



Avoriaz
François
Deladerrière

Dossier
pédagogique

Cycles 2,3 et 4

L'Îlot blanc

L'EXPOSITION

- 03 Genèse de l'exposition: le guide Avoriaz
- 04 Les choix photographiques
- 05 Les choix scénographiques

LA STATION AVORIAZ

- 06 Petite histoire de la station
- 07 Le trio d'architectes
- 08 Son implantation dans la montagne

LA MOBILITÉ EN MONTAGNE

- 09 Comment se rendre en haute-montagne?
- 09 Les différents types de déplacements dans une station
- 10 Les particularités de la mobilité à Avoriaz
- 11 Quels sont les devenirs de cette mobilité?

PISTES PÉDAGOGIQUES

- 12 Arts de l'espace
- 12 Arts du langage
- 13 Arts visuels

GLOSSAIRE

14

ANNEXES

- 15 Carte de la station

Genèse de l'exposition: le guide Avoriaz

À propos de la collection «a&s»
Guides architecture et stations

L'architecture de montagne exprime plus qu'ailleurs le rapport de l'homme à son environnement, de la société à son territoire. Ces guides rendent accessibles des approches culturelles et techniques qui dépassent largement la valorisation touristique locale. Redécouvrir les démarches et logique des pionniers nous donne des outils de compréhension et nous permet de réévaluer nos postures actuelles.

Inclassable, Avoriaz concrétise une utopie: celle d'un domaine skiable extraordinaire, d'une station de sports d'hiver zéro voiture, d'une Métropole des Alpes futuriste en parfaite adéquation avec la montagne. La station a été façonnée sur plus de quarante ans par l'architecte Jacques Labro et ses complices, Jean-Jacques Orzoni et Jean-Marc Roques d'abord, puis Simon Cloutier.

Avoriaz, une architecture de neige
Jacques Labro, Jean-Marc Roques, Jean-Jacques Orzoni,
architectes, 2023
Carine Bel, Arnaud Dutheil
Photographies de François Deladerrière



Cette exposition propose une réinterprétation du guide *Avoriaz, une architecture de neige* co-édité par le CAUE de Haute-Savoie et les Éditions 205 en 2023. À partir des photographies de François Deladerrière et d'extraits de textes de la journaliste Carine Bel et de l'architecte Arnaud Dutheil, une nouvelle narration d'Avoriaz se dessine.

© François Deladerrière



© François Deladerrière



Les choix photographiques

Les clichés exposés nous plongent dans l'univers de la station et de son architecture d'une totale liberté créative. Le regard de François Deladerrière exprime des ressentis de lieux, des impressions imperceptibles d'ambiances, toutes ces choses impalpables qui font la spécificité d'Avoriaz.

Pour cette exposition, 20 photographies ont été sélectionnées à partir du guide d'Avoriaz et présentées aux visiteurs.

François Deladerrière, photographe du guide et de l'exposition

Diplômé de l'École nationale supérieure de photographie d'Arles, François Deladerrière réalise des projets photographiques le plus souvent liés au paysage. Il longe par exemple l'autoroute A40 pour une série de photographies entre vallée du Rhône et Chamonix, ou aborde la montagne avec une importante commande: Nice et Savoie. Un regard contemporain.

En 2013, il participe au projet collectif «France(s) Territoires Liquides», mission photographique qui dresse un état des lieux des paysages français.

Depuis 2016, il poursuit un travail collectif dans les Alpes italiennes, «CALAMITA/À project». Ce travail de recherche pluridisciplinaire vise à documenter la vallée du Vajont dans les Dolomites, où s'est produite une catastrophe majeure sur un barrage hydraulique en 1963. Ce projet, toujours en cours, a déjà fait l'objet d'une publication: *The Walking Mountain*. Son travail est représenté par la galerie Le Réverbère, à Lyon.

Modélisation de la scénographie



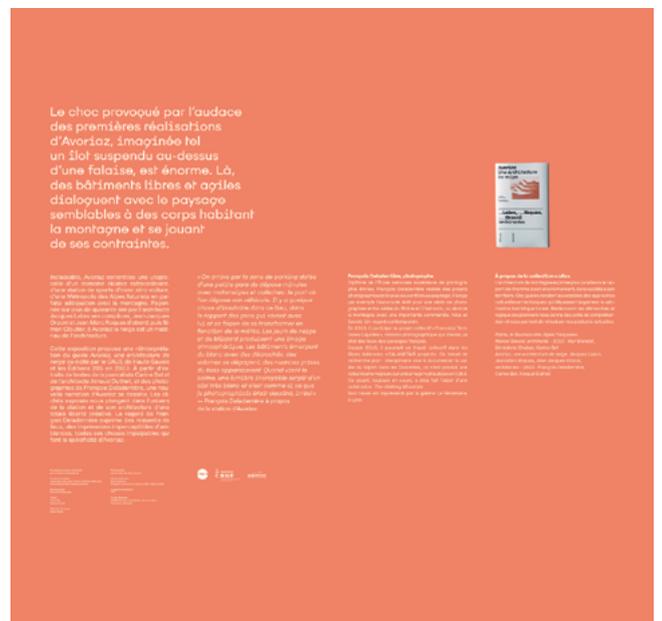
Les choix scénographiques

En complément des images, **une vingtaine d'extraits de textes du guide** ont également été choisis pour les accompagner. **Ces citations** associées aux photographies ouvrent un nouveau niveau de lecture, enrichissant l'interprétation visuelle.

Cette alternance entre images et textes crée une narration à la fois mentale et visuelle, offrant ainsi une autre visite de la station à travers son architecture singulière.

La scénographie s'inspire directement de l'architecture unique d'Avoriaz, mettant en avant ses lignes et formes caractéristiques. Elle s'organise en paliers et en décalé, reflétant ainsi la structure distinctive de la station.

La couleur «orange-rose» est le fil conducteur dans l'exposition. Inspirée par les teintes du coucher de soleil à Avoriaz, elle se retrouve aussi dans les fenêtres des appartements éclairées la nuit et dans les déclinaisons d'ocre rouge des tavillons en bois. Elle est aussi la couleur que l'on retrouve dans le guide.



«On arrive par la zone de parking dotée d'une petite gare de dépose minute avec motoneiges et calèches: le port où l'on dépose son véhicule. Il y a quelque chose d'insulaire dans ce lieu, dans le rapport des gens qui vivent avec lui et sa façon de se transformer en fonction de la météo. Les jours de neige et de blizzard produisent une image atmosphérique. Les bâtiments émergent du blanc avec des décrochés, des volumes se dégagent, des nuances grises du bois apparaissent. Quand vient le calme, une lumière incroyable surgit d'un ciel très blanc et c'est comme si ce que je photographiais était dessiné, irréel»

François Deladerrière à propos de la station d'Avoriaz.

Petite histoire de la station

Avoreaz

La légende lui prête le nom d'Avoreaz, «ça ne vaut rien» en savoyard, les Morzinois le surnomment «l'Alaska» tant le climat est rude

1935, le premier **téléphérique** est inauguré sur la commune.

1948-1957, un projet de domaine skiable mijote entre les mains du comte de Foras puis tombe à l'eau.

1953, le téléphérique de Super Morzine débarque les skieurs à 1 700 m.

1960, la route de Super Morzine se prolonge jusqu'au col de Joux-Verte, approchant le plateau d'Avoriaz.

1960, le Morzinois Jean Vuarnet décroche la médaille d'or aux Jeux olympiques de Squaw Valley aux États-Unis. Il fait la gloire du village et on veut qu'il reste au pays. Morzine lui offre Avoriaz. Il conçoit un projet visionnaire autour d'un domaine skiable qui traverse la Suisse et la France. Rapidement, Jean Vuarnet est à cours de fonds, sa rencontre avec le promoteur immobilier parisien Robert Brémont est providentielle.

1961, le téléphérique des Prodains relie Morzine à Avoriaz.

1962, la commune signe une convention d'aménagement sur trente ans avec le groupe Laffont Brémont. Une nouvelle ère est née, celle du ski pour tous, Robert Brémont confie Avoriaz à son fils Gérard. Lancé par un skieur, Jean Vuarnet, Avoriaz voit le jour grâce au trio qu'il forme avec l'investisseur Gérard Brémont — qui invente le modèle économique — et l'architecte Jacques Labro.

Décembre 1966: la station est lancée.

1 800 m, commune de Morzine, au-dessus d'une falaise de plus de 700 m de haut dominant la vallée des Ardoisières, Avoriaz s'installe sur un vaste balcon avec une vue prodigieuse sur les montagnes. À l'ouest le Roc d'enfer, au sud les pentes des Hauts-Forts ouvrant sur les plus hauts sommets des Alpes franco-suisse, mont Blanc, dents du Midi et dents Blanches. À ses pieds les Portes du Soleil, 600 km de pistes de ski sur France et Suisse. Sur ce plateau de rêve idéalement exposé, enneigé et situé, la station zéro voiture se ramifie en cinq villages positionnés en fonction de la topographie du site: Dromonts, Crozats, Plateau, Falaise, Amara.

Le trio d'architectes

Les trois architectes qui constitueront l'équipe de conception d'Avoriaz sont de la même génération (1935) et se sont connus au moment de leurs études aux Beaux-Arts. Ils ont des personnalités extrêmement différentes et réussiront à surmonter leurs divergences car ils savent qu'avoir accès à une telle commande en début de carrière est une opportunité exceptionnelle.

Jacques Labro naît à Paris dans une famille ouverte aux pratiques artistiques. Sa passion pour le dessin l'amène à se présenter au concours d'admission de l'École supérieure des beaux-arts. Il est reçu major et intègre également l'atelier de Le Maresquier. Il est second grand prix de Rome en 1961 et est diplômé en 1963. Si son approche conceptuelle est en rupture avec la pratique dominante, il ne se revendique pas en opposition avec le milieu professionnel et n'élabore pas de discours théorique à l'encontre de la production des agences.

Jean-Marc Roques réussit le concours d'admission de l'École supérieure des beaux-arts. Il intègre en 1956 l'atelier de Noël Le Maresquier et affirme rapidement son tempérament. Il intègre l'agence de Le Corbusier à Chandigarh avant d'aller, en 1961, poursuivre sa formation d'architecte à l'université de Berkeley en Californie. Il travaille alors dans le cabinet de John Carl Warnecke à San Francisco. Il revient en France en 1964.

Jean-Jacques Orzoni est né d'un père artiste peintre et d'une mère institutrice. Attiré par l'architecture, il réussit l'admission et opte pour l'atelier dissident de Jean Faugeron. Il travaille dans l'agence Erbé-Le Couteur dont il devient chef de projet. Il suit les conférences du séminaire d'urbanisme de Robert Auzelle. Il est logiste du grand prix de Rome et séjourne à la villa Médicis. Il fait son service militaire et retrouve Paris en 1964.

© François Deladerrière



La créativité qui a pu s'exprimer à Avoriaz est en grande partie due à l'absence de structuration des architectes. Jean-Marc Roques s'occupe de la relation avec Brémont et des programmes des bâtiments, Jacques Labro est à la conception des bâtiments et Jean-Jacques Orzoni à la mise au point et au chantier.

Ce découpage des tâches est théorique car les étapes du projet ne sont pas respectées: «C'est incroyable, mais on passait directement des esquisses à l'exécution.»

Son implantation dans la montagne

L'héroïne: la montagne, un plateau pris entre deux falaises dans une nature vierge. Jacques Labro l'observe. Prenant pour limite le rebord de la falaise, il visualise des quartiers autour de quatre éléments naturels du site — butte, **revers** montagne, falaise, **plateau**. Avoriaz tient son ADN, celui d'une station tournée vers les sommets et invisible de la vallée, circonscrite par sa **géomorphie**.

Les ressources du plateau — rocher, bois, neige, pente, soleil — commandent l'implantation des constructions. Les immeubles s'étirent en hauteur pour laisser de l'espace au ski, sans **trame** imposée pour donner la primauté aux vues, à l'ensoleillement et aux pratiques sportives.

«Avoriaz a une tonalité à part qui va du gris à l'ocre rouge selon les différences de vieillissement du bois en fonction de l'exposition, et s'harmonise avec la roche de la falaise. Au fur et à mesure des séjours, on découvre des formes étonnantes et toujours le rond qui revient, apportant de la douceur. Les appartements ont vue sur la montagne et le soleil de 11 heures du matin jusqu'au soir. Quand on en sort, on prend nos skis et on démarre direct. Dehors, il n'y a pas de voitures. C'est extra, un luxe inouï!» décrit Marie-Jeanne Georges, propriétaire.

Recouverts de **tavillons de bois**, les édifices montent à la verticale et les chalets ventrus sortent de terre. Toute en souplesse et rondeurs, l'architecture apprivoise la montagne.

Les fondements avoriaziens sont posés. Les constructions adoptent des volumétries fragmentées sans arête ni angle droit. Les façades inclinées et les toitures en décroché accrochent la neige estompant les silhouettes dans le paysage.

© François Deladerrière



Des tavillons de red cedar recouvrent les bâtiments en harmonie avec la roche. Des coursives extérieures desservent les appartements afin que l'on sorte de son logement comme d'un chalet en prise directe avec la météo du jour. Peau de l'architecture avoriazienne, le bois est omniprésent. Tous différents, les chalets s'implantent «là où ils peuvent s'adapter» remarque Jacques selon la formule «un fût central, un tronc, une tête et le reste en saillie», un plan libre et des principes partagés: accès par l'arrière, en demi-niveau, au-dessus, une grande pièce dédoublée en plusieurs coins à vivre, cuisine cheminée salon, dessous des chambres très intimes. Au centre, l'escalier s'évase distribuant les pièces en encorbellement.

1968, le prix de l'Équerre d'argent récompense l'hôtel des Dromonts, les résidences Mélézes et Séquoia.

Comment se rendre en haute-montagne ?

Autrefois les habitants de la montagne limitaient le plus possible leurs déplacements qui étaient longs et difficiles. Il n'existait pas de moyens mécaniques pour franchir les obstacles (montagnes, falaises, torrents ...). La construction de routes et l'accès aux cols améliorèrent les déplacements qui restèrent encore compliqués pour transporter localement les produits agricoles, les matériaux et les provisions alimentaires là où les **chariots hippomobiles** ne pouvaient pas passer. C'est alors que le transport par câbles a permis de franchir les obstacles, de transporter des personnes et des matériaux plus rapidement.

Le tourisme et l'explosion des «Sports d'hiver» dès les années 1960 changent les besoins. Il faut alors répondre à la nouvelle nécessité de transporter un grand nombre de touristes, jusqu'aux stations de ski et jusqu'aux points d'altitude desservant des itinéraires de descente.

La circulation en montagne s'accroît grâce à la construction de chemins de fer, de **téléskis**, de **télésièges** puis de **téléphériques**.

En effet, l'évolution industrielle a permis la création de nouveaux moyens de transport. Après l'invention de la machine à vapeur, le **chemin de fer à crémaillère**, capable de grimper de fortes pentes, se développe en montagne. Grâce au câble métallique, les chemins de fer de montagne deviennent alors des **funiculaires**, puis des téléphériques avec l'apparition de l'électricité.

Aujourd'hui, on peut se rendre en montagne grâce aux routes et autoroutes, aux voies ferrées et/ou aux téléphériques. L'objectif d'une station de ski reste d'être la plus accessible possible afin de permettre aux touristes d'atteindre la station avec leur propre véhicule ou grâce aux transports publics mis en place à l'arrivée des gares SNCF : navettes, bus, funiculaires ou encore téléphériques.

© François Deladerrière



Les différents types de déplacements dans une station de ski

Une fois arrivée dans une station de ski, les déplacements s'organisent.

On peut lister :

- le transport de produits agricoles, de matériaux et de provisions alimentaires
- les déplacements «sportifs» ;
- les déplacements piétons ;
- les services de secours ;

Il faut maintenir les accès routiers dans la station afin de permettre les livraisons pour les restaurants, les hôtels, les établissements de loisirs mais aussi pour permettre aux secours d'intervenir rapidement.

Parallèlement, il faut organiser la circulation à pied, à ski ou à vélo. Les piétons doivent pouvoir se déplacer sans danger d'être percutés par des skieurs. Des plans de circulations sont alors mis en place, des chemins piétons pour la promenade dans la station mais aussi sur les pistes.

Des ascenseurs sont parfois installés afin de passer d'une zone à l'autre de la station en évitant de grands contournements.

Les skieurs quant à eux vont profiter d'une grande diversité de transports : téléskis, télésièges, **télécabines** pour prendre de la hauteur et s'adonner aux joies de la glisse.

© François Deladerrière



Les particularités de la station d'Avoriaz

Créée ex nihilo sur un site quasi vierge, sur le haut de la commune de Morzine, Avoriaz concrétise une utopie. Celle d'un domaine skiable entre deux pays, la France et la Suisse. Celle d'une station de sports d'hiver zéro voiture où l'on circule à ski. Celle d'une Métropolis des Alpes futuriste. Celle d'un îlot en immersion avec la montagne se jouant des contraintes.

Station sans voiture, les dessertes internes à la station sont connectées au domaine skiable. Pour franchir les dénivelés et se déplacer dans toutes les directions, des parcours couverts avec galeries, escalators, ascenseurs panoramiques sont incorporés aux programmes immobiliers. Le parcours bénéficie d'une vraie mise en scène du paysage par de grandes parois vitrées. On sort ainsi d'un 5e étage en se rendant au 3e pour emprunter une rue supérieure, la traverser, rejoindre une galerie puis prendre un ascenseur panoramique. Le déplacement devient voyage.

Les skieurs passent au-dessus des circulations de deux types: les lourdes servant au service public par scooters des neiges et chenillettes, les légères pour les promenades et navettes intérieures. Traversée par un va-et-vient de calèches, scooters des neiges, chenillettes, skis, surfs et luges, un entremêlement de coursives, passages, ascenseurs, un dédale de rues courant à l'intérieur des immeubles, Avoriaz est une planète à part entière avec ses propres règles, singulière, presque magique.

© François Deladerrière



Quels sont les devenirs de cette mobilité ?

Ne plus rien construire, si ce n'est des logements saisonniers, un troisième hôtel et des équipements – parkings, écuries. L'heure est à l'optimisation de l'existant. Comment étendre encore sans mettre en risque ? L'histoire de la station démarre à l'époque de la foi sans bornes dans le pouvoir de l'homme. Pilotée par de jeunes professionnels affranchis de toute contrainte et amoureux fous de leur projet, la station futuriste est circonscrite tel un îlot blanc d'où la route et la voiture sont effacées pour une rupture radicale entre le monde blanc de la neige et le noir du goudron, un ailleurs festif et fantastique, un meilleur des mondes au ski. La facilité d'accès à la vallée reste essentielle pour valider la perspective. Relier le Morzine centre à Avoriaz par un métro aérien ? Ce fut le projet de diplôme de Simon Cloutier, c'est celui de la discorde entre Morzinois encore aujourd'hui.

Actuellement le téléphérique Prodains Express, en bas de la vallée de Morzine, cet ascenseur valléen permet de rejoindre Avoriaz.

Avoriaz est une station entièrement piétonne où les promeneurs côtoient les skieurs ou les cyclistes selon les saisons. Hiver et été, on y croise chevaux et calèches, ce moyen de transport emblématique d'Avoriaz a aujourd'hui évolué en [calèches hippomobiles](#) à assistance électrique. Il est présenté sur le site de la station comme étant «une solution éco responsable, plus respectueuse de l'environnement pour se déplacer en toute liberté dans la station».

À l'heure où l'or blanc se fait plus rare, certains loisirs se développent afin de conserver l'attractivité de la station, été comme hiver. Les itinéraires vélos au départ de Morzine sont nombreux et variés. Ces cols, pour certains grimpés par les coureurs du Tour de France, attirent les cyclistes. On dénombre 25 cols à moins de 50 kilomètres du centre du village faisant l'objet du balisage spécifique dédié aux cyclistes. Le village s'attache également à développer le cyclisme populaire, avec l'organisation chaque été de la traditionnelle grimpe cycliste Morzine-Avoriaz. La cyclo sportive Morzine-Haut Chablais attire tous les ans jusqu'à 800 participants. L'opération «Adopte 1 Col» permet par ailleurs aux cyclistes de grimper le col de Joux Plane durant une matinée, sur une route totalement fermée à la circulation automobile. Nouveauté pour l'été 2024 : Semaine vélo «Chaque jour 1 Col», pendant 1 semaine du 21 au 28 juillet un col de la vallée était fermé à la circulation automobile et réservé aux vélos. (sources : ROUTEDESGRANDSALPES.COM).

Le cyclisme et la randonnée rencontreront-ils un succès aussi grand que celui du ski ?

Arts de l'espace

On circule! — Cycles: 3 et plus

Matériel:
Plan d'Avoriaz.

Déroulé de l'atelier:

- Commencer par discuter de la manière de circuler dans Avoriaz et lister les particularités de la station. Il s'agit de définir collectivement l'existant et les besoins quant à la circulation dans la station.
- Par groupe, réfléchir à des propositions pour circuler autrement afin de faciliter les accès.
- Chaque groupe expose ses propositions au reste de la classe.

Objectifs pédagogiques:

- Apprendre à observer et comprendre un paysage (les axes, les niveaux, ...)
- Travailler collectivement à définir des besoins, ce qui permet de travailler sur l'écoute mutuelle et le respect des idées des autres.
- Travailler à la présentation claire d'idées, au choix de la méthode et du support.

Prolongement possible:

Il est aussi possible de faire réfléchir à d'éventuelles difficultés de circulation à l'intérieur de son établissement et à mettre en place un nouveau plan de circulation.

Chamboule tout! — Cycles: 2 et plus

Matériel:
Images détournées des bâtiments de la station d'Avoriaz

Déroulé de l'atelier:

- Par groupe, les élèves discutent sur une nouvelle organisation de la station d'Avoriaz
- Ils proposent ensuite un collage présentant le nouveau «plan» de la station.

Objectifs pédagogiques:

- Travailler la gestion de l'espace.
- Travailler le collage en arts plastiques permet à chacun d'exprimer ses propres émotions et sensibilités.

Arts du langage

Photo en poème — Cycles: 2 et plus

Matériel:
Mettre à disposition les photos de l'exposition.

Déroulé de l'atelier:

- Chaque élève commence par choisir une photo de l'exposition.
- Les élèves se rassemblent ensuite par groupe de photos choisies. Ils discutent de leurs préférences et justifient leur choix.
- Ils rédigent ensuite un poème s'appuyant sur cette photo.
- Chaque poème est ensuite lu et affiché, accompagné de la photo.

Objectifs pédagogiques:

- Travailler la rédaction, l'expression de ses émotions, la mise en poésie.

On argumente! — Cycles: 2 et plus

Matériel:
Aucun.

Déroulé de l'atelier:

Voici un scénario (qui peut être modifié à souhait):
Face à un afflux de touristes dans la station d'Avoriaz, la mairie décide de construire deux nouveaux immeubles.
Pour des raisons pratiques et de commodités pour les touristes, la décision est prise de laisser circuler les voitures dans la station.
Par groupe de 2 ou 3 élèves, écrire un argumentaire contre cette décision. Il faudra veiller à mettre en avant des arguments solides. Les argumentaires seront énoncés à l'oral.

Objectifs pédagogiques:

- Travailler l'argumentation dans l'objectif de convaincre
- Mettre en avant les objectifs de développement durable.

Arts visuels

Les lignes de mon tableau. — *Cycles: 2 et plus.*

Matériel:

Mettre à disposition une photocopie de certaines photos de l'exposition. Feuilles calques ou papier carbone.

Déroulé de l'atelier:

- Choisir une photographie de l'exposition.
- À l'aide du calque ou du carbone, récupérer l'empreinte des lignes principales de la photo. On pourra par exemple, tracer les lignes qui définissent les toits des bâtiments, les arêtes des montagnes, les contours des bâtiments, fenêtres ou balcons...
- Mettre en couleur votre œuvre pour ajouter de l'abstraction au résultat final.

Objectifs pédagogiques:

- Apprendre à analyser une photographie et à repérer les lignes de force.
- Aborder la peinture abstraite. Il est aussi possible de présenter pour exemple des œuvres d'artistes abstraits comme Mondrian, Delaunay, ...

Prolongement possible:

Une exposition des œuvres peut se faire dans l'établissement.

Avoriaz avant/après — *Cycles: 2 et plus*

Matériels:

Photographies de l'architecture d'Avoriaz (photos de l'exposition) imprimées en noir et blanc et en format A4.
Feuilles blanches épaisses (type Canson)

Déroulé de l'atelier:

- Choisir une photographie d'Avoriaz.
- Couper la photo en 2, coller sur une feuille blanche la première partie de la photo.
- Compléter la photo avec une vision futuriste et en couleur de l'architecture d'Avoriaz.

Objectifs pédagogiques:

Travail d'imagination et d'illustration pour raconter la suite de l'histoire.

Calèche hippomobile

Voiture à cheval, découverte, à quatre roues (ce sont des skis l'hiver à Avoriaz), munie d'une capote à soufflet à l'arrière, et d'un siège surélevé à l'avant. C'est un moyen destiné à transporter des personnes.

Chariot hippomobile

Voiture à cheval, à quatre roues pour le transport des fardeaux.

Chemin de fer à crémaillère

Type de remontée mécanique où des trains circulent sur une ligne de voie ferrée dotée en son centre d'un rail supplémentaire denté.

Chenillette

Véhicule chenillé légèrement armé et blindé ressemblant à un petit char, aux dimensions avoisinant celles d'une voiture.

Décroché

Retrait d'une partie d'une façade par rapport à son ensemble.

Funiculaire

Chemin de fer tiré par des câbles (sur une voie en forte pente).

Revers montagne

Derrière, de l'autre côté de.

Plateau

Une montagne à sommet tabulaire élevée ou peu élevée.

Géomorphie

Étude scientifique des reliefs et des processus qui les façonnent

Métropolis

Ville la plus importante d'une région, d'un pays.

Tavillons

Plaques de chêne ou d'épicéa utilisées comme des tuiles.

Télécabine

Dispositif de transport de plusieurs petites cabines suspendues à un seul câble

Téléphérique

Dispositif de transport par cabine de moyenne ou grande capacité suspendue à seul un câble

Télesiège

Mode de transport de skieurs ou de piétons en position assise, à l'aide de sièges suspendus à un câble à mouvement continu.

Téléskis

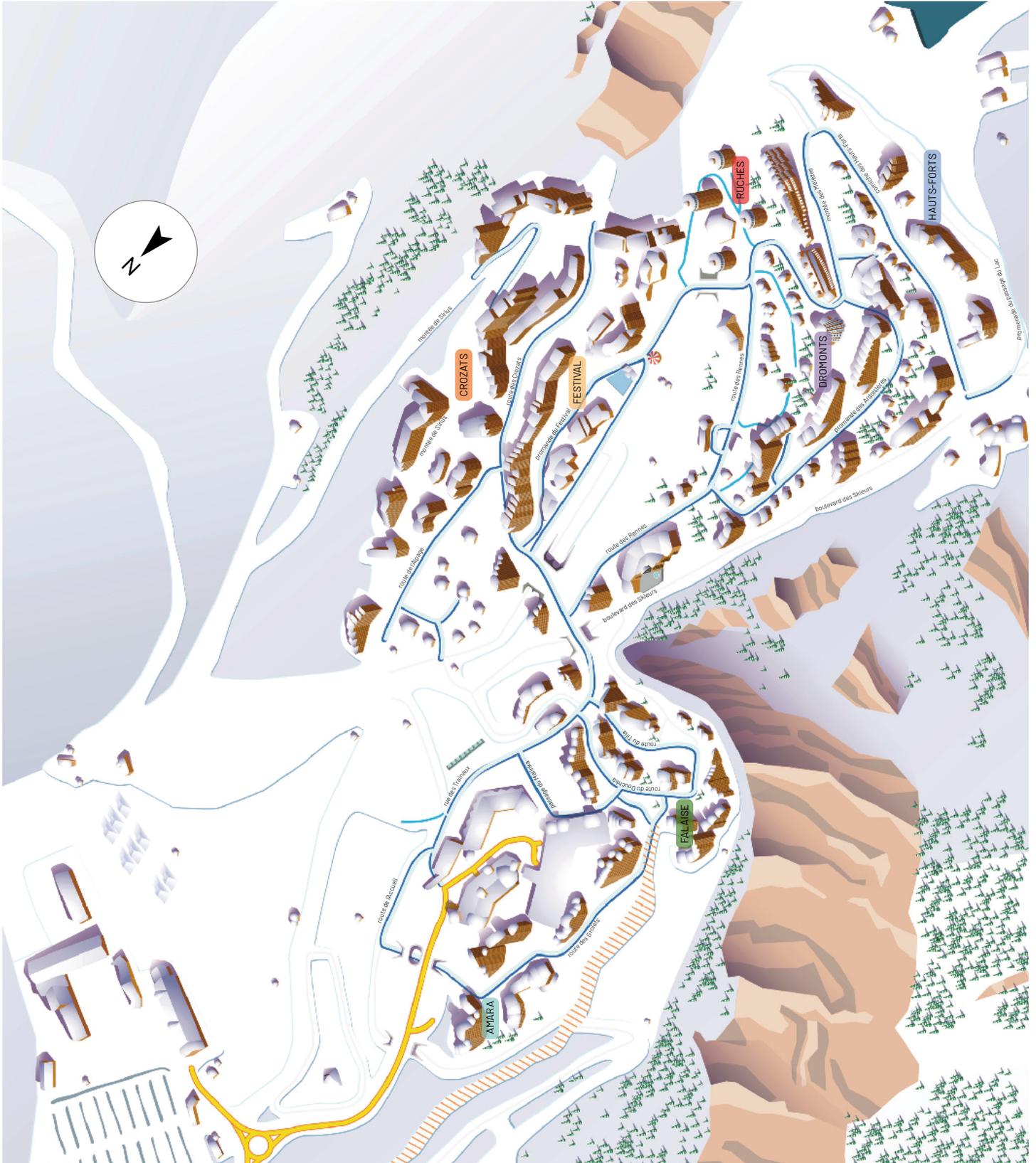
Mode de transport de skieurs en position debout, le skieur tient la barre à l'aide de ses bras et monte la pente en glissant sur ses skis.

Toiture en décroché

Un retrait d'une toiture par rapport à son ensemble.

Trame

Quadrillage formé par des éléments répétitifs





L'îlot-S, espace culturel du CAUE

Animé par la conviction que l'architecture, l'aménagement des territoires et l'environnement sont d'intérêt public, L'îlot-S est un lieu vivant, ouvert à tous, où l'on explore, crée, transmet, expérimente et partage.

Au travers d'expositions, de conférences, de visites, de publications, de manifestations culturelles et d'actions pour le jeune public, le CAUE de Haute-Savoie cherche à initier le débat, à proposer des regards, en créant des projets qui inspirent autant qu'ils donnent les moyens à chacun de comprendre le territoire contemporain et d'anticiper celui de demain.

Infos pratiques

CAUE de Haute-Savoie
L'îlot-S, 7 esplanade Paul Grimault, Annecy.

Ouvert de 9h à 12h et de 14h à 17h30 du lundi au vendredi de 14h à 18h un samedi par mois (2 novembre et 7 décembre 2024, 11 janvier, 1^{er} février, 8 mars 2025)
Fermeture les jours fériés et du 23 décembre 2024 au 3 janvier 2025.

Contact:
Léa Mabile, conseillère actions pédagogiques
04 50 88 21 12 culture@caue74.fr
Sandrine Miranda, professeure-relais