

MASTER
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

ATELIER
**CREATING SPACES FOR
TRANSDISCIPLINARY LEARNING**

**DIAGNOSTIC - DURABILITÉ -
TRANSDISCIPLINARITÉ**

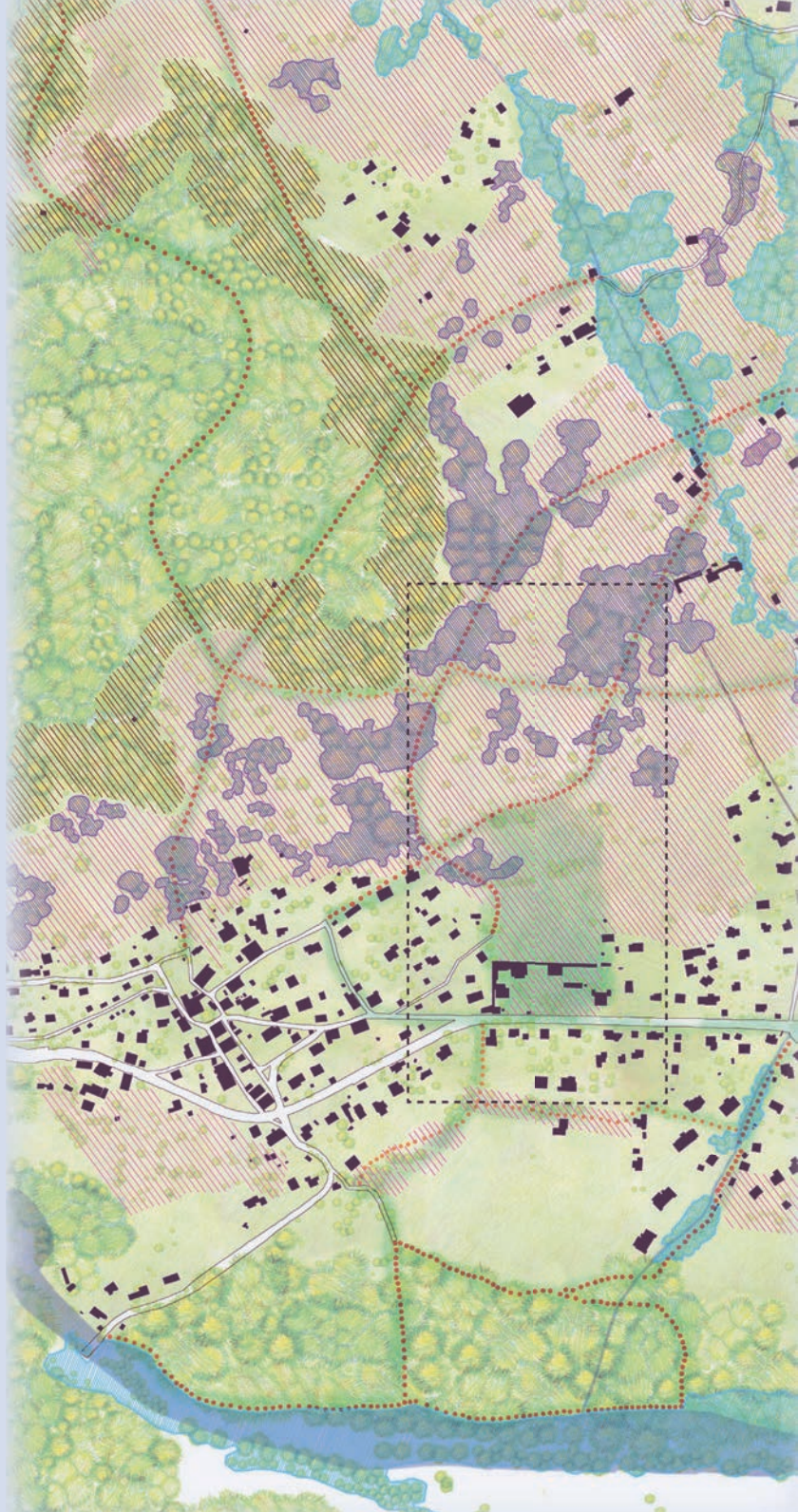
Au pied du Mont-Blanc

Travaux d'étudiants

sous la direction de Marcellin Barthassat,
Bernard Debarbieux et Pierre-Alain Rumley

sous la coordination de Christian Schubarth

janvier 2016



Édition

- Institut de la Gouvernance de l'Environnement et du Développement du Territoire
- Faculté des Sciences de la Société
- Université de Genève, janvier 2017.

Impression

- ReproMail, Genève

Conception et graphisme

- Sandrine Billeau Beuze, Université de Genève

Tirage

- 80 exemplaires

Responsables

Enseignants responsables

• **Marcellin Barthassat, hepia | Bernard Debarbieux, Université de Genève | Pierre-Alain Rumley, Université de Neuchâtel**

Coordonnateurs

• Christian Schubarth, Université de Genève

Intervenants

• Jörg Balsiger, Hy Dao, Lauranne Jacob, Pablo de Roulet, Michèle Tranda-Pittion, Université de Genève | Benjamin Dupont-Roy, hepia | Michel Savary, Crisol Serrate, experts externes

Directeur du MDT

• Laurent Matthey, Université de Genève

Soutien innovation pédagogique

• Philippe Haeberli, Pôle formation et développement, Université de Genève

Contact

• info-mdt@unige.ch

Soutien financier

• Académie Suisse des Sciences

Images de couverture

- Projet *Qualifier la friche : un plan paysage pour Servoz*
- 4ème de couverture: Bernadette Brunner

• Avec nos remerciements au programme *Sustainable Development at Universities*, géré par *td-net - Network for Transdisciplinary Research*.



**UNIVERSITÉ
DE GENÈVE**

h e p i a

Haute école du paysage, d'ingénierie
et d'architecture de Genève

unine
UNIVERSITÉ DE
NEUCHÂTEL

avec la participation de



akademien der wissenschaften schweiz
académies suisses des sciences
accademie svizzer delle scienze
academias svizras da las ciencias
swiss academies of arts and sciences

Table des matières

PRÉFACES p.5

Bernard Debarbieux
Marcellin Barthassat
Laurent Matthey

UN TRAIN À POTENTIELS: LE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES-GARES ENTRE SERVOZ ET FINHAUT p.13

Julien Dévaud, François Emmenegger, Alexandre Nasfi

UN AUTRE REGARD: LE DÉVELOPPEMENT À L'INTÉRIEUR DU MILIEU BÂTI À SERVOZ p.21

Simon Cally, Brendan Drezen, Anouchka Wyss

QUALIFIER LA FRICHE: UN PLAN PAYSAGE POUR SERVOZ p.29

Hugo Campi, Charlotte Lignon, Guillaume Robert-Tissot, Robin Schmidt

"BOUCLER LA BOUCLE": LA MOBILITÉ TOURISTIQUE À CHAMONIX p.37

Marjorie Angehrn, Magali Dubey, Amandine Wyss

UN MAILLAGE VERT PUBLIC: RÉPONDRE À LA DENSIFICATION SPONTANÉE DANS LE HAMEAU DES BOIS À CHAMONIX p.45

Valérie Andreetta, Sally Elhadad, Oriane Montfort

LA CENTRALITÉ NAISSANTE: UN PÔLE-GARE À VALLORCINE p.53

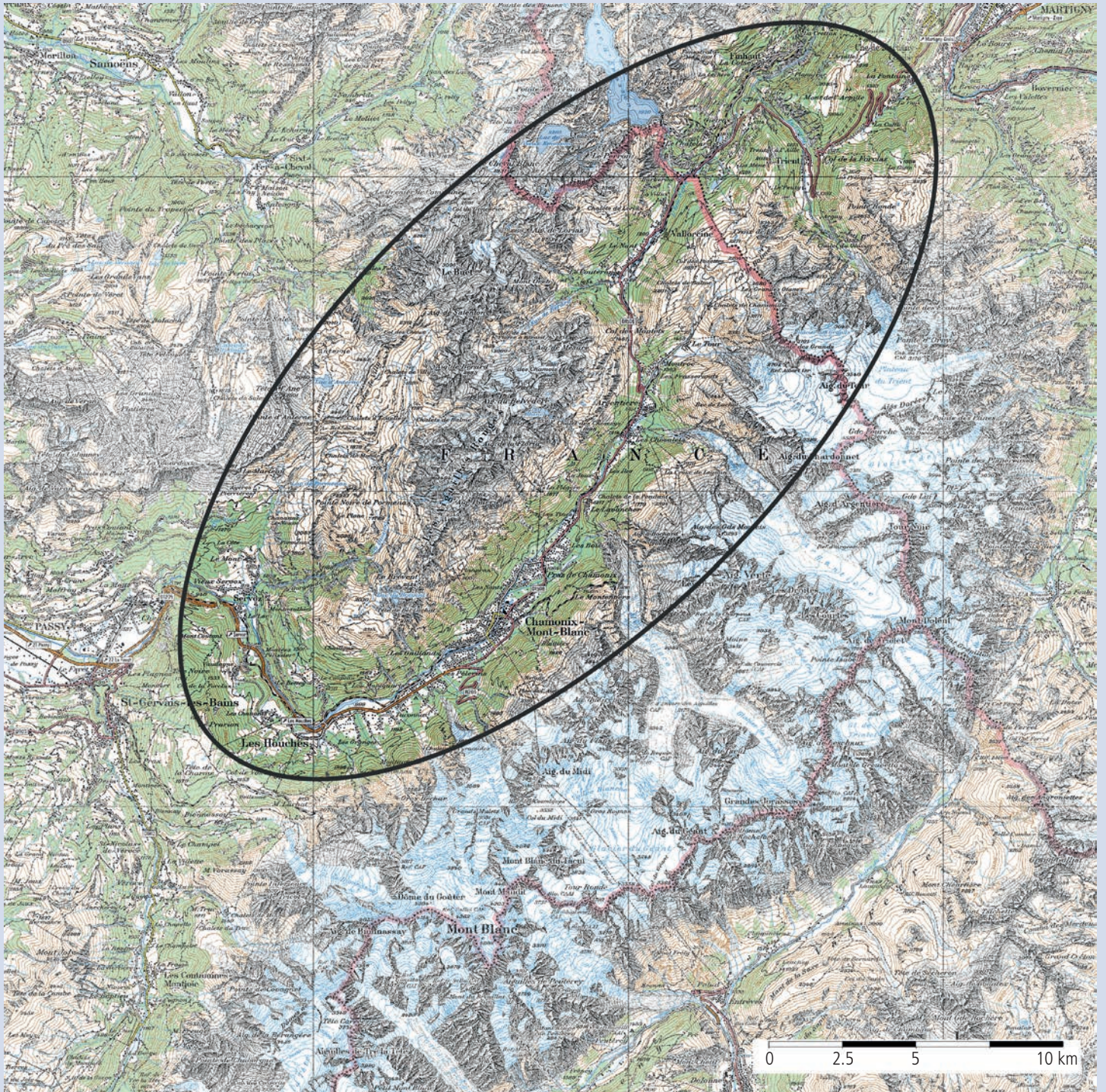
Aida Hammad, Rafael Zaghis Nascimento, Fabrice Zobebe

SE PROMENER, SE RENCONTRER: CHEMINEMENTS ET ESPACES PUBLICS À FINHAUT p.61

Victor Barkats, Timothée Ducommun, Guillaume Page, Baptiste Sandoz

LE VIDE AU SERVICE DU PLEIN: L'ENCADREMENT DE TRIENT DANS UN PAYSAGE ALPIN p.69

Patricia Arce, Bernadette Brunner, Jacques Florey



AUX PIEDS DU MASSIF DU MONT-BLANC : STRUCTURER L'ESPACE HABITÉ

L'extraordinaire notoriété touristique du Massif du Mont-Blanc remonte au XVIII^e siècle et ne s'est jamais démentie depuis lors. Avec la diffusion des pratiques touristiques dans les sociétés européennes, en particulier au XX^e siècle, les abords du massif ont été profondément transformés pour accueillir un nombre toujours croissant de visiteurs en séjour ou en excursion, mais aussi d'habitants employés pour beaucoup d'entre eux dans les services touristiques.

La vallée de Chamonix à elle seule dispose d'une capacité d'hébergement estimée à plus de 80'000 lits touristiques, majoritairement en résidences secondaires. On dénombrait aussi en 2011 plus de 13'000 résidents recensés et plus de 4,5 millions de nuitées touristiques, ce qui en fait la plus grande concentration touristique des Alpes. Initialement limitée au Bourg de Chamonix et aux hameaux environnants, elle a diffusé à l'échelle de la vallée toute entière sous l'effet de la croissance de l'offre touristique et de la relocalisation en périphérie de nombreux habitants et travailleurs de la vallée repoussés du centre par la hausse des prix du foncier et la densification urbaine.

Le prolongement de la vallée en Suisse, sur le territoire des communes de Finhaut et Trient, dans la haute vallée du même nom, a connu une histoire un peu différente : la croissance de Finhaut par exemple, s'est appuyée sur un tourisme de santé très prospère entre le milieu du XIX^e siècle et le milieu du XX^e siècle, et une succession de grands chantiers hydroélectriques, en particulier dans le val d'Emosson. Mais faute de domaine skiable significatif, la fonction touristique de ces deux communes a stagné, maintenant une occupation du fond de vallée bien moins dense en termes de bâti que dans la vallée de Chamonix.

Malgré la diversité des trajectoires touristiques et urbanistiques rencontrées entre Servoz d'une part, et Finhaut ou Trient d'autre part, la conscience d'enjeux partagés a suscité une coordination croissante des initiatives entre les communes concernées. Cette coordination a pris la forme d'une institutionnalisation de la coopération intercommunale côté français, avec notamment la mise en place d'un syndicat in-

tercommunal, devenu « communauté de communes de la vallée de Chamonix » en 2009, qui réfléchit déjà à la confection d'un plan d'urbanisme intercommunal.

Elle a pris aussi la forme d'une institution transfrontalière, l'Espace Mont-Blanc, couvrant un périmètre bien plus large, englobant la vallée de Chamonix et celle du Trient, mais aussi les autres versants du massif, côtés français, suisse et italien. L'Espace Mont-Blanc s'est progressivement mis en place dans les années 1990. Il devrait prendre la forme juridique et communautaire d'un Groupement Européen de coopération Territoriale (GECT) en 2015 dans lequel les communes, mais aussi les institutions de niveau supérieur sont impliquées. Pensé comme alternative à un scénario de parc tri-national, transfrontalier donc, l'Espace Mont-Blanc a été principalement conçu et opérationnalisé par les collectivités locales qui s'en servent comme un outil de concertation et de coordination pour promouvoir un développement durable du massif du Mont Blanc et les vallées adjacentes. Il s'est doté successivement d'un Schéma de Développement Durable (2005) puis d'un Plan Intégré Transfrontalier (2009).

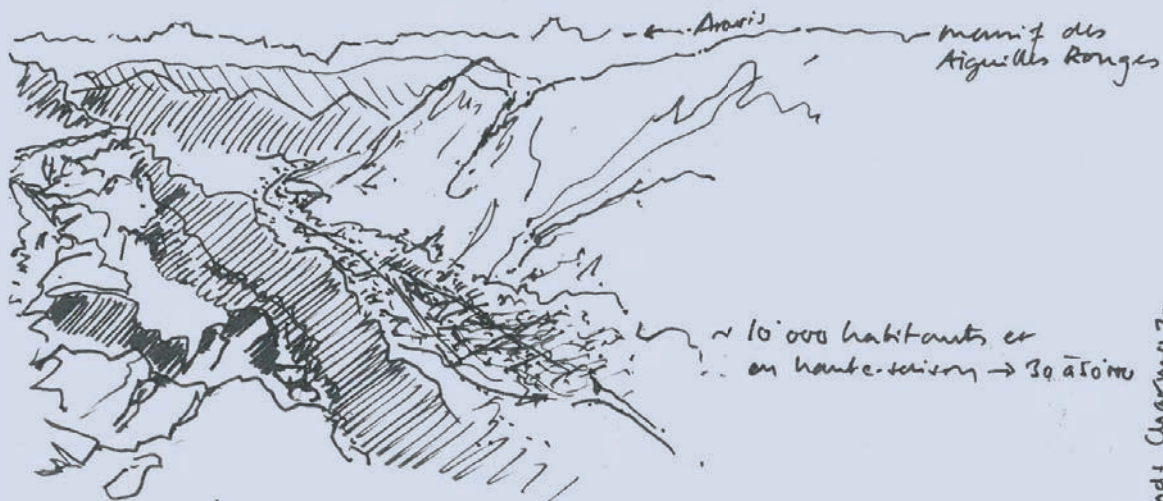
Certes les outils de l'Espace Mont-Blanc n'ont pas valeur contraignante pour la planification spatiale et paysagère des communes concernées. Mais ils constituent néanmoins un cadre général dans lequel cette planification est effectuée par les communes et les institutions intercommunales. Par ailleurs, les échanges qui interviennent désormais entre toutes les communes du massif contribuent à coordonner les projets de part et d'autre des frontières.

Dès lors, la planification spatiale et paysagère dans la région du mont Blanc articule désormais quantité d'acteurs à plusieurs échelles à la fois, à l'aide d'un dispositif complexe et innovant.

Bernard Debarbieux

Professeur
Université de Genève

Genève, 2016



Vallée de Chamanix - les Hondres
depuis le Plan de l'Aiguille

21
09
15

Chaîne Aiguille de l'Al et Charnoz - Gripon



HABITER LE "PAYSAGE" ET IMAGINER SES FUTURS

Cette deuxième édition de l'atelier nous confirmera l'importance d'un rapport renouvelé entre perception, analyse et projet. L'accent mis sur la question du « paysage » n'est pas fortuit. Car celui-ci pourrait bien apparaître comme l'expression de phénomènes humains et sociaux, certes complexes, mais nécessitant aujourd'hui une réflexion profonde sur notre « type de rationalité qui repose sur l'opposition du sensible et de l'intelligible, de la chose pensante et de la chose étendue »¹. Michel Collot nous questionne, en effet, sur l'essor des sciences et des techniques grâce auxquelles l'homme a pu en partie conquérir la maîtrise de son environnement, non sans l'avoir altéré, mais aussi avec des apports d'expériences sensibles. Le paysage n'est pas seulement une résultante de l'anthropisation, « il donne à penser, et à penser autrement ».²

Vu d'en haut, vu d'en bas

A partir d'altitudes différentes, face ou autour de ce Mont Blanc, grand « monument » alpestre, nous nous sommes penché sur le devenir des vallées habitées, denses pour certaines, sur les relations qu'entretiennent les milieux de la Haute montagne, sur les pratiques qu'elles suscitent, sur l'organisation des espaces bâtis, non bâtis et naturels. Les étudiants ont opéré une première lecture des sites investis. Cette confrontation à la réalité a ouvert une série de thèmes qui nourrissent l'ensemble du groupe-classe, tout en offrant à chacun-es un champ d'apprentissage réunissant le relevé (état des lieux), l'interprétation (analyse), le diagnostic (problématique), l'hypothèse (projet), la représentation (dessin et layout), la communication (explicitation) et le débat (forum).

Comme l'année précédente - et ça deviendra une constance d'approche méthodologique - l'atelier se déroule en trois temps : la lecture et la perception des sites et des paysages, la recherche d'une documentation approfondie et l'analyse

qui livre un diagnostic de situation, enfin le processus de projet à la fois itératif entre des choix de solutions. La « visite » *in situ* demeure un exercice permanent et indispensable à la compréhension des sites. Car toute l'histoire des lieux y est présente, par différents signes, différentes matières, une multiplication d'usages, de formes et d'espaces perceptibles à l'échelle humaine. Cette immersion de chacun des étudiants dans cette démarche en trois temps est soutenue par la tenue d'un carnet de notes et croquis, sorte de livre de bord témoignant de l'itinéraire de chacun-e.

Dynamique de groupes et mise en commun

L'expérimentation des uns et des autres fût riche d'enseignement, elle constitue la « vie de l'atelier » par une mise en commun pendant le temps d'élaboration, puis celui des critiques intermédiaires et finales. Caractéristique d'un atelier de projet, la « critique » est un moment privilégié de présentations, d'échanges et d'évaluations nourrissant le processus (continu) de « rendu » des projets. Il ne pourrait y avoir jamais de fin³. Toutefois, choix et décisions seront évidemment incontournables à toute mise en œuvre.

Chaque groupe s'est trouvé confronté à diverses dynamiques, visant des solutions imaginées, élaborées, dessinées et discutées. Dans le creux singulier de Servoz, à la « fermeture » forestière des espaces agricoles, Hugo Campi, Charlotte Lignon, Guillaume Robert-Tissot et Robin Schmidt proposent la restitution des vergers, sur une logique de courbes de niveaux ; ils formulent l'hypothèse d'une relance de l'arboriculture fruitière locale (pommes), puis le développement d'un maillage de chemins pédestres qui puissent donner sens à la revitalisation paysagère de trois villages. C'est dans le val enchanteur de Trient que Patricia Arce, Bernadette Brunner et Jacques Florey nous emmènent et proposent le redécoupage du plan d'affectation pour définir des limites claires à l'ensemble du site ; ceci afin d'éviter une dispersion des droits à bâtir, en proposant une structure verte dans laquelle peut se dévelop-

1. Michel Collot, La pensée-paysage, philosophie, arts littérature aux éditions Actes Sud/ENSP, 2011

2. ibid 1

3. Michel Corajoud, Le paysage c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent, éditions Actes Sud/ENSP, Paris 2010

Croquis et photographie: Marcellin Barthassat, 2015



per une densification douce et qualitative. En face, le village de Finhaut est l'objet d'attention porté par Victor Barkats, Timothée Ducommun, Guillaume Page et Baptiste Sandoz, à propos des espaces publics, des polarités, des modifications de la mobilité sous forme d'une revalorisation (connectivité) des cheminements pédestres à l'intérieur et l'extérieur du village. Considérée comme épine dorsale des vallées, la grande ligne Martigny/Saint Gervais est mise en évidence par Julien Dévaud, François Emmenegger et Alexandre Nasfi ; les différents pôles de gares sont identifiés dans leurs typologies et potentialités respectives d'accueil ou de développement, prometteurs ; il en découle une structuration territoriale dans l'esprit de transports publics durables. Plus spécifiquement Aïda Hammad, Rafael Nascimento et Fabrice Zobebe imaginent Vallorcine, sa gare et son téléphérique comme un pôle d'accueil pour le tourisme, et travaillent sur l'implantation de logements, l'aménagement d'espaces publics et la planification de parkings pour gérer les pics d'affluence.

Dans l'espace périphérique de Chamonix, Valérie Andretta, Oriane Monfort et Sally Elhadad nous présentent différents scénarios de réaménagement d'une zone à faible densité, le Hameau des Bois, et dans une complexité foncière nécessitant des négociations avec les différents propriétaires. Entre les villages de Servoz et du Vieux-Servoz, Simon Cally, Brendan Drezen et Anouchka Wyss investissent la même problématique avec une redéfinition du périmètre constructible du Plan local d'urbanisme, et le traitement paysager des limites ; des zones de densifications prioritaires sont précisées ainsi qu'une proposition de pénétrantes paysagères verticales offrant ainsi un maillage vert généralisé. Marjorie Angehrn, Magali Dubey et Amandine Wyss nous invitent à « boucler la boucle » sur Chamonix centre, en réunissant deux arrêts de la ligne ferroviaire avec trois pôles des téléphériques du Brévent, de l'Aiguille du Midi et de Flégère ; ces relations d'interfaces modales empruntent les rues ou routes existantes du centre de Chamonix, réaménagé en espaces publics dans une continuité à priorité piétonne.

Ici encore, et pour la deuxième volée, la « vie d'atelier », tout au long des trois temps, fut une expérience pédagogique et didactique riche avec un groupe-classe très réactif et dynamique. L'apprentissage du dessin et de la représentation graphique (mise en page) ont constitué une nouvelle forme d'expression, dans un univers universitaire plus souvent confronté

à l'écrit ou à l'oral. Avec l'expérience, la pratique du dessin pour chacun des étudiant-es, permet d'offrir une nouvelle dimension de rendus, présentés dans la publication. Cette « marque de fabrique » donne à l'entreprise du Master en développement territorial, les germes d'une future « école » de l'aménagement urbain et du territoire, pour ce vaste espace Mont-Blanc voisin continu de la région franco-valdo-genevoise.

Marcellin Barthassat, architecte et urbaniste
enseignant responsable de l'atelier

Genève, 2016



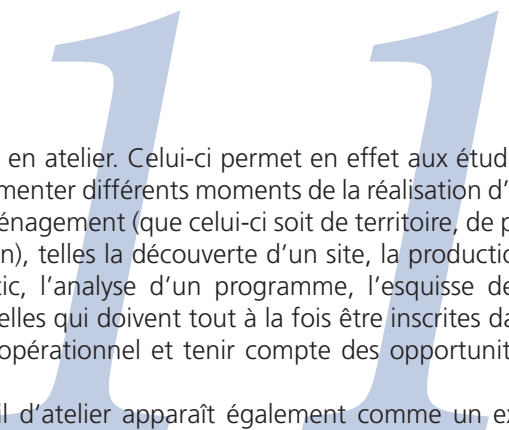
LE MASTER EN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL : UNE NOUVELLE FABRIQUE DES PROFESSIONNELS DU TERRITOIRE

Lancé en septembre 2014, en partenariat avec la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève et l'Université de Neuchâtel, le master en développement territorial de l'Université de Genève offre une formation poussée dans le domaine de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'architecture du paysage. Privilégiant un rapport étroit avec la pratique (notamment au travers de stages et d'interventions de professionnels en activité), il permet aux étudiant-e-s de développer des compétences de premier plan tant du point de vue de l'établissement de diagnostics territoriaux que de la conception, de la projection, de la planification territoriale ou de la coordination de la fabrique urbaine. Le master en développement territorial offre également aux étudiant-e-s la possibilité d'acquérir une bonne maîtrise des outils techniques, juridiques et pratiques mobilisés au quotidien par les professionnels en activité. La dimension critique de l'activité n'est par ailleurs pas négligée ; si les étudiant-e-s sont appelé-e-s à maîtriser nombre de techniques et d'outils, ils/elles doivent aussi être capables de développer une approche réflexive du territoire, leur permettant de mieux anticiper les problèmes contemporains et futurs, pour proposer des solutions innovantes.

Le master se décline en 3 modules de spécialisation (Aménagement du territoire et urbanisme ; Architecture du paysage ; Développement territorial des Suds) pour lesquels les étudiant-e-s se déterminent au terme d'un premier semestre de tronc commun, articulé autour de l'acquisition de connaissances solides en matière de design et conduite de projet, méthodologie de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, droit de l'aménagement ou du développement territorial, d'histoire et théories de l'urbanisme...

Tout au long de la formation, un souci particulier est porté au travail interdisciplinaire qui permet aux étudiant-e-s, qui ont choisi de se spécialiser dans un domaine de la production territoriale, de rester familier des arts de faire des autres spécialités.

C'est sans doute ce double souci d'une formation professionnalisante et interdisciplinaire qui a conduit à donner une grande importance à une forme d'enseignement privilégiant



le travail en atelier. Celui-ci permet en effet aux étudiant-e-s d'expérimenter différents moments de la réalisation d'un projet d'aménagement (que celui-ci soit de territoire, de paysage ou urbain), telles la découverte d'un site, la production d'un diagnostic, l'analyse d'un programme, l'esquisse de pistes projectuelles qui doivent tout à la fois être inscrites dans leur devenir opérationnel et tenir compte des opportunités foncières.

Le travail d'atelier apparaît également comme un excellent mode de mobilisation des méthodes et outils propres aux métiers du territoire (diagnostic, projet, dessin, représentation cartographique, maquette, outils informatiques, logiciels de simulation, etc.). Ce d'autant que les ateliers du master en développement territorial sont non seulement encadrés par des enseignants et chercheurs des institutions partenaires, mais aussi des professionnels issus de bureaux privés et d'administrations publiques.

Mais l'objectif est aussi celui d'offrir aux personnes en formation une expérience dans différents contextes communaux et cantonaux. Les premières volées du master en développement territorial auront eu l'occasion de travailler à l'élaboration de projets dans les cantons de Neuchâtel et de Fribourg, ainsi que du périmètre transfrontalier de l'espace Mont-Blanc (atelier de projet de territoire, au semestre 1 de la formation — dont est issu cette brochure), les cantons de Genève et Fribourg (atelier de projet de paysage au semestre 2 de la formation), le canton de Vaud (atelier de projet urbain au semestre 3 de la formation), mais aussi en Amérique du Sud et du Nord (ateliers internationaux d'urbanisme). Gageons que cette expérience de la diversité de situations d'aménagement en Suisse et dans le Monde sera précieuse au moment de gagner le marché du travail.

Laurent Matthey
Professeur
Université de Genève

Genève, 2017

13

UN TRAIN À POTENTIELS: LE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES-GARES ENTRE SERVOZ ET FINHAUT

Julien Dévaud

François Emmenegger

Alexandre Nasfi

Les pôles-gares de la ligne de chemin de fer du Mont-Blanc Express possèdent des potentiels de développement très intéressants. Leur revalorisation est essentielle afin d'améliorer l'attrait de cette ligne. Contenir le développement futur du bâti et des activités dans un rayon de 500 mètres autour des gares devrait permettre une meilleure coordination entre les transports et l'urbanisation et promouvoir une alternative à la voiture.

A la recherche d'une mobilité alternative

La région de la haute vallée de l'Arve rencontre aujourd'hui divers problèmes liés à la mobilité: une proportion très forte de véhicules individuels dans les déplacements et une forte pollution atmosphérique. Chamonix est même une des communes françaises les plus touchées par ce second problème. Ancré dans une perspective de développement durable et inscrit dans la droite ligne de la promotion par l'Espace Mont-Blanc d'une alternative à la mobilité automobile, notre projet s'est concentré sur les possibilités de revalorisation de la ligne de train du Mont-Blanc Express et des vingt pôles-gares situés entre Servoz (F) et Finhaut (CH). Ces derniers, soit les espaces situés à moins de 500 mètres autour des stations de train (ce qui équivaut à une distance acceptable de cheminement pédestre pour rejoindre une interface de transport), revêtent un intérêt majeur pour le développement de la région.

Comme dans beaucoup de régions de montagne, la population des communes concernées (Servoz, Les Houches, Chamonix-Mont-Blanc, Vallorcine et Finhaut) a connu des fortes fluctuations. Après avoir connu une forte croissance jusqu'au début des années 1990, la population de Chamonix a connu une légère décline, en partie explicable par le report démographique sur les communes voisines (INSEE 2012). Cette évolution s'explique principalement par une forte pression sur le marché foncier : plus de 66 % du parc immobilier de la station est constitué de résidences secondaires. Cette situation crée donc une forme de périurbanisation dans les communes alentour, générant des flux de déplacements de plus en plus importants.

Dans ce contexte, la ligne du Mont-Blanc Express transporte annuellement

765'000 passagers, dont les trois quarts utilisent ce train pour des motifs touristiques. Bien que son utilisation soit en augmentation (elle transportait environ 400'000 voyageurs en 2003), cette offre reste relativement marginale au vu de l'ensemble des déplacements dans la vallée. En effet, les transports sont majoritairement réalisés en véhicules individuels motorisés: en été, seulement 3% des 80'000 déplacements quotidiens (tous modes de transports confondus) sont effectués en transports publics, contre 10% en hiver.

Les pôles prioritaires

A une échelle plus fine, celle de chacun des pôles-gares, notre analyse a porté sur deux éléments essentiels : l'importance des gares en termes de population et d'utilisation ainsi que les surfaces disponibles offrant un potentiel d'implantation de nouveaux projets. Les conclusions auxquelles nous sommes arrivés sont les suivantes : l'essentiel du trafic de voyageurs dans la région est orienté autour du centre de Chamonix, qui regroupe d'ailleurs la majeure partie de la population résidente. Les trois haltes côté suisse sont largement plus marginales en termes d'utilisation ainsi que de potentiel de développement, notamment à cause de la topographie difficile de la vallée du Trient. Concernant les disponibilités parcellaires de l'entier des pôles, celles-ci sont relativement fortes, grimant pour certains jusqu'à plus de dix hectares.

Pour évaluer le potentiel de développement des pôles-gares, nous avons adopté une typologie combinant plusieurs indicateurs : la quantité de parcelles disponibles (principalement en mains communales), l'accessibilité du pôle-gare, le bassin de population et l'utilisation du train. Cette méthode nous a permis d'identifier quatre types, dont le plus

intéressant dans l'optique d'un développement regroupe les gares de Servoz, des Moussoux, de Chamonix-Mt-Blanc, d'Argentière et de Vallorcine.

La mise en valeur de la ligne de train

La revalorisation de la ligne du Mont-Blanc Express ne peut pas se faire de manière unilatérale mais doit être pensée de façon systémique, où nombre d'éléments influencerait sur l'utilisation finale plus forte du train dans la région. Voici un paquet de mesures nous semblant les plus propices à atteindre le but recherché :

- Rechercher une meilleure adéquation entre horaires de travail et offre horaire de la ligne afin de faciliter l'utilisation du train pour des déplacements domicile-travail.
- Augmenter la fréquence de desserte des arrêts situés dans la partie centrale de la vallée, entre Argentière et les Bossons, là où se concentre déjà l'essentiel du trafic, en particulier aux heures de fortes affluences. Une cadence à la demi-heure nécessiterait un nombre plus élevé de croisements sur ce tronçon.
- Augmenter la vitesse commerciale du train, qui, en l'état, reste un des facteurs principaux limitant l'attrait du Mont-Blanc Express pour une mobilité quotidienne. Un des moyens d'y arriver pourrait être de supprimer certaines haltes, notamment les plus marginales (exemple de Vaudagne, la Joux), hors saison touristique.
- Piétonniser le centre-ville de Chamonix (ou tout du moins adopter des mesures supplémentaires de modération du trafic automobile). On pourrait ainsi améliorer la qualité de vie dans la zone, contraindre l'usage de la voiture, et inciter les individus à se

tourner vers les transports publics.

- Moduler la tarification des parkings à l'échelle de la vallée. Il serait possible de modérer les tarifs de parkings situés en périphérie de la station et augmenter le prix de manière graduelle lorsqu'on se rapproche du centre de Chamonix, pour inciter les personnes à se servir des transports publics, sachant que le train est gratuit pour les habitants de la vallée et les utilisateurs des parkings-relais.
- Promouvoir la mobilité douce en favorisant l'accès aux gares par un réseau de pistes cyclables et en intégrant le train dans les parcours vélos.
- Concentrer le développement du bâti autour des pôles-gares. Cet objectif de densification peut être atteint par une adaptation des plans locaux d'urbanisme des communes concernées, notamment en passant les parcelles correspondantes en zones à urbaniser dans un futur proche.
- Requalifier l'espace public en abord des gares, parfois laissé à l'état de friches ou à l'abandon. La requalification de l'environnement urbain des gares va de paire avec la revalorisation de la ligne ferroviaire dans son ensemble.

Le développement des pôles-gares exemplifié

Afin d'illustrer une partie de ces mesures, nous avons choisi de nous concentrer sur deux pôles-gares, ceux de Servoz (situé sur le territoire de la commune des Houches) et du Buet. Ces pôles relevant de deux types différents (I et II), ils rendent compte des différences de potentiel de développement induits par l'exercice même de typologisation. Si le pôle-gare de Servoz présente un fort potentiel de développement pour le logement et les activités, celui du Buet se prête davantage à la réalisation d'un parking-relais et à la mise en valeur de l'espace public.

Bibliographie

Articles de presse

Bond K. (2015). Why does Chamonix have some of the worst air pollution in France. The Guardian. <http://www.theguardian.com> (consulté le 4. 11. 2015).

Novello G. (2013). Immobilier des neiges: Chamonix, toujours au sommet. L'expansion, l'express. <http://l'expansion.lexpress.fr> (consulté le 4. 11. 2015).

Sites Web

Chamonix Bus. Réseau de bus [Page Web]. chamonix.montblancbus.com (consulté le 6.11.15).

Chemin de Fer Fédéraux. Horaire. www.cff.ch (consulté le 4. 11. 2015).

Leman Express. LEMAN Express: un projet transfrontalier unique en Europe. www.transferis.com (consulté le 24.11.15).

Office du Tourisme de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc. Les domaines skiables. www.chamonix.com (consulté le 4.11.15).

SNCF. Rechercher un horaire de train. www.voyages-sncf.com (consulté le 4.11.15).

Rapports d'études

Amarilla Action Logement (2015). Etude des besoins en logements en Haute-Savoie 2015-2020. Annecy.

Direction départementale des territoires la Haute-Savoie (2014). Indicateurs parcellaires de la communauté de communes de la vallée de Chamonix.

Observatoire régional du tourisme Rhône-Alpes (2014). Rhône-Alpes, Hiver 2013/2014 : bilan de la fréquentation touristique. <http://pro.rhonealpes-tourisme.com> (consulté le 4.11.15).

Lois et instruments d'urbanisme

Parménion (2006). Plan de déplacements urbains, synthèse des études. Les Houches, SIVOM.

Données de base

INSEE (2012). Commune de Chamonix-Mont-Blanc (74056), Commune des Houches (74143), Commune de Servoz (74266), Commune de Vallorcine. www.insee.fr (consulté le 4.11.15).

Office fédéral de la statistique (2015). Population totale par commune. www.bfs.admin.ch (consulté le 4.11.15).

Région Rhône-Alpes (2014). Comptage et enquêtes. Axe : St-Gervais-Vallorcine. Lyon, BVA.

TMRSA (2014). Ligne Martigny-Chamonix. Martigny.

Rencontres et entretiens

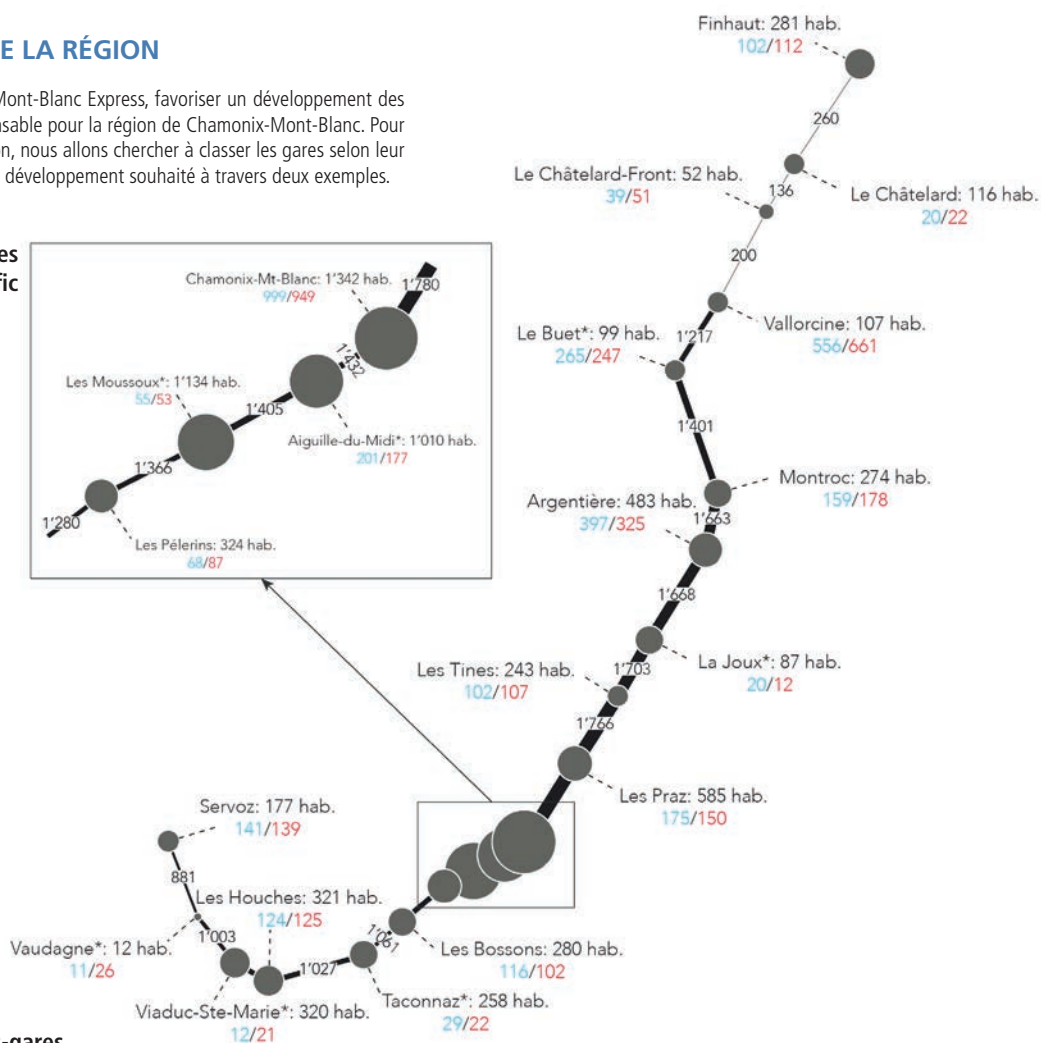
Gruffat S., service de la mobilité de la commune de Chamonix-Mt-Blanc, service de la mobilité, entretien du 12. 10. 2015.

May P., président de la commune de Finhaut, visite du village du 28. 9. 2015.

DIAGNOSTIC, ÉTAT DES LIEUX DE LA RÉGION

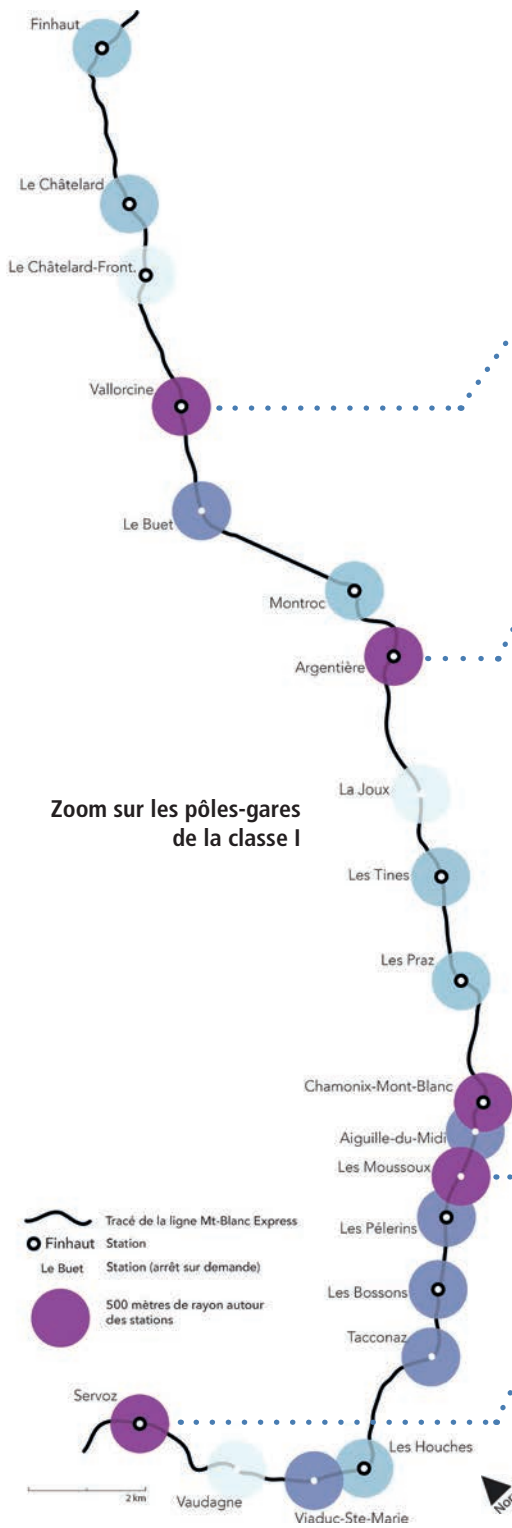
Ce projet vise à revaloriser la ligne ferroviaire du Mont-Blanc Express, favoriser un développement des pôles-gares et promouvoir une mobilité plus responsable pour la région de Chamonix-Mont-Blanc. Pour ce faire, après avoir porté un diagnostic sur la région, nous allons chercher à classer les gares selon leur importance et potentiel avant de pouvoir illustrer le développement souhaité à travers deux exemples.

Population des pôles, utilisation des gares et charges de trafic

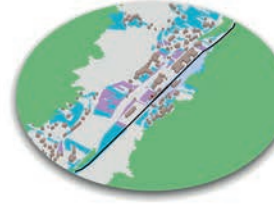


Typologie des pôles-gares

I	II	III	IV
Argentière Chamonix-Mt-Blanc Servoz	Aiguille-du-Midi* Les Pélerins Les Bossons	Les Praz Les Tines Les Houches	Le Châtelard-Front. La Joux* Vaudagne*
Multivocations Monovocation	Le Buet* Taconnaz* Viaduc-Ste-Marie*	Finhaut Le Châtelard Montroc	
Vallorcine Les Moussoux*			
→Disponibilité de parcelles communales	→Disponibilité limitée de parcelles communales	→Peu de parcelles communales disponibles	→Pas ou très peu de parcelles communales disponibles
→Disponibilité d'autres parcelles	→Disponibilité limitée d'autres parcelles	→Peu d'autres parcelles disponibles	→Pas ou très peu d'autres parcelles disponibles
→Parcelles facilement accessibles	→Parcelles accessibles	→Accessibilité des parcelles limitée	→Accessibilité des parcelles très limitée
→Pôle-gare fortement desservi par d'autres moyens de transport	→Pôle-gare desservi par d'autres moyens de transport	→Pôle-gare moyennement desservi par d'autres moyens de transport	→Pôle-gare non desservi par d'autres moyens de transport
→Forte présence d'activités touristiques	→Présence d'activités touristiques	→Peu d'activités touristiques	→Pas ou peu d'activités touristiques
→Bassin de population important	→Bassin de population moyen	→Bassin de population faible	→Bassin de population quasi-inexistant
→Forte utilisation de la gare	→Utilisation moyenne de la gare	→Faible utilisation de la gare	→Utilisation insignifiante de la gare



Pôle-gare de Vallorcine



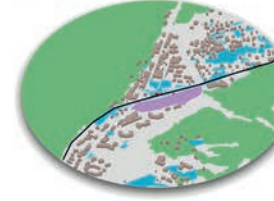
Situation

- 106 habitants
- 2.13 hectares de surface construite
- 76% occupés par la forêt
- 556 montées et 661 descentes du train en moyenne quotidienne

Potentiels

- 8.9 hectares de parcelles disponibles
- 1.69 hectare en mains communales
- 1.3 hectare de parcelles SNCF (pouvant être requalifiées)

Pôle-gare d'Argentière



Situation

- 483 habitants
- 4.63 hectares de surface construite
- 54% occupés par la forêt
- 397 montées et 325 descentes du train en moyenne quotidienne

Potentiels

- 5.75 hectares de parcelles disponibles
- 1.66 hectare en mains communales
- 0.5 hectare de parcelles SNCF (pouvant être requalifiées)

Pôle-gare de Chamonix-Mt-Blanc



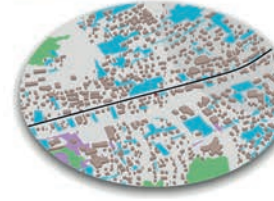
Situation

- 1'340 habitants
- 14.1 hectares de surface construite
- 15% occupés par la forêt
- 999 montées et 949 descentes du train en moyenne quotidienne

Potentiels

- 8.4 hectares de parcelles disponibles
- 3.55 hectares en mains communales
- 3 hectares de parcelles SNCF (pouvant être requalifiées)

Pôle-gare des Moussoux



Situation

- 1'134 habitants
- 9.94 hectares de surface construite
- 2% occupés par la forêt
- 55 montées et 53 descentes en moyenne quotidienne

Potentiels

- 13 hectares de parcelles disponibles
- 1.87 hectare en mains communales

Pôle-gare de Servoz



Situation

- 176 habitants
- 1.75 hectare de surface construite
- 46% occupés par la forêt
- 141 montées et 139 descentes en moyenne quotidienne

Potentiels

- 8 hectares de parcelles disponibles
- 1.43 en mains communales
- 1.3 hectare de parcelles SNCF (pouvant être requalifiées)



2 km

Nord

EXEMPLES DE REVALORISATION

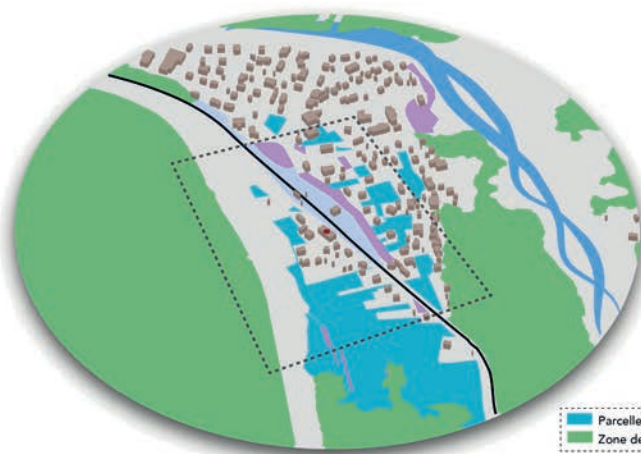
Pôle-gare de Servoz

Situation

176 habitants
autour du pôle-gare

141/139
montées/descentes/jour

15 kilomètres
de Chamonix-centre



Potentiel

8 hectares
de parcelles disponibles

1,4 hectare
possédé par les Houches

1,3 hectare
possédé par la SNCF

Parcelles disponibles Parcelles communales Parcelles SNCF
Zone de forêt Ligne Mt-Blanc Express Pôle-gare

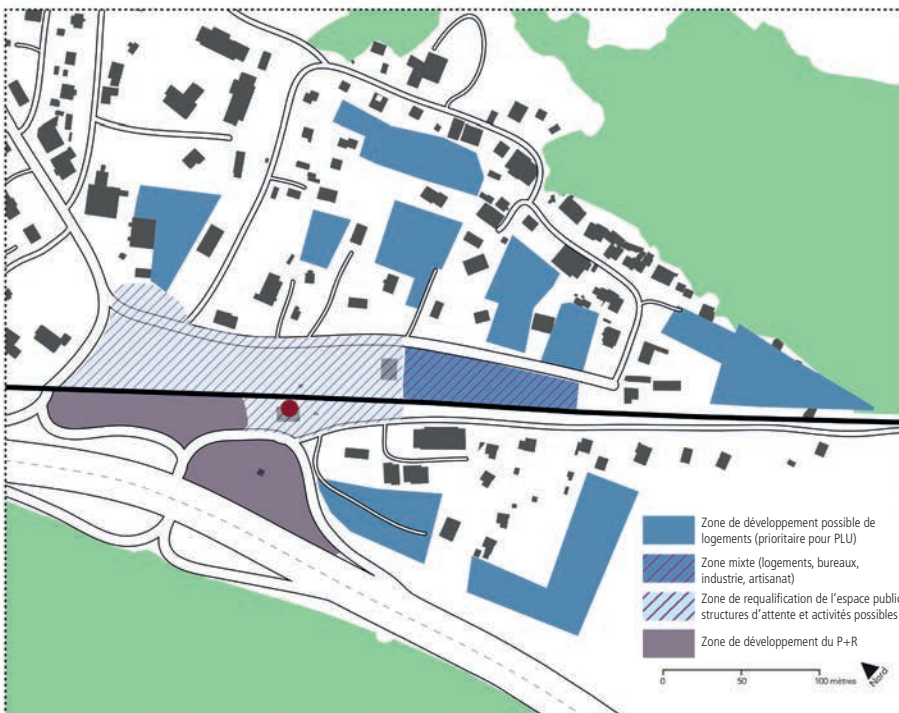
Intentions de développement

Bien que la nécessité de se développer ne puisse être revendiquée dans la région, si développement il devait avoir, il devrait se faire dans les zones désignées en bleu sur la carte ci-contre. Une telle densification pourrait se faire en moyennant une modification du PLU de la zone afin de faire de ces parcelles des zones à urbaniser dans un futur proche.

La vallée de Chamonix est une zone de fort trafic, notamment dû à la présence du tunnel sous le Mont-Blanc. Une direction pour soulager ces flux qui sont fortement réalisés en voiture, est de développer un système de parking relais en périphérie de la station, dans l'idée de pousser le report modal. Cette zone se prêterait particulièrement bien à l'implantation d'un P+R au vu de sa situation.

La SNCF possède des terrains stratégiquement situés dans la vallée de l'Arve. Les parcelles qu'elle possède, généralement très bien situées, offrent un potentiel de requalification indéniable, comme ici. La proximité à la ligne pourrait toutefois limiter l'implantation de logements, mais permettrait d'y voir se développer des activités.

La friche actuellement présente devant la gare de Servoz se doit d'être requalifiée car son manque de qualité actuel peut être un frein à l'utilisation du train. Sans avoir dans l'idée d'y implanter beaucoup d'activités commerciales, une simple requalification et la présence de petites activités (kiosque, boulangerie) pourrait suffire et permettre à ce pôle-gare d'attirer plus de pendulaires.

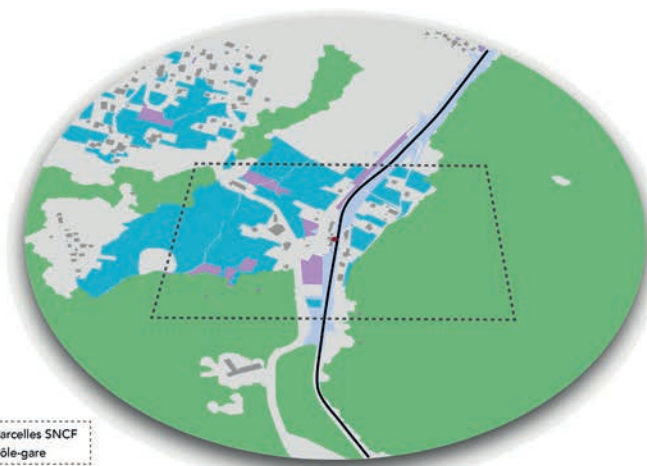


Situation

99 habitants
autour du pôle-gare

265/247
montées/descentes/jour

16 kilomètres
de Chamonix-centre

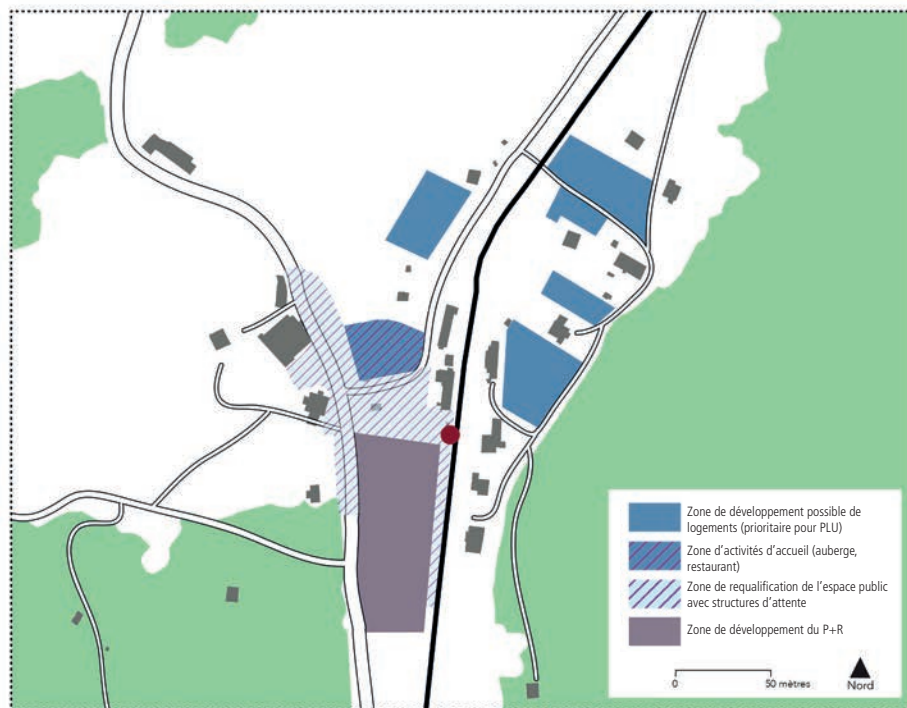


Potentiel

10,3 hectares
de parcelles disponibles

1,3 hectare
possédé par les Houches

1,9 hectare
possédé par la SNCF



Intentions de développement

Bien que l'implantation de logements n'est pas une priorité de par l'importance du pôle-gare, il existe toutefois plusieurs possibilités de localisation permettant une densification du milieu bâti. La proximité directe à la ligne du Mont-Blanc Express fait de ces parcelles les plus intéressantes pour y localiser des logements, sans que ceux-ci ne subissent trop de dérangements dus au train.

La distance au centre de Chamonix fait du pôle-gare du Buet un endroit intéressant pour le développement d'un parking pouvant servir au relais. En effet, il existe déjà aujourd'hui un parking dont le réaménagement semble primordial, dû à la fréquentation touristique importante.

Avec la masse critique de la zone, l'implantation d'activités ne peut se faire que de façon légère et orientée sur l'activité touristique (exemple de location de vélos ou structures d'accueil). De ce fait, la parcelle identifiée est située de manière optimale, à proximité directe de la gare.

Comme pour la plupart des haltes secondaires de la ligne du Mont-Blanc Express, l'espace public immédiat de la gare est pour ainsi dire quasi-inexistant. De par l'utilisation relativement forte de cet arrêt, il nous semble primordial de revaloriser cet espace en vue de son utilisation touristique et pour améliorer l'attrait de la ligne de train.

21

**UN AUTRE REGARD:
LE DÉVELOPPEMENT À L'INTÉRIEUR DU
MILIEU BÂTI À SERVOZ**

Simon Cally

Brendan Drezen

Anouchka Wyss

À travers ce projet, nous postulons qu'il est possible d'opérer un changement de paradigme quant à la gestion de l'expansion urbanistique d'un village de l'Espace Mont-Blanc. Il renoue avec son socle, tout en créant de la valeur ajoutée et une bonne qualité de vie. C'est cet autre regard qui permet d'offrir une nouvelle image de la place et du développement de Servoz au sein de la vallée de l'Arve.

Une urbanisation rapide et dispersée

Au cœur de la vallée de l'Arve, entre Chamonix et Sallanches, sur un versant exposé plein sud et situé à 700 mètres d'altitude, Servoz fait face au Mont Blanc. Longtemps laissé à l'écart des flux touristiques et du développement industriel de ses voisins, ce village de moyenne montagne connaît cependant depuis quelques décennies un développement particulier. En réponse à la pression foncière et à la « sur-urbanisation » de Chamonix, de nombreux Chamoniards viennent s'installer à Servoz, mais également d'autres citadins travaillant dans des régions voisines. La région péri-urbaine et périurbaine qu'est Servoz devient ainsi un lieu de résidence important - sa population a plus que doublé en trente ans - et se rythme de flux pendulaires quotidiens. Si l'augmentation démographique poursuit la même tendance que sur les vingt dernières années, nous pouvons en effet faire l'hypothèse d'une augmentation de quelques 300 nouveaux habitants à Servoz, à l'horizon 2035, s'ajoutant aux 932 résidents recensés par l'Insee en 2012. Cet accroissement demanderait environ 150 à 200 logements supplémentaires, posant de nombreux problèmes à ce village, qui peine déjà à retrouver un rôle et une place de village de montagne et dont le dynamisme local est faible. Il s'agit donc, dans le cadre de ce projet, de réhabiliter son identité, et de travailler son unité.

Le cadre d'intervention du projet s'articule autour des deux pôles historiques situés sur le bas du village que sont les lieux-dits du Bouchet et du Vieux-Servoz. Ces derniers présentent une forte identité patrimoniale, avec la présence de vieilles fermes et d'éléments historiques. De plus, l'analyse de l'évolution du bâti relève une tendance à la jonction de ces deux noyaux, et une dispersion du bâti en périphérie. Cet éparpillement crée un

écran entre les pôles de paysage du haut et du bas de la commune et le bâti tend à imperméabiliser les échanges physiques et naturels. Un des objectifs de ce projet sera de recréer une harmonie paysagère en identifiant et élaborant quatre structures qui aèrent cet espace. Finalement, afin de requalifier ce village au potentiel certain, mais fragilisé par son évolution récente, cette proposition d'aménagement souhaite répondre aux enjeux d'un développement durable. En effet, son fil directeur est l'élaboration d'un cadre de vie de qualité, respectueux de son environnement et de ses traditions, dans lequel plane un esprit de village qui s'accorde aux attentes d'une commune de montagne du XXI^e siècle.

La frange urbaine valorisée

L'analyse de la charpente paysagère permet d'identifier le socle naturel de la commune, à l'aide d'éléments topographiques, hydrologiques et végétaux, dans l'optique de recomposer un ensemble robuste et cohérent. Ce seront ces éléments qui encadreront en partie le bâti pour le structurer et en déterminer la limite. Cette limite externe du bâti représente en effet un enjeu de taille ; c'est elle qui permettra la transition entre l'espace construit et l'espace ouvert, sans que l'un ne compromette l'autre. Il sera question de définir et d'agencer cette nouvelle limite, de manière à économiser le sol, en préservant des terrains ouverts de qualité et en densifiant les terrains affectés à l'urbanisation. Enfin cette zone de transition, également appelée la « frange urbaine », possède dans son état actuel des atouts : anciens vergers, potagers, zones de pâtures et chemins pédestres. S'ils ont pu être négligés durant les dernières décennies, ils peuvent encore être activés ou réactivés dans le cadre de ce projet. Il s'agira ici de s'en servir comme leviers

pour travailler la bordure bâtie, en valorisant l'existant, et en encourageant une politique volontariste de plantation et de réhabilitation.

Densification et requalification de l'espace public

Ces objectifs sont traités par le projet autour de trois axes principaux.

I. La densification : afin de préserver les zones naturelles, agricoles et pastorales, il s'agira de redéfinir la zone à bâtir. Un travail minutieux et une réflexion parcelle par parcelle ont permis l'élaboration de cette nouvelle limite d'urbanisation et la définition de zones de densification prioritaire en tenant compte des facteurs les plus prégnants (qualité patrimoniale et paysagère, présence de risques naturels, etc.). Le projet propose ainsi le déclassement d'environ dix hectares de zones constructibles, et d'encadrer et réorganiser l'espace bâti de la commune, en densifiant vers l'intérieur et en maintenant les surfaces agropastorales. Il participe ainsi du maintien de l'économie locale, de la capacité de production alimentaire de la commune, et de la valorisation de l'environnement paysager, architectural et historique du site. En complément, il reconnaît la valeur de la transmission des savoirs et du vivre ensemble entre les générations.

II. L'établissement de la frange urbaine : pour que cet encadrement résiste aux pressions de l'urbanisation et que la transition entre espaces construits et non construits soit la plus judicieuse possible, une frange urbaine de qualité vient s'articuler sur les surfaces constructibles déclassées. Cette frange permet d'améliorer le statut de la limite de construction en la transformant en un espace de transition, un véritable seuil vers l'espace environnant. Cette zone d'ouverture se compose de différents éléments locaux

et propres au site tels que : des chemins piétons, des vergers, des potagers (privés ou collectifs), des pâturages, des espaces de gestion différenciée, des espaces laissés en friche ou encore des noues paysagères. Ces éléments, en plus de traiter la limite urbaine, sont vecteurs de vie sociale et participent au vivre ensemble de la commune. Pour permettre son élaboration, différents leviers devront être mis en place (politique d'acquisition foncière de la part de la commune, rétrocession de terrain, négociations, servitudes et compromis).

III. Le travail des espaces publics : la requalification de la route départementale s'effectue grâce au redimensionnement de son gabarit afin de créer des passages de mobilité douce et de planter un alignement d'arbres ; autant d'éléments qui incitent à la mobilité douce à l'échelle communale et favorisent la liaison entre les deux hameaux historiques de la commune, tout en réduisant les nuisances du trafic automobile. Enfin, la recherche de perméabilité est également un des enjeux du projet, dans le but d'offrir un espace public de qualité qui puisse accueillir une future densification. La création de grandes pénétrantes, mais également celle d'un réseau de cheminements piétons au sein du bâti et relié au réseau de randonnées, permettront de rendre l'espace bâti attractif.

La zone à bâtir redimensionnée

En conclusion, le redimensionnement de la zone à bâtir et la restructuration de l'espace bâti existant par des franges urbaines riches permettent tout à la fois la création d'un environnement accueillant, la requalification des traditions et la préservation des ressources naturelles et agricoles pour l'avenir. Quant à la densification proposée à l'intérieur de zones sciemment définies, elle permet de répondre à l'évolution démographique future, tout en créant de la valeur ajoutée au foncier existant et en s'inscrivant dans un développement durable. Nous avons estimé la possibilité de créer approximativement 850 nouveaux logements sur

l'ensemble des zones identifiées pour la densification, soit presque trois fois le besoin correspondant à la projection démographique faite pour 2035. Enfin, un certain vivre ensemble est recouvré, mis en avant par des quartiers plus denses reprenant le tissu compact des bourgs historiques. Grâce à la requalification de la route départementale, ainsi que la création de perméabilités, de respirations vertes et de cheminements dans le tissu résidentiel, la commune peut accompagner sa densification et offrir un cadre de vie accueillant et confortable par la même occasion.

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

Bailly A. (2009). Pour un développement durable. Revue d'économie régionale et urbaine. Vol. avril, n° 2, pp. 231-238.

Cognard F. (2001). Reprise démographique et nouvelles populations dans les moyennes montagnes françaises. Espace, populations, sociétés. Vol. 19, n° 1, pp. 53-68.

Marot S. (1995). L'alternative du paysage. Le Visiteur. N° 1, pp. 54-81.

Rapport d'études

Espace Mont-Blanc, 2015. Ensemble vers un développement durable. Actions. 2015. www.espace-mont-blanc.com (consulté le 18.11.15).

Lois et instruments d'urbanisme

Département de la Haute-Savoie (2015). Modification n°1: Plan Local D'Urbanisme. Approbation. Thonon les bains. Servoz.

Ministère du logement et de l'égalité des territoires (2014). Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové du 24 mars 2014. n°2014-366. www.territoires.gouv.fr (consulté le 12.2.15).

Données de base

INSEE (2012). Commune de Servoz (74266) - Dossier complet. www.insee.fr (consulté le 10.6.15).

Rencontres et entretiens

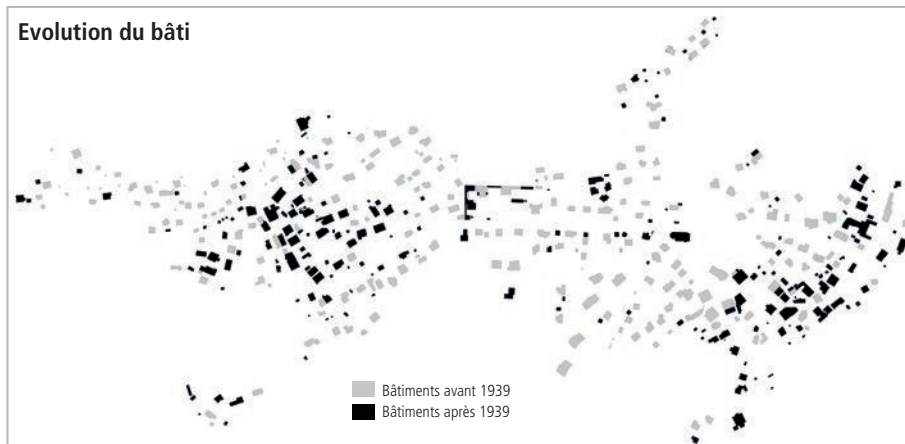
Evrard N., maire de Servoz, présentation de Servoz et visite du village, 21.9.15.

DIAGNOSTIC ET ANALYSE

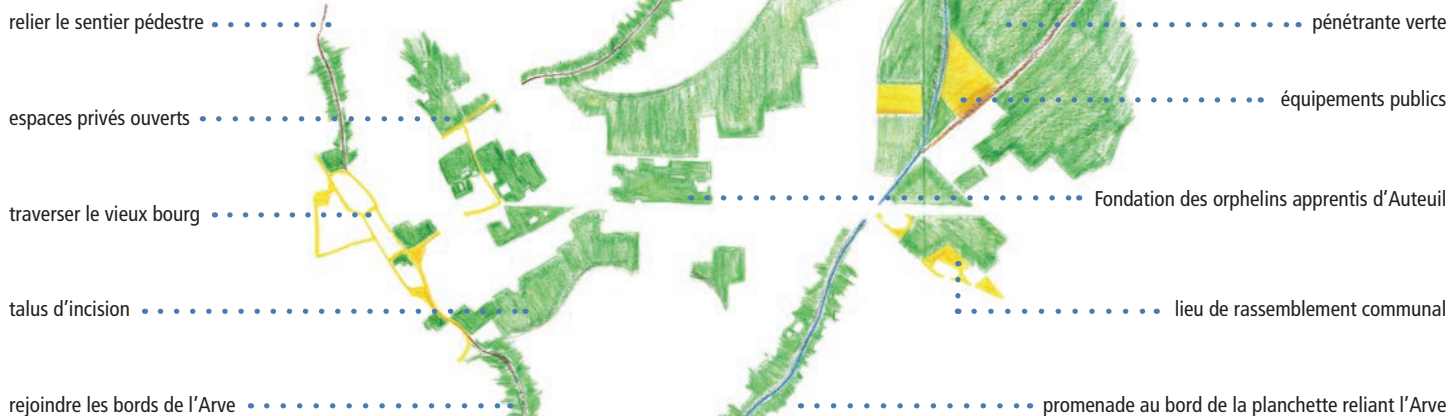
Longtemps laissé pour compte entre les deux pôles d'attractivité de Chamonix et de Sallanches, Servoz devient une zone périphérique résidentielle. Ce phénomène se traduit spatialement par une dispersion du bâti, qui implique un effet de fermeture visuelle et paysagère, ainsi qu'un manque de vivre ensemble.

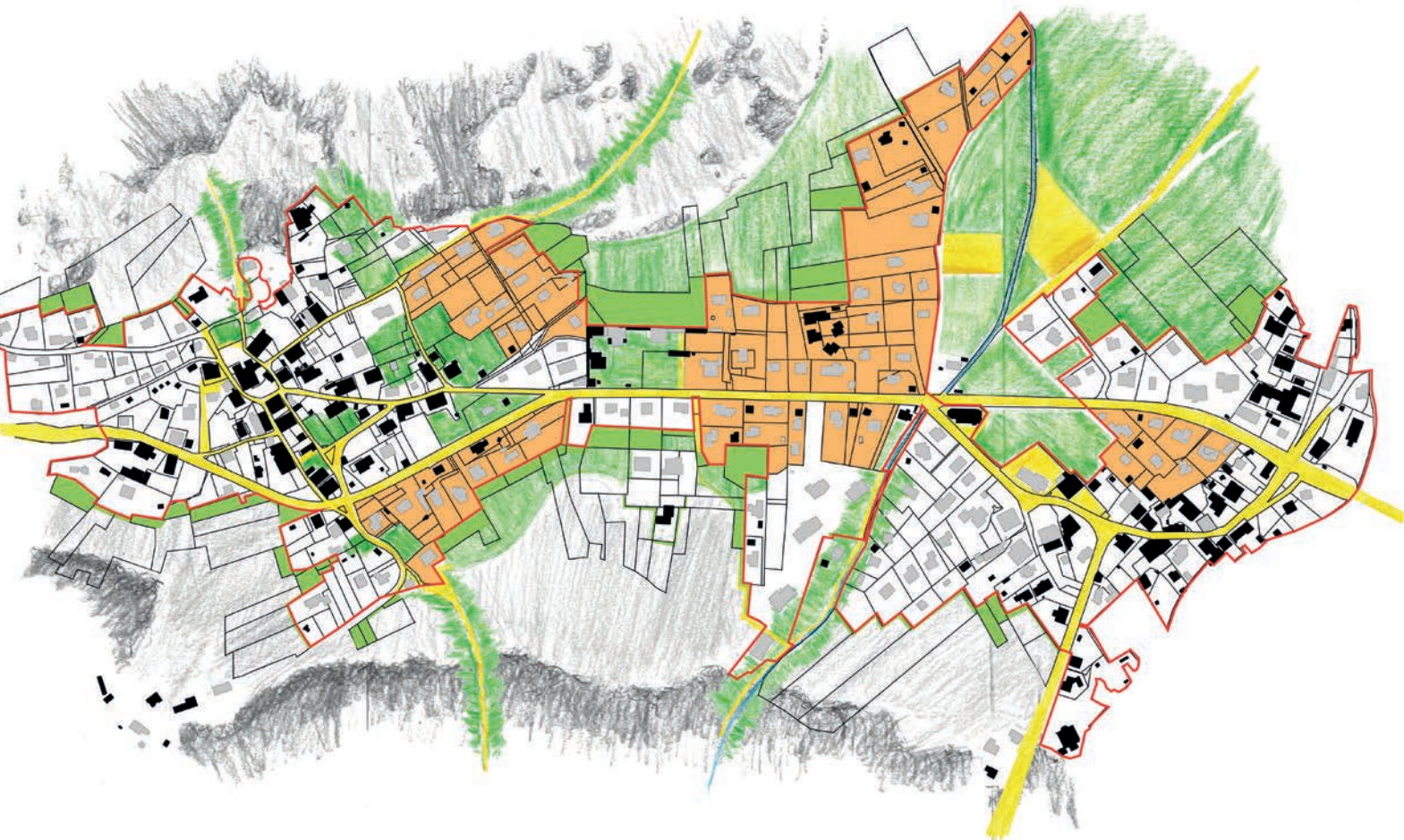
Afin d'accueillir une potentielle augmentation démographique d'ici 2035, tout en préservant au mieux les attraits paysagers et agricoles, le projet propose un changement de paradigme. Il s'agira avant tout de corriger la limite d'urbanisation et de l'améliorer en traitant ce seuil de transition entre les espaces bâtis et les espaces ouverts avec finesse. Ceci permet la définition de zones de densification prioritaires à l'intérieur du bâti existant et offre un meilleur cadre de vie aux habitants sans compromettre les générations futures.



Dans l'optique de rattacher la commune à son socle paysager, une mise en exergue des grandes structures, comprenant des éléments paysagers et socioculturels, valorise le site et guide l'urbanisation en conservant des perméabilités.







Charpente et maillage paysager

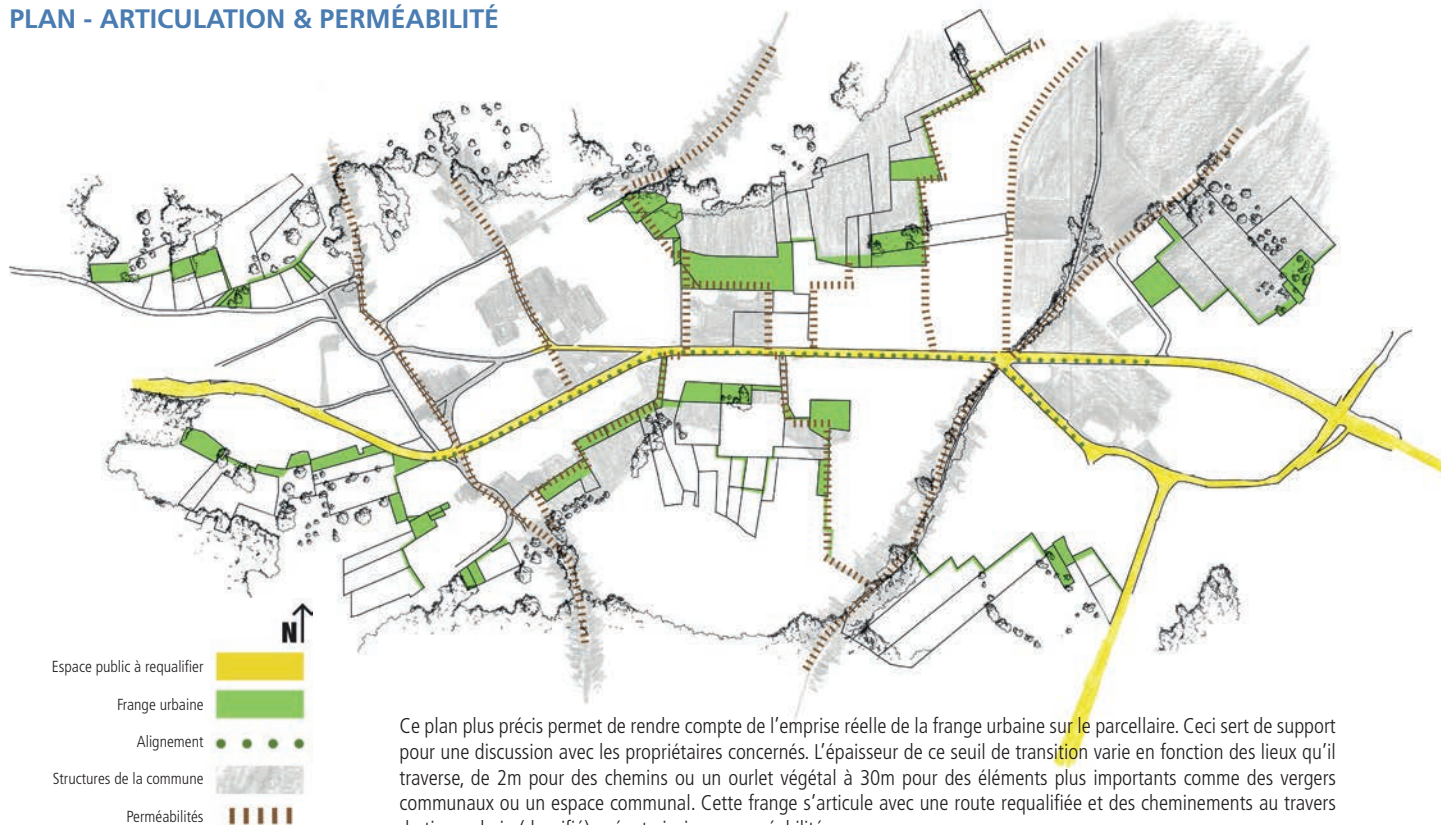




Bâtiments av. 1939 
Bâtiments ap. 1939 
Zones de densifications prioritaires 


Espace public 
Frange urbaine 
Limite d'urbanisation du projet 

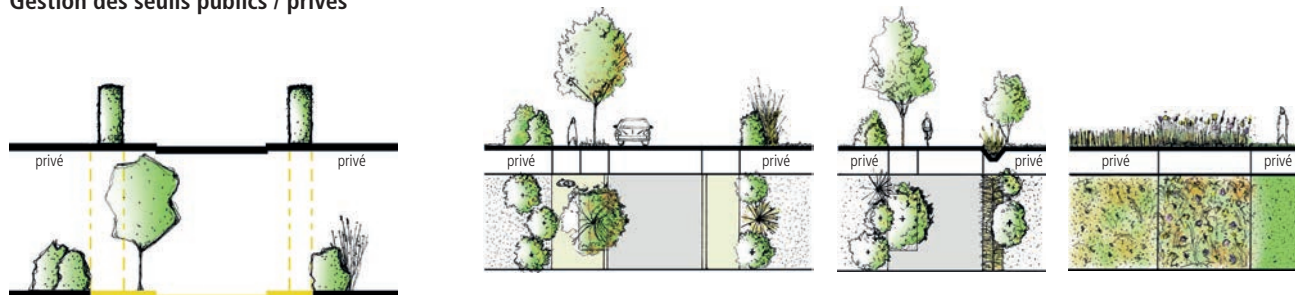
PLAN - ARTICULATION & PERMÉABILITÉ



Ce plan plus précis permet de rendre compte de l'emprise réelle de la frange urbaine sur le parcellaire. Ceci sert de support pour une discussion avec les propriétaires concernés. L'épaisseur de ce seuil de transition varie en fonction des lieux qu'il traverse, de 2m pour des chemins ou un ourlet végétal à 30m pour des éléments plus importants comme des vergers communaux ou un espace communal. Cette frange s'articule avec une route requalifiée et des cheminements au travers du tissu urbain (densifié), créant ainsi une perméabilité.





FRANGES ET PERMÉABILITÉS : UNE ÉPAISSEUR, UNE RICHESSE

Gestion des seuils publics / privés



La frange urbaine trouve son épaisseur en fonction des lieux et des fronts qu'elle vient traiter. Travaillant une fine partie des parcelles privées, elle devient l'opportunité de traiter un seuil entre l'espace bâti et l'espace ouvert, mettant ce dernier en valeur. Elle peut se composer de différents motifs paysagers, comme des vergers, des zones de gestion différenciée, des noues ou des éléments plus construits, tels des places, des sentiers. Ceci articule une nouvelle perméabilité pour la commune.










- Bâtiments 
- Parcelles potentiellement densifiables 
- Frange urbaine 
- Végétation existante 

Quelques chiffres:

- 11'932 m² de zone peuvent accueillir une densification dans la partie sud-ouest du quartier de La Planchette.



- Bâtiments potentiellement constructibles 
- Bâtiments existants 
- Espace public 
- Alignement 
- Gestion différenciée 
- Jardins partagés 
- Végétation 

Quelques chiffres:

- 4'640 m² de surface brute de plancher potentiellement constructibles selon différentes typologies
- 140 futurs habitants peuvent être accueillis
- 1,16 : indice de densité uniquement sur les bâtiments projetés
- Environ 850 futurs habitants sur l'ensemble de la commune, en appliquant la même densité aux zones densifiables prioritaires



Actuellement, une séparation nette de plantations mono-spécifiques délimite le parcellaire. La démarche consiste à entreprendre des discussions avec les privés pour négocier 1m à 1m50 de bordure. Ce gain permet d'offrir un gabarit plus généreux pour l'espace public, qui pourra ainsi être planté d'un alignement végétal. Pour remplacer les haies linéaires, une incitation devra se faire auprès des propriétaires pour planter des haies vives, favorisant une diversité végétale ainsi qu'un attrait écologique pour la commune. Ces futures haies pourront être entretenues par la commune en tant qu'espace public.



29

**QUALIFIER LA FRICHE:
UN PLAN PAYSAGE POUR SERVOZ**

Hugo Campi

Charlotte Lignon

Guillaume Robert-Tissot

Robin Schmidt

Ce projet vise à faire du paysage une véritable base de réflexion et de travail à l'aménagement et au développement de la commune de Servoz. Le paysage, et plus particulièrement le paysage proche, est un élément transversal pouvant être utilisé comme un levier d'action. Trois objectifs sont poursuivis : la lutte contre la fermeture des milieux, la remise en valeur des vergers ainsi que l'irrigation du milieu bâti par le paysage.

Le paysage au centre des préoccupations

En plaçant le paysage au centre de la réflexion, ce projet vise à répondre à diverses problématiques d'ordre économique, social et environnemental identifiées sur le territoire communal et synthétisées au travers d'un diagnostic territorial. Il se présente comme un plan à plusieurs échelles proposant des actions concrètes. Il peut également être utilisé comme un outil de travail flexible capable de s'adapter aux lectures des sites et aux volontés des acteurs. Cet instrument offre des actions appropriées à la gestion de chaque entité paysagère identifiée et présente un exemple de réalisation envisageable à l'échelle d'un cadrage particulier.

Trois objectifs structurants

Le projet cherche à répondre à trois principaux objectifs fixés comme base de travail stratégique. Ils permettent de cerner les enjeux du territoire, de délimiter les champs d'action et de conserver une certaine cohérence tout au long de l'avancement du projet.

Le premier objectif vise à lutter contre la fermeture des milieux à l'échelle de la commune. Le but est ici de contrôler le reboisement naturel des prairies délaissées et d'en limiter les conséquences, notamment la perte de patrimoine culturel et de diversité des biotopes. On retrouve aussi ici la volonté de susciter chez la population une certaine réappropriation du paysage proche pour créer une véritable alternative à la valorisation du paysage lointain sur le Mont Blanc qui dicte actuellement grandement l'aménagement du village.

Le deuxième objectif consiste en une remise en valeur du patrimoine arboré fruitier de la commune. Le verger, longtemps omniprésent dans la région de

Servoz, connaît aujourd'hui une certaine fragilisation. Le projet cherche à redonner aux arbres fruitiers une place importante dans la vie du village. En plus de leurs attraits esthétiques et environnementaux, les vergers offrent la possibilité d'une utilisation en tant qu'espace public et possèdent un fort potentiel économique lié notamment à la production cidricole.

Enfin, le troisième et dernier objectif repose sur l'irrigation du milieu bâti par le paysage proche. En reconnectant les différentes entités paysagères entre elles, le but est d'apporter une véritable cohérence paysagère dans l'aménagement de la commune de Servoz.

Le projet s'articule autour de trois axes partant d'une vision générale pour aboutir à une approche plus ciblée.

L'identification des entités paysagères

Le premier axe développe l'inventaire d'entités paysagères présentes sur le territoire. Pour chacune d'elle, un constat de l'existant est dressé à travers l'élaboration d'une carte paysagère. Pour chaque entité, une liste d'actions à mener est élaborée dans le but de maîtriser son développement et de promouvoir un paysage riche et ouvert. Ces actions visent à contrôler la frange forestière, à délimiter les archipels forestiers, mais également à s'appuyer sur les sentiers pédestres pour mettre en valeur la zone agricole qui tend à se refermer. Ainsi, le projet vise à restaurer un paysage agro-pastoral de moyenne montagne sur le coteau de Servoz.

L'implantation de vergers

Le deuxième axe propose l'implantation de plusieurs types de vergers dans la commune ainsi qu'une méthode de gestion différenciée pour chacun d'entre eux. Premièrement, ce projet prévoit l'amé-

nagement de vergers agro-pastoraux, à savoir des prairies pâturées ou fauchées dans lesquelles sont disséminés des arbres fruitiers haute tige. Ils possèdent une forte productivité de par l'association des deux systèmes de culture tout en possédant une forte valeur écologique et paysagère. Deuxièmement, une autre typologie de vergers est imaginée dans le but de servir de base à un nouvel espace public. La fonction première du verger jardin public est sociale et touristique avant d'être économique. En effet, ce verger se veut être un élément attractif et identitaire pour la commune de Servoz, un lieu de rassemblement. Troisièmement, le dernier type concerne les essences fruitières dans les jardins et espaces privés. Actuellement, ces arbres fruitiers se retrouvent plutôt isolés dans le village et peu valorisés. Ils remplissent un rôle patrimonial et identitaire tout en garantissant une certaine harmonie paysagère. Finalement, la filière de production des vergers a été brièvement étudiée, révélant ainsi le fort potentiel économique que représente la production cidricole.

Les Praz, un site à potentiels

Le troisième axe se développe à travers un exemple d'aménagement précis afin de concrétiser les principes d'action des axes précédents dans un cadrage ciblé. Le périmètre a été placé aux Praz, sur un site possédant un fort potentiel structurant pour le paysage de la commune. L'aménagement est imaginé comme une traversée paysagère à l'interface entre la frange forestière et la frange urbaine. Le périmètre de ce cadrage traduit plusieurs enjeux stratégiques. En plus d'être structurante pour l'aménagement de la commune, la parcelle choisie peut permettre, de par sa situation géographique, de créer une ouverture sur le paysage proche en faisant pénétrer le

verger à l'intérieur même du milieu urbain. Elle permet ainsi de créer une transition entre paysage environnant et milieu bâti. Aussi, cette zone traduit tous les enjeux de fermeture du paysage développés dans le diagnostic.

Concrètement, cela se traduit sur le terrain par l'aménagement d'un parc public composé d'une trame d'arbres fruitiers et par la création de deux bâtiments pouvant accueillir de multiples structures économiques et résidentielles. En amont de ce jardin public, la zone agricole est gérée de manière différenciée dans le but d'implanter des vergers haute tige selon une méthode agropastorale et de préserver ainsi un paysage de moyenne montagne.

Une capacité d'adaptation des propositions

En définitive, ce projet doit être vu et reçu comme une proposition d'actions potentielles pour le développement de Servoz. Sans être coercitif outre mesure, il cherche plutôt à offrir des solutions pouvant être adaptées et dupliquées en fonction du site, des besoins et de la volonté des acteurs, le tout en s'articulant autour de la mise en valeur d'un patrimoine arboré fruitier.

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

Ambroise R., Bonneaud F. et Brunet-Vinck V. (2000). *Agriculteurs et paysages : dix exemples de projets de paysage en agriculture*. Educagri éditions.

Desmaret P. (2008). *Situation et avenir de la filière cidricole française*. Académie d'Agriculture de France.

Deuffic P. et al. (2005). *La fermeture des paysages dans le Massif Central: regards d'habitants sur une question d'experts*. Cahiers d'économie et sociologie rurales, vol. 75, pp.75-96.

Droz Y. et Miéville-Ott V. (2005). *Le paysage de l'anthropologue*. in Polyphonie du paysage. PPUR. pp.5-20.

Droz Y., Miéville-Ott V., Forney J. et Spicher R. (2009). *Anthropologie politique du paysage. Valeurs et postures paysagères des montagnes suisses*. Karthala Editions.

Fischesser B. (1998). *Les nouveaux défis d'une gestion durable et paysagère de la forêt de montagne*. Ingénieries-EAT, no 13, pp.41-55.

Kaesar A., Sereke F. Dux D. et al. (2011). *Agroforesterie en Suisse*. Recherche Agronomique Suisse, vol. 2, n° 3, pp.128-133.

Le Floch S., Devanne A. et Deffontaines J. (2005). *La « fermeture du paysage » : au-delà du phénomène, petite chronique d'une construction sociale*. L'Espace géographique, n° 1, pp.49-64.

Luginbühl Y. (1999). *Perception paysagère des espaces en déprise et des boisements spontanés des terres agricoles*. Ingénieries (numéro hors série: boisements naturels des espaces agricoles en déprise), pp.25-29.

Miéville-Ott V. et Barbezat V. (2015). *Perceptions du pâturage boisé : résultats d'un sondage effectué au Communal de La Sagne NE* | Public perception of the wooded pasture: Results of a survey carried out in Le Communal (a common pasture) of La Sagne NE. Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen, vol. 156, n° 1, pp.1-12.

Miéville-Ott V. et Droz Y. (2010). *Évolution de la réflexion paysagère en Suisse. A partir du programme Paysages et habitats de l'arc alpin*. Économie rurale. Agricultures, alimentations, territoires, n° 315, pp.46-57.

Rin A. et Husson J. (2002). *Les vergers dans les opérations d'aménagement global en Lorraine*. Revue Géographique de l'Est, vol. 42, n° 3.

Site Web

C.A.U.E. Les albums de la C.A.U.E. Les vergers. N°4, 2006. <http://www.caue76.org> (consulté le 08.10.15).

Rapports d'études

Espace Mont-Blanc (2005). *Schéma de Développement Durable*.

France agri mer. *Etablissement national des produits de l'agriculture et de la mer*. www.franceagrimer.fr (consulté le 29.11.15).

Le Floch S. et Devanne A. (2003). *Qu'entend-on par « fermeture du paysage »*. Ministère de l'écologie et du développement durable CEMAGREF/DNP.

Office national interprofessionnel des fruits, des légumes, des vins et de l'horticulture. *Economie du cidre en France*. <http://eduscol.education.fr> (consulté le 29.11.2015).

Lois et instruments d'urbanisme

Commune de Servoz (2015) *Plan local d'urbanisme – Modification. Révision n°1 du PLU de Servoz modification n°1*. Mai 2015.

Préfecture des Haute-Savoie, direction départementale des territoires (2011). *Plan de prévention des risques naturels prévisibles de la Commune de Servoz*. Mars 2011. www.haute-savoie.gouv.fr (consulté le 01.10.15).

Données de base

DDT Haute-Savoie (2014), geobase Spct et AEAD.

INSEE. *Populations légales de la commune de Servoz*. www.insee.fr (consulté le 01. 10. 2015).

SERVOZ — PLAN PAYSAGE

CONTEXTE

À partir de l'analyse des dynamiques de terrain, plusieurs grandes tendances structurant le territoire ont été identifiées :

- Fermeture des milieux : une majorité de zone agricole n'est plus exploitée. Le manque d'entretien entraîne une progression de la forêt sur les zones anciennement ouvertes.
- Bâti : le bâti s'organise autour de trois pôles historiques cohérents avec la morphologie du territoire. Des zones moins denses ont été construites plus récemment formant un front bâti, une véritable barrière face au paysage proche.
- Risques : les risques (crues torrentielles, chutes de pierres, glissements de terrain) sont omniprésents sur le territoire de la commune et déterminent fortement son aménagement ainsi que son développement.

OBJECTIFS

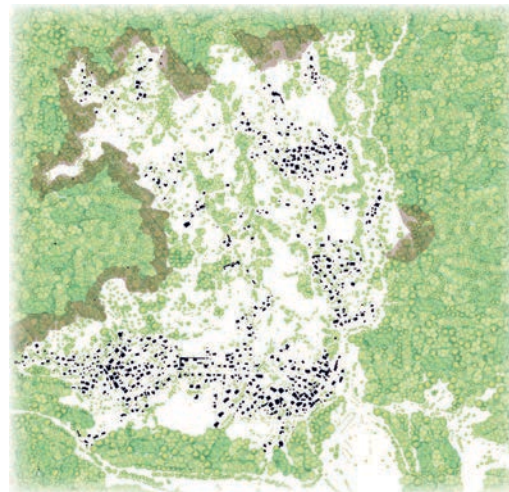
- 1** Lutte contre la fermeture du paysage:
 - Évolution des milieux
 - Partenariat commune – agriculteurs
 - Gestion différenciée des entités paysagères

- 2** Remise en valeur du patrimoine arboré fruitier:
 - Préservation du patrimoine arboré fruitier
 - Diversité des rôles du verger
 - Filière de production
 - Potentiel d'espace public

- 3** Irrigation du milieu bâti par le paysage proche:
 - Connexion des entités paysagères
 - Zones précises d'intervention
 - Aménagement de l'espace public
 - Rupture avec la dynamique de front bâti
 - Ouverture sur le paysage proche

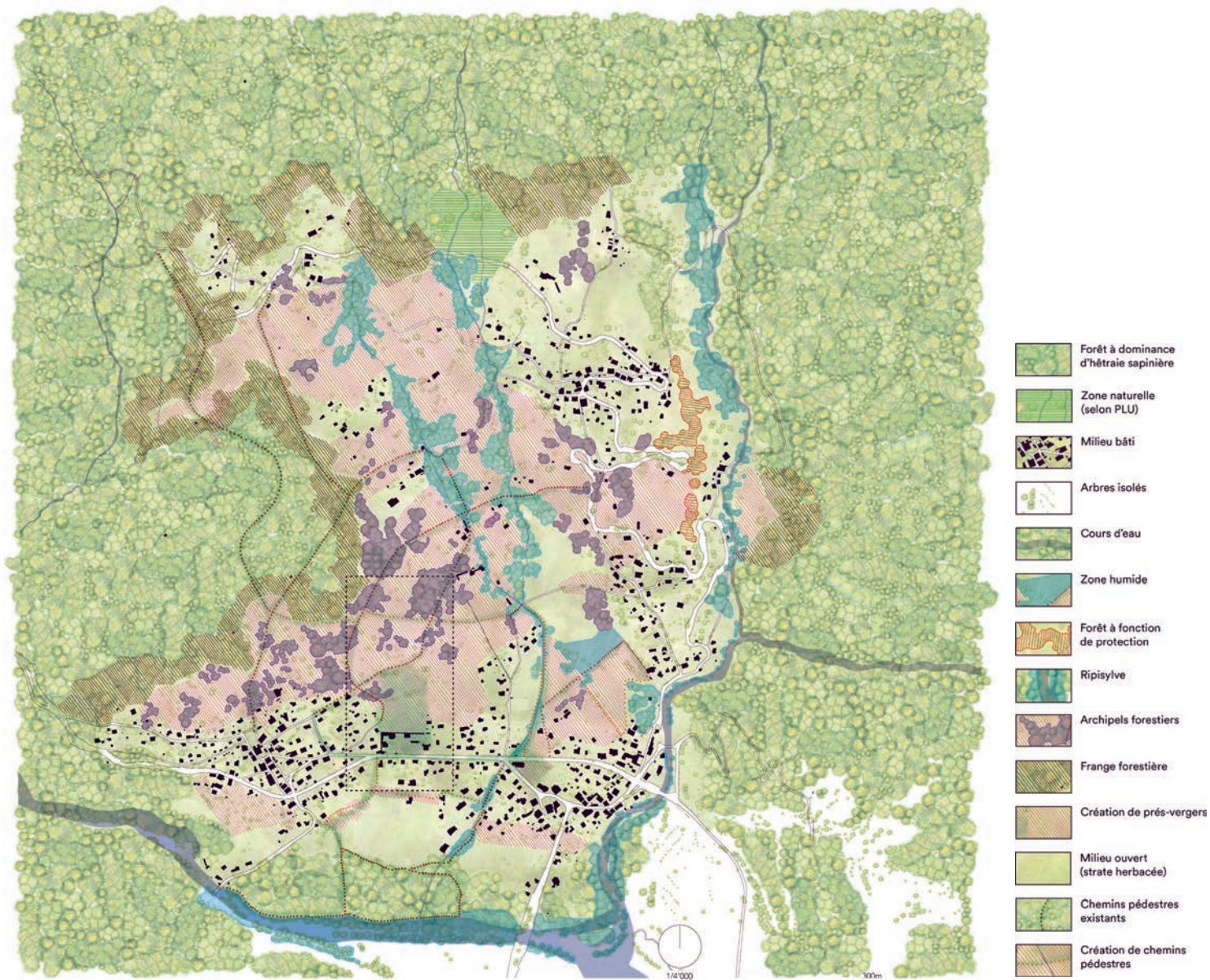
Décomposition et gestion des entités

(exemple) Forêt et frange forestière : travail de la frange pour contenir l'avancée de la forêt et en faire une zone de transition, défrichement et éclaircissement d'abord intensifs puis entretien plus ponctuel.



Entités paysagères

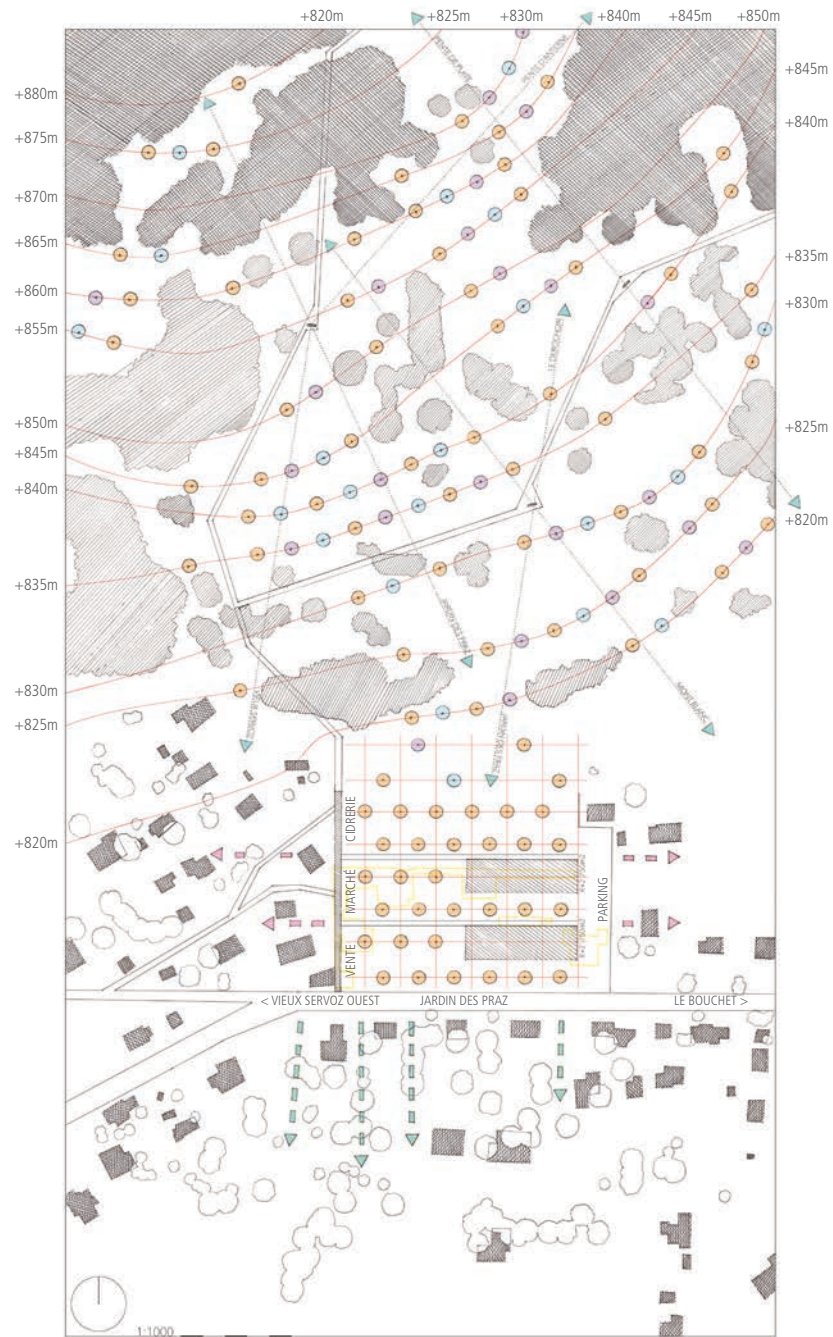
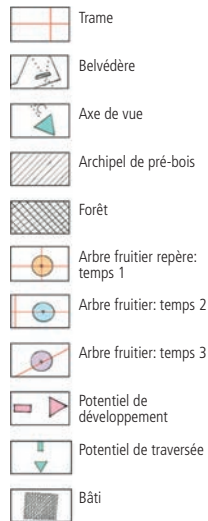
La lecture du site adoptée a permis d'établir une typologie d'entités paysagères qui composent aujourd'hui le territoire de la commune. Pour chacune de ces entités, une spatialisaton et un constat de l'existant ont été établis puis des actions à mener ont été imaginées dans le cadre du plan paysage.



Traversée paysagère des Praz

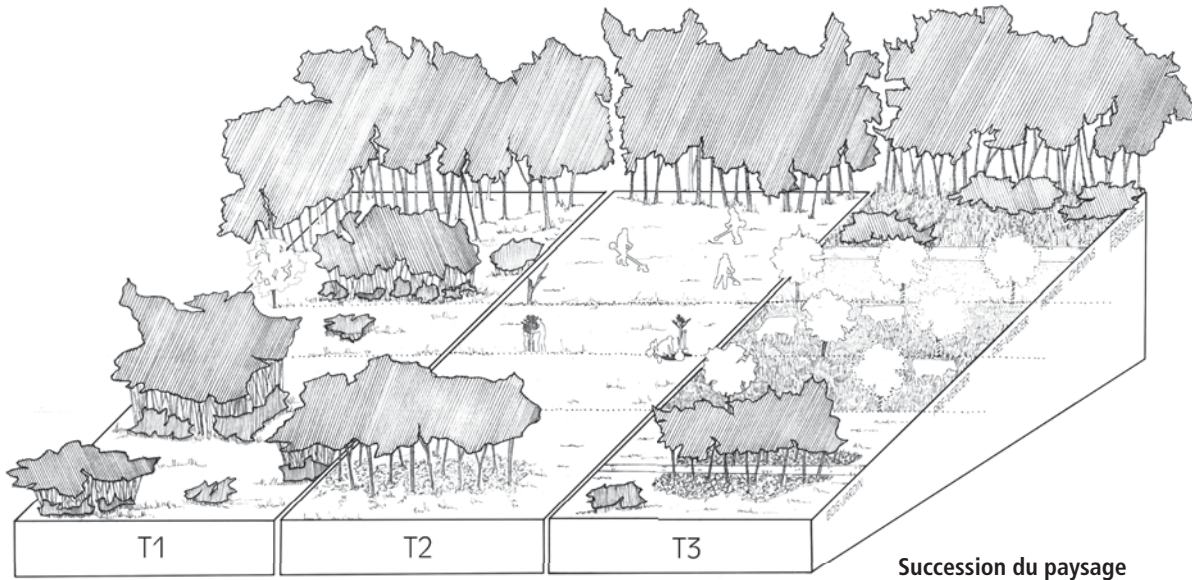
La traversée paysagère des Praz est un cadrage concret proposant un concept d'aménagement basé sur la succession de réflexions suivante :

1. Compréhension de la morphologie du site : topographie composée de zones de déclivité sur le coteau et d'un replat au niveau de la parcelle des Praz.
 2. Révélation d'une trame en fonction des caractéristiques structurantes du site : cette trame est une base de travail, notamment pour les agriculteurs.
 3. Aménagement superposé à la trame : implantation d'arbres en fonction du dessin instauré par la trame. Temporalité fixée par l'évolution et les besoins économiques et écologiques.
- Cette démarche permet une transition qui s'initie en forêt, se poursuit dans les vergers et aboutit au sein du milieu bâti.



Coupe archétypale du coteau





Succession du paysage

Ce bloc-diagramme représente à la fois une succession d'actions permettant de créer un paysage de prés-vergers et trois états paysagers pouvant exister simultanément dans le paysage de Servoz.

État 1

Actions : observer, inventorier, hiérarchiser, sélectionner

Acteurs : architecte du paysage, botaniste, écologue, agriculteur

État 2

Actions : révéler, tracer, planter, défricher

Acteurs : architecte du paysage, agriculteur, paysagiste, habitants

État 3

Actions : délimiter, pâturer, entretenir, semer

Acteurs : architecte du paysage, agriculteur, bovins, ovins



Vue sur la traversée des Praz



37

**"BOUCLER LA BOUCLE":
LA MOBILITÉ TOURISTIQUE À CHAMONIX**

Marjorie Angehrn

Magali Dubey

Amandine Wyss

Ce projet propose une alternative de mobilité douce pour les nombreux touristes séjournant et visitant Chamonix. Il promeut des axes fluides et agréables à pratiquer à pieds ou en transports collectifs entre quelques-uns des principaux pôles d'attraction touristique de la ville, dans le but de limiter la présence de l'automobile au centre. Prenant pour colonne vertébrale la ligne SNCF qui sillonne la vallée, ce travail répond à la volonté de la Mairie de Chamonix de relier le rail aux remontées mécaniques.

L'identification d'axes et de boucles

Afin d'identifier les sites à développer, nous avons dans un premier temps mis en lumière deux axes perpendiculaires à la ligne de chemin de fer. Chacun de ces axes lie une gare - celle de l'Aiguille du Midi, au centre-ville, et celle des Praz, en périphérie - aux remontées mécaniques. En nous appuyant sur ces axes, nous avons dans un deuxième temps conceptualisé deux boucles, schématisant chacune un circuit en fonction des activités effectuées par deux types de touristes : l'excursionniste et le touriste sportif.

Pertinentes en toute saison, ces boucles ne présentent pas un parcours à suivre de manière stricte. Il s'agit d'une base de réflexion pour élaborer un projet permettant au visiteur, quel que soit son point de départ et d'arrivée, le but de sa visite ou son mode de transport, de découvrir Chamonix en mobilité douce.

L'excursionniste : la boucle pour excursionniste représente le parcours typique d'un touriste venant une journée à Chamonix pour découvrir les paysages de la région. Elle relie les points d'arrivée au centre-ville (la gare de l'Aiguille du Midi, la gare de Chamonix ou le parking-relais [P+R] du Grépon), à l'ascenseur de l'Aiguille du Midi, au train du Montenvers et au centre-ville.

S'agissant de distances courtes, cette boucle favorise le piéton, en passant par une requalification de l'espace public, un travail sur les cheminements et une adaptation du plan de circulation. Cette boucle s'appuie largement sur le réseau d'espaces piétons déjà aménagés par la Mairie au centre-ville.

Le touriste sportif : la boucle du touriste sportif donne aux skieurs ou randonneurs une plus grande flexibilité dans leurs activités sportives. Elle permet de relier les points d'arrivée en ville depuis l'amont et l'aval de la vallée (la gare de l'Aiguille du Midi / P+R du Grépon ou la gare des Praz / P+R de la Flégère), aux remontées mécaniques du Brévent et de la Flégère.

Vu qu'il s'agit de distances plus longues, cette boucle est structurée par deux axes de transports préexistants : le rail et les téléphériques reliant Chamonix au Brévent et à la Flégère. Cette boucle propose un transfert modal aux entrées de Chamonix, tout en réaménageant et développant l'espace public autour des lieux d'arrivée et de départ (gares, parkings et remontées mécaniques). Les cheminements entre les points d'entrée et les départs de remontées sont rendus plus agréables pour les piétons. Pour le public de skieurs, nous incluons une réflexion autour d'un nouveau mode de transport public.

La piétonnisation de l'espace public

En appliquant ces boucles au territoire communal, nous constatons que la Ville de Chamonix a déjà effectué une partie du travail en piétonnant quelques axes du centre-ville et en aménageant des espaces publics de qualité. Nous proposons de nous inscrire dans la même logique en « bouclant la boucle » d'un processus en cours. Nous identifions ainsi deux périmètres de projet : le centre-ville de Chamonix et les Praz.

Les deux périmètres sont chacun constitués d'un axe et de plusieurs sites, pour lesquels nous proposons des principes et mesures d'aménagement.

Le centre-ville de Chamonix, axe Grépon/Brévent

L'axe reliant le parking du Grépon au Brévent est un axe fort et complexe qui est une clé de la mobilité touristique douce de Chamonix. En effet, le long de ce tracé d'environ 1200 mètres se trouvent deux points d'entrée - le P+R du Grépon et la gare de l'Aiguille du Midi - ainsi que deux pôles touristiques - le départ de l'ascenseur de l'Aiguille du Midi et le départ du téléphérique du Brévent.

Cet alignement de fonctions rend le développement de l'axe intéressant aussi bien pour la boucle des excursionnistes que pour celle des sportifs. Les caractéristiques de ce tracé

varient fortement entre la portion au centre-ville - zone plane et commerciale - et la zone de coteau résidentiel, dont le dénivelé peut s'avérer être dissuasif pour les piétons, particulièrement pour un public de skieurs. Dans une optique de mobilité douce, les skieurs et randonneurs doivent néanmoins pouvoir atteindre aisément le Brévent sans utiliser leur voiture.

Bien qu'il soit possible de prévoir des navettes de bus pour relier le Grépon au Brévent, nous préconisons plutôt de faire un choix fort sur ce tracé, en mettant en place une ligne de transport collectif fixe de type funiculaire ou mini-méto. En plus de ses avantages fonctionnels, cette ligne permettrait à la fois de structurer cet axe, de créer un nouveau paysage urbain et d'offrir un confort accru aux touristes.

P+R du Grépon : idéalement situé à l'entrée de la ville, le long de la route nationale par laquelle arrive la majorité du trafic motorisé, le P+R du Grépon est développé de manière à en faire une zone de rupture de charge efficace.

Principes et mesures d'aménagement :

- Améliorer la visibilité et la communication de la vocation de ce parking pour les automobilistes
- Construire un parking couvert ou enterré
- Créer un couvert d'attente avec un centre d'information et des services
- Mettre en place une signalétique appropriée pour les piétons
- Aménager le départ de la nouvelle ligne de transport fixe
- Aménager la gare routière

Avenue de l'Aiguille du Midi : l'avenue de l'Aiguille du Midi est pensée en lien avec les espaces publics de qualité situés à ses deux extrémités. Dans le but de créer une continuité et de « boucler la boucle » de l'excursionniste, cette rue devient piétonne.

Principes et mesures d'aménagement :

- Requalifier l'avenue de l'Aiguille du Midi en zone piétonne
- Permettre le renforcement des activités commerciales et de restauration
- Mettre en place une signalétique adéquate rendant compte des distances parcourables à pied et des connexions aux transports publics
- Prévoir un éclairage public de qualité

Rue Helbronner / chemin du Sapi : faisant le lien entre la gare du Montenvers et l'avenue de l'Aiguille du Midi, ce cheminement est réaménagé afin d'améliorer l'expérience du piéton.

Principes et mesures d'aménagement :

- Créer un parcours continu sécurisé pour les piétons débouchant au bord de l'Arve, sur l'avenue de l'Aiguille du Midi (au niveau de la rue ou passerelle)
- Travailler sur la végétation pour protéger le piéton
- Mettre en place une signalétique adéquate rendant compte des distances parcourables à pied et des connexions aux transports publics
- Prévoir un éclairage public de qualité

Gare de l'Aiguille du Midi : la gare de l'Aiguille du Midi est retravaillée pour la mettre en accord avec sa nouvelle position stratégique. Sa visibilité, sa facilité d'accès ainsi que son confort d'attente sont entièrement repensés.

Principes et mesures d'aménagement :

- Elargir le quai et travailler sur sa visibilité depuis l'avenue de l'Aiguille du Midi
- Aggrandir le couvert, éventuellement rapprocher la zone d'attente
- Mettre en place une signalétique adéquate pour les piétons et voyageurs

Départ du Brévent : site important pour les skieurs et randonneurs, le départ du téléphérique du Brévent - rendu accessible par transport collectif - peut se transformer en zone d'accueil conviviale. Une partie du parking actuel est réaffectée afin de permettre le développement de commerces et services. Une esplanade accueille les visiteurs.

Principes et mesures d'aménagement :

- Réaffecter le premier niveau du parking en commerces, services et casiers à ski
- Aménager une esplanade piétonne devant les commerces
- Aménager les arrêts de transports publics

Les Praz, axe Praz/Flégère

Cet axe fait le lien entre la gare des Praz et le départ du téléphérique de la Flégère. Son développement permet la mise en place d'un tracé continu et sécurisé pour les piétons, afin de « boucler la boucle » sportive.

Afin de raccourcir son tracé et de le rendre plus attrayant, le parcours passe par le parc existant. L'offre commerciale et de restauration est développée le long du parcours.

Gare des Praz : actuellement cachée dans une impasse, la gare des Praz est agrandie sur les parcelles contiguës à la route principale, améliorant son accès et sa visibilité.

Principes et mesures d'aménagement

- Améliorer l'accès au quai
- Travailler la signalétique
- Mettre en place un lieu d'attente et un couvert aux dimensions adaptées
- Etudier l'opportunité de l'agrandissement du quai
- Développement d'une offre commerciale appropriée à un nouveau pôle gare

Départ de la Flégère : faisant aujourd'hui office uniquement de parking, la place du départ du téléphérique de la Flégère est retravaillée afin d'en faire à la fois un P+R et une zone conviviale, en lien avec la nature environnante.

Principes et mesures d'aménagement :

- Développer un parking sur plusieurs niveaux, couvert ou enterré
- Redéfinir l'espace public en créant une zone publique conviviale (place, café, WC...)
- Mettre en place des casiers à ski et des arCADES commerciales.
- Travailler la signalétique

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

Debarbieux B. (2001). Chamonix Mont-Blanc (1860-2000), les coulisses de l'aménagement. Edimontagne.

Sites Web

AIG & Transport for London (2007). Legible London Yellow Book. A prototype wayfinding system for London. <http://content.tfl.gov.uk> (le 1.11.15).

Intamin Transportation (2015). Mountain people mover. New solution for high inclination. <http://data.sphosting.ch> (le 2.12.15).

Leitner Ropeways (2015). Mini Metro. We move people. www.leitner-ropeways.com (le 2.12.15)

Rapports d'études

Canton de Berne (2008). La Boussole bernoise du développement durable. www.bve.be.ch (le 30.11.15).

Communauté de communes de la vallée de Chamonix Mont-Blanc (2012). Les chiffres clés 2011. www.cc-valleedechamonixmontblanc.fr (le 5.11.15).

Espace Mont-Blanc (2005). Schéma de développement durable de l'Espace Mont-Blanc. Rapport final.

Fondation pour le développement durable des régions de montagne FDDM (2013). Plan intégré transfrontalier PIT. Rapport de durabilité. France : Communauté de communes du Pays du Mont Blanc ; Italie : Région autonome Vallée d'Aoste, Assessorat du territoire et de l'environnement ; Suisse : Canton du Valais, Département de l'économie, de l'énergie et du territoire.

Lois et instruments d'urbanisme

SIVOM de la Haute Vallée de l'Arve (2006). Plan de déplacements urbains. Synthèse des études. avril 2006.

Données de base

Comète (2014). Stations - Vallée de Chamonix. Tableau de bord économique. Bilan été 2014 juin - septembre.

Comète (2015). Stations - Vallée de Chamonix. Tableau de bord économique. Bilan hiver 2014/2015.

Compagnie du Mont-Blanc (2015). Passages ascenseurs historiques (classeur Excel).

DDT Haute-Savoie, SPCT et AEAD (2014), GEOBAS.

Mairie de Chamonix (2015). Statistique de la fréquentation des trains et des bus de Chamonix (chiffres fournis par email).

Rencontres et entretiens

Bonino, J., service de l'urbanisme de la commune de Chamonix-Mont-Blanc, Présentation des enjeux urbanistiques dans le contexte de la révision du Plan Local d'Urbanisme et de la perspective d'un Schéma de Cohérence Territoriale. 22.9.15.

Gruffat, S., service de la mobilité de la commune de Chamonix-Mont-Blanc. Présentation des enjeux de transport et mobilité dans la vallée, 22. 9. 2015 ; Entretien sur la mobilité à Chamonix et les enjeux liés au tourisme, 12.10.15.

CONCEPT

Notre projet propose une alternative de mobilité douce pour les touristes visitant Chamonix. Prenant pour colonne vertébrale la ligne SNCF qui sillonne la vallée, il répond à la volonté de la mairie de Chamonix de relier le rail aux remontées mécaniques.

En développant deux axes perpendiculaires à la ligne de chemin de fer, nous offrons un concept qui donne envie au conducteur de devenir piéton ou usager de transport public.

Ce concept propose deux boucles, répondant pour l'une aux besoins des touristes de «tour opérateur», et pour l'autre aux besoins des touristes «sportifs».

Pertinentes en toute saison, elles permettent de «boucler la boucle» du réseau piéton proposé par la commune.



Figure 1 : Chamonix et le Brévent vers 1950 (haut) ©Jullien frères



Figure 2 : La zone urbaine de Chamonix depuis le Brévent en 2004 (bas) ©Maciej Rzeszutko.

La superposition de ces deux images permet de mettre en lumière le développement impressionnant de la vallée de Chamonix, lié à son fort attrait touristique.

Gare des Praz



Gare de l'Aiguille du Midi



Signalétique touristique



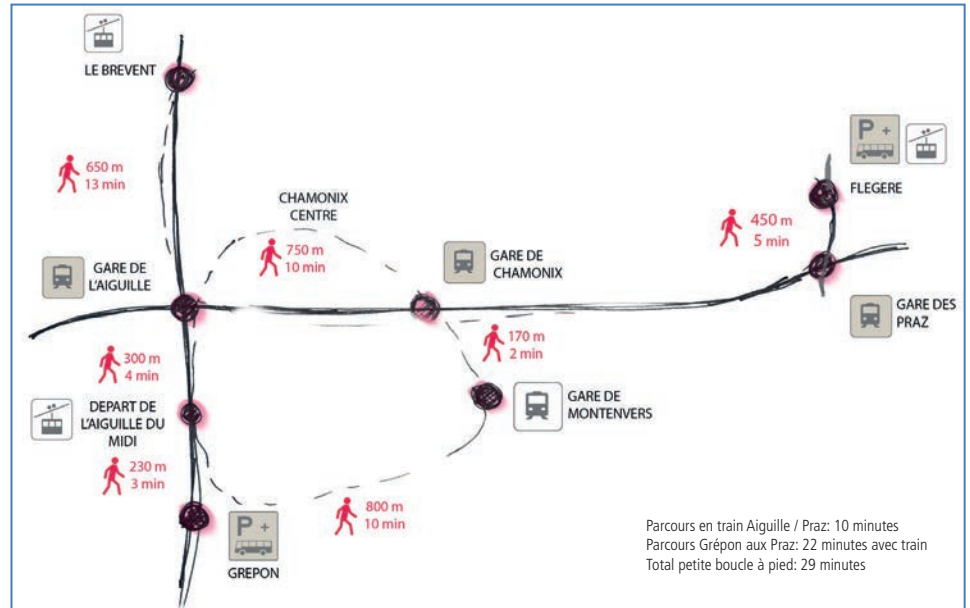
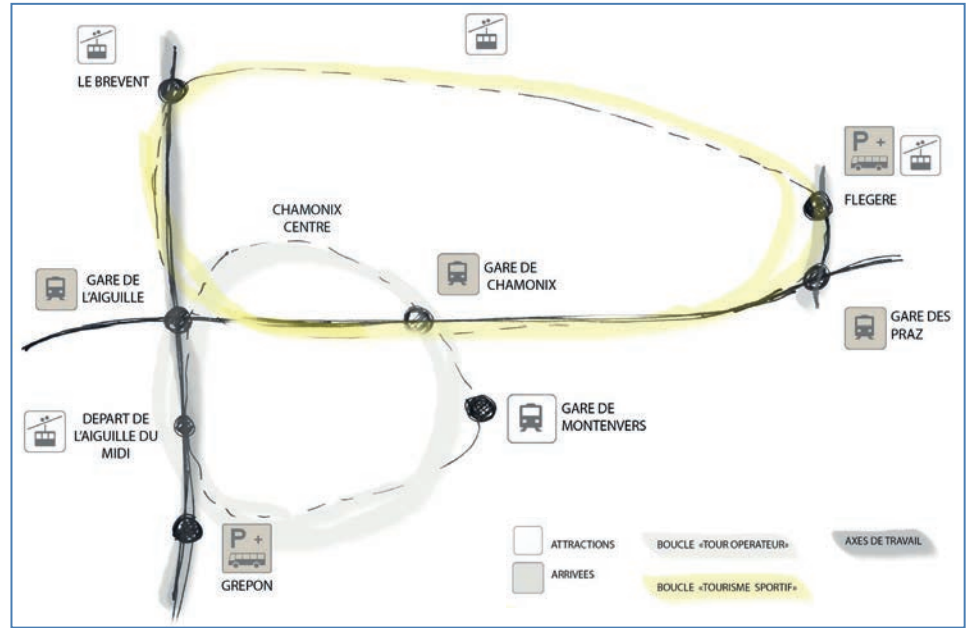
Place de l'Aiguille du Midi



Gare de Montenvers, cheminement piédestre

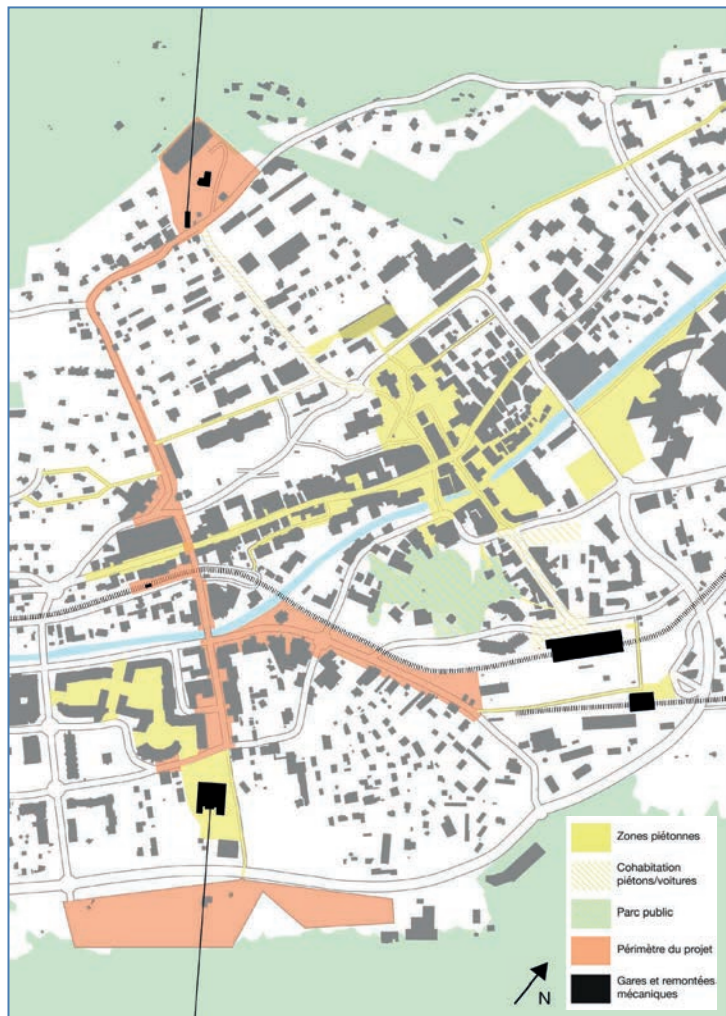


Centre-ville, piétonnisation

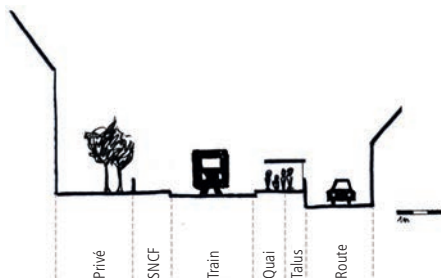


L'objectif est de lier les pôles touristiques, symboles de Chamonix, par des axes fluides et agréables à pratiquer à pieds ou en transports collectifs.

ZONE CENTRE VILLE / CHAMONIX



Coupe représentant le potentiel de développement. En gris, les limites actuelles.



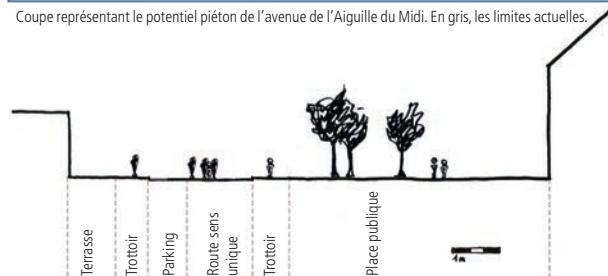
A. Avenue de l'Aiguille du Midi

L'Avenue de l'Aiguille du Midi est pensée en lien avec les espaces publics de qualité situés à ses deux extrémités. Dans le but de créer une continuité et de « boucler la boucle », cette rue devient piétonne.



Avenue de l'Aiguille du Midi et la place adjacente. En orange, le potentiel d'un espace public continu.

Coupe représentant le potentiel piéton de l'avenue de l'Aiguille du Midi. En gris, les limites actuelles.



B. Gare de l'Aiguille du Midi

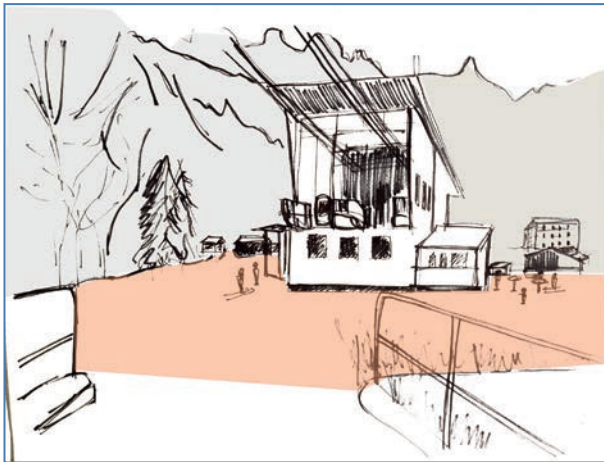
La gare de l'Aiguille du Midi est retravaillée pour améliorer sa visibilité, sa facilité d'accès ainsi que son confort d'attente.



Accès à la gare de l'avenue de l'Aiguille du Midi. En orange, le potentiel de développement de la gare.

F. Départ de la Flégère

Le départ de la Flégère est retravaillé afin d'en faire à la fois un P+R et une zone conviviale, en lien avec la verdure environnante.



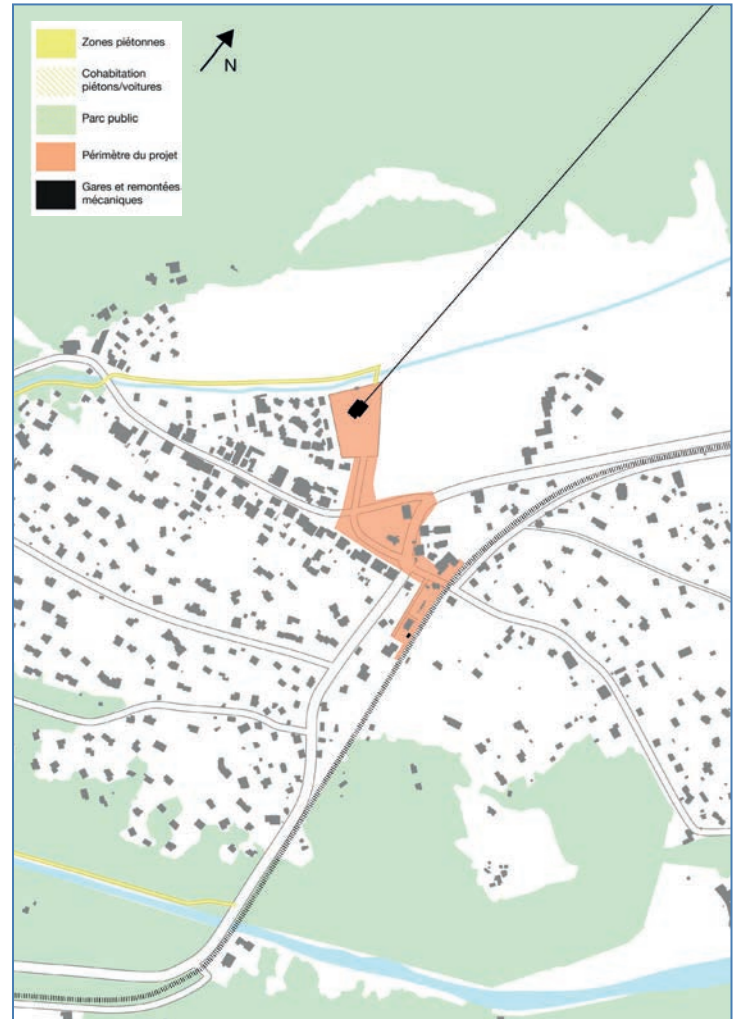
Avenue de l'Aiguille du Midi et la place adjacente. En orange, le potentiel d'un espace public continu.

G. Gare des Praz

La gare des Praz est agrandie sur les parcelles contiguës à la route principale, améliorant son accès et sa visibilité.



Accès à la gare de l'avenue de l'Aiguille du Midi. En orange, le potentiel de développement de la gare.



45

**UN MAILLAGE VERT PUBLIC:
RÉPONDRE À LA DENSIFICATION
SPONTANÉE DANS LE HAMEAU DES BOIS
À CHAMONIX**

Valérie Andreetta

Sally Elhadad

Oriane Montfort

Notre projet porte sur le Hameau des Bois, un secteur comptant nombre de résidences secondaires situé en périphérie de Chamonix, et les conséquences de la suppression du coefficient d'occupation du sol (COS) décidé par la loi ALUR. La création d'un maillage vert, en tant que réseau piéton public, permet l'amélioration de la qualité de vie et la revitalisation du quartier.

Les risques de la densification

Chamonix s'est fortement urbanisée et enrichie grâce au développement des sports d'hiver. Cela a eu comme conséquence l'augmentation significative du prix du foncier, notamment dans le hameau des Bois. Ce dernier se trouve être aujourd'hui l'un des secteurs les plus chers de la commune : en effet, on estime à environ 1000 euros le prix du mètre carré non construit.

Dans le cadre de loi ALUR (accès au logement et à un urbanisme rénové), votée en 2014, de nouvelles dispositions ont été mises en œuvre par l'Etat français, afin d'encourager la densification des villes et des villages, la préservation des terres agricoles et l'accroissement de l'offre de logements. Pour y parvenir, les plans locaux d'urbanisme (PLU) ne fixent plus de coefficient d'occupation du sol (COS), soit le ratio entre la surface utile du bâtiment et celle de la parcelle, mesure classique de régulation de la densité. Néanmoins, cette nouvelle disposition ne semble pas adaptée à certaines communes rurales et montagnardes comme Chamonix. En effet, nous avons remarqué que dans cette commune, la suppression du COS rend possible des stratégies très hétérogènes de la part des propriétaires fonciers. Les conséquences pourraient être les suivantes : une perte de la qualité patrimoniale et architecturale ainsi qu'une densification non contrôlée.

Le hameau des Bois est un secteur résidentiel de Chamonix comptant une majorité de résidences secondaires (« lits froids »). Il possède peu d'espaces publics et son réseau routier se trouve être plutôt lacunaire. Néanmoins, il présente un fort potentiel de densification grâce à de nombreuses surfaces non construites, inscrites dans le PLU actuel en « zones à urbanisation future », ainsi qu'un accès rapide aux gares des Praz » et des Tines.

Afin de comprendre les conséquences territoriales liées à la loi ALUR dans ce secteur et de mieux répondre aux problèmes de développement rencontrés au sein du hameau, nous avons établi plusieurs variantes de densification. Puis, en combinant les résultats de nos variantes, nous avons dessiné une image directrice afin d'obtenir une densification mesurée répondant aux critères du développement durable. Le but étant ainsi de permettre à la commune d'adapter son PLU en vue d'une densification harmonieuse du secteur.

Des variantes de densification

Tout d'abord, il a été nécessaire de simuler ce que la loi ALUR pouvait engendrer sur le hameau, avec PLU conservé en l'état ou révisé.

Notre première variante consiste donc à densifier sans apporter de modifications supplémentaires à la réglementation actuelle. La régulation repose alors sur le respect des distances minimales, le nombre limité de bâtiments par parcelle ou encore la limitation de la surface utile en extension. Il en ressort que la suppression du COS n'allait pas avoir de graves répercussions quant à la densification de ce quartier. Néanmoins, d'autres problèmes nous sont apparus, notamment en termes de circulation au sein du hameau. En outre, cette densification pourrait provoquer une perte de la qualité architecturale et rendrait le lieu encore moins perméable qu'il ne l'est aujourd'hui. Enfin, elle allait également continuer à favoriser les lits froids.

Pour les trois autres variantes, nous avons revu les différentes zones du PLU : la zone du hameau historique (UV) ; la zone à urbaniser dans le futur (AU) et la zone déjà urbanisée (UE), en créant de nouvelles zones conçues selon différentes variantes. Nous avons également analysé les conséquences de la densifi-

cation de chacune de ces variantes en fonction de quatre facteurs que sont la mobilité, le paysage, les équipements publics et l'immobilier.

La deuxième variante en forme de « T » nécessiterait le déclassement de la zone AU, afin de créer des équipements publics et une zone agricole. L'étang serait réaménagé en espace de loisirs et les transports publics seraient favorisés grâce à l'aménagement d'une nouvelle gare. Pour finir, une circulation douce serait agencée grâce à un maillage vert longeant les parcelles privées.

La troisième variante, variante dite « immeuble », comprendrait une zone d'immeubles de tailles mesurées (maximum trois étages) au cœur du secteur. Une gare et un maillage seraient également aménagés.

La quatrième variante mettrait en avant une densification qui privilégie une construction pavillonnaire sur les zones non bâties, à urbaniser dans un futur proche.

Un maillage de voies vertes

Nous nous sommes rendu compte, avec ces différentes variantes de densification, de leurs limites quant aux possibilités de mise en œuvre. Leur combinaison nous a cependant permis d'élaborer un projet réaliste ; une idée directrice qui permettra de guider la commune de Chamonix dans la révision de son PLU et des nouvelles règles qu'il introduirait.

Notre projet prévoit dans les grandes lignes et par étapes la structuration du secteur par un maillage de voies vertes. Il envisage la réhabilitation des deux étangs se trouvant au nord-est, ainsi que le déclassement d'une des zones à urbaniser en zone agricole. Finalement, il s'agit de créer un nouvel axe de desserte dans la partie nord du quartier afin d'améliorer l'accessibilité des ter-

rains vierges de constructions et de permettre une densification selon les règles contraignantes du PLU.

La première étape correspond à la création d'un maillage vert ; ce dernier permet la mise en valeur de nouvelles voies piétonnes et sert à irriguer de long en large le secteur. Cette armature de promenades paysagères offre ainsi des espaces publics et paysagers généreux et conduit les futurs habitants et usagers aux vastes espaces forestiers en périphérie immédiate. En effet, les limites du secteur sont guidées par des limites topographiques et végétales que le projet tente de valoriser. Cette perméabilité confortée permet, par ailleurs, d'intégrer les secteurs d'habitat existants, aujourd'hui diffus, comprenant des dents creuses, afin de mieux faire le lien avec le hameau historique. Ces voies vertes, liaisons entièrement dédiées aux mobilités douces, se greffent au dispositif d'aires et d'alignements arborés déjà présent tout en modelant le paysage du secteur. Cette nouvelle structure paysagère articule entre eux les zones urbanisées et celles amenées à se développer.

Afin d'y parvenir, sachant que les parcelles des Bois appartiennent uniquement à des privés, l'outil à utiliser est la négociation. En effet, il est envisageable pour la commune de Chamonix d'offrir plus de droits à bâtir aux propriétaires en contrepartie de terrain cédé en marge des parcelles, afin de créer ces nouveaux chemins pédestres.

La deuxième étape du plan de quartier serait le déclassement de l'actuelle zone à urbanisation future. Ce déclassement offre une respiration et une vaste ouverture paysagère qui agit comme un espace de rencontre vivant entre monde urbain et agricole. En outre, le déclassement conforte la volonté de l'actuel propriétaire des terrains en question qui ne souhaite pas équiper et construire ou faire construire sur ces terrains.

Parallèlement, les berges des étangs sont aménagées par la municipalité de Chamonix (elle en est la propriétaire),

afin de répondre aux besoins de la population résidente. L'idée est de les mettre en valeur pour des activités de loisirs et de détente telles que la pêche, la baignade ou la promenade.

La troisième étape consiste en une densification de terrains situés au nord du quartier. Le deuxième accès routier depuis le nord devient alors la nouvelle porte d'entrée du secteur, dont il est souhaitable d'améliorer l'accessibilité, notamment par autobus urbain. Ces nouvelles unités de voisinages, principalement construites sous forme de chalets, sont structurées et irriguées par la trame de cheminements doux. Ces derniers permettent également aux résidents de rejoindre, depuis leur logement, les arrêts de transports en commun ou des parkings souterrains, demandant certes un gros investissement, mais préservant le paysage.

Bibliographie

Ouvrages, articles et enseignements scientifiques

Boudon F. et Blécon J. (1975). Tissu urbain et architecture. L'analyse parcellaire comme base de l'histoire architecturale. Economie, société, civilisation, Volume 30, n° 4, pp.773-818.

Mangin D. (2008). La ville passante. Grand prix de l'urbanisme.

Rumley P-A. (2015-2016). Cours de méthodologie de l'aménagement du territoire, Université de Neuchâtel, semestre d'automne.

Sites Web

Office fédéral du développement territorial ARE. Dossier résidences secondaires. www.aren.admin.ch (consulté le 25.11.15).

Swisstopo (2013). Voyage à travers le temps. www.swisstopo.admin.ch (consulté le 20.11.15).

Rapports d'études

CIPRA, AlpMedia (2008). Beaucoup d'espace, un usage limité, Construction de résidences secondaire dans l'espace alpin. Rapport de synthèse.

Espace Mont-Blanc (2005). Schéma de développement durable de l'Espace Mont-Blanc. Rapport final.

IAU, Institut d'aménagement et d'urbanisme (2009). Comment maîtriser le développement des bourgs, villages et hameaux ? Les Carnets pratiques, pp. 1-48.

Lois et instruments d'urbanisme

Commune de Chamonix (2005). PLU Plan local d'urbanisme.

Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité (2014). Loi ALUR. www.territoire.gouv.fr (consulté le 25.9.15).

Données de base

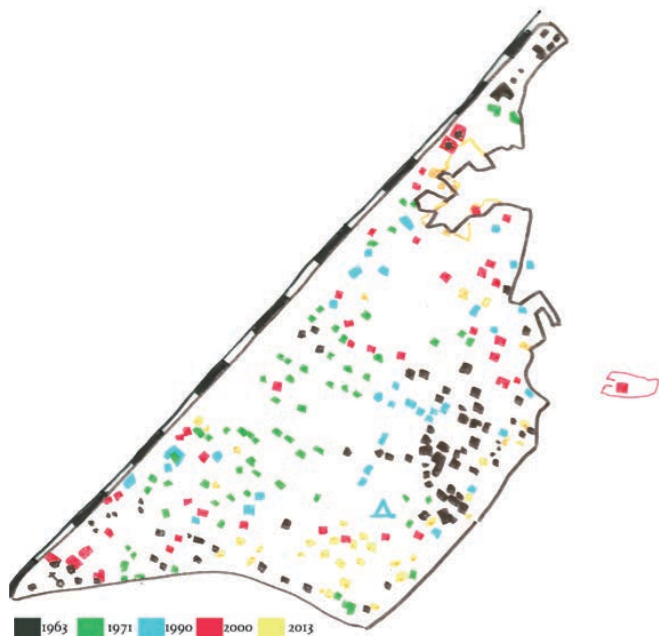
Région Rhône-Alpes (2014). Comptage et enquêtes. Axes : St-Gervais-Vallorcine. Lyon.

Rencontres et entretiens

Coste Y., responsable de l'urbanisme à Chamonix, visite du quartier du 3.11.15.

Bonino J-M., directeur du service du développement durable du territoire de Chamonix, rencontre du 3.11.15.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



Desserte



Le réseau routier:

Une route départementale (D1506) en parallèle de la ligne de chemin de fer longe les Bois. Cette route dessert le hameau par trois entrées. Le rôle principal de la première entrée est la desserte de la partie historique du hameau, le reste du quartier n'est que peu connecté à ce réseau.

Il y a un bus sur appel circulant dans le hameau, un autre bus dessert la route départementale. Ces axes sont principalement utilisés par les transports privés et peu par les transports publics.



Le réseau ferroviaire:

Une ligne de chemin de fer longe la partie supérieure du hameau, elle relie Chamonix aux différentes communes de la vallée. Il existe deux gares : les Tines et les Praz, se situant aux deux extrémités du hameau.

Ce moyen de transport représente un potentiel d'action non négligeable pour améliorer la desserte.

Evolution du bâti



Dans les années 1950, isolé par rapport à Chamonix, il était caractérisé par peu de maisons. Entre 1963 et 2013, le hameau s'est fortement densifié. De l'ancien village, il s'est étendu comme une tache d'huile, créant un bâti continu jusqu'au centre de Chamonix.

En huit ans (1963-1971), les constructions ont pratiquement doublé. Depuis, la densification s'est faite de manière homogène.

Le style du bâti suit l'évolution temporelle : des chalets du XVIIIème siècle aux constructions allant des années 30 jusqu'à nos jours.

Espaces verts



Parcellaire



CONCEPT

Notre projet s'appuie sur un concept d'urbanisation qui prévoit, dans les grandes lignes, la structuration du quartier par un maillage de voies vertes. Il envisage aussi la création d'un nouvel axe de desserte dans la partie nord du quartier, afin d'améliorer l'accessibilité des terrains vides.

-  Espace public
-  Espace autour des étangs
-  Maillage vert
-  Zone touristique du hameau



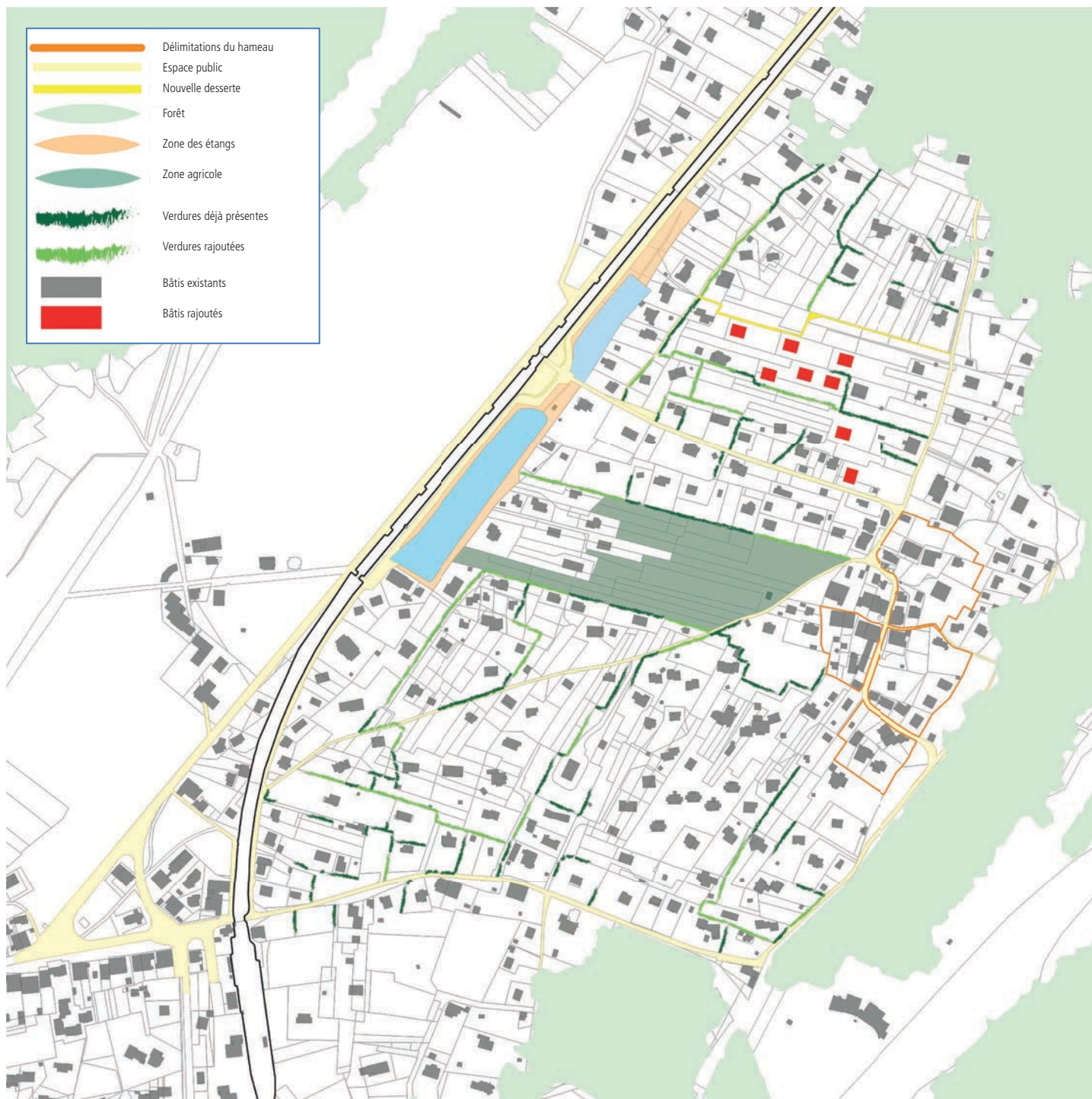
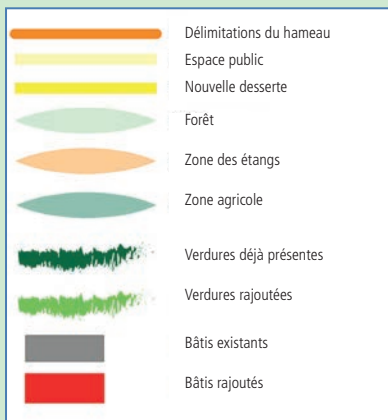
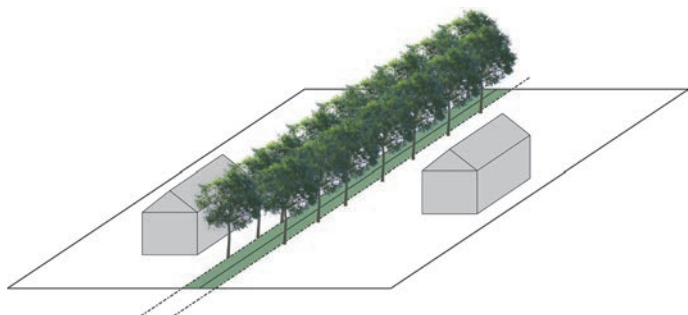


IMAGE DIRECTRICE DU PROJET



ETAPE 1: Maillage vert



**ETAPE 2: Déclassement - réaménagement
des étangs**



ETAPE 3: Densification

53

LA CENTRALITÉ NAISSANTE: UN PÔLE-GARE À VALLORCINE

Aida Hammad

Rafael Zaghis Nascimento

Fabrice Zobebe

Le projet propose pour Vallorcine une urbanisation à l'intérieur du milieu bâti par le développement d'un pôle-gare. Face au défi d'une demande de parking élevée, deux scénarios sont proposés: le premier avec le parcage en surface, l'autre en silo.

Les atouts de Vallorcine

Vallorcine est la dernière commune française en direction de la frontière suisse, située au-delà du col des Montets. Elle compte un peu plus de 400 habitants. Cette commune présente un important potentiel de développement. Elle s'est récemment équipée d'infrastructures nouvelles autour de la gare, dont une télécabine la reliant au domaine skiable de Balme-Posettes. Par ailleurs, de nombreuses parcelles communales se trouvent à proximité de la gare. L'atout majeur de la commune est la desserte en train en cadence horaire, avec un scénario de passage à la demi-heure.

Dans ce contexte, notre projet consiste à conforter le pôle-gare à Vallorcine et par là même la centralité du chef-lieu de la commune. Il a simultanément pour objectif de préserver la structuration spatiale et le patrimoine paysager des alentours par une urbanisation vers l'intérieur. Ce parti-pris vise à inverser la logique de développement qui avait privilégié jusqu'ici l'extension urbaine sur les marges et entre les hameaux.

Suite à un diagnostic approfondi du périmètre, nous avons identifié quatre zones autour de la gare qui structurent notre projet de renforcement du pôle-gare. Nous proposons de procéder à :

- la densification de l'habitat permanent, notamment pour faciliter l'accès au logement pour les jeunes victimes de la pression foncière dans la vallée de Chamonix et de la concurrence des résidences secondaires ;
- la création d'une place de village multifonctionnelle pour combler l'absence de lieux de convivialité et de rencontre à l'échelle de la commune ;
- la requalification des berges de l'Eau noire, actuellement peu mises en valeur et source d'une certaine insécurité ;

- la résolution du problème de stationnement, la commune souffrant, selon une estimation de la mairie, d'un déficit de 300 places de parking lors des pics saisonniers ;
- la mobilisation des savoir-faire locaux et artisanaux, par un regroupement des services de proximité.

Pour ce faire, nous avons développé notre projet sous la forme de deux scénarios, à savoir un scénario 1, dit « multi-parkings » et un scénario 2 dit « parking-silo ». Bien évidemment, toutes les interventions s'inscriront dans la continuité paysagère et architecturale de la commune.

Le scénario de plusieurs parkings éparpillés

Sur la zone 1, se trouvant devant la gare, nous envisageons la création d'une place publique et d'un parking planté comportant trente places de stationnement. Un parking-planté peut répondre à la fois à une logique d'intégration paysagère et fonctionnelle, que les voitures soient présentes ou absentes de la zone. Plusieurs aménagements sont également à prévoir pour l'accès à cette place : une zone 20 dès les abords de la place, un accès piéton à travers le parking, la création d'une dépose-minute et une zone piétonne en sortie de gare. Cette dernière garantit une certaine sécurité des voyageurs et constitue un espace agréable pour les habitants et les touristes. La requalification des berges et l'élaboration d'un sentier pédestre longeant l'Eau Noire sont aussi prévues.

Le parking sert d'appui lors des pics saisonniers. Hors de ces périodes, la place peut être libérée des voitures et accueillir les habitants, des marchés sous la pergola d'arbres et d'autres activités et événements ponctuels.

Sur la zone 2, se situant à l'ouest de la gare, nous proposons la construction de

logements subventionnés par la commune. Cette intervention permettra de faire augmenter la population permanente et dynamiser l'économie tout au long de l'année. La proximité des logements à la gare pourrait inciter les résidents à prendre le train. Une densification du centre permet ainsi d'éviter une urbanisation dispersée et une perte de l'identité spatiale singulière de Vallorcine. Nous prévoyons la construction de deux immeubles (deux étages) accueillant trente logements sociaux avec parking souterrain pour les habitants (trente places) et les touristes (cinquante places) afin de pallier le déficit durant les pics saisonniers.

Sur la zone 3, au nord de la gare, est créé un second parking planté comptant 120 places. Le grand avantage est son faible coût et sa rapidité d'aménagement. Pour permettre sa réalisation, une déviation du petit ruisseau et la suppression de l'aire de jeux sont à prévoir. Il serait possible d'y réserver des places de stationnement pour la « Résidence Mont-Blanc », celle-ci ne possédant pas de parking privatif. L'accès à cette résidence est facilité par l'actuel passage souterrain. L'emplacement de ce parking sert à la fois à répondre au déficit des places de stationnement que connaît la commune et à préserver cette zone d'une urbanisation intense puisqu'elle se situe dans un corridor vert, qu'il nous est à cœur de préserver. Au total, nous pouvons comptabiliser 200 places de parking sur les zones 1, 2 et 3.

Notons que la distance entre le parking d'une part, la gare et la télécabine d'autre part, est courte : 80 mètres jusqu'à la gare et 180 mètres pour la remontée mécanique, aisément franchissable à pied. Pour accéder à la place depuis le parking de la zone 3, nous envisageons la construction d'une passerelle piétonne boisée surplombant l'Eau Noire. Finalement, il est à prévoir une requalification des berges ainsi qu'une éla-

boration d'un sentier pédestre jusqu'à la « Ferme des trois ours ».

Quant à la zone 4, à l'est de la gare, nous souhaitons profiter de l'amélioration de la desserte et du stationnement pour organiser une offre touristique valorisant les savoir-faire locaux. Nous proposons de réunir dans un seul complexe touristique l'office du tourisme, un point de vente de produits artisanaux et locaux et un service de restauration.

Un prolongement des quais est nécessaire afin que les habitants et les touristes aient accès à ce nouveau complexe par les quais.

Le scénario d'un parking-silo

La plus grande différence avec le premier scénario se manifeste sur la zone 3. En lieu et place d'un parking planté, nous prévoyons la construction d'un parking-silo en bois avec deux-cents places de stationnement dont l'architecture sera adaptée au cadre naturel de la commune. Lors de la fermeture du col des Montets, ce parking pourrait être utilisé comme parking-relais. Le grand avantage de ce silo réside dans sa capacité d'accueil et dans sa faculté à rendre invisible la présence des voitures.

La construction de ce silo permettra ainsi de libérer entièrement l'espace se trouvant devant la gare (zone 1). Une vraie place multifonctionnelle pourra alors être aménagée. Divers aménagements sont possibles. Elle offrirait de plus l'opportunité d'accueillir de grands événements (concerts...).

Pour la zone 2 de ce scénario, nous envisageons la construction d'un seul immeuble de quatre étages au lieu des deux prévus dans le scénario 1. Il comportera toutefois toujours une trentaine de logements et le parking de trente places pour les habitants fera également partie de cet ensemble.

Aucun changement par rapport au premier scénario n'est à noter sur la zone 4.

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

Gardelle C. et F. (1988). Vallorcine. Histoire d'une vallée entre Aoste, Mont-Blanc et Valais. Textel.

Henly S. (2007). L'architecture du parking. Parenthèses.

Jacob L. (2010). Tourisme et paysage à Vallorcine : production territoriale et représentation d'un « bout du monde ». Mémoire de Master II en Interface Nature Société, Lyon, Université Lyon III Jean Moulin.

Petite M. (2009). Identités en chantier dans les Alpes. Des projets qui mobilisent objets, territoires et réseaux. Thèse de Doctorat en Sciences économiques et sociales mention Géographie, Genève, Université de Genève.

Robert J. (1936). « Un habitat de transition : Vallorcine », Revue de Géographie Alpine, vol. 24, no 3, pp.667-700.

Articles de presse

Vallorcine Mont-Blanc (2015). « Édito », in vallorcine mag' 2015, Sommaire, p.1.

Sites Web

Commune de Vallorcine. Site Web communal. www.vallorcine.fr (consulté le 05.11.15).

Espace Mont-Blanc. Conférence Transfontalière Mont-Blanc. www.espace-mont-blanc.com (consulté le 28.11.15).

Office de Tourisme de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc. Vallorcine www.vallorcine.com (consulté le 05.11.15)

Plateforme 3X20 (2011). La chaufferie bois à Vallorcine : une action exemplaire de la collectivité ! www.3x20.org (consulté le 28.11.15).

Vallée de Chamonix-Mont-Blanc (2015). La communauté de communes et son projet de territoire. www.cc-valleedechamonixmontblanc.fr (consulté le 28.11.15).

Rapports d'études

Canton de Vaud, service du développement territorial (2011). Méthode pour délimiter le périmètre des centres. <http://www.fiches-plandirecteur.vd.ch> (consulté 21.11.15)

COMETE (2015). Vallorcine : tableau de bord économique, bilan hiver 2014/2015. Bassens.

Espace Mont-Blanc (2005). Schéma de développement durable de l'Espace Mont-Blanc.

Fondation pour le développement durable des régions de montagne FDDM (2013). Plan intégré transfrontalier PIT. Rapport de durabilité. France : Communauté de communes du Pays du Mont Blanc ; Italie : Région autonome Vallée d'Aoste, Assessorat du territoire et de l'environnement ; Suisse : Canton du Valais, Département de l'économie, de l'énergie et du territoire.

IC Infraconsult (2014). Urbanisation interne : des communes bernoises montrent l'exemple. Canton de Berne, Office des affaires communales et de l'organisation du territoire. www.jgk.be.ch (consulté le 10.11.15).

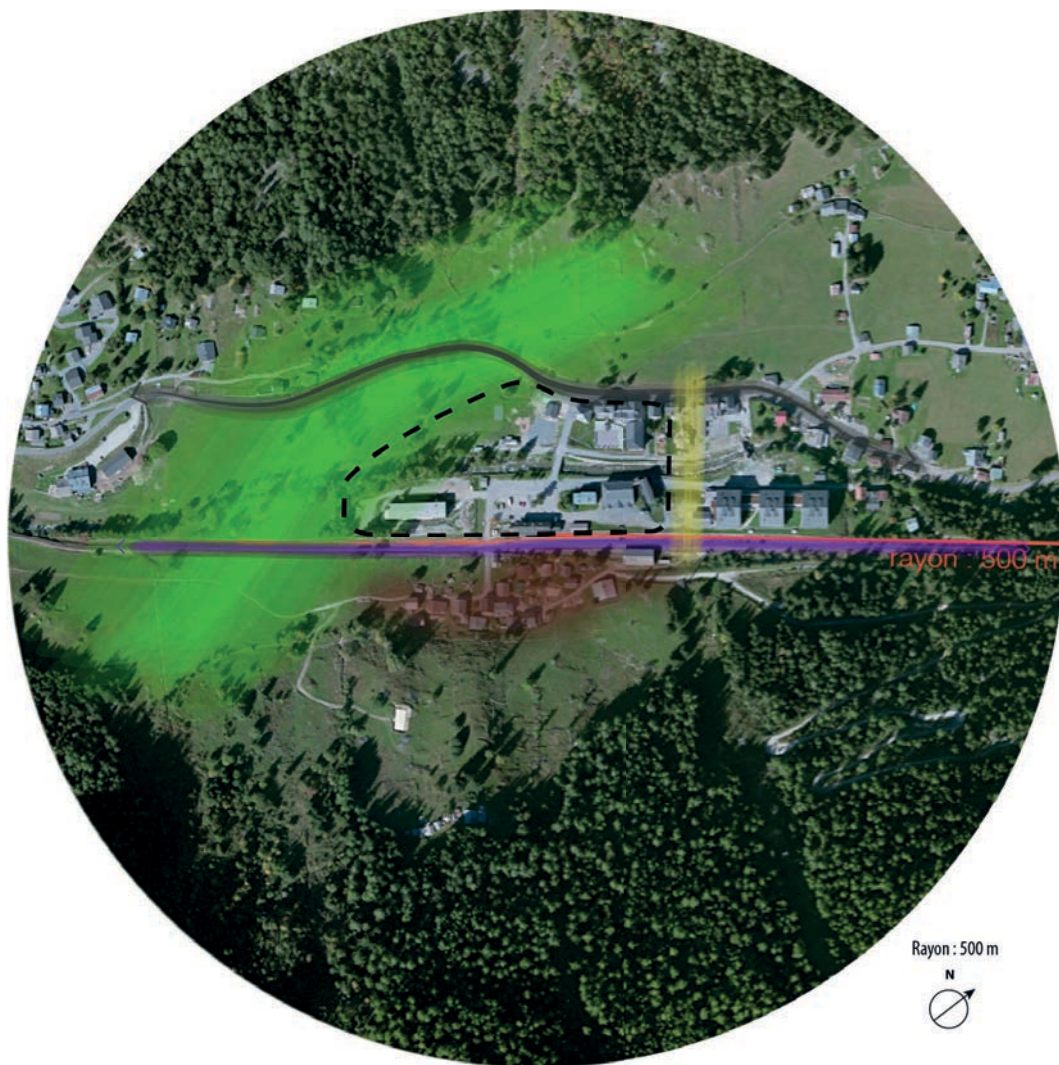
Lois et instruments d'urbanisme

Commune de Vallorcine (2010). Plan local d'urbanisme. www.vallorcine.fr (consulté le 05.11.15).

Données de base

INSEE (2015). Commune de Vallorcine (74229). www.insee.fr (consulté le 05.11.15).

CONTEXTE



Enjeux

- Déficit de 300 places de stationnement lors des pics saisonniers
- Absence de centralité (expliquée par la dispersion des hameaux)
- Emprise de la voiture sur la place de la gare
- Fermeture occasionnelle du Col des Montets
- Les jeunes Vallorcins n'ont pas les moyens de se loger à cause de la pression foncière de Chamonix et des résidences secondaires
- Urbanisation linéaire dictée par le PLU
- Creux en entre-saison
- Insécurité et non mise en valeur des berges

Potentiels

- Développement urbain récent autour de la gare (densification du centre) : télécabine (2004), 2 résidences haut de gamme (2009), chaufferie (2011)
- Attrait touristique hivernal/estival
- Nombreuses parcelles communales vacantes autour de la gare
- Vaste surface devant la gare
- Identité spatiale propre (dispersion des hameaux)
- Rénovation d'appartements à proximité et dans la gare
- Possibilité et volonté d'accroître de 20% le nombre des résidents permanents
- Cadre paysager merveilleux
- Production de l'abricot et de la pomme
- Savoir-faire artisanal exceptionnel
- Train à la demi-heure



Rayon : 210 m



Zone 1

- Zone centre village (UA)
- Affectations présentes : un parking désorganisé, la gare, un bâtiment en réhabilitation pour accueillir du logement, la rénovation des rares appartements situés au-dessus de la gare et des futures toilettes
- Il n'existe pas de place
- Berges pas mises en valeur (quelques bancs)
- Parcelles communales : 2'624 m²

Zone 2

- Zone d'habitat (UE)
- Affectations présentes : un bâtiment désaffecté (amianté)
- Présence d'un sentier pédestre longeant les voies
- Parcelles communales : 7'531 m²

Zone 3

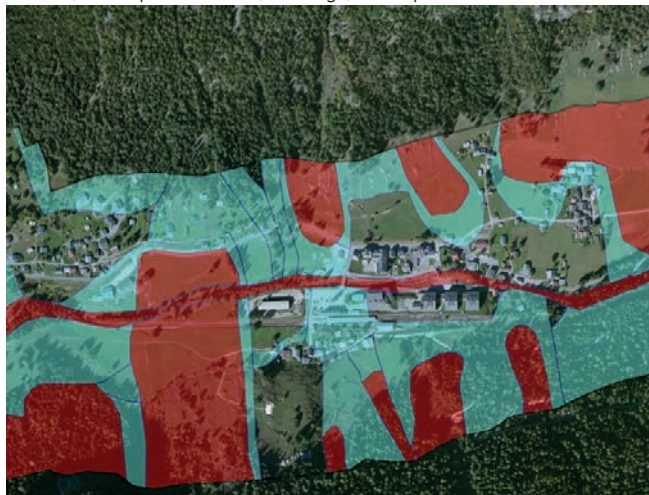
- Zone d'habitat (UE) et zone d'urbanisation future destinée à de l'habitat collectif (AUab)
- Affectations présentes : une chaufferie, la Maison des Guides (départ du ski de fond), une aire de jeux et un parking « sauvage »
- Passage souterrain qui mène à la Résidence de tourisme
- Parcelles communales : 2'946 m²

Zone 4

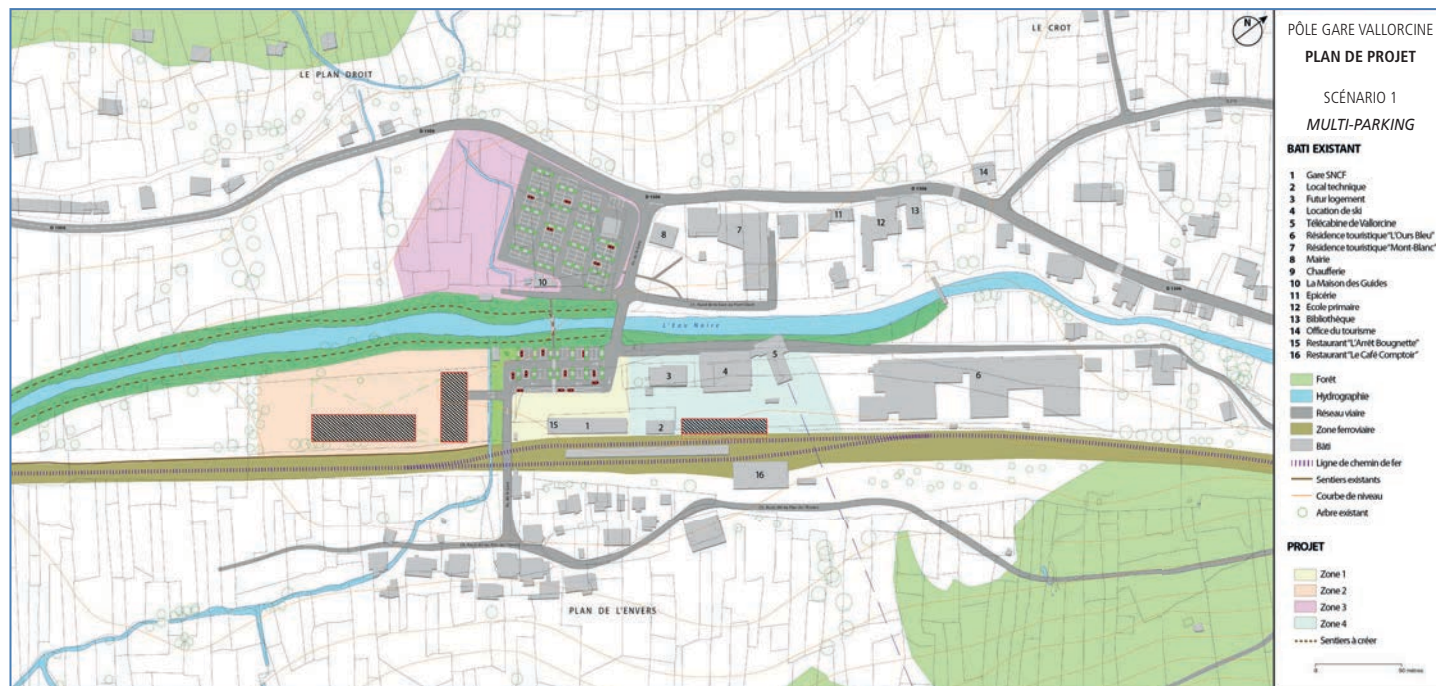
- Zone touristique (UAt)
- Affectations présentes : la gare, un bâtiment en rénovation, une location de ski, un local technique et la remontée mécanique
- Parcelles communales : 2'780m²

Carte des risques naturels à Vallorcine.

En bleu, les risques modérés ; en rouge, les risques élevés.



SCÉNARIO 1



ZONE 1

- Création d'un parking planté de 1'050 m² (50x21)
- 45 places de stationnement
- 3 arbres toutes les 3 places
- Zone 20 dès l'entrée de la place
- Accès piéton à travers le parking
- Création d'un dépose minute
- Zone piétonne en sortant de la gare
- Multifonction : accueil d'un marché/activités hors des pics saisonniers
- Accès aux logements et au hameau historique (« Plan de l'Envers ») par un sens unique
- Requalification des berges et création d'un sentier pédestre longeant l'Eau Noire

ZONE 2

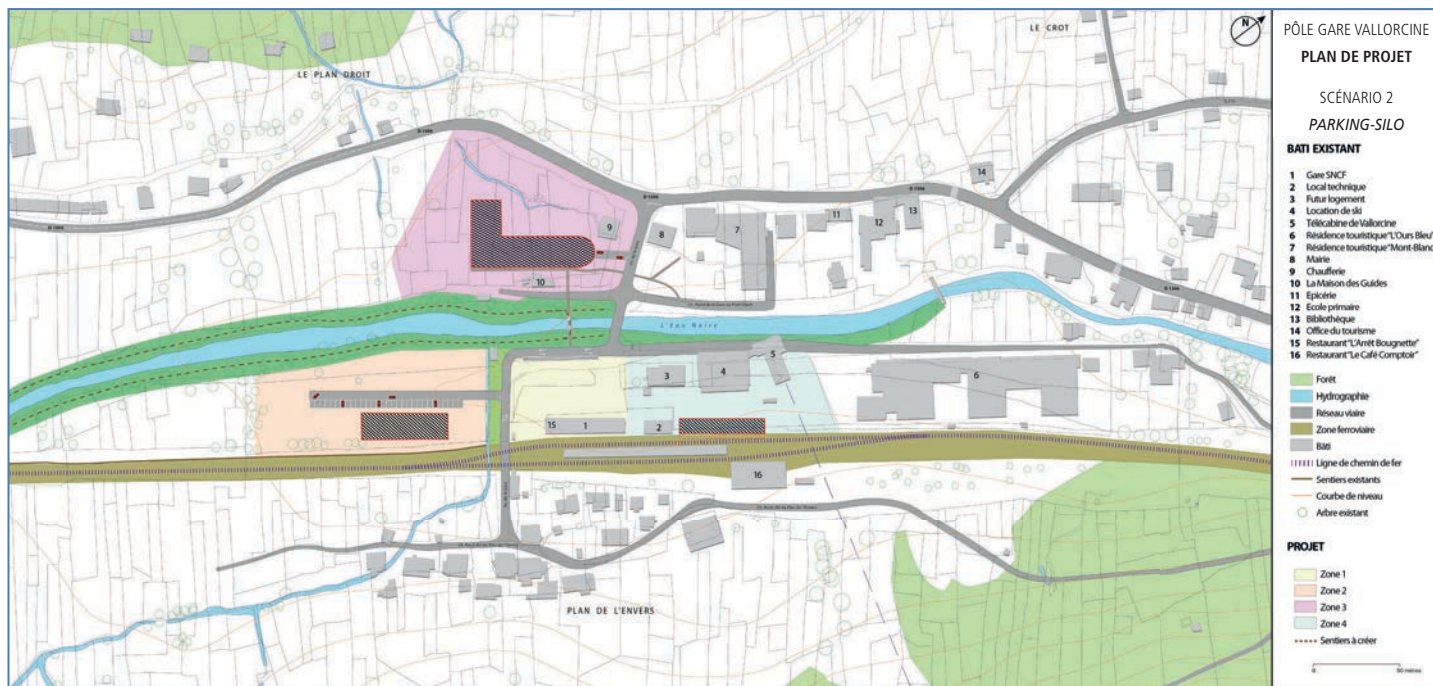
- Construction de deux immeubles accueillant le logement social (30 logements)
- 3'000 m² de SBP
- Bâtiment A : 900m² (60x15) au sol, implanté de façon perpendiculaire, 2 étages, 18 logements
- Bâtiment B : 600m² (40x15) au sol, 2 étages, 12 logements
- 100 m² par logement, 4 pièces (cuisine compris)
- Parking souterrain (2'812m²) avec 30 places réservées aux habitants, 10 places visiteurs et le reste pour la commune
- Accès depuis la Place de la gare
- Zone d'habitat (UE), pas de COS
- Accessibilité et proximité avec la gare

ZONE 3

- Création d'un parking planté de 3'900 m² (65x60)
- 120 places de stationnement
- Une rangée d'arbres toutes les 4 places
- Accès depuis l'Avenue de la gare
- Accès à la résidence haut de gamme « Résidence Mt-Blanc » par un passage souterrain (ne possède pas de parking privatif)
- 80m pour accéder à la gare et 200m pour la télécabine
- Possibilité de réserver des places de stationnement pour cette résidence touristique
- Zone d'habitat (UE) : « Constructions sont admises si elles présentent un caractère public d'intérêt général »
- Déplacement du ruisseau qui traverse cette zone (« encadrement paysager du parking »)
- Suppression de l'actuelle aire de jeux
- Accès à la place par une passerelle boisée traversant l'Eau Noire
- Requalification des berges et création d'un sentier pédestre de la Maison des Guides à la Ferme des 3 Ours

ZONE 4

- Unification des divers services de proximité dans un seul complexe de 387 m² (50 x 7,62) :
- 1) Office du tourisme (nécessite son déplacement)
- 2) Points de vente de produits artisanaux et locaux
- 3) Snack-bar
- Zone touristique (UAT) autorise l'occupation pour des activités commerciales et des équipements publics
- Conservation d'une distance de 4 mètres à l'alignement des bâtiments existants
- Passage obligé pour les touristes et les skieurs
- Accès par la place ou par les quais
- Élargissement des quais

**ZONE 1**

- Suppression des places de stationnement par absorption du parking-silo
- Libération de l'espace devant la gare (2'178m²)
- Zone 20 dès l'entrée de la place
- Double voie menant aux logements et au hameau historique (« Plan de l'Envers »)
- Maintien d'un dépôt minute
- Constitution d'une véritable place, centrale aux autres zones
- Requalification des berges et création d'un sentier pédestre longeant l'Eau Noire

ZONE 2

- Création de 30 logements sociaux (3'000 m² de SBP)
- Un seul bâtiment de 750m² au sol (50x15), 4 étages
- 100 m² par logement, 4 pièces (cuisine compris)
- Création d'un parking externe de 40 places (30 places réservées et 10 places visiteurs)
- Accès depuis la Place de la gare
- Zone d'habitat (UE), pas de COS
- Accessibilité et proximité avec la gare

ZONE 3

- Création d'un parking-silo de 1'616 m² (95x17)
- 3 étages (3+R) d'une hauteur de 8,5 mètres
- 232 place de stationnement
- Accès à la résidence haut de gamme « Résidence Mt-Blanc » par un passage souterrain (ne possède pas de parking privatif)
- Possibilité de réserver des places de stationnement pour cette résidence touristique
- Zone d'habitat (UE) : « Constructions sont admises si elles présentent un caractère public d'intérêt général »
- Maintien du petit ruisseau traversant la zone
- Suppression de l'aire de jeux
- Peut servir de P+R quand Col des Montets fermé
- Accès à la place par une passerelle boisée traversant l'Eau Noire
- Requalification des berges et création d'un sentier pédestre de la Maison des Guides à la Ferme des 3 Ours

ZONE 4

- Unification des divers services de proximité dans un seul complexe de 387 m² (50 x 7,62) :
- 1) Office du tourisme (nécessite son déplacement)
- 2) Points de vente de produits artisanaux et locaux
- 3) Snack-bar
- Zone touristique (UAT) autorisée l'occupation pour des activités commerciales et des équipements publics
- Conservation d'une distance de 4 mètres à l'alignement des bâtiments existants
- Accès par la place ou par les quais
- Élargissement des quais
- Passage obligé pour les touristes et les skieurs

61

**SE PROMENER, SE RENCONTRER:
CHEMINEMENTS ET ESPACES PUBLICS
À FINHAUT**

Victor Barkats

Timothée Ducommun

Guillaume Page

Baptiste Sandoz

Le village de Finhaut dispose d'un potentiel touristique actuellement sous-exploité. Le projet développe les cheminements piétons verticaux, complémentaires au réseau routier existant, et propose une nouvelle centralité pour le village au moyen d'une place et d'un parc.

Un village en plein essor

Dans le cadre de l'atelier collectif du Master en Développement Territorial, nous intervenons sur le village de Finhaut en Valais. C'est à la suite d'une première visite sur le site et de la présentation du village par le président de la commune, Pascal May, que nous nous sommes orientés vers la problématique de la mobilité. Après une visite ultérieure sur le terrain, nous avons pu préciser la problématique et nous diriger vers un travail sur la mobilité à travers la requalification de l'espace public. Notre objectif est de mettre en valeur certains atouts et potentiels existants afin d'améliorer la qualité et l'attractivité du village.

Dans la première partie de notre travail, nous avons établi un diagnostic du village de Finhaut. En ce qui concerne la mobilité, principalement basée sur l'usage de la voiture, certains conflits d'usage (notamment en matière de parking) se manifestent lors des pics saisonniers ou en cas d'événements spéciaux. Parallèlement, nous avons constaté une augmentation de population d'environ 25 % entre 2010 et 2014, alors même que la commune souhaite construire des logements supplémentaires dans un avenir proche. Nous avons aussi appris que la fréquentation touristique du village était au niveau le plus bas de son histoire. Le directeur de la maison du tourisme nous a informés que le tourisme souffrait d'un manque d'activité et de dynamisme, même si le village profite des excursionnistes. Un grand nombre des bâtiments dans Finhaut sont également répertoriés dans l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS).

La topographie de Finhaut a pour caractéristique d'être très pentue, ce qui lui confère la particularité de se développer sur plusieurs niveaux avec la présence de nombreux murs de soutènement qui

donnent au village une structure en terrasse. On distingue deux parties plus ou moins distinctes : une partie basse qui regroupe la majorité des activités publiques et des logements, ainsi qu'une partie haute plutôt résidentielle. Le village profite également d'un fort ensoleillement et d'un paysage alpin de qualité, ce qui ajoute une valeur paysagère à toutes les terrasses.

Un réseau piéton peu mis en valeur

La structure du réseau routier dans le village est la suivante : il existe une route principale que nous qualifions « d'épine dorsale », passant par la gare pour ensuite rejoindre le haut du village. Cette route relie les principaux services publics et fonctionne comme un axe structurant le village, même si elle est beaucoup plus fréquentée dans sa partie basse. Un réseau secondaire de rues étroites, traversantes ou en impasse, vient se greffer sur cette épine dorsale.

Parce qu'il relie la plupart des secteurs du village et des services, l'axe principal encourage grandement le déplacement en voiture. Aucune alternative véritable n'existe pour les déplacements pédestres, les piétons tendent à utiliser les voies de communication aménagées pour les voitures. Nous avons toutefois relevé quelques chemins et servitudes qui n'étaient pas entretenus ainsi qu'un manque d'aménagements destinés aux piétons qui pourraient faciliter leur circulation. La présence simultanée voiture-piéton dans certains cas rend donc le cheminement désagréable et les possibilités pour se déplacer à pied ne sont pas mises en valeur. Nous avons aussi constaté un manque évident de connexion verticale du village, transversale aux axes routiers principaux. Le réseau des chemins de randonnées témoigne de ce manque d'alternative à la route pour se déplacer à pied dans la localité : convergents vers le haut et le bas du village, ils se rabattent sur les routes

dans l'état actuel des choses.

Nous avons aussi constaté que Finhaut ne dispose pas d'espaces publics suffisants et suffisamment épargnés par la circulation automobile. Certes, le village est de petite taille et sa fréquentation peu importante ; mais le besoin même modeste d'espace public de rencontre, de rassemblement ou de pause dans les cheminements n'est vraiment satisfait nulle part.

Mobilité et espace public

Les différents éléments du diagnostic nous ont amenés à travailler sur la mobilité à travers la requalification de l'espace public. Pour ce faire, notre projet s'est principalement attelé à la création d'un réseau de cheminements permettant de connecter les espaces publics et les emplacements des services à la population. Ce nouveau réseau tire avantage des servitudes et chemins existants et propose la création de chemins complémentaires afin de proposer un maillage cohérent dans l'ensemble du village. De plus, la réduction à 20 km/h de la limitation de vitesse sur une partie de l'épine dorsale, permettra une meilleure perméabilité au réseau que nous souhaitons mettre en place ainsi qu'une meilleure cohabitation voiture-piéton. Conjointement à ce réseau de cheminements, nous avons identifié plusieurs lieux sur lesquels nous proposons des aménagements. Nous allons nous focaliser sur l'aménagement de la gare ainsi que sur l'espace au centre de la localité que nous nommons « la nouvelle centralité », au sein duquel nous souhaitons créer la place du village et un parc public.

Des cheminements en pente

La gare se trouve dans une zone d'entrée du village et nous proposons d'y apporter certains changements. Cet espace sera le point de départ de notre réseau de cheminements piétons amenant aux principales offres publiques. Nous pro-

posons d'installer un rehaussement de la route entre la gare et les deux chemins que nous souhaitons favoriser pour les piétons, de prolonger le trottoir en face de la gare et de construire un escalier permettant de dévier le cheminement piéton de la route pour qu'il passe ensuite sur le nouveau réseau de cheminement. Ainsi, nous souhaitons faciliter l'accessibilité piétonne aux services tout en améliorant l'intégration de la gare au reste du village.

La réflexion autour des cheminements vient du fait que le village dispose de servitudes qui ne sont pas mises en valeur et qui pourraient permettre de relier de bas en haut le village de manière cohérente et agréable. Le but est de travailler sur la verticalité du site afin d'offrir une alternative aux piétons pour mieux les dissocier de la route, de promouvoir le déplacement à pied et de le rendre plus agréable tant pour les touristes que pour les résidents. La qualité paysagère du site représente une incitation supplémentaire à la marche à pied.

Notre proposition de restructuration du réseau de cheminement se décompose en deux modalités. La première s'intéresse aux chemins dédiés uniquement aux piétons. Cela concerne donc les servitudes existantes qui peuvent être valorisées et optimisées par des réaménagements afin d'encourager leur utilisation. Il est également nécessaire d'améliorer la connexion entre ces servitudes afin de proposer un réseau unifié ; ceci nous pousse à reconsidérer la coexistence voiture-piéton sur la route principale du village, seconde modalité de notre proposition. Il s'agirait ici de requalifier une partie de l'épine dorsale en zone 20. Cette idée s'inscrit dans la logique d'améliorer la qualité du déplacement à pied dans le village, notamment là où les voitures et les piétons se croisent.

La portion de l'épine dorsale concernée par le réaménagement commence à la place entre la mairie et l'église et va jusqu'au chemin des Raccards. Cette partie de la route est importante car elle assure la connexion avec les servitudes transversales et permet également aux

piétons d'accéder aux services et aux petites places se situant sur cet axe. En particulier, la place située entre la mairie et l'église, qui représente d'ores et déjà un espace public récemment requalifié par la commune, devient d'autant plus accueillante qu'elle est traversée par un trafic automobile ralenti.

En plus d'offrir une alternative au cheminement sur la route, ce réseau piéton permet de rejoindre les chemins de randonnées et de mettre en valeur le patrimoine bâti existant (ISOS). Grâce à ces nouveaux tracés, le piéton sera à même de relier la partie basse du village à la partie haute rapidement et de manière agréable. Ce réseau de cheminements est dédié à la fois aux randonneurs puisqu'il améliore l'attrait du village, mais également aux villageois car il relie les différentes attractions publiques du village entre elles (gare, commerces, école, centre sportif).

Nouvelle centralité grâce à un espace public plus généreux et un parc

Les raisons qui nous motivent à proposer une nouvelle centralité sont les suivantes : déployer un espace de convergence et de rencontre au milieu de toutes les attractions publiques mais en retrait de la circulation automobile ; doter le village d'un espace public de qualité ; convertir un espace actuellement négligé, particulièrement visible depuis la route principale.

Nous proposons de créer une place du village sur le haut de cette zone afin d'y localiser un lieu fort de rassemblement public. De plus, nous proposons de coupler l'aménagement de cette place avec une réaffectation du centre sportif. En effet, l'espace occupé par ce centre semble démesuré par rapport à son utilisation. Repenser l'ensemble du bâtiment pour y implanter la mairie par exemple renforcerait la centralité de cet espace. Le nouveau projet devrait favoriser sa perméabilité à la circulation pédestre, en désenclavant au passage l'église anglicane.

Le parc se situe dans la partie basse de la zone identifiée. Il correspond au parc

d'un ancien hôtel aujourd'hui réaffecté en logements. La topographie en terrasse avec murs de soutènement constitue un attrait à valoriser. Situé à proximité des principaux services du village, il constitue une ouverture agréable de la trame urbaine. Nous prévoyons de réaménager le parking privé qui s'y trouve en le couvrant pour dégager en surface une esplanade publique.

Créer un parc permet d'utiliser pleinement le potentiel paysager présent, de fournir un espace de repos et de rencontre, ainsi que de favoriser un déplacement piéton de qualité. Ce parc donne la possibilité aux enfants qui viennent de la gare pour se rendre à l'école de passer par un chemin beaucoup plus ludique et accueillant que la route.

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

Daune L. et al. (2011). Bellegarde, entre les Rhône et la Valserine. HEPIA.

Daune L. et al. (2013). L'Arve en projet. HEPIA.

Tironi G. et al. (2011). Du paysage au territoire, identification d'une ville (Neuchâtel). L'âge d'Homme/HEPIA.

Rapports d'études

Espace Mont-Blanc (2005). Schéma de développement durable de l'Espace Mont-Blanc. Rapport final.

Lois et instruments d'urbanisme

Bureau pour l'ISOS (1996) Inventaire des sites construits à protéger à Finhaut.

Commune de Finhaut (2010). Modification partielle du plan d'affectation des zones (PAZ) et du règlement commun des constructions (RCC).

Données de base

Swisstopo. Guichet cartographique : photo aérienne et chemins pedestres, <https://map.geo.admin.ch> (consulté le 1.10.15)

GeoMy SA. Géodonnées de la commune de Finhaut (obtenues le 1.10.15).

Office fédéral de la statistique (2014). Population de la commune de Finhaut.

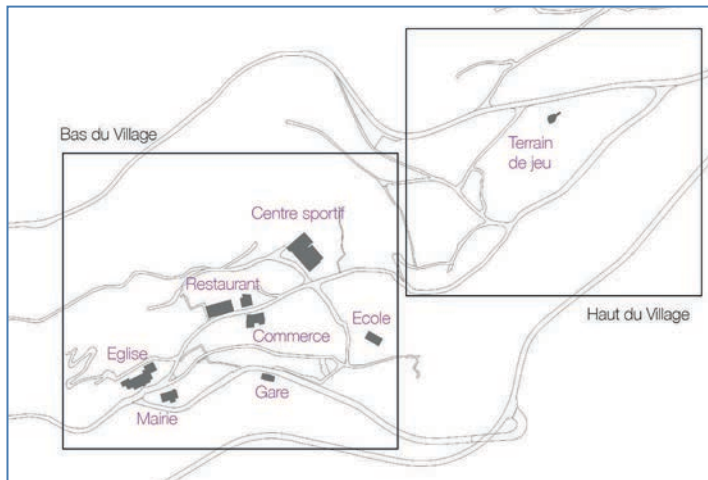
Rencontres et entretiens

May P, Président de la commune de Finhaut, visite du village de Finhaut, 29.09.15.

Arlettaz D., responsable de la maison du tourisme de Finhaut, discussion, 12.10.15

DIAGNOSTIC

Structure viaire et attractions publiques



La topographie de Finhaut a pour caractéristique d'être très pentue, ce qui lui confère la particularité de se développer sur plusieurs niveaux avec la présence de plusieurs murs de soutènement qui donnent au village une structure en terrasse. On distingue deux parties : une partie basse qui regroupe la majorité des activités publiques et des logements, ainsi qu'une partie haute plutôt résidentielle. Le village profite également d'un fort potentiel d'ensoleillement et d'un paysage alpin typique, ce qui rajoute une valeur paysagère à toutes les terrasses.

Servitude école



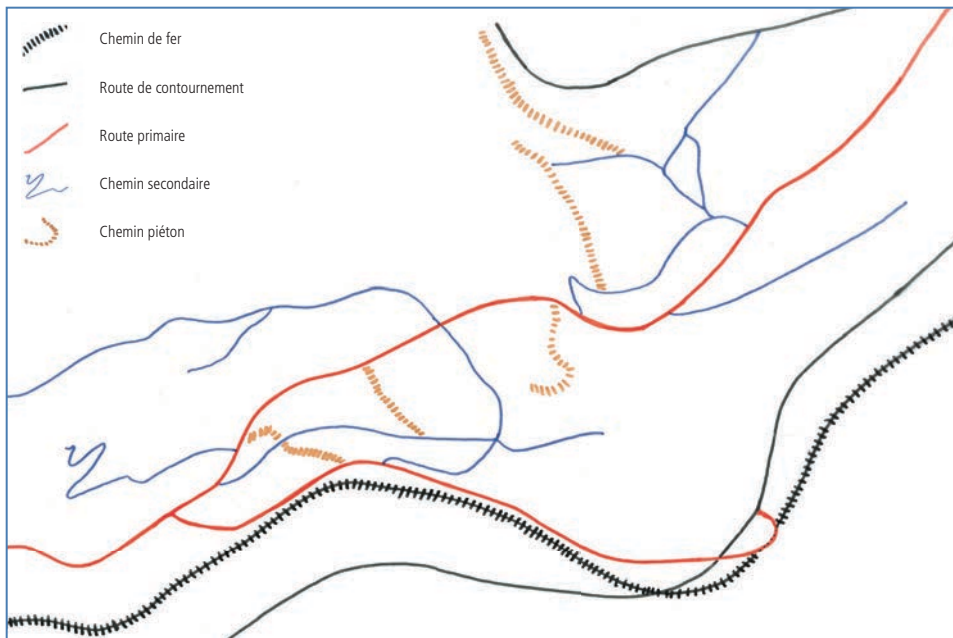
Epine dorsale



Chemin de l'école



Hierarchie du réseau

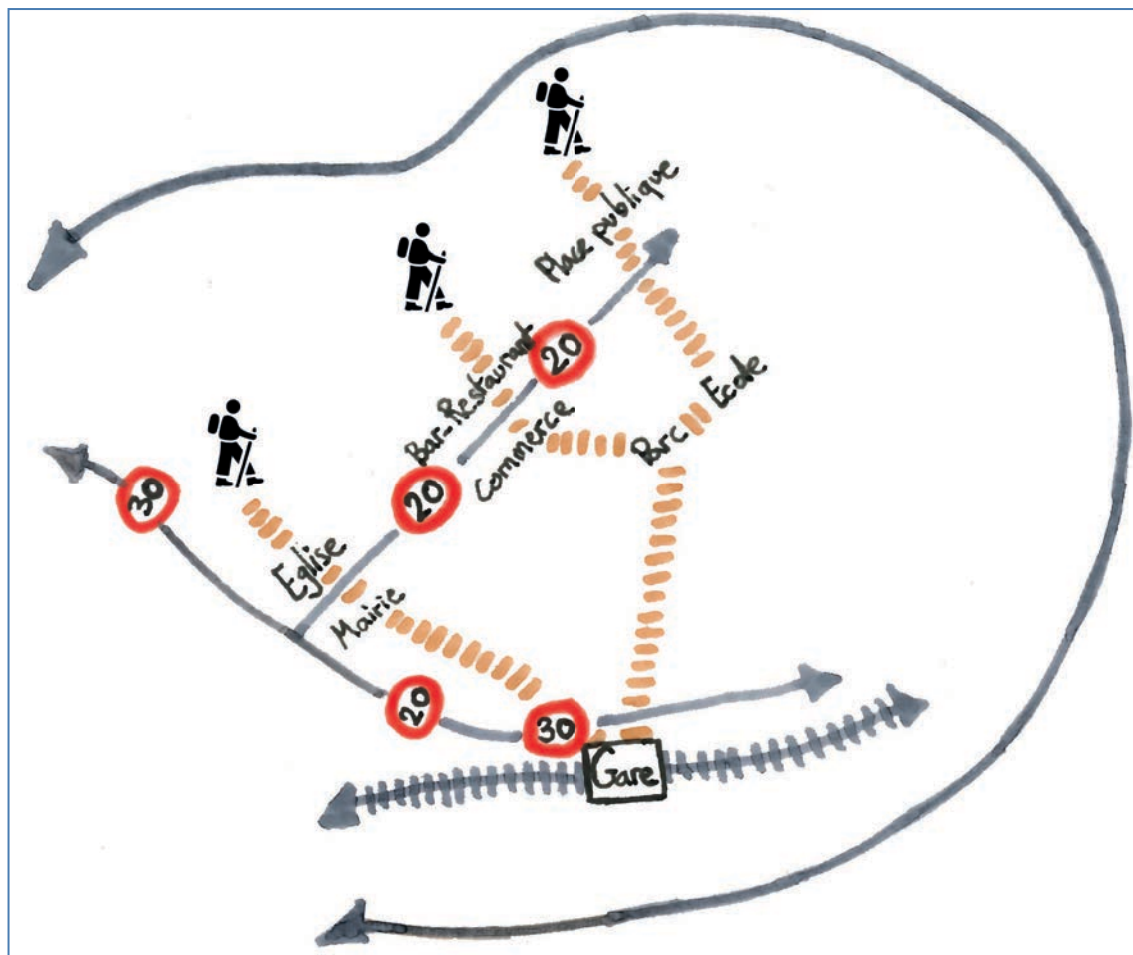


Parc bas



Servitude gare

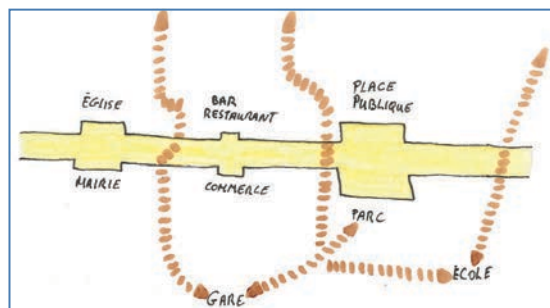




Les différents éléments du diagnostic nous ont amenés à travailler sur la mobilité à travers la requalification de l'espace public. Pour ce faire, nous orientons principalement notre projet sur la création d'un réseau de cheminement permettant de connecter les espaces publics que nous souhaitons aménager aux attractions publiques. Ce nouveau réseau implique l'aménagement de servitudes et chemins existants ainsi que le changement de la limitation de vitesse sur une partie de l'épine dorsale, qui sera fixée à 20 km/h.

Conjointement à ce réseau de cheminement, nous avons identifié plusieurs lieux sur lesquels nous proposons des aménagements. Nous allons nous focaliser sur l'aménagement de la gare ainsi que sur l'espace au centre de la localité que nous nommons « la nouvelle centralité » au sein duquel nous souhaitons créer la place du village et un parc.

Idéogramme perméabilité du maillage

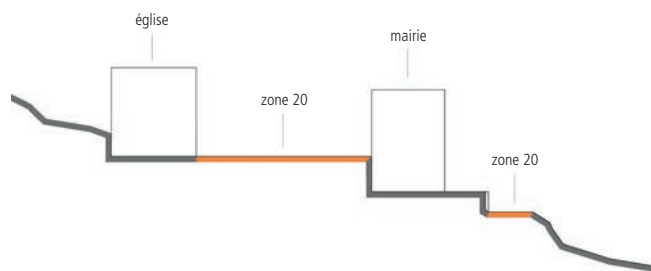


La portion de l'épine dorsale concernée par le réaménagement commence à la place entre la mairie et l'église et va jusqu'au chemin des Raccards.

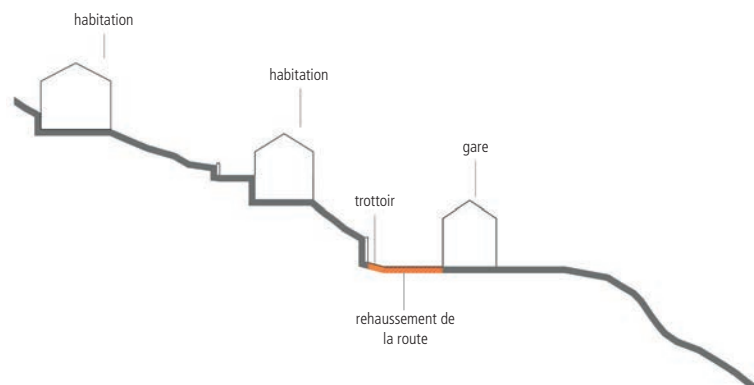
Cette partie de la route est importante car elle assure la connexion avec les servitudes transversales et permet également aux piétons d'accéder aux offres et places publiques se situant sur cet axe. La zone 20 sur cet axe offre une perméabilité au maillage des cheminements. De plus, la place située entre la mairie et l'église, qui représente d'ores et déjà un espace public relativement étendu, devient d'autant plus accueillante grâce à son intégration dans la zone 20.

Zone 20
Chemin piéton

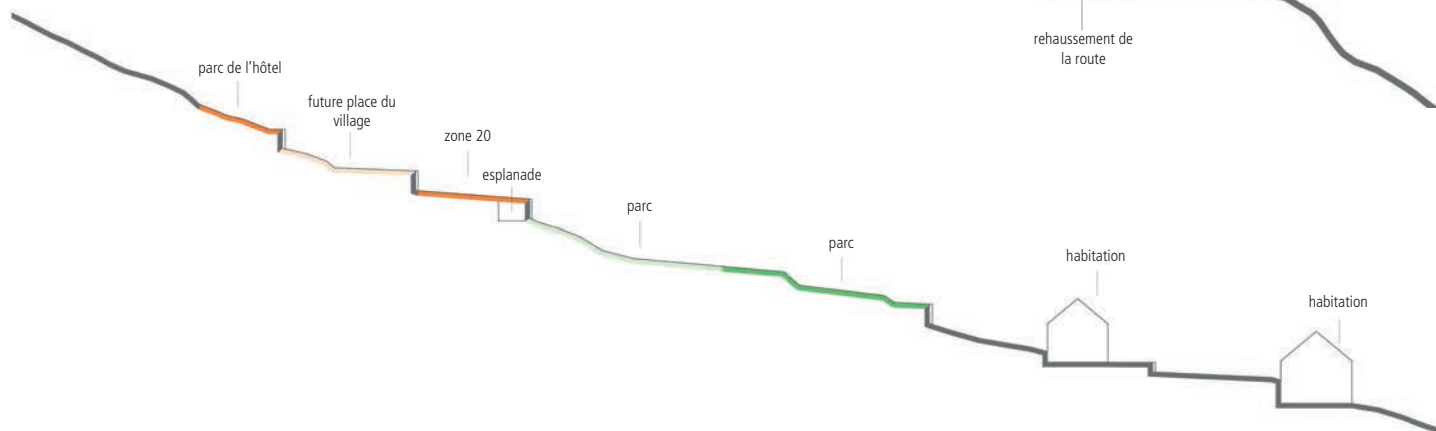
Coupe de la place du village actuelle (AA')

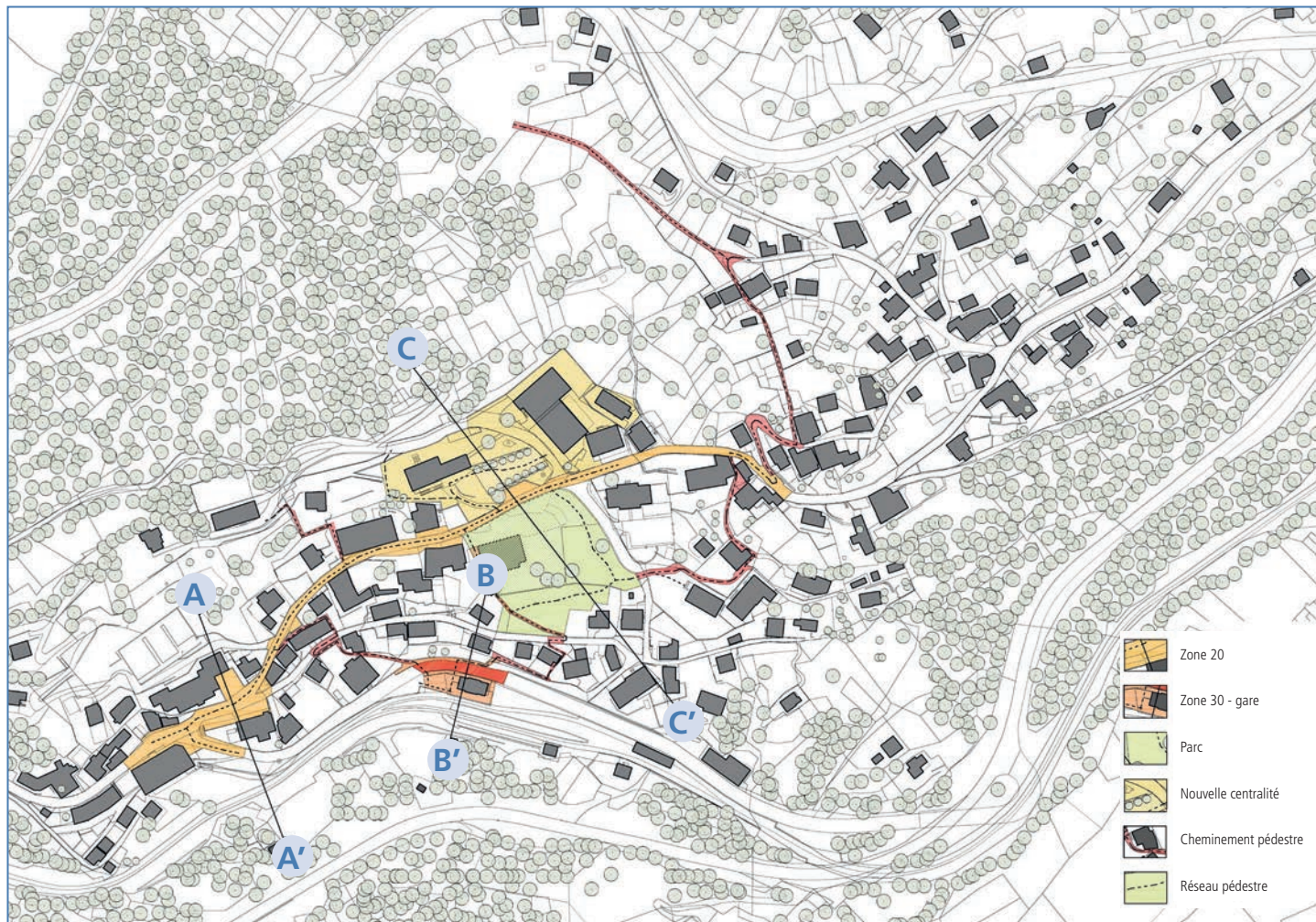


Coupe de la gare (BB')



Coupe de la nouvelle centralité (CC')





69

**LE VIDE AU SERVICE DU PLEIN:
L'ENCADREMENT DE TRIENT DANS
UN PAYSAGE ALPIN**

Patricia Arce

Bernadette Brunner

Jacques Florey

La révision de la Loi sur l'aménagement du territoire vise à limiter le mitage du territoire et encourage l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti. Elle constitue une opportunité pour Trient. En valorisant l'articulation du bâti existant et des projets futurs au paysage environnant, le projet articule les points forts du territoire de Trient tout en renforçant la polarité villageoise.

Les intensités paysagère et urbaine

Le présent projet ne résulte pas d'une commande spécifique. Il est la réponse réfléchie à l'expérience du lieu lui-même, à la fascination éprouvée face à son caractère exceptionnel.

D'est en ouest, le paysage descend dans la vallée du Trient depuis le col de la Forclaz, pour ensuite remonter dans les alpages avant de redescendre dans la vallée de l'Eau Noire. La qualité de l'ensemble tient à l'enchaînement des hameaux, des panoramas, des forêts et des espaces ouverts, et à l'articulation des récits qui portent son interprétation. L'orientation nord-sud guide la perspective d'ensemble qui se déploie depuis le village, prenant dans sa plus grande longueur la vallée creusée par le glacier.

Le paysage s'enrichit du bâti du village à mesure qu'il descend dans la vallée. C'est dans ce fond de vallée que se concentrent les enjeux de ce projet de territoire. Malgré les constructions récentes, parfois isolées, la lecture de l'implantation originale en hameaux reste encore largement lisible. Les pâturages présents à l'intérieur du village participent à la définition du bâti, dans une synergie avec le paysage. Les dangers naturels sont également visibles dans la manière dont ils conditionnent l'implantation urbaine. Bien qu'endigué aujourd'hui, le lit de la rivière est encore déterminé par les routes qui l'entourent. Au nord, la tête du village concentre les accès routiers et les services publics ; au sud, en s'étendant vers le glacier, le village passe progressivement d'une intensité urbaine à une intensité paysagère.

Pour analyser en détail la structure des sols et du bâti dans la vallée, un document cartographiant le village et la mosaïque des sols a été produit. Il a été l'outil déterminant pour définir les priorités à traiter dans le plan d'affectation des zones.

Le redimensionnement de la zone à bâtir

La révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) conduit de nombreuses communes valaisannes à présenter une stratégie de réduction de leur zone à bâtir. Trient ne fait pas exception, car elle possède une zone à bâtir largement surdimensionnée par rapport à ses besoins réels. Outre l'impératif de réduction demandé par la loi, il y a également un risque d'étalement du bâti qui nuirait à la lisibilité née de la structuration du bâti en hameaux. Parallèlement, il existe un risque d'une perte de centralité du village, accentué par la fermeture récente du bistrot et de l'épicerie. Cette révision de la LAT constitue donc une opportunité à saisir pour une redéfinition du plan d'affectation des zones à même de prévenir les risques identifiés. Concrètement, notre projet priorise une nouvelle affectation de zones compatible avec la LAT et des mesures d'accompagnement interventionnistes.

Un des objectifs de cette planification renouvelée est de renforcer la polarité publique au cœur du village, autour de l'église et de l'administration communale. Nous proposons que la nouvelle zone à bâtir soit concentrée dans cette tête de village. Ce faisant, le projet d'ensemble permet de sauvegarder le rôle structurant joué par les pâturages entre les hameaux et dans le fond de vallée. Les zones à urbaniser en premier lieu se situent donc à l'intérieur de ce qui se présente aujourd'hui déjà comme une « zone village », selon le plan de zones. Les bâtiments isolés ne faisant partie d'aucun hameau sont quant à eux également mis hors zone à bâtir.

L'autre grand objectif du projet vise aussi à préserver l'identité des « vides » entre les hameaux historiques. Une partie des surfaces agricoles présentes dans le cœur du village sont ainsi dézonées,

conformément à l'optique paysagère adoptée ici. Le choix de conserver ces pâturages sert à mettre en valeur l'histoire agricole du lieu tout en gardant des points de vue offerts par ces ouvertures. Un exemple réussi d'une démarche similaire peut être observé à Fläsch dans les Grisons.

Enfin, un périmètre d'urbanisation est prévu sur le côté sud de la zone village. Le concept de périmètre d'urbanisation a été élaboré par le service cantonal de développement territorial du canton du Valais. Il correspond aux besoins en terrains constructibles estimés pour les trente prochaines années. Il vise à bloquer une zone sans pour autant la dézoner, évitant par là même les éventuels coûts d'indemnisation liés à un dézoning. Ce périmètre constitue donc une sorte de réserve à planification obligatoire pour une future urbanisation.

Les espaces publics confortés

En accompagnement du plan de zones, des aménagements ponctuels liés à l'accueil viennent renforcer la tête du village.

Le premier de ces aménagements est l'exploitation d'une petite place en contrebas de l'église, créée par la toiture d'un hangar en terrasse. Sa situation en face de l'ancienne poste et de l'arrêt de bus en fait un lieu de passage et de repos. Son positionnement, avec un point de vue remarquable sur l'église et la vallée située en amont, lui confère un fort potentiel exploitable en vue d'en faire un lieu de rencontre dans la commune. La place est actuellement peu aménagée, tout juste avec deux bancs publics. Sa transformation peut rester relativement modeste, s'agissant avant tout d'y créer les conditions pour une appropriation par les habitants. Le fait d'y placer quelques éléments de mobilier urbain pour l'orienter, éventuellement des in-

formations concernant le village ou le paysage alentour, voire d'y aménager un espace pour un marché occasionnel, pourrait lui redonner une certaine convivialité dont elle est aujourd'hui dépourvue. Cela permettrait de rendre cet endroit plus attrayant et de matérialiser le sentiment de centralité.

Le second aménagement vise à recréer une continuité du chemin piétonnier descendant au village depuis le col de la Forclaz. En arrivant au village, le chemin est en effet interrompu par la route cantonale. L'établissement d'une zone d'approche et d'une bande médiane polyvalente sur une partie de la route cantonale longeant le village permet de reconnecter et de sécuriser le cheminement piétonnier, que ce soit en provenance du col de la Forclaz ou des habitations limitrophes. La zone médiane polyvalente consiste en une bande entre les deux voies de circulation, à l'intérieur de laquelle sont placés divers éléments permettant la régulation de la circulation, tels que les présélections ou les refuges centraux pour piétons. En mettant en place des éléments sur la bande médiane polyvalente, l'objectif est de créer une sorte de perturbation visuelle pour les automobilistes, ce qui les poussera à ralentir, conscients de la présence potentielle de piétons. Ce ralentissement est aussi une manière de réduire les nuisances sonores provoquées par la route cantonale à proximité du village. Ainsi, si l'objectif est *a priori* sécuritaire, il s'accompagne aussi d'une visée plus indirecte concernant la qualité de cet espace public. De plus, ces aménagements permettent de rendre à nouveau lisible la continuité du cheminement pédestre menant au village.

À l'entrée est du village, nous créons un seuil d'entrée dans le village. Celui-là se signale par un rétrécissement de la voie, encourageant ainsi les véhicules entrant à ralentir. Il devrait s'accompagner d'un élément annonçant l'entrée dans le village ainsi qu'un panneau de zone 30, au lieu des 50 km/h autorisés actuellement. Cette mesure s'accompagne d'un changement de revêtement à l'entrée de la

zone 30, voire même sur un ensemble plus large correspondant au bâti situé en zone village. Cela permettrait également de mieux mettre en valeur les aménagements existants, tels que la fontaine à l'entrée du village. Enfin, à l'entrée située au nord, nous marquons un seuil comme pour l'entrée est. De manière analogue, cette entrée s'accompagne d'un rétrécissement de la voie d'accès au village, de la mise en place d'un élément indicateur (panneau de bienvenue et zone 30) ainsi que d'un changement de revêtement de la chaussée.

En conclusion, les aménagements proposés, ainsi que le schéma de synthèse pour le nouveau plan de zones sont présentés comme base pour discuter de la situation de Trient dans le cadre d'une planification qui valorise le paysage qu'elle consomme.

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

Association Vallis Triensis (2012). Patrimoines des vallées du Trient et de l'Eau Noire. Actes du colloque des dix ans de l'Association Vallis Triensis Salvan (CH) - Valloirine (F). Finaut.

Bessy O. (2011). The North Face Ultra-Trail du Mont-Blanc. Un outil de développement territorial pour l'Espace Mont-Blanc. Espaces, n°288. www.ultratrailmb.com (consulté le 29.11.15).

Furrer B. (dir.) (2011). Les maisons rurales du Valais. Tome 3.1 Les sites et les formes d'habitat au cours du temps. L'agriculture valaisanne et ses bâtiments entre vignes, village, mayens et alpages. Société suisse des traditions populaires.

Furrer B. (dir.) (2011). Les maisons rurales du Valais. Tome 3.1 Les sites et les formes d'habitat au cours du temps. L'agriculture valaisanne et ses bâtiments entre vignes, village, mayens et alpages. Société suisse des traditions populaires.

Gay-Crosier R. (1999). Trient. Cent ans d'histoire cent ans de vie. Editions Pillet.

Joye D. et al. (1988). Atlas interactif du canton du Valais avec 22 typologies de communes. <http://www2.unil.ch> (consulté le 23.11.15)

Kraege C. (1985). L'enchantement de Trient. L'histoire des alpages et de leurs noms de lieux. Editions de la section des Diablerets du Club alpin suisse.

Marot S. (1995). L'alternative du paysage. Le Visiteur, N° 1, pp. 54-81.

Articles de presse

nn (2011). Le réseau suisse de zones protégées. Hotspot Magazine (Informations du Forum Biodiversité Suisse) N° 24.

nn (2012). Infrastructure écologique. Hotspot Magazine (Informations du Forum Biodiversité Suisse) N° 25.

nn (2013). Biodiversité alpine. Hotspot Magazine (Informations du Forum Biodiversité Suisse) N° 27.

Sites Web

Commune de Trient. Site Web communal. <http://trient.ch> (consulté le 2.12.15).

Prix Wakker (2010). Village de Fläsch (GR). www.heimatschutz.ch (consulté le 2.12.15).

Office fédéral de l'environnement OFEV. Thème paysage, instruments de la politique des parcs. www.bafu.admin.ch (consulté le 2.12.15).

Rapports d'études

Darbellay G. (2005). Indicateurs de développement durable dans 3 communes suisses de l'Espace Mont-Blanc. Rapport final du versant suisse. Réalisé sur mandat de Pro Mont-Blanc. <http://assets.wvf.ch> (consulté le 1.12.15).

Lois et instruments d'urbanisme

Canton du Valais, Conseil d'État (2008). Les 16 engagements du canton du Valais en matière de développement durable. www.vs.ch (consulté le 23.11.15).

Données de base

Gay-Crosier J. (2009). Trient 1900-2000 (dossier de photos imprimé par l'auteur).

Geomy SA, Base cadastrale, plan de zones et zones de danger de la commune de Trient (obtenus le 3.11.15).

Rencontres et entretiens

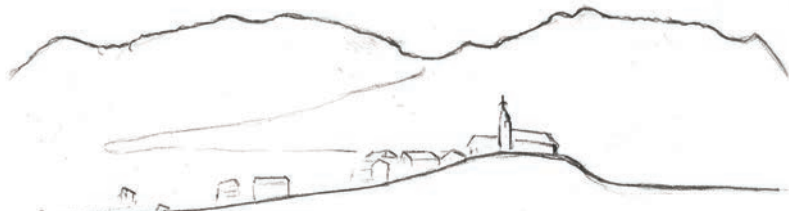
Mettan N., service du développement territorial du canton du Valais, conférence « Développement territorial 2020. Enjeux principaux et état des démarches en cours » du 29.11.15.

LA LISIBILITÉ DU PAYSAGE

Démarche plus que modèle, ce projet sert de boussole contribuant à viser un développement synergique entre nature et bâti. Ainsi, découlant de la lecture du paysage, le développement de la vallée peut à son tour le questionner, par exemple en intégrant les stratégies d'infrastructures écologiques. En définitive, ce projet souhaite offrir une base de discussion servant à établir une vision du futur de Trient.



Paysage perçu, l'Echelle des Crêtes

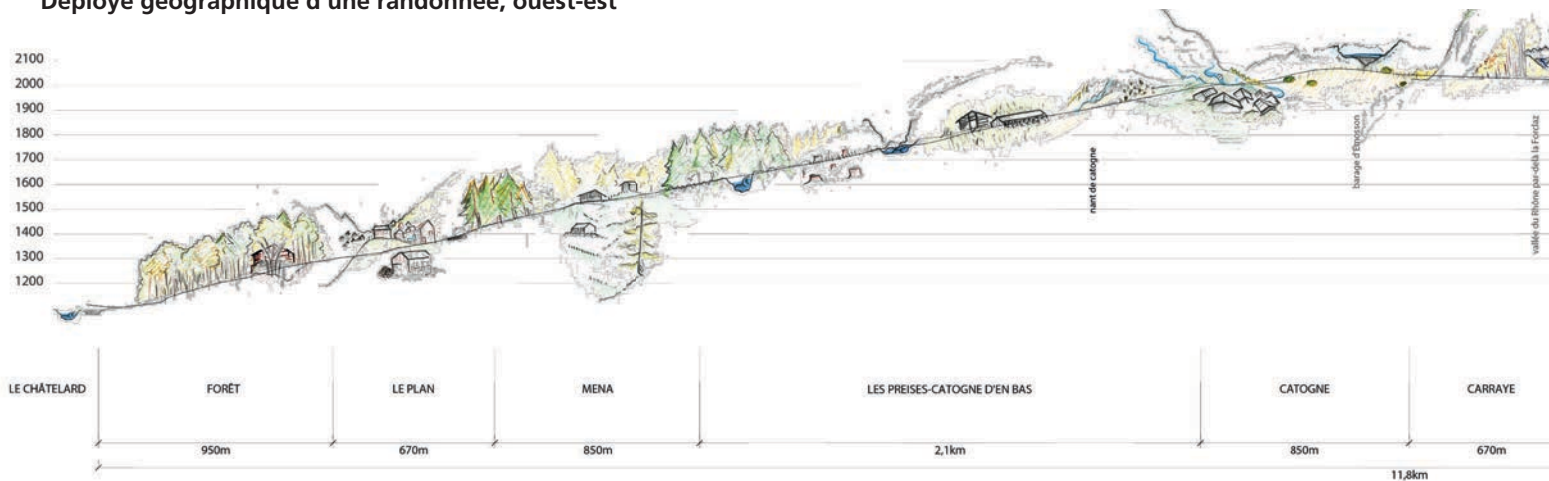


Vallée de Trient, élévation est



Vallée de Trient, élévation ouest

Déployé géographique d'une randonnée, ouest-est





Trient, avant 1900



Trient, après 2000



Mosaïque des sols

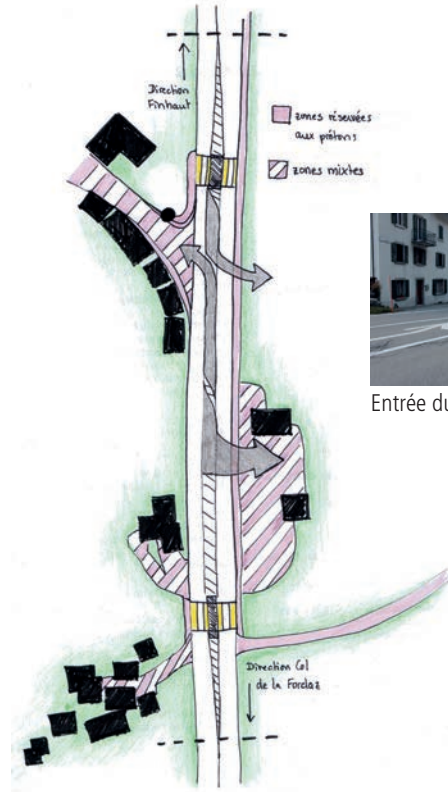
-  Pâturage
-  Jardin privé
-  Culture
-  Arbre
-  Verger
-  Terrain humide
-  Eboulis
-  Eau
-  Bâtiment
-  Bâtiment historique
-  Mur de soutènement
-  Rocher
-  Revêtement dur
-  Tracé de chemin
-  Pente faible
-  Pente forte >30%
-  Avalanche grand danger
-  Avalanche danger moyen
-  Avalanche faible danger



Interventions ponctuelles

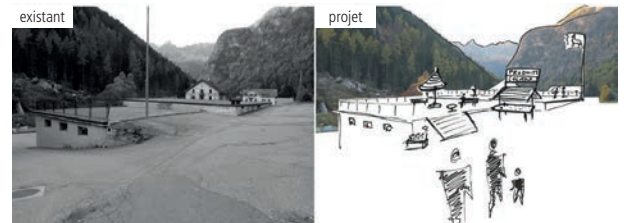
Le plan de zones est complété par des propositions d'aménagements ponctuels servant à le renforcer. La première est l'exploitation d'une place servant à matérialiser la nouvelle centralité de Trient. Deuxièmement, des interventions sont proposées afin de recréer une continuité du cheminement pédestre à l'est du village. Enfin, les aménagements aux deux entrées de village permettent de mieux marquer le seuil d'entrée au village.

Mobilité



Entrée du village

Milieu urbain, place

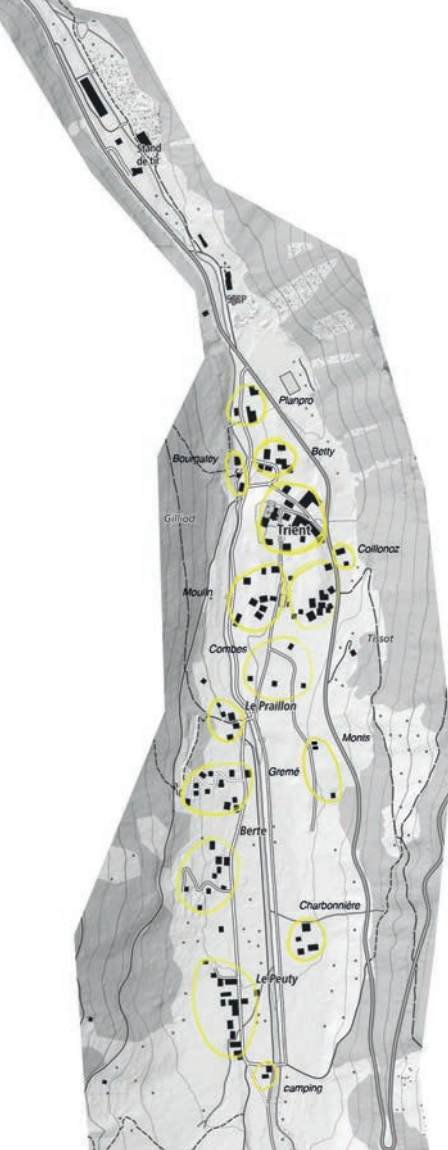


VERS UN DÉVELOPPEMENT QUI VALORISE LE PAYSAGE QU'IL CONSOMME

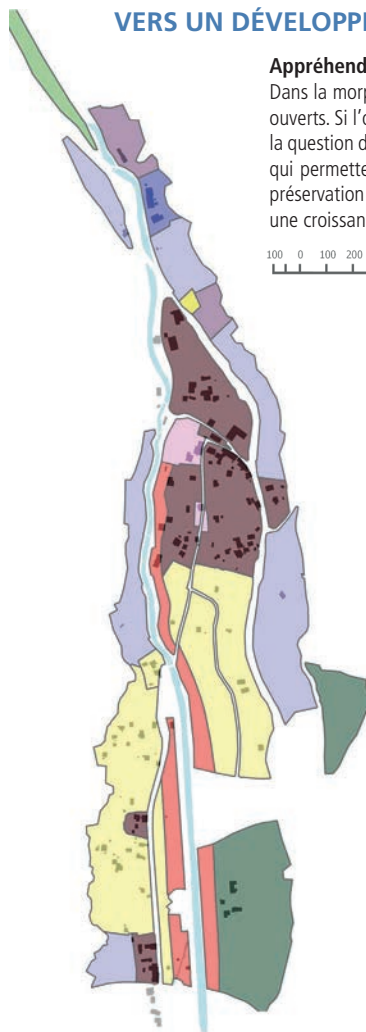
Appréhender le bâti par le paysage pour redéfinir le plan de zones

Dans la morphologie du village, les pâturages jouent un rôle structurant majeur en tant qu'espaces ouverts. Si l'on considère simultanément le risque d'une dégradation de ce patrimoine agricole avec la question du surdimensionnement de la zone à bâtir, il y a l'opportunité de procéder à un dézonage qui permette de mieux valoriser le fond de la vallée. Le nouveau plan de zones sert à la fois à la préservation du patrimoine paysager tout en conservant une zone à bâtir suffisante pour permettre une croissance future de la commune.

100 0 100 200 300 400 m



Morphologie en hameaux en évolution



Plan d'affectation de zones



Stratégie par l'espace ouvert



Nouveau plan de zones

- Activités sportives, récréatives
- Activités sportives, récréatives (Balme)
- Affectation différée
- Agriculture
- Artisanat
- Camping caravaning
- Danger
- Habitat collectif
- Habitat individuel
- Installations et constructions publiques
- Intérêt général
- Mayens
- Village

- zone à bâtir actuelle
- nouvelle zone à bâtir
- potentiels d'urbanisation

