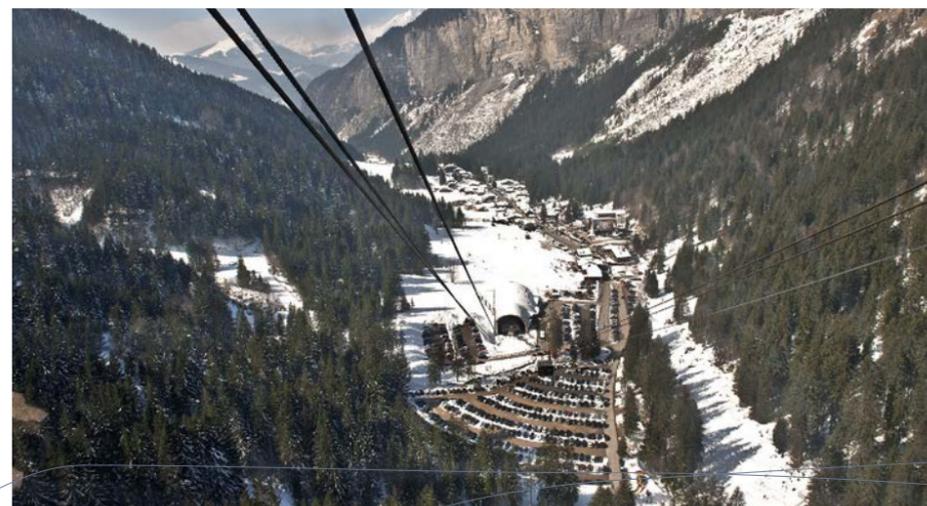
Construite en 2013 par l'architecte Simon Cloutier, la gare des Prodains s'intègre dans le paysage comme une carapace de bois logeant un drôle d'animal aux mensurations de géant : un téléphérique 3 DS reliant le domaine skiable de Morzine à celui d'Avoriaz en 4 minutes avec un débit de 2 500 personnes à l'heure. L'ouvrage a de l'allure, de la souplesse et l'agilité de pouvoir se transformer à l'aval : sol escamotable, façade bois et plexiglas démontable. Soutenue par trois arcs de tailles différentes en lamellé-collé conçus sur-mesure par rapport aux fonctions, elle abrite : machinerie, locaux publics, quais. Un platelage en mélèze jaloné d'arrêts de neige lui moule une peau de bois grisé. Des auvents en selle de cheval canalisent les descentes d'eau et participent à alléger l'ouvrage. C'est un objet design escamotable avec les prestations proches d'un hub d'aéroport : espaces d'attente, parking connecté..., et à l'étude, des navettes en luges à bagages depuis le centre-village. Il est le premier jalon d'un métro aérien qui relierait le centre du village de Morzine à Avoriaz, en alternative à la route creusée dans le piton rocheux il y a 50 ans.

Le projet implique de réaliser un nouveau tronçon Les Prodains-Morzine centre-village. Il est gigantesque en termes d'investissement et de bouleversement urbanistique, le tout au service d'une vision : celle d'une montagne sans voiture, accessible à tous

et préservée ! Comment intégrer un équipement gigantesque de 70 m de haut avec deux pylônes énormes, un tracé de 300 m en câbles dans un petit village réputé pour ses chalets et ses toits en lauzes ? L'échelle ne correspond pas à celle du paysage mais l'équipement peut devenir un élément structurant du village. Pourquoi ne pas faire de cette nouvelle gare multimodale un outil de développement avec création d'un centre-bourg ?

Décembre 2018, après trois ans d'étude, l'idée prend forme : implantation d'un téléphérique 3 DS au centre de Morzine quartier du Plan, construction d'une gare multimodale comprenant un parking souterrain, une gare routière, des circulations verticales, une

circulation piétonne jusqu'à la gare actuelle, le développement du quartier du blanc avec construction de nouveaux équipements publics, de logements collectifs..., et d'un tunnel piéton souterrain reliant le téléphérique à la télécabine du Pléney. Après trois séances de concertation publique et livraison des études de faisabilité, le programme de l'Express Morzine Avoriaz est établi, un dialogue compétitif est mis en place entre des équipes candidates chacune chapeautée par un téléphériste et un architecte. Résultat début 2020. Ce projet ouvre une nouvelle ère pour Morzine, avec des usages à initier et un nouveau rapport à la montagne. ■



© CAUE 74 / Béatrice Cafféri

Le Refuge Tonneau à l'Arbaron

Conçu en 1938 par Charlotte Perriand, alpiniste et skieuse chevronnée et célèbre architecte designer, le Refuge Tonneau habite enfin la montagne. À Flaine, à plus de 1 900 m d'altitude et 1 heure en raquette à neige du col de Pierre Carrée, au dos de la Pointe de l'Arbaron, il se révèle aux randonneurs qui s'aventurent hors des sentiers battus. Portable à dos d'homme, démontable en une journée, il a la bouille sympathique d'un nichoir à taille humaine et la fonctionnalité d'une Tiny House autonome, sobre et élégant, capable de résister aux conditions les plus extrêmes. Incroyable, l'objet a plus de 80 ans et garde le potentiel d'un design d'avant-garde ouvrant de nouvelles façons d'habiter, temporaires et sans impact.



© CAUE 74 / Carine Bel

Un petit objet d'aluminium déposé en toute discrétion

Rendez-vous col de Pierre Carrée, point de départ du domaine de ski de fond qui se change en golf l'été. La balade jusqu'au Refuge Tonneau est belle et douce, dégageant un plateau tout en courbes, dominé par un modeste sommet La pointe de l'Arbaron. Celui-ci offre un panorama sur les pics alentour : de gauche à droite Tête Pelouse, col de Platé, Tête des Verds, au loin les Grandes Platières, en contrebas la vallée. Le point de vue est magique, à quelques centaines de mètres en aval, la découverte du Refuge Tonneau est tout

aussi émouvante. Insolite, l'objet scintille au soleil et ne garde pas un flocon de neige. C'est un dodécagone de métal, rythmé de fenêtres hublot et coiffé d'un toit parapluie. Sa peau d'aluminium prise en sandwich avec des panneaux sert d'isolation thermique. Pas d'ancrage au sol, le refuge est suspendu sur une structure métallique qui garantit sa résistance au vent et à la neige. Il aménage un abri spartiate, fonctionnel et accueillant. À l'intérieur, chaque élément est ergonomique, simple et beau, participant à créer une sensation d'espace bluffante dans un si petit objet un plancher disposé en rayon

autour du mat, des couchettes marabout qui servent d'assises et se transforment en lits, un poêle, une échelle pour accéder à l'étage équipé de couchettes alignées tête bêche ou en quartier d'orange. Le bois du sol et du mobilier donne de la noblesse et de la chaleur. On retrouve un esprit zen presque japonisant dans la précision des détails, la qualité des matériaux, la juste mesure de chaque chose. Capacité d'accueil, 8 personnes. Montage, un jour avec une clé, une pince, un marteau pour assembler le mécano ! Le Refuge Tonneau à l'Arbaron est le petit modèle d'un refuge déclinable en 3 versions, 8, 24 et 48 personnes.

Ponctuer la montagne d'abris pour les alpinistes ou skieurs égarés

Inspiré d'un manège forain photographié en Croatie, le Tonneau est l'aboutissement de recherches constructives de Charlotte Perriand sur les refuges de haute altitude, dont elle rêvait de ponctuer la montagne afin d'offrir des abris d'urgence aux alpinistes confrontés aux difficultés d'une course en haute altitude. Son prédécesseur, le Bivouac, refuge de 6 m x 2 m, conçu en 1936 et installé sur les crêtes du Mont Joly à Megève, à 2 000 m d'altitude, a permis de valider les principes de conception : des éléments préfabriqués, démontables, avec des panneaux isolants d'aluminium et d'Isorel. Mais avec ses 750 kg équipement compris, le Bivouac reste très lourd. Le Tonneau optimise la démarche de conception : 40 kg, des pièces de

© CAUE 74 / Carine Bel



© Archives_ChrP_ADGP

Pionnière de l'architecture et du design contemporain, Charlotte Perriand (1903-1999) fut l'associée de Le Corbusier et Pierre Jeanneret. Elle inventa une gamme de mobilier extensible et modulable en utilisant des matériaux nouveaux, issus de l'industrie automobile et aéronautique : chaise longue basculante, tabouret recouvert de tissu-éponge interchangeable, bibliothèques casiers... Elle œuvra à la construction de la station de sports d'hiver des Arcs en Savoie (30 000 lits) dont elle aménagea et équipa la plupart des bâtiments. Son mobilier est aujourd'hui édité chez Cassina ainsi qu'une version équipée du Refuge Tonneau. Du 2 octobre 2019 au 20 février 2020, son œuvre fera l'objet d'une exposition rétrospective majeure à La Fondation Vuitton, à Paris.



© CAUE 74 / Carine Bel

2,1 m sur 1,05 m maximum, une forme cylindrique pour augmenter la résistance au vent et à la neige, et le rapport habitabilité-encombrement. Portable, ultrarésistant et sans impact au sol, le Tonneau révolutionne la construction en altitude ! Il restera au stade de dessins à quatre mains de Charlotte Perriand et Pierre Jeanneret pour cause de guerre, jusqu'à ce qu'en 2011 l'association alexoise ACTE (Art Contemporain Thônes et vallées de Thônes Exposition) s'attelle à le réaliser. C'est le petit modèle qui est réalisé, exposé à Alex puis sur le Forum de Flaine avant d'être installé en pleine montagne à l'Arbaron à l'automne 2017.

Un art de vie zen

"J'aime la montagne profondément, je l'aime parce qu'elle m'est nécessaire. Elle a été de tout temps le baromètre de mon équilibre physique et moral. Pourquoi ? Parce que la montagne offre à l'homme la possibilité de dépassement dont il a besoin."* écrivait Charlotte Perriand. Le Tonneau exprime à la fois sa passion pour la montagne et sa réflexion sur la cellule d'habitation qui sera développée lors de la

construction de la station des Arcs (1967-1989). Les deux vont de pair et donnent les bases de la conception qui procède de l'intérieur vers l'extérieur, définissant un habitat minimum qui se prolonge avec la nature et la nature qui se prolonge vers l'infini. Mètre étalon pour le dimensionner, la longueur des couchettes. Pas de camouflage, les matériaux bois et métal sont bruts, l'assemblage se laisse voir avec des patines et des écrous évoquant une mécanique industrielle. Une démarche à la fois japonisante et très contemporaine dont on retrouve l'esprit à l'intérieur du Tonneau. Allongé sur une couchette du 1^{er} étage, on plonge le regard sur le blanc, la neige à l'infini, un sapin ou le ciel selon l'emplacement où l'on se situe. C'est à un art de la vie zen, en harmonie avec la nature, auquel nous invite Charlotte Perriand. Elle fut une fervente lectrice du *Livre du Thé*** , avant d'être invitée au Japon en 1940, par le ministère du Commerce et de l'Industrie nippon pour une mission de conseillère en faveur du développement de l'art industriel japonais. Bien plus tard en 1993, on retrouvera une nouvelle expression de l'habitat temporaire dans la Maison de Thé.

Un design d'avant-garde pour de nouvelles façons d'habiter la nature

La station scientifique Concordia en antarctique 2002 ou le refuge du Goûter sur la voie du Mont-Blanc évoquent la forme ronde du Tonneau et son ergonomie capable de résister aux conditions extrêmes. Équipé de panneaux solaires sur sa peau d'aluminium, posé au sol ou suspendu dans les arbres façon nichoir, il pourrait aussi devenir la matrice d'une gamme de Tiny Houses écologiques ou de cabanes dans les arbres. Les déclinaisons de cet objet design sont infinies.

Accessible à tous, après une marche d'une heure sans grande difficulté, le Refuge Tonneau de Charlotte Perriand requiert une courte sortie de piste pour pouvoir être observé de près, incitant à une relation plus sauvage avec la montagne. Il n'est pas ouvert au public mais il s'offre à tous comme une nouvelle œuvre remarquable qui habite Flaine, station d'art et d'architecture, conçue par le maître du Bauhaus, Marcel Breuer. ■

*Extrait de Charlotte Perriand, *construire en montagne*, 2016, Éditions CAUE 74 p 17
** *Le Livre du Thé*, Okakura Kakuzô

LE CONSEIL D'ARCHITECTURE D'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT DE HAUTE-SAVOIE

valorise par des publications les innovations et évolutions architecturales et urbaines des stations climatiques ou de sports d'hiver les plus représentatives du XX^e siècle où la montagne devient lieu de santé, comme au Plateau d'Assy, ou de loisirs, comme à Chamonix, Megève, Morzine-Avoriaz et Flaine, notamment.

Il présente aussi dans la collection Portrait ou à travers des expositions des personnalités dont les oeuvres architecturales, urbanistiques ou paysagères ont marqué le territoire des Savoie.

Toutes nos publications peuvent être commandées sur www.caue74.fr

PUBLICATIONS

• LIVRETS & MAGAZINES ARCHITECTURE & STATIONS



Chamonix Mont-Blanc, Le petit patrimoine, consultable au CAUE, Co-éd. Caue 74/commune de Chamonix, juin 2006 - **DVD Chamonix**,

réal. C. Dupuis, prod. CAUE 74, juin 2007 - **Chamonix Mont-Blanc, Inventaire des typologies**, Co-éd. Caue 74/commune de Chamonix, juillet 2004

Avoriaz, Ed. Caue 74, juin 2007 - **DVD Avoriaz**, réal. C. Dupuis, prod. Caue 74, juin 2007

Morzine, Co-éd. CAUE 74/commune de Morzine-Avoriaz, septembre 2009

Megève, Les chalets d'Henry Jacques Le Même, Ed. Caue 74, mai 2008 - DVD Megève, réal. C. Dupuis, prod. Caue 74, juin 2007

Flaine, création de Marcel Breuer, Ed. Caue 74, novembre 2009, version en anglais disponible, au Centre d'art et à l'office de tourisme de Flaine

DVD Flaine, réal. C. Dupuis, prod. Caue74, décembre 2012

Passy, Le plateau d'Assy, première station sanatoriale de haute altitude, Ed. Caue 74, novembre 2015



A & S n°1, novembre 2008, [épuisé] consultable au CAUE - **A & S n°2**, novembre 2009 - **A & S n°3**, novembre 2010, **A & S n°4**, novembre 2011, **A & S n°5**, novembre 2012, **A & S n°6**, novembre 2013, **A & S n°7**, novembre 2014, **A & S n°8**, novembre 2015, **A & S n°9**, novembre 2016, **A & S n°10**, novembre 2017, **A & S n°11**, novembre 2018

• COLLECTION PORTRAIT



Maurice Novarina, architecte

Par F. Delorme et C. Bonnot. Ed. Caue 74*, 100 p. décembre 2009, 18 €.

Jean Prouvé dans les Alpes

Par B. Marrey et L.Fruitet. Ed. Caue 74*, 112 p. avril 2012, 18 €.

Jacques Labro, architecte urbaniste, de l'imaginaire au réel

Par J.F. Lyon-Caen, avant-propos de Ph. Labro. Ed. Caue 74*, 192 p. juin 2012, 18 €.

Henry Jacques Le Même, architecte

Par M. Manin et F. Very. Ed. Caue 74*, 146 p. janvier 2013, 18 €.

Marcel Breuer à Flaine

Par B. Chaljub. Rencontre avec R. F. Gatje, M. Jossa et D. Chiquet. Ed. Caue 74, 144 p. mars 2014, 18 €.

André Wogenscky, Louis Miquel, Les Marquisats, Annecy

Par D. Amouroux. Entretien avec M. Querrien. Ed. Caue 74, 188 p. décembre 2014, 20 €.

Charlotte Perriand, créer en montagne

Par Claire Grangé et Guy Rey-Millet. Témoignage de Gaston Regairaz. Ed. Caue 74, 248 p. 2015, 20 €.

René Gagès la permanence de la modernité

Par Philippe Duffieux. Ed. Caue 74, 176 p. février 2017, 20 €.

* avec le soutien de l'Assemblée des Pays de Savoie

**EXPOS
ITIONS
2019/2020**

entrée libre - tout public

74 Haute-Savoie
caue

L'îlot-S
7 esplanade Paul Grimault
bp 339 - 74008 Annecy
cedex
04 50 88 21 10
caue74@caue74.fr

**CONSEIL D'ARCHITECTURE,
D'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT**

octobre à décembre 2019

DISTANCE CRITIQUE

Installation de Vincent Mauger

janvier à février 2020

RÉFÉRENCES CONTEMPORAINES

architecture et aménagement en Haute-Savoie

mars à septembre 2020

CONQUÊTES SPATIALES

où vivrons-nous demain ?

octobre à décembre 2020

NEW ARCHITECTURE IN SOUTH TYROLL

www.caue74.fr