(parenthèse)

LA MALADIÈRE

Notice du projet de fin d'études, raccourcie et synthétisée pour candidature au Palmarès 2021
des projets de fin d'études [Ré] habitons les petites et moyennes villes.

Couverture : Extrait de HACKERT Carl Ludwig, *A Cluses*, 1785,
Eau-forte aquarellée sur papier vellin (oeuvre originale en couleur)

sommaire

NOTICE DE PROJET DE FIN D'ÉTUDES

I. pincement 05

I.1. POINT DE CONTRÔLE : PORTE DE LA VALLÉE 05

I.2. PARENTHÈSE : UNE POCHE HORS DU TEMPS 12

I.3. UN ENTRE-DEUX TIRAILLÉ 13

II. tension 16

II.1. LES LIMITES DU FOND DE VALLÉE 16

II.2. UNE FORÊT AUX RÔLES MULTIPLES 20

II.3. ONDULATION DES SOLS 24

II.4. CONSTRUCTION ET PAYSAGE 28

III. insularité 30

III.1. GENÈSE D'UN TERRITOIRE 30

III.2. ANARCHIE URBAINE ET ARCHITECTURE GÉNÉRIQUE 36

III.3. L'HOMME SE REPOSE, L'HOMME SE MEUT 44

III.4. MINI-VILLE LINÉAIRE 48

IV. projet 52

I. pincement

I.1. POINT DE CONTRÔLE : PORTE DE LA VALLÉE

Porte géographique. La vallée de l'Arve se développe sur près de 80 kilomètres, entre Annemasse et Chamonix, en Haute-Savoie (France). Il s'agit d'un territoire à la topographie marquée, assez fragmenté, qui offre une succession de paysages très variés. La cluse, la portion de la vallée à laquelle je m'intéresse ici, se situe à mi-distance entre Genève et Chamonix. Elle constitue une porte géographique au sein de la vallée de l'Arve, puisqu'elle marque la transition de la Moyenne vallée de l'Arve à la Haute vallée de l'Arve. Même s'il existe forcément une dimension arbitraire et un peu artificielle, voire administrative dans ce découpage, la cluse reste un point de rupture à partir duquel la typologie et la configuration de la vallée se transforment. Il est possible d'y voir là un passage de la « vallée industrielle », plus large et plus proche des plaines, dans le prolongement de l'immense lac Léman, vers la « vallée montagnarde », plus étroite, au relief plus marqué, autrefois plus dangereuse et enfoncée profondément dans les massifs rocheux. Cette dernière se tourne vers le tourisme, les stations de ski, les sommets environnants qui ne sont désormais plus très loin. Dans cette seconde partie de la vallée, le Mont-Blanc laisse planer son ombre blanche légendaire au-dessus des têtes, et Chamonix, surnommée capitale mondiale de l'alpinisme, se découvre au détour d'un tortueux verrou glaciaire.

À gauche :

Photographie de la Moyenne vallée de l'Arve. ©CCFG

À droite :

Photographie de la Haute vallée de l'Arve. ©Denis Charlet/AFP

La présence historique des douanes françaises renforce aussi ce rapport à la frontière et au contrôle des flux qui franchissent ce seuil, malgré la fermeture ces dernières années de certaines brigades. L'actuelle zone d'activité est d'ailleurs née « des anciennes activités douanières implantées dans ce goulot d'étranglement stratégique, entre Suisse-Italie et France », le long des axes de communication majeurs des Alpes du Nord.

Voir *Les Orientations d'Aménagement et de Programmation,* PLU de la commune de Cluses, p.30.

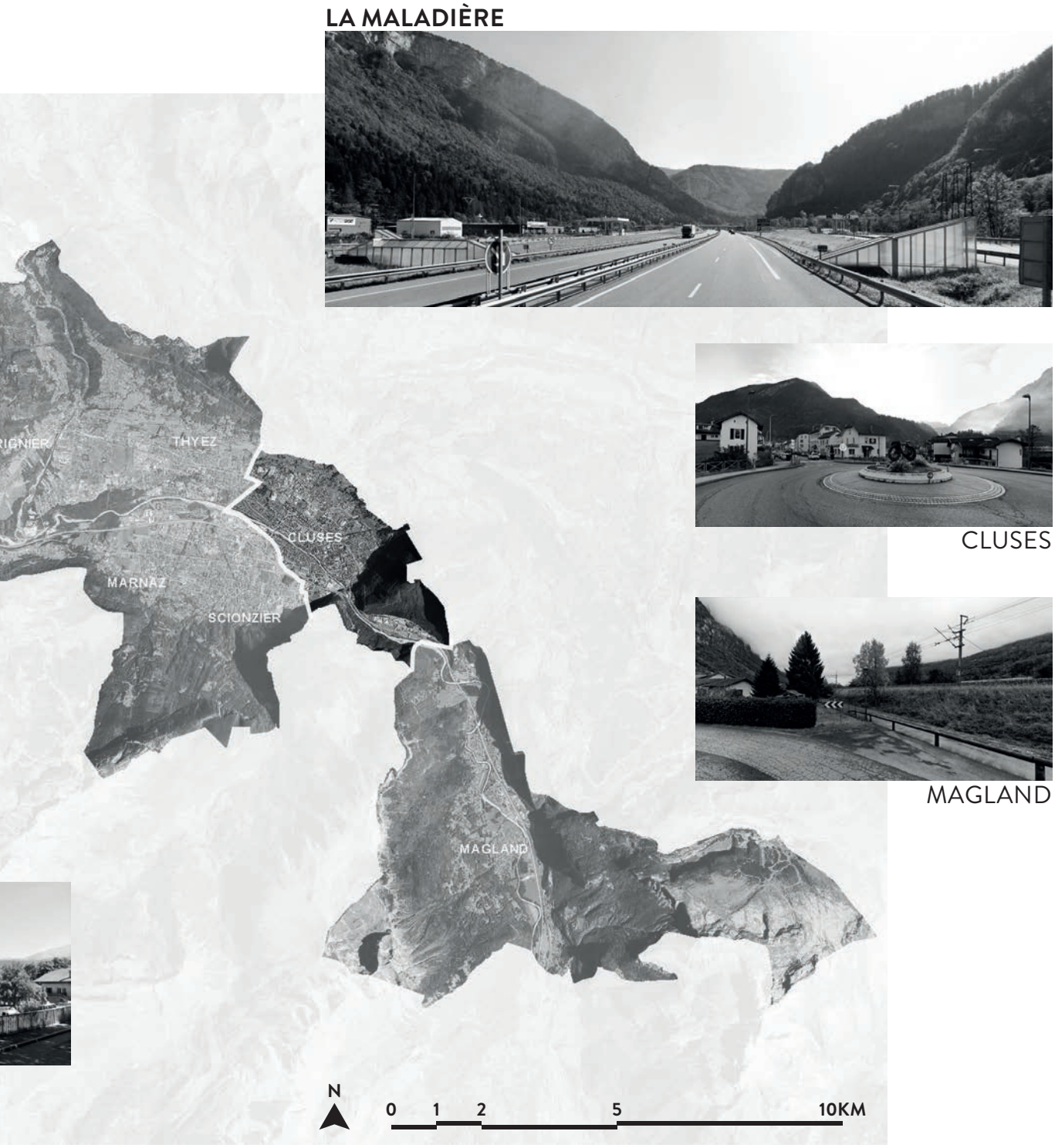
BONNEVILLE

LA ROCHE-SUR-FORON

VOUGY

Ci-dessous :

Carte de la moyenne vallée de l'Arve. Une mutiplicité de paysages. (ECH. 1 : 70 000) ©DDT 74, ©Google Maps



Porte topographique. Au-delà de sa position géographique, la cluse constitue également une porte topographique marquée. Il s'agit d'un véritable pincement du relief, au fort dénivelé et aux falaises à-pic, la largeur de la vallée passant alors brutalement de quelques kilomètres à moins de deux cents mètres au plus étroit. Le terme de cluse, qui a d'ailleurs donné son nom à la commune de Cluses, est une typologie topographique qui désigne très sommairement une entaille creusée perpendiculairement dans une montagne par un cours d'eau, et qui connecte deux vallées. Une formation qui explique la violence du relief, incisé verticalement au fil du temps.

Cette porte naturelle marque la fin de Cluses et un passage vers un au-delà un peu mystérieux. Les dernières constructions de Cluses semblent se tenir là comme des bornes témoins de la rupture. Ce seuil est marqué par un point d'entrée très étroit, qui donne tant de force et de majesté au paysage, noyant l'humain si petit face aux éléments.

En haut :

Vue aérienne de la cluse de la vallée de l'Arve. Une topographie exacerbée, un pincement du relief. ©Google Maps

En bas :

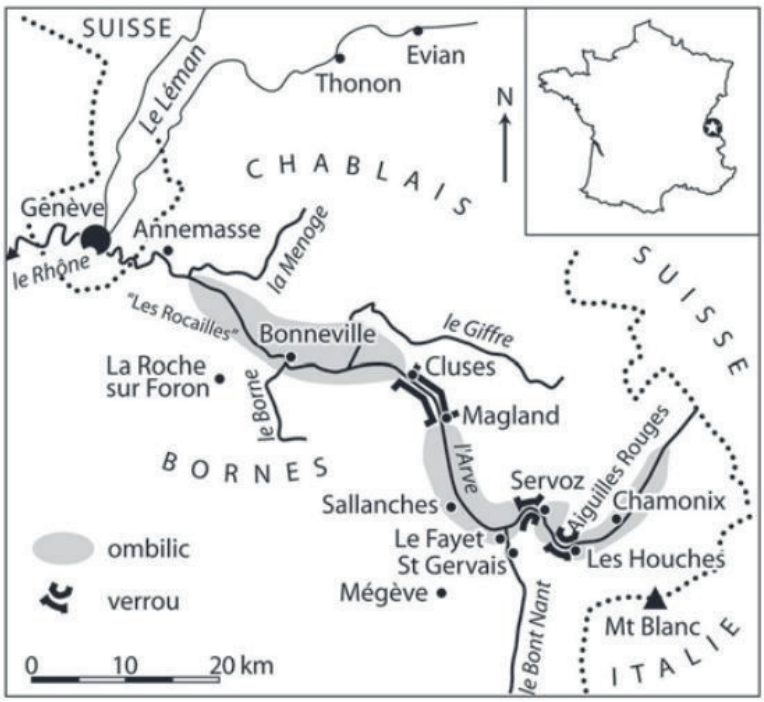
Photographie de l'entrée de la cluse (amont de Cluses). Un point d'entrée très étroit. ©Google Maps

Cette cluse n'est d'ailleurs pas la seule porte de la vallée de l'Arve. On en trouve une seconde en amont, formée par un impressionnant verrou glaciaire juste avant la vallée de Chamonix. Si la formation de la topographie peut différer, le résultat est similaire et tout aussi structurant à l'échelle de la vallée.

Une porte avec une épaisseur qui vit. Le seuil matérialisé par cette porte, si l'on s'approche un peu, peut être scindé en deux seuils successifs. L'un est très net, très dur, et relativement énigmatique à l'ouest, dessinant la bordure de la ville de Cluses, l'arrêt quasi-immédiat de l'urbanisation dense. L'autre, à l'est, est beaucoup plus doux, progressif ; beaucoup plus souple aussi, tant la ville ne reprend jamais vraiment, et tant le tissu urbain qui se développe en amont est détendu, presque sporadique, amenant tout doucement à une commune de Magland étirée et transparente. Cette épaisseur du seuil est relativement conséquente au point de devenir une localité à part entière : La Maladière. Entre cette « vallée industrielle » et cette « vallée montagnarde », la cluse est à l'articulation de deux mondes en quelque sorte, et elle en incarne un troisième, différent, plus restreint, plus intense.

Ci-contre :

Carte schématique de la vallée de l'Arve. Verrous et ombilics : pincements du relief.
Issue de l'ouvrage *Les stades de retrait du glacier de l'Arve entre le verrou de Cluses et l'ombilic de Chamonix au cours du Tardiglaciaire*, Sylvain Coutterand et Gérard Nicoud



Voir page suivante :

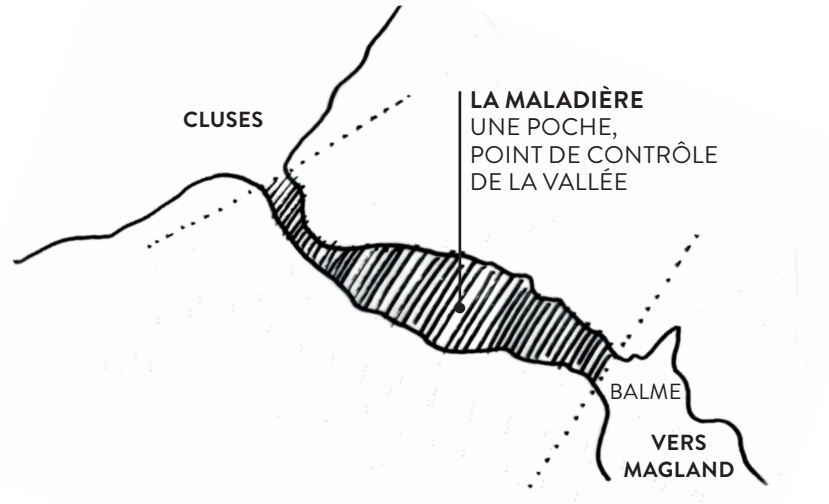
Carte de la cluse dans la vallée de l'Arve : la Maladière, commune de Cluses. (ECH. 1 : 7 500)

N

I.2. PARENTHÈSE : UNE POCHE HORS DU TEMPS

Si l'on peut considérer la cluse comme une porte de la vallée, un interface entre deux morceaux de territoire, on se rend très vite compte que sous un autre angle de lecture la cluse est aussi une poche. Ladite porte a une épaisseur et cette épaisseur, comme un pincement délicat, accueille un lieu unique, atypique, comme hors du temps. Comme une vallée secrète, mais pas tout à fait. Pas tout à fait puisqu'elle est en fait traversée très violemment par des flux rapides que sont l'autoroute, le chemin de fer, ou encore la départementale. Une bulle perforée, en permanence à la limite d'exploser. Et pourtant elle tient, elle résiste et prouve à chaque instant tout le potentiel qui découle de ce fragile équilibre.

Le lieu-dit est certainement appelé « Maladière », comme beaucoup d'autres endroits de France, en référence à l'ancien hôpital qui devait se trouver là autrefois, isolé de la ville, entouré de champs et d'air pur. Les choses ont bien changé depuis, et une zone industrielle, résultante d'une urbanisation sommaire et générique sans investissement de moyens -simple résultat d'un calcul d'économies financières et de rentabilité- a vu le jour, côtoyant de près l'autoroute ou le chemin de fer. A l'exception de cette ZI, cette portion de territoire n'intéresse que pour être traversée. Est-ce parce qu'elle semble hostile et difficile à investir ? La réalité est que personne n'y habite. On ne s'y arrête pas vraiment, ou alors comme on s'arrête à une station-essence, pressé, avec la hâte de partir, pour une raison précise définie à l'avance, et sans se laisser distraire par l'environnement. Actuellement, cette poche de vallée au creux de la cluse est saturée, reléguée au rang d'antichambre technique de la vallée, et paradoxalement enclavée par la trop grande concentration de flux et d'infrastructures.



Ci-contre :

Plan schématique de la cluse : l'épaisseur du sas.

I.3. UN ENTRE-DEUX TIRAILLÉ

La cluse subit un contraste de considération : elle est un peu délaissée et très peu qualitative mais reste pourtant indispensable au bon fonctionnement de la vallée. Peut-être qu'en réalité ce n'est pas la cluse elle-même, son paysage et son identité, ou encore ce qui s'y passe vraiment qui s'avèrent indispensables aujourd'hui, mais bien le rôle de porte qu'elle tient et sa position géographique dans la vallée, cet aspect de point de contrôle étroit mais indifférent par lequel passent les grands flux et les réseaux de premier plan aux résonances régionales et transnationales.

Dans un scénario imaginaire où la cluse serait comblée par un effondrement de la montagne, les effets seraient catastrophiques… Mais certainement pas pour la zone industrielle qui l'habite, facilement remplaçable, déplaçable, puisque complètement hors-sol et résultat d'investissements minimes. La seule vraie catastrophe serait la déchirure des réseaux établis, si violents et si fragiles à la fois : autoroute, chemin de fer, départementale… Et la coupure de l'Arve qui entraînerait certainement la création d'un lac artificiel en amont, inondant la vallée de Magland à Sallanches ; mais ce n'est pas le sujet ici. Cela permet tout de même de noter la fragilité et la précarité des infrastructures humaines quelque soit leur taille, leur résistance ou robustesse.

Je t'aime, moi non plus. Cluses et la Maladière exercent une drôle de relation. Administrativement et contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, la Maladière fait partie de la commune de Cluses, dont les limites suivent la topographie pour l'englober entièrement, falaises comprises. Dans les faits, ce n'est pas vraiment le cas. La topographie, la configuration du territoire et sa forte segmentation font que la Maladière n'a pas de lien clair, ni avec Cluses à l'ouest, ni avec Magland (ou la ribambelle de lieux-dits et hameaux qui la précèdent) à l'est. Elle ne leur appartient pas usuellement et constitue un entre-deux qui aspire à prendre sa place, indépendante.

Comme expliqué plus haut, lorsque l'on se trouve à Cluses, on le ressent très bien : la ville s'arrête là où la vallée se resserre brutalement. Le Pont Vieux (inscrit sur la liste supplémentaire des monuments historiques) et le Musée de l'Horlogerie et du Décolletage sont de fait les dernières constructions qui marquent le seuil vers un amont différent et mystérieux de la vallée. La Maladière ne fait d'ailleurs pas partie de l'enveloppe urbaine de Cluses définie par les documents d'urbanisme.

Voir le *Rapport de présentation de la commune de Cluses*, PLU, p.115, qui définit l'enveloppe urbaine de Cluses.

Et lorsque l'on emprunte la route départementale menant du centre de Cluses à la Maladière, le panneau de signalisation stipulant la sortie de la ville de Cluses surprend, accentuant encore un peu la sensation de rupture entre les deux localités.

En fait, la Maladière possède ce rôle peu valorisant d'entrée de ville, comme on en trouve partout en France, où sont regroupés tous les services et nécessités indésirables, de la sortie d'autoroute aux magasins de grande surface. La topographie naturelle est ici une aubaine pour se débarasser discrètement de tout cela, mais une telle approche condamne du même geste un lieu particulier aux nombreuses qualités latentes qui mériterait un tout autre traitement.

Ecrin ou enclave. A l'échelle de la vallée, la Maladière constitue donc un lieu véritablement à part. Terre de passage répondant à l'indifférence des milliers de voyageurs quotidiens, elle bénéficie aussi d'un grand paysage sauvage et imposant qui lui sert d'écrin -de roche et de verdure. Seulement, de part l'écrasante présence d'infrastructures trop grandes et le rejet urbanistique du lieu-dit, l'écrin peut très vite se transformer en enclave.

Le principal enjeu de l'intervention est donc de donner une identité à la Maladière, si atypique et singulière, et de révéler son indispensabilité au sein de la vallée. Mais il est surtout nécessaire d'accepter ce double rôle de poche et de porte et de parvenir à trouver un équilibre qui donne au lieu une certaine indépendance tout en l'inscrivant durablement dans

Ci-contre :

Photographie de la route départementale menant à la Maladière et du panneau de sortie de ville (amont de Cluses). ©Google Maps

une continuité plus large, connectée avec un avant et un après qui l'alimentent. C'est en partie de là que vient le terme de parenthèse, une sorte de pause un peu à part qui pourtant ne peut fonctionner qu'au sein d'une phrase, d'un ensemble plus grand qui l'englobe.

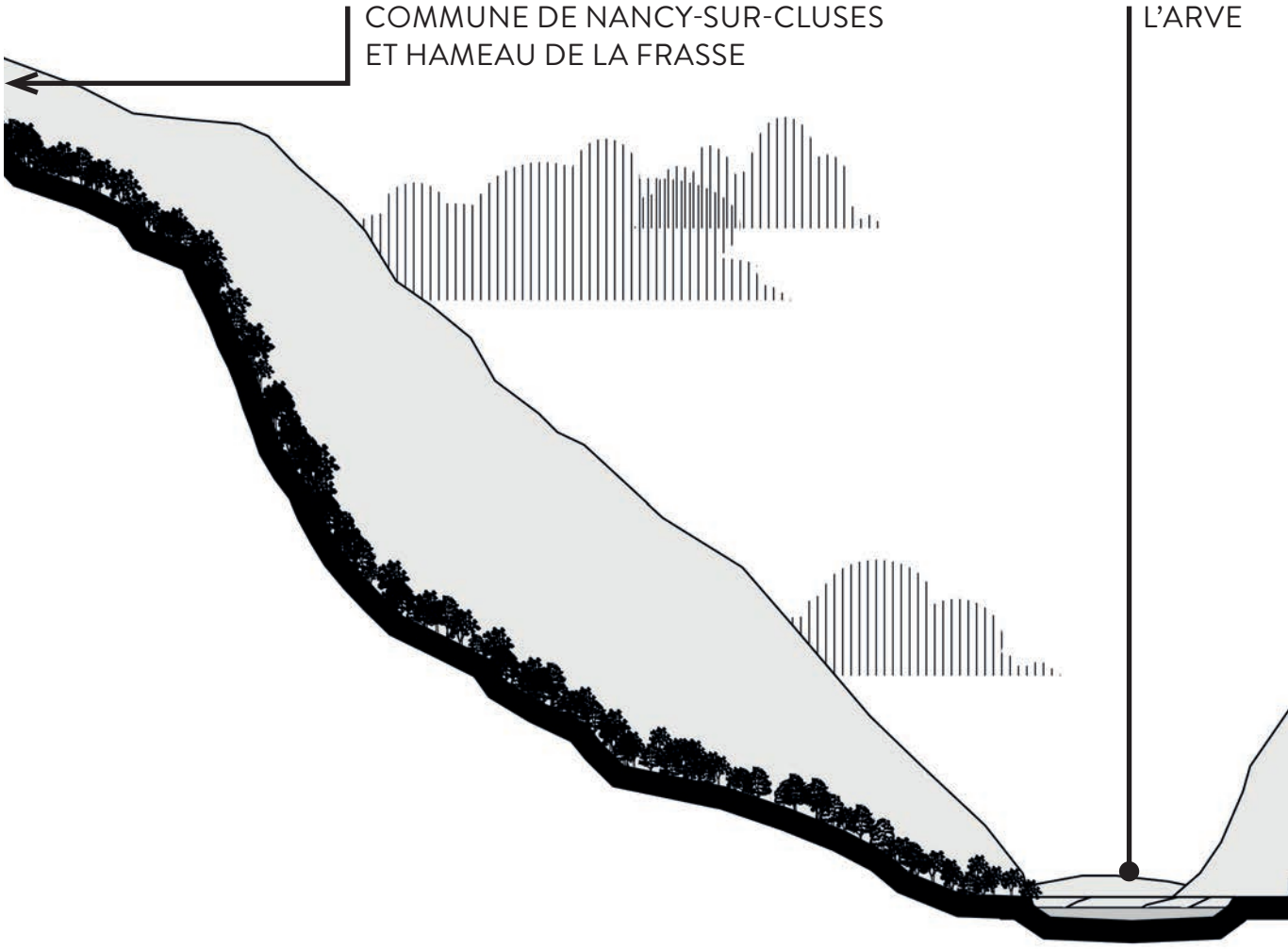
Pour ce faire, la cluse a besoin d'être habitée. L'habiter et la rendre indépendante mène selon moi à lui offrir une temporalité complémentaire, plus lente que les flux violents qui la traversent. Ces derniers permettront de maintenir le fonctionnement de la vallée de l'Arve tout en préservant le lieu et le paysage.

En revanche, il est impensable d'édifier la Maladière dans la continuité de Cluses, ou comme un quartier -un faubourg- de la commune, puisqu'il est impossible de prolonger le tissu urbain du centre de Cluses qui est fait pour s'arrêter au seuil précédemment décrit. L'idée est donc de concevoir la Maladière comme une localité indépendante mais connectée au reste de la vallée (dont Cluses et Magland) par des infrastructures linéaires déjà présentes et très fournies. C'est là toute l'ambiguïté du lieu.

II. tension

II.1. DUALITÉ D'UN PAYSAGE

Le fond de la vallée, de Genève à Chamonix, apparaît comme un plan horizontal investi par l'Homme qui connecte à toutes les échelles les systèmes artificiels, les villes, les zones urbanisées et les activités humaines en raison de sa continuité, habitabilité et trajectoire directe. Les falaises, elles, sont plus hostiles et sauvages, plus préservées et plus souples, plus imprévisibles et accidentées, impressionnantes et inaccessibles. Elles présentent une temporalité plus lente, une autre vision du territoire, par les points de vue plus que par les réseaux. Elles sont moins rationalisées et peut-être plus poétiques. Les falaises sont représentées par deux surfaces plissées se faisant face qui s'approchent ou s'éloignent sans jamais se toucher. Elles tiennent toute la tension du paysage.

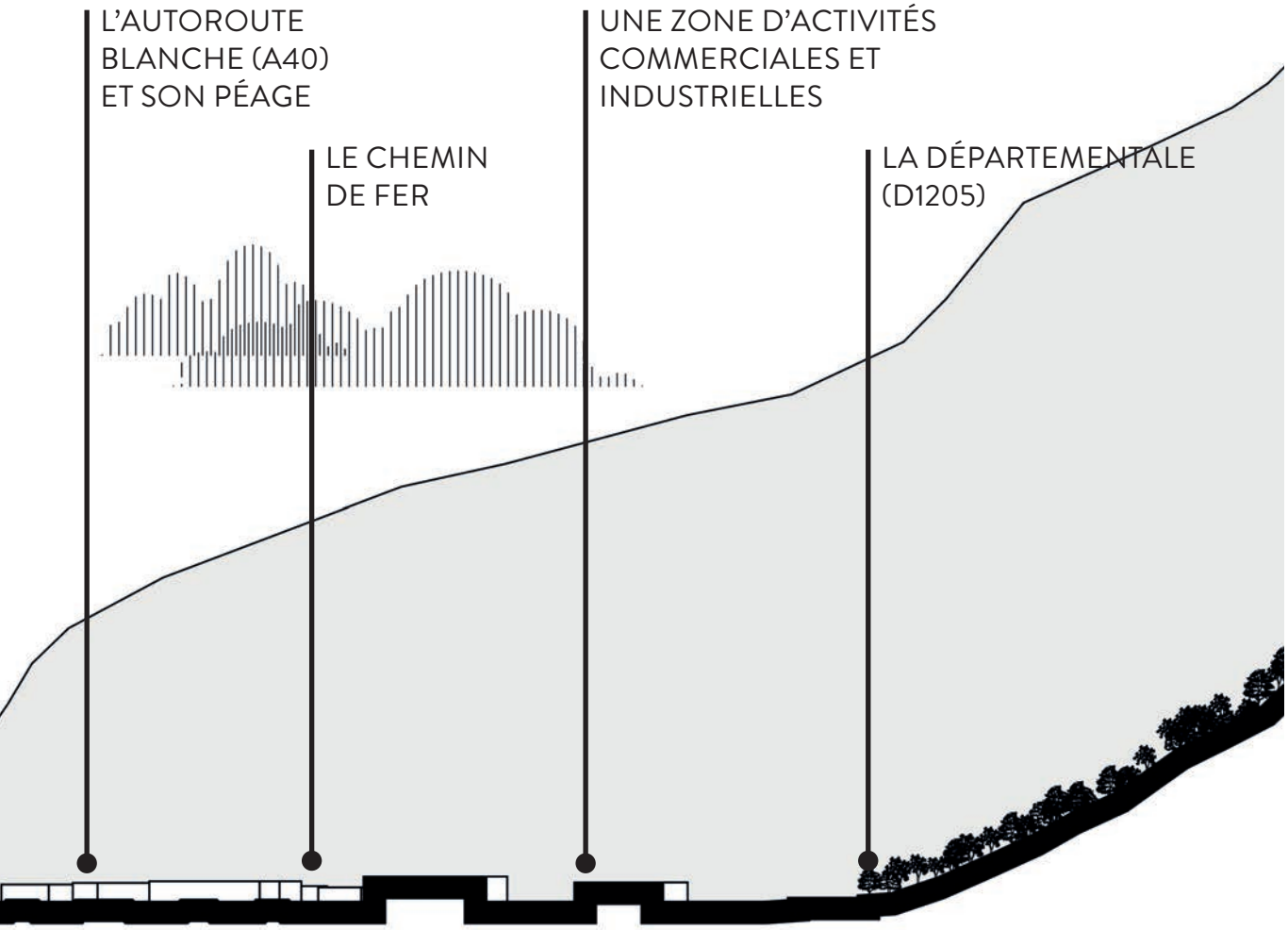


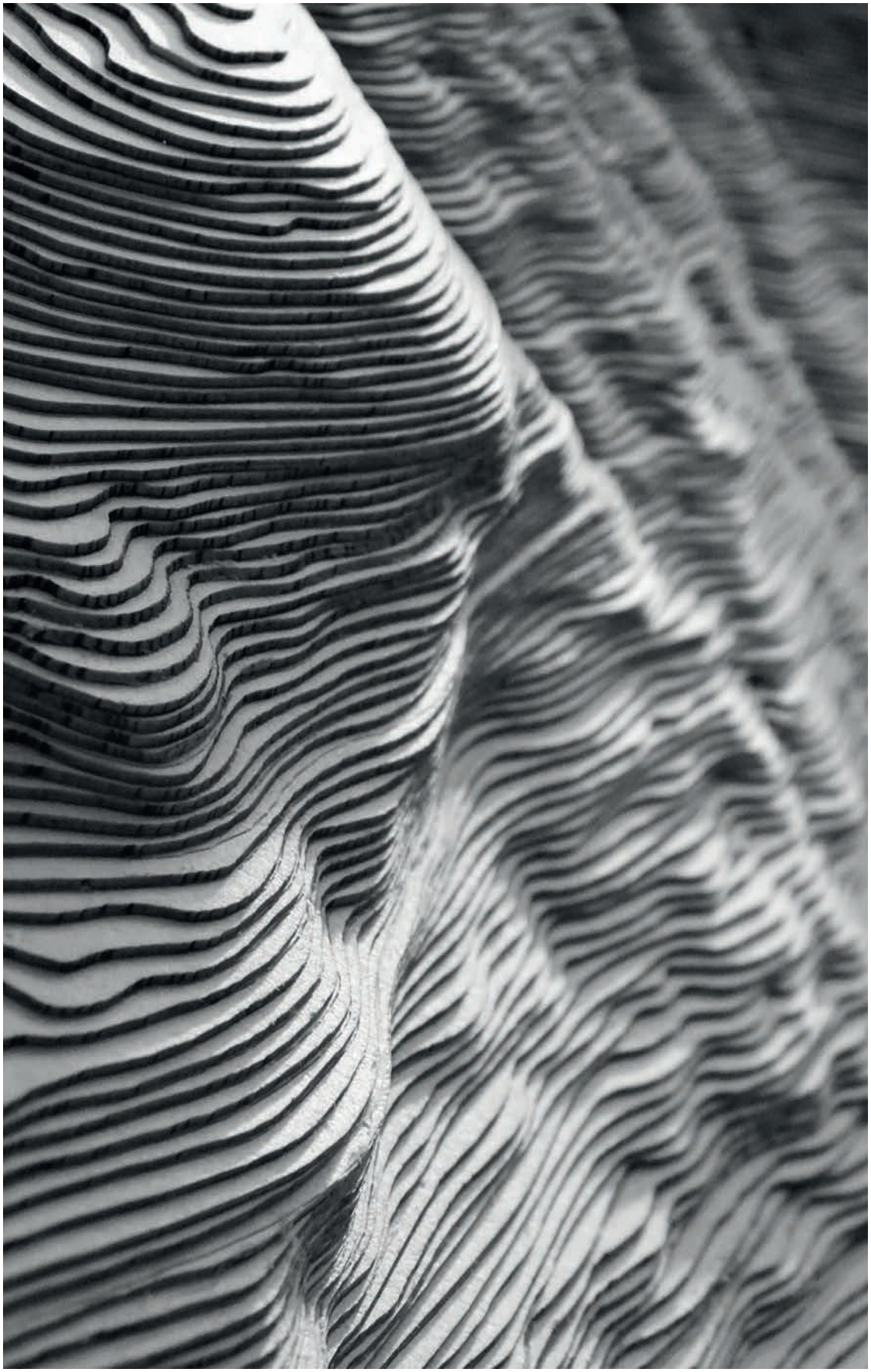
Ci-dessous :

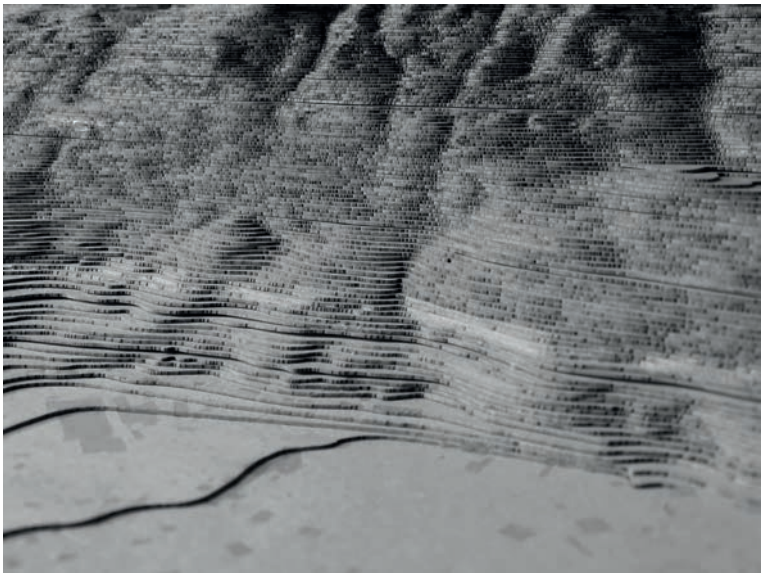
Coupe paysagère transversale de la Maladière. Où se situe la limite entre vallée et falaise ? (ECH. 1 : 7 500)

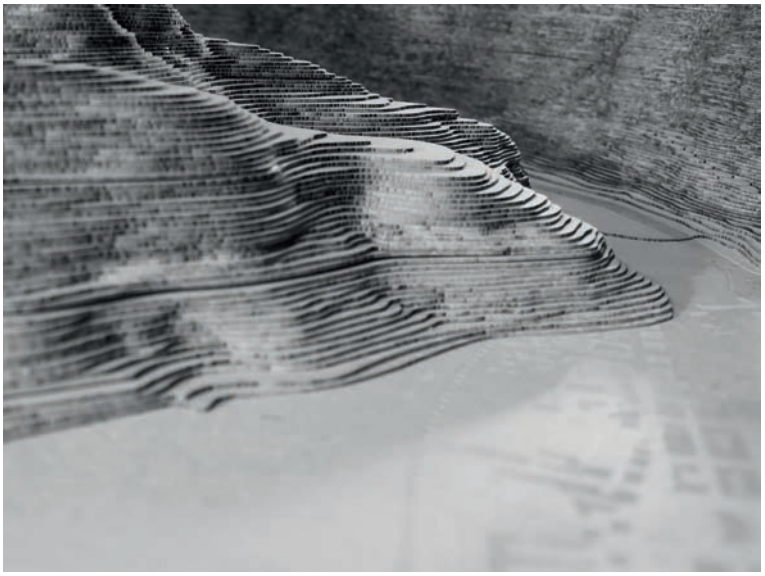
L'aspect de no man's land de la falaise résonne avec un paysage plus « naturel », en tout cas plus sauvage et moins urbanisé que la vallée qu'elle surplombe. La cluse est très contrastée dans son rapport à la nature. Quand le fond de vallée ne lui laisse que très peu de place, étouffant l'Arve et imperméabilisant en masse les sols, les versants recouvrent une dimension beaucoup plus sauvage dès que le terrain s'incline. Les falaises sont quasiment exemptes de tout établissement humain et sont garnies de forêts denses, alors que l'artificialisation des sols de la vallée met à distance ce qui peut encore s'apparenter à de la nature, offrant une anthropisation la plus totale sans pour autant habiter le territoire.

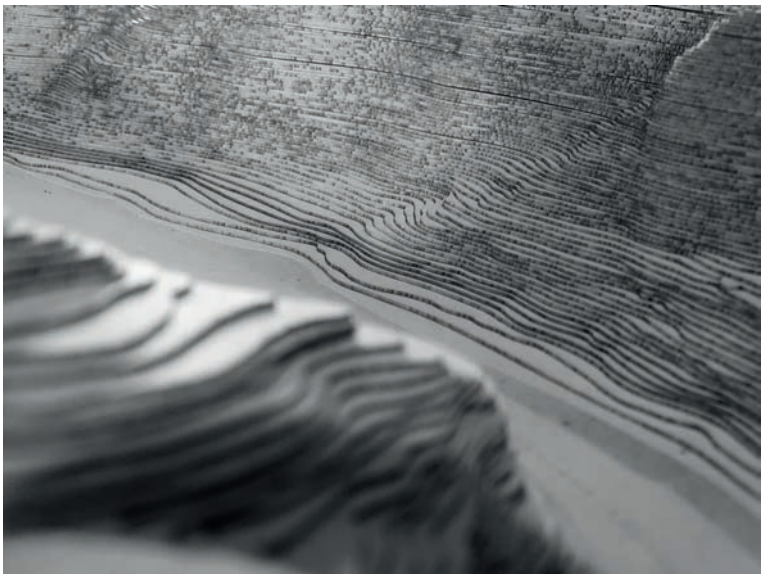
La matérialité joue aussi un grand rôle dans le contraste du paysage. Les falaises, très végétales, s'élèvent au-dessus d'un fond de vallée minéral, par l'action des cours d'eau et surtout bétonné par l'action de l'Homme. Mais cette couche de végétation verticale qui construit un écosystème riche et préservé recouvre un terrain parfois instable caractérisé par des zones d'éboulis rocheux.









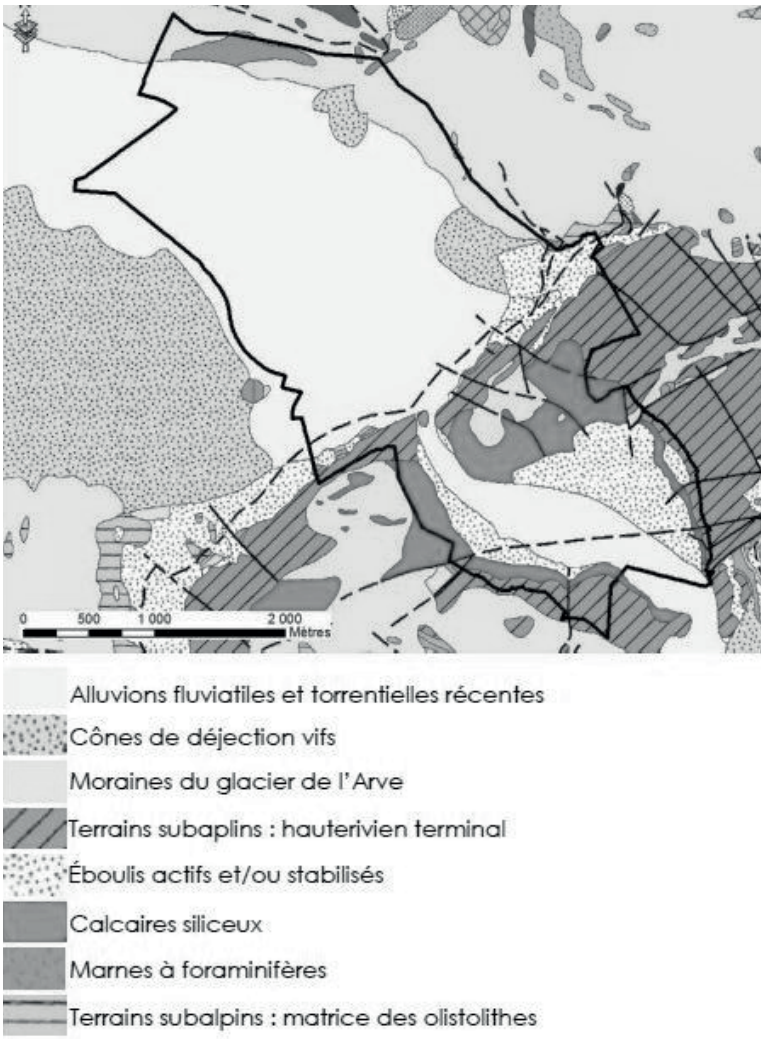


Ci-contre :

Photographies d'une maquette de site montrant le relief marqué de la Maladière et la prégnance des falaises latérales.

II.2. UNE FORÊT AUX RÔLES MULTIPLES

Contrairement à la plaine alluviale (alluvions fluviatiles et torrentielles récentes composées de cailloutis grossiers) qui constitue le fond de vallée, les falaises sont principalement composées de calcaires urgoniens (dont des calcaires siliceux qui forment des liserés brunâtres). Ce calcaire est caractérisé par sa teinte très claire, souvent blanche. Sa solidité et sa couleur en font une pierre très employée dans le bâtiment. On observe d'ailleurs la présence de carrières à la Maladière.



Ci-contre :

Une carte de géologie pour le périmètre de la commune de Cluses. A la Maladière, le fond de vallée est composé d'alluvions, les falaises principalement de calcaire, avec de grandes zones d'éboulis. ©PLU Cluses

Une grande partie de ces falaises présente des zones d'éboulis actifs et stabilisés. Elles sont aujourd'hui quasi-totalement recouvertes de forêt. La forêt de la Maladière est extrêmement importante et présente plusieurs aspects. Elle peut être considérée comme milieu, comme paysage, comme ressource, mais aussi comme entité protectrice. En effet, elle joue un rôle clé dans la survie des établissements humains du fond de vallée puisqu'elle fixe et structure le sol de la falaise.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les risques naturels (surtout gravitaires, éboulements, avalanches, glissements de terrains) répertoriés par le PPR sont essentiellement concentrés en fond de vallée. Les forêts qui recouvrent les falaises jouent donc un rôle énorme et reconnu de prévention de ces risques en stabilisant les sols. Ainsi, les forêts de la Maladière sont des espaces boisés classés au titre des articles L.113-1 et L.113-2 du code de l'urbanisme. Le versant adret est essentiellement peuplé de forêt mixte d'arbres feuillus (tilleuls, noisetiers, hêtres...). L'ubac, lui, est recouvert principalement de hêtres, coutumiers des pentes de calcaires, complétés de petites zones de conifères (épicéa, sapin...).

Selon l'ONF (Office Nationale de la Forêt), les forêts de montagne jouent un double rôle de production et de protection, mais elles maintiennent également la qualité des paysages et de la biodiversité. Les forêts de la Maladière abritent un écosystème riche et abondant. Dix-neuf espèces de mammifères recensées sur la commune de Cluses, inclusent notamment le sanglier, le cerf élaphe ou encore le chevreuil et le chamois parmi les espèces forestières. La présence également du lynx et du loup, ponctuellement constatées, renforcent l'importance des corridors biologiques de la Maladière. La commune a aussi recensé plusieurs espèces de reptiles et d'amphibiens protégées, ou encore quatre-vingt-sept espèces d'oiseaux dont beaucoup issues des milieux forestiers. La faune est riche et la Maladière en est un formidable réservoire.

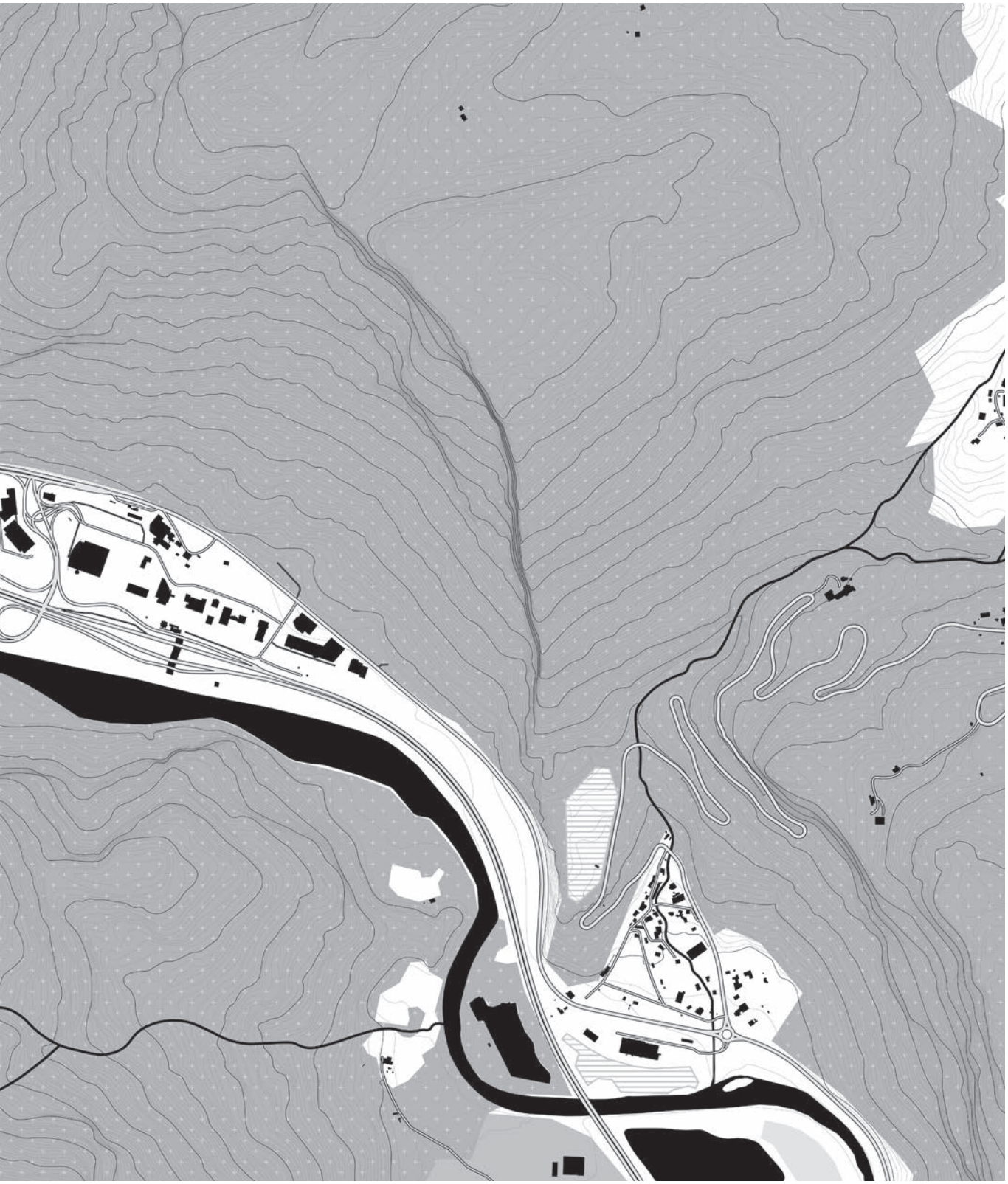
Si ces forêt-ci sont protégées pour les raisons énoncées précédemment, le patrimoine forestier des alentours et de la vallée de l'Arve en général constitue une formidable ressource de matière première, qu'il serait opportun d'exploiter lors d'un projet d'intervention architecturale. Tout comme les ressources minérales locales issues des carrières.

Bien que la fonction protectrice de la forêt tende à maîtriser les risques gravitaires locaux, il est tout de même utile de se demander comment répondre à des potentialités d'éboulements ou d'avalanches en construisant dans la pente. La robustesse de l'infrastructure luttant de toutes ses forces contre les éléments, ou la fragilité assumée de Toyo Ito, acceptant sa condition avec humilité, acceptant d'être détruit et de reconstruire, sont deux extrêmes qui peuvent être tempérés par diverses postures se traduisant singulièrement dans les réponses architecturales : construire au-dessus des risques, creuser dans la montagne pour se protéger, *etc.* Il s'agira là d'une problématique à garder en tête.

Légende
forêt
prairie
terrain agricole
carrière
N

Ci-dessous :

Carte de la Maladière recensant
les ressources naturelles.
Zoning. (ECH. 1 : 7 500)



II.3. ONDULATION DES SOLS

Comme énoncé plus haut, la plaine alluviale du fond de vallée constitue un sol plat malléable. Pourtant, si l'on observe le terrain dans le détail, il apparaît très vite qu'il n'est pas réellement plat. Ces anciens marais se présentent comme un sol vivant, aux transformations permanenentes. Surtout, la présence de l'Arve et les interventions humaines génèrent une multitude de variations altimétriques, qui rendent ce sol dynamiques et amènent une certaine verticalité, un décollement subtile du plan horizontal.

Ces plis, ces ondulations de la croûte terrestre, sont peu visibles de l'extérieur. Rendus insignifants par contraste avec l'immensité de la montagne, ils proposent tout de même des écarts de dénivelé atteignant aisément cinq ou six mètres. Soit près de deux niveaux de bâti classique, ou un seul de bâti industriel, une dimension non négligeable à l'échelle de l'Homme, et qui correspond tout de même à la hauteur moyenne des constructions de la zone d'activités.

Ainsi, ce dénivelé correspond le plus souvent à une superposition de flux lors des croisements, par le bais de talus, surfaces bétonnées, digues, ponts, et voiries qui se soulèvent ou s'enterrent. Il s'agit d'un effet de décollement ponctuel d'un sol pour en enjamber un autre. Ces plis discrets tempèrent donc le contraste topographique un peu simpliste apparent.

Si elles peuvent aujourd'hui paraître anecdotiques et essentiellement fonctionnelles, ce projet tend à jouer avec ces ondulations qui permettent une certaine richesse de rapport au sol -alors que le sol de la Maladière a pour l'instant l'aspect d'une surface artificielle fragile- et offrent surtout un moyen de franchir les murailles infrastructurelles violentes. Il suffit de se glisser ponctuellement dessous. Qu'il s'agisse de l'autoroute, de la départementale, du chemin de fer ou même de la nouvelle rue centrale, une porosité nouvelle est possible. La réorganisation urbaine et le rapport au sol des bâtiments et infrastructures accepte dorénavant l'apparition d'une certaine transversalité jusque-là inexistante dans le fonctionnement de la cluse. Si ces plis permettent aux usagers de se reconnecter avec le paysage qui les enveloppe et d'appréhender la Maladière au-delà d'un séquençage longitudinal restrictif, ils invitent aussi l'Arve -qui avait disparu sous l'autoroute- et la forêt -contenue sur sa falaise- à reprendre leurs aises et à venir lécher délicatement la nouvelle frange centrale artificialisée.

En haut :

Photographie d'une plaque de plexiglas gravée utilisée lors des expérimentations de sérigraphie.

Au milieu :

Photographie des ondulations d'une illustration réalisée en linogravure.

En bas :

Photographie d'une plaque de linoleum gravée et encrée lors des expérimentations de sérigraphie.

Voir page suivante :

Numérisation d'une expérimentation de linogravure d'une illustration conceptuelle du site. Evocation des ondulations du sol, des plis et de leur rapport au bâti et aux infrastructures.

II.4. CONSTRUCTION ET PAYSAGE

Si la montagne manipule une échelle immense qui peut rendre insignifiant n'importe quel bâtiment, les constructions ici projetées s'assurent tout de même un véritable impact physique. Ramassées le long d'une rue centrale, elles constituent un premier plan prégnant pour les usagers de la Maladière, alors que la montagne reste bien évidemment une toile de fond omniprésente. La montagne et la forêt sont partout. Et pourtant, malgré l'étroitesse de la cluse, le ciel est très présent. Souvent brumeux, il mange le sommet des montagnes, l'adoucit et ne fait plus qu'un avec elles. On ne se sent pas écrasé, mais on a l'impresssion de pouvoir toucher les deux falaises latérales si l'on écarte les bras.

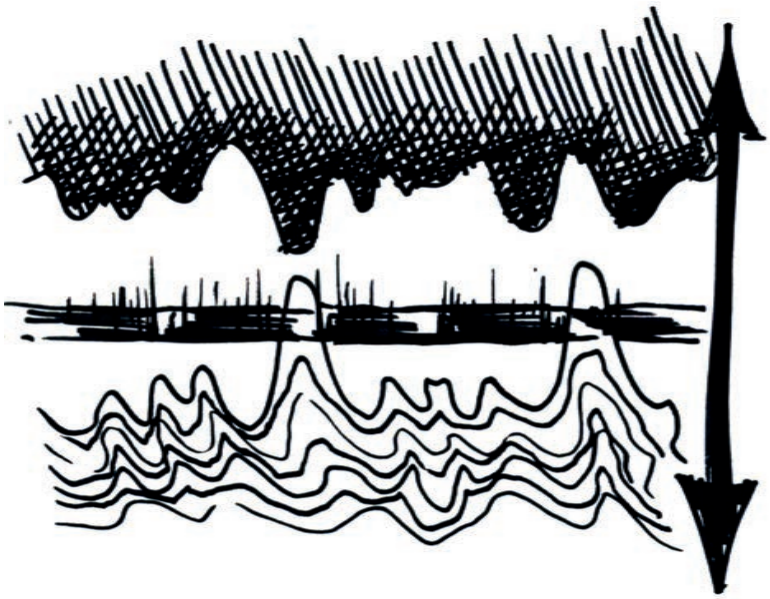
L'intervention projectuelle se développe d'abord à une échelle urbanistique, cherchant la réorganisation de la cluse et la mise en tension d'un territoire habité et du grand paysage. Une bande construite dense s'installe donc au coeur de la Maladière et, tel un grand étai robuste, maintient le puissant paysage de roc et de végétation pour ménager un lieu préservé habitable et habité. De cette façon, l'activité humaine trouve une certaine centralité, simultanément d'une intensité paradoxalement salvatrice qui libère le reste de la cluse. L'urbanisation radicale territoire rend le lieu au paysage par contraste.

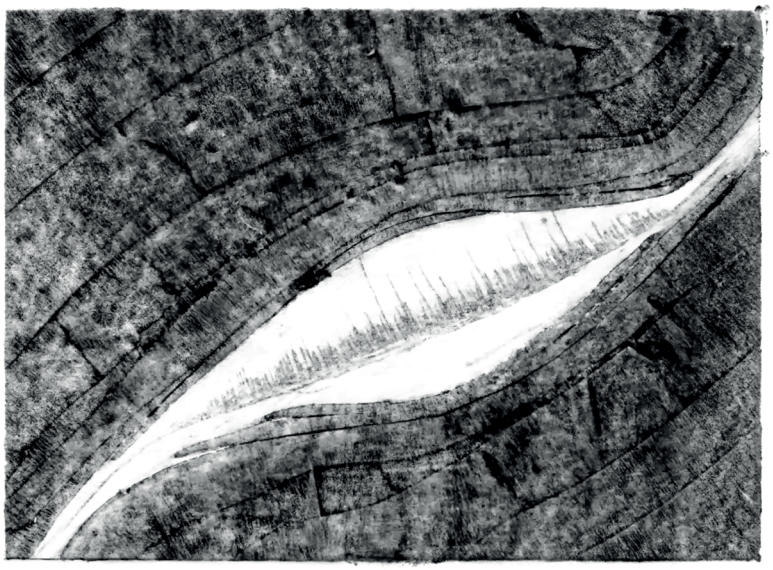
Cet établissement humain linéaire manipule une épaisseur riche de nuances qui fait du projet -aussi bien à l'échelle urbaine qu'architecturale- un véritable interface capable de filtrer les nuisances issues des infrastructures rugissante comme de préserver une certaine porosité et un dialogue avec l'ensemble du paysage. Car si l'on construit finalement au milieu du fond de vallée, au plus loin des risques de crue de la rivière et d'éboulement des falaises -ce qui paraît aussi être le plus rationnel- l'enjeu est surtout de construire avec le paysage un lien viscéral qui traduit l'identité nouvelle de la Maladière et une certaine forme d'évidence. Cette relation est renforcée par la sensibilité portée par les différentes matérialités choisies pour le projet. Au bois des forêts luxuriantes alentours, est préféré le métal. Associé à une pierre de taille locale, il évoque un langage industriel d'antan (gares, usines) qui constitue une partie de l'identité historique de la vallée de l'Arve et de la Maladière. La pierre offre une monumentalité et un ancrage fort des bâtiments au site, qui dialoguent ainsi avec le paysage montagnard qui les enveloppe.Idéale pour travailler l'épaisseur, la pierre permet de jouer avec les degrés de perméabilité et contribue au rôle d'interface porté par le projet.

Cluses est d'ailleurs surnommée «`capitale du décolletage`» et ses activités rayonnent à l'internationale.

Ci-contre :

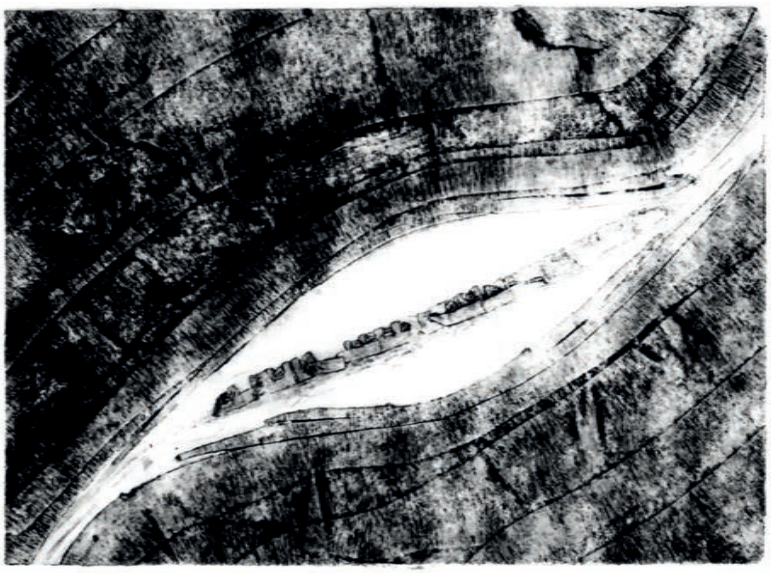
La forêt au nord et la rivière de l'Arve au sud s'étendent plus librement vers la bande urbanisée de l'intervention au coeur de la Maladière. Les limites de l'île artificialisée et contenue s'apparentent à un principe de plage, transition douce et ambigüe.





Ci-contre :

Numérisations d'expérimentations de sérigraphies d'une illustration conceptuelle du site. Le projet, bande construite et île linéaire au coeur du pincement géographique.



III. insularité

III.1. GENÈSE D'UN TERRITOIRE

Voir sur la
double-page suivante.

L'évolution de 1820 à 2015 de la Maladière visible sur des cartes et photographies aériennes montre l'anthropisation progressive du lieu, et l'urbanisation bête et générique -caractéristique des entrées de villes- très récente, remontant à moins de 50 ans.

État naturel. Sur les cartes de l'état-major dessinées entre 1820 et 1866, la cluse connaît un état encore relativement naturel, l'Arve étend ses bras dans un dessin de grand cours d'eau en tresses, très large (500 mètres à Cluses), et seule une humble route longe le pied de la falaise opposée, là où le terrain commence à s'élever, à l'écart de la zone humide au plus loin de la rivière. Il s'agit alors de l'unique voie de communication de la vallée, l'Arve n'étant pas navigable. Ce tracé historique perdurera dans le temps puisqu'il correspond aujourd'hui à la route départementale.

Chemin de fer. Le chemin de fer est ensuite construit en 1890 au milieu de la cluse, certainement dans une recherche de la trajectoire la plus douce, en optimisant les courbures. Pour ce faire, l'Arve est endiguée, son tracé est repoussé et restreint au sud, et le fond de vallée est asséché. Quoi qu'il en soit, on observe bien sur les photos aériennes de 1927 que la Maladière est déjà découpée en deux dans le sens de la longueur. C'est une étape importante dans l'évolution de la cluse puisqu'il s'agit du début de la fragmentation de ce fond de vallée.

Zone industrielle. Puis, dans les années 1960-1970, on commence à investir le fond de la cluse, jusque-là recouvert de champs, de part et d'autre du chemin de fer. Il s'agit de la première phase de création et de développement de la zone industrielle.

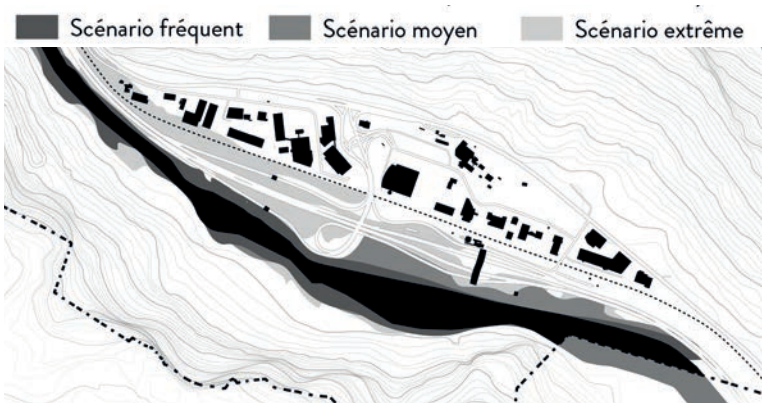
L'autoroute. Enfin, l'autoroute A40 est construite en 1973 entre le chemin de fer et l'Arve. Elle est construite comme une digue (même si elle n'est pas répertoriée dans les cartes relatives aux risques). Elle est insérée entre le chemin de fer et l'Arve, et après un chantier titanesque occupe quasiment la moitié de la surface du fond de vallée de la cluse.

Zone industrielle 2.0. Dans les années 1990, une dernière phase d'urbanisation étend la zone industrielle jusqu'à l'extrémité est de l'île, n'épargnant qu'une poche résiduelle constituée de quelques vieilles bâtisses et restes de prés. Si l'on considère la zone industrielle comme une île enserrée entre le chemin de fer, l'autoroute et la départementale, ainsi que le relief et la forêt, alors cette petite poche d'un autre temps au cœur de la ZI ressemble à une île dans l'île. Si cette remarque est peut-être anecdotique à l'échelle de la Maladière, c'est tout de même une curiosité urbanistique, une résistance parcellaire qui vaut le coup d'être remarquée, car c'est quasi-exclusivement là que des gens habitent encore au milieu des « boîtes » et des infrastructures.

L'Arve et la crue. Le lit de la rivière est instable, peu profond, et il se déplace souvent ; le cours d'eau est encore libre, tumultueux, et les grandes averses provoquent des crues courtes et rapides. La transformation et l'artificialisation de l'Arve ont contraint le débit de l'eau et accentué ces risques en annihilant tout bassin d'expansion. Les cartes de PPRI et de TRI nous donnent une idée des risques liés aux cours d'eau dans la zone de la Maladière. Le TRI propose trois cartes, correspondant à trois scénarios : les évènements fréquents (environ tous les 10 à 30 ans), les évènements d'occurrence moyenne (environ tous les 100 à 300 ans), les évènements exceptionnels (environ tous les 1 000 ans).

Voir le *Rapport du Territoire à Risque Important d'inondation* (TRI) d'Annemasse-Cluses, DREAL Rhône-Alpes.

« L'Arve et ses affluents sont caractérisés par des crues à cinétique rapide. L'Arve a connu un rétrécissement généralisé de sa bande active. Le lit est passé progressivement depuis le début du XXe siècle d'un lit en tresse à un chenal d'écoulement unique. » Quelques zones de divagations subsistent néanmoins, notamment dans une petite partie de la cluse, où l'Arve n'est pas complètement canalisée même si l'installation de l'autoroute a bien réduit le lit d'expansion de la rivière.

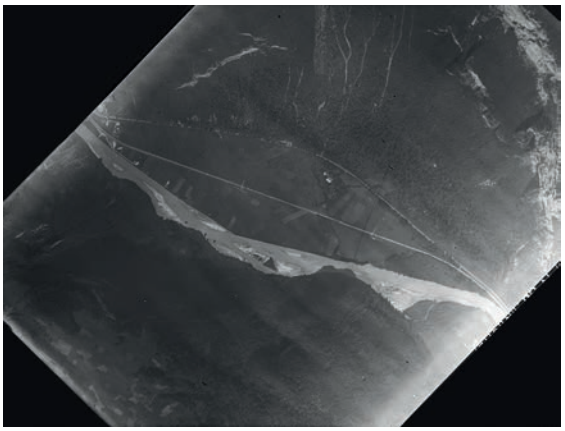


Ci-contre :

Carte des risques de crues à la Maladière. (ECH. 1 : 20 000) Issue de données du TRI d'Annemasse-Cluses, DREAL Rhône-Alpes.

1820-1866
CARTE DE L'ÉTAT MAJOR, ECH. 1 : 32 000

1927
PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE, ECH. 1 : 32 000



1973
PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE, ECH. 1 : 32 000

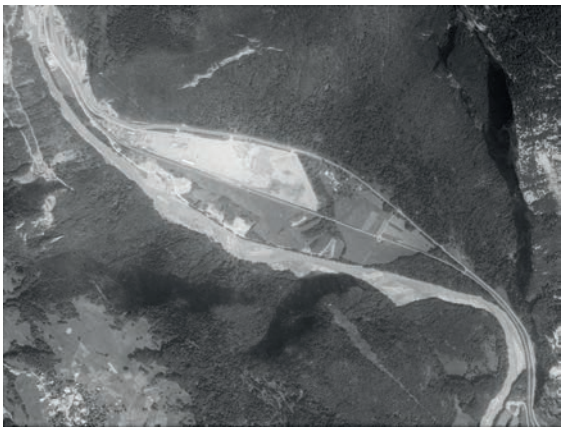
1980
PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE, ECH. 1 : 32 000

Ci-dessous :

Carte de l'état-major et photographies aériennes de la Maladière. Evolution de l'anthropisation de la cluse au fil du temps. (ECH. 1 : 32 000) ©Géoportail, ©IGN

1961
PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE, ECH. 1 : 32 000

1970
PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE, ECH. 1 : 32 000



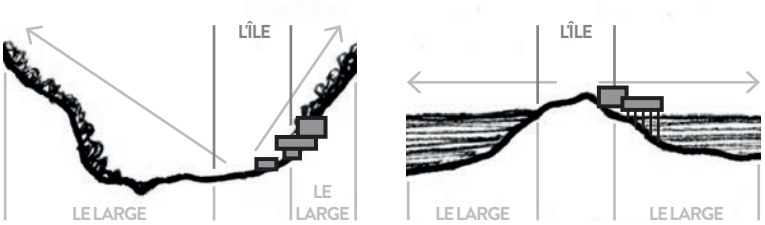
1995
PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE, ECH. 1 : 32 000

2015
PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE, ECH. 1 : 32 000

Insularité. Aujourd'hui la localité de la Maladière, au-delà des infrastructures et réseaux mis en place, accueille seulement une zone d'activités industrielles et commerciales, exempte de tout bâti résidentiel. Cette zone construite rassemble tous les bâtiments de la cluse et tombe sous une double dénomination de ZI La Maladière et ZAE du Mont-Blanc. J'ai choisi au fil de mes recherches et réflexions d'identifier et de conceptualiser cette portion du site sous la notion « d'île » que je trouve particulièrement à-propos.

Cette zone est une enclave qui possède des limites très nettes et rectilignes, matérialisées au sud par le chemin de fer et l'autoroute, et au nord par la route départementale. Cependant, l'une est plus opaque que l'autre. En effet, l'autoroute est infranchissable et possède une épaisseur conséquente, qui, associée à l'Arve donne le sentiment d'être confronté à deux fleuves tumultueux côte à côte. La départementale, elle, bien que très fréquentée, bien souvent embouteillée, et parcourue de flux relativement rapides, est plus perméable et peut être réhabilitée et investie différemment. Il est possible à l'avenir de permettre de la traverser pour trouver un lien plus direct à la falaise et à sa forêt.

Si ces flux, naturels ou artificiels, constituent un genre de littoral, une limite entre l'île et l'au-dehors, les montagnes qui enveloppent ce fond de vallée, encore relativement sauvages et largement habitée par une faune et une flore abondantes, s'apparentent au « large », comme l'infini de la mer l'est d'habitude. C'est essentiellement cette mise à distance qui caractérise l'île. Ici, l'horizon se relève à la verticale des falaises. En outre, l'île est recouverte d'une architecture générique hors-sol, qui ajoute au détachement du lieu vis-à-vis du reste de l'environnement.



ÎLE DE LA MALADIÈRE **ÎLE EN MER**

Ci-contre :

Coupes schémas illustrant les notions de côte et de large pour le concept d'île appliqué à la Maladière. Mise à distance, l'horizon. Manière de construire sur la limite, entre l'île et le large.

Une configuration d'île induit d'y habiter avec une certaine indépendance, les échanges avec l'extérieur sont moins fréquents ou du moins limités, contrôlés. A l'inverse on observera une grande dépendance au paysage. Une dépendance qui n'existe pas aujourd'hui à la Maladière et qu'il

faudra s'efforcer de retrouver. Dans cette situation, nous ne sommes plus inscrits dans une continuité fluide et ouverte avec les autres systèmes artificiels. L'urbanisation de l'île ne se développe pas dans un continuum avec celle des villes et lieux habités voisins, mais elle leur est connectée par des réseaux plus fins, linéaires, et purement infrastructurels. Son plus grand défaut est de ne pas l'être au système naturel dans lequel elle s'inscrit.

Qui dit île, dit portes. C'est par des portes existantes ou à aménager que l'île va organiser ses échanges avec l'extérieur. Ce sont les ponts au-delà des limites périphériques qui vont ménager des interfaces, au moins pour accueillir les flux humains qui la font vivre. Le positionnement et le nombre de ces portes va organiser et structurer le fonctionnement de la zone.

Même s'il s'agit pour le coup d'une véritable île sur la Seine, l'histoire et la requalification de l'île Seguin dans l'ouest de la région parisienne sont intéressantes et peuvent être mises en relation avec le territoire qui nous occupe. Son passé industriel ou encore sa forme très allongée en amande sont autant de correspondances avec « l'île » présumée de la Maladière. Le projet actuel vise notamment à construire un pôle artistique et culturel, ainsi que de grands jardins, associés à un campus sportif. Si ce genre de programmation d'équipements publics, notamment sportifs, n'est pas si éloignée de mes préoccupations pour la Maladière, ce projet de référence est aussi instructif concernant le traitement et l'investissement humain des extrémités de l'île. Le parti-pris de la densité et l'aspect paquebot, comme un ensemble cohérent et imposant, sont inspirants dans la manière de faire naître une centralité dans un territoire isolé et de structurer plusieurs grands programmes permettant d'habiter une île, non-loin de la véritable ville.

Ci-contre :

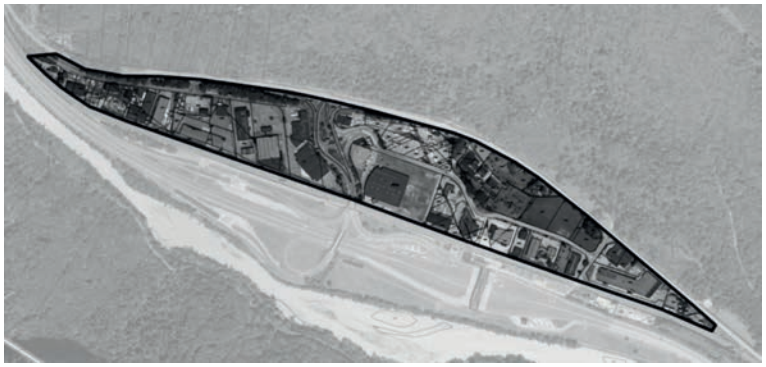
Carte du projet d'aménagement urbain de l'île Seguin par Jean Nouvel. ©Ateliers Jean Nouvel

III.2. ANARCHIE URBAINE ET ARCHITECTURE GÉNÉRIQUE

Fragmentation du territoire. « Avec les accords de Schengen et la libre circulation des marchandises et des personnes entre les 3 pays, la zone a progressivement muté en une zone d'activités mixant de l'industrie (décolletage), de l'artisanat, des activités de construction, services (garage automobiles...) et commerciales (enseignes d'ameublement ou de sports, notamment). A proximité a en outre été aménagée la déchetterie. Actuellement, la zone est ainsi occupée à environ 90 % de sa surface, seule une petite partie, représentant environ 2,6 ha, s'avère aujourd'hui encore non urbanisée. Pour autant, la zone accueille des bâtiments et installations aujourd'hui désaffectées et non réinvesties (ancienne station service, ancienne usine de décolletage...), et l'installation d'activités diverses, au gré des opportunités et sans véritable programmation ni plan d'ensemble, a engendré une juxtaposition peu lisible des différentes entreprises présentes, où l'industrie coexiste avec le commerce, qui lui-même coexiste avec l'artisanat ou l'entreprise de construction. En outre, la nature des activités et les surfaces nécessaires ont engendré des formes urbaines et bâties à très fort impact dans le paysage et l'environnement, avec une succession de panneaux et enseignes fortement visibles depuis l'autoroute, des "nappes" de parkings en enrobé souffrant de la quasi absence d'espaces verts et de surfaces favorables à l'infiltration des eaux pluviales. Les abords des parcelles sont également peu traités, l'ensemble donnant au visiteur qui arrive à Cluses une image peu valorisante de la zone d'activités, puis de la ville sur laquelle elle ouvre. »

Voir *Les Orientations d'Aménagement et de Programmation*, PLU de Cluses, p.30

Telle est la description faite de la Maladière par la ville de Cluses elle-même, dans l'OAP du PLU. Une commune consciente, donc, de l'état et de la condition de sa cluse, mais qui peine à intervenir pour changer radicalement les choses.



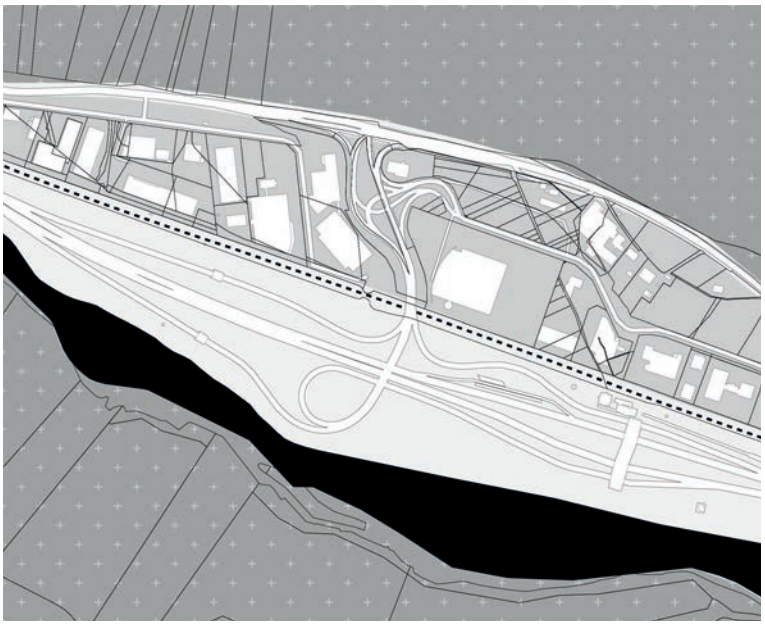
Ci-contre :

Périmètre de l'OAP n°4 sur une photographie aérienne de la Maladière. La zone correspond au périmètre de l'île définie précédemment. ©PLU Cluses

L'encombrement généré par le gigantisme et l'empilement des infrastructures, ainsi que le développement spontané et anarchique de la zone industrielle, sont à l'origine d'une véritable fragmentation du fond de vallée.

Le parcellaire de « l'île » est aussi très fragmenté. En effet, les 140 parcelles réparties sur les 22,9 hectares du périmètre de l'OAP n'ont pas été dessinées et découpées de manière cohérente et réfléchie. Le découpage s'est fait spontanément, au fur et à mesure, avec un empilement de couches et de transformations. D'anciennes voiries et d'anciens passages sont encore visibles, de minuscules parcelles se côtoient avec parfois des triangles inutilisables individuellement, certainement résultats capricieux de découpages antérieurs. Les énormes bâtiments commerciaux et industriels sont à cheval sur plusieurs morceaux de parcelles, de même que leurs parkings ; des parcelles voisines qui appartiennent sûrement à bien moins de propriétaires que leur grand nombre peut laisser penser, mais qui n'ont jamais pris la peine de les fusionner. A l'inverse, les parcelles alentours sont grandes et peu nombreuses, découpées selon l'occupation actuelle des terres : une pour l'autoroute, une pour le chemin de fer, de grandes bandes de bas en haut au travers de la forêt, dont une grande zone délimitant la forêt communale de la Maladière.

Le parcellaire de la Maladière reflète le fouillis et l'incohérence organisationnelle de son fond de vallée. Il nécessiterait d'être mis au clair et simplifié. En tous les cas, il traduit l'absence de programmation et de planification quant à l'urbanisation de cette zone délaissée de la commune de Cluses.



Ci-contre :

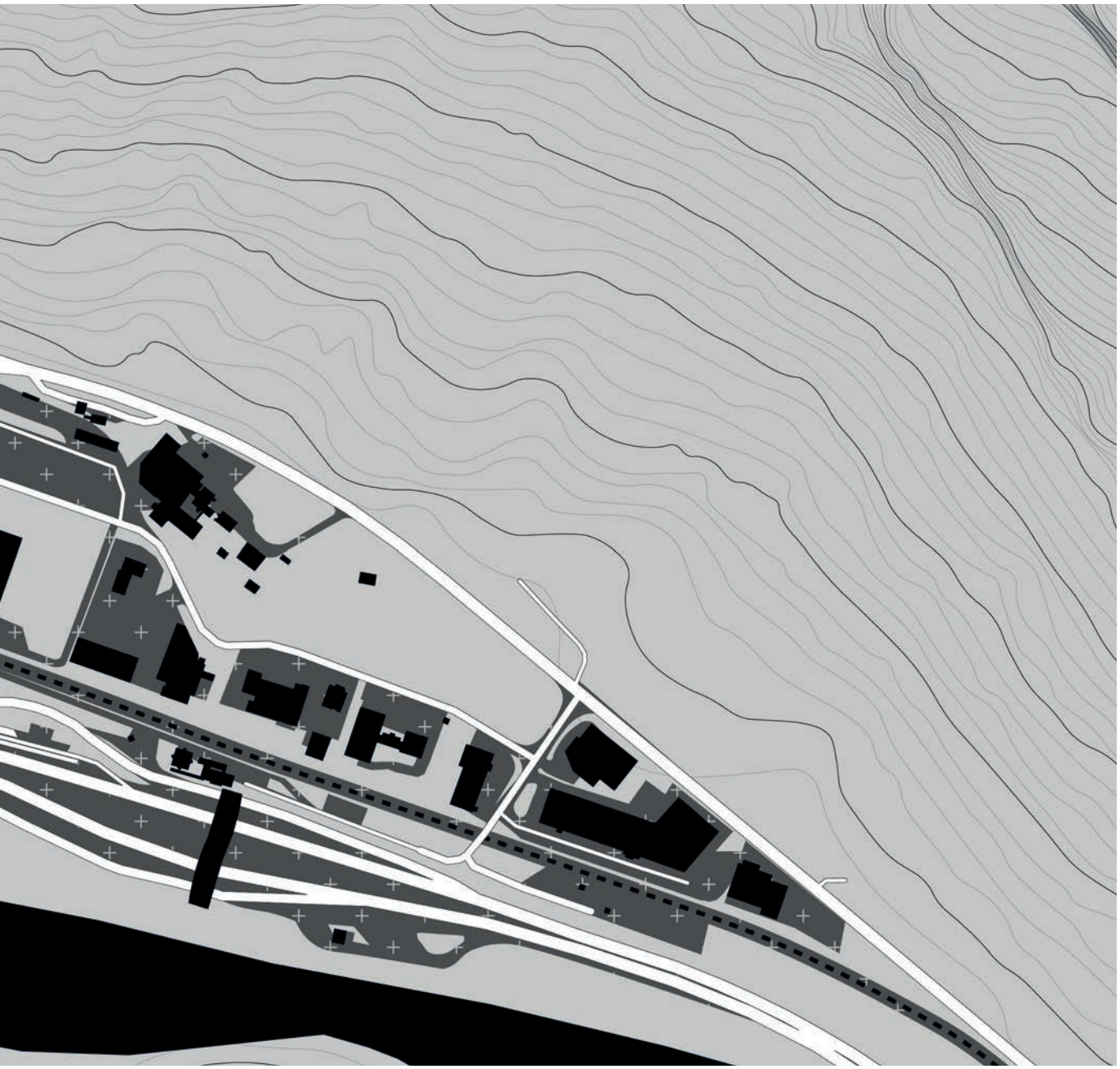
Carte du parcellaire de la Maladière. (ECH. 1 : 10 000)

Après analyse de ce fond de vallée, la place de la voiture apparaît également comme une grande question. Les infrastructures qui lui sont dévolues occupent énormément de place, voiries et parkings compris. Pourtant, le nombre d'engins sur place est beaucoup plus faible. Les parkings (la plupart sont à plus de la moitié vides) ont besoin d'être mutualisés, les tracés viaires optimisés. Pour l'instant il est assez affolant de comprendre que la voiture est mieux accueillie que l'humain.

Ci-dessous :

Carte des sols imperméabilisés.
(ECH. 1 : 5 000)

Entrée de ville. Cette île définie précédemment, qui a d'ailleurs le même périmètre que l'OAP du PLU de Cluses, a des allures d'entrée de ville du XXIe siècle. Rien de très étonnant, puisque c'est ainsi qu'est considérée la Maladière par la commune de Cluses, et qu'elle accueille en son sein le terne mélange d'un héritage industriel et d'un développement de PAC, formant une anarchique zone industrielle et commerciale.



L'expression de « boîte à chaussures » très utilisée et bien à-propos dans notre cas, désigne un type de construction bien particulier : les magasins-entrepôts des entrées de villes justement. Il s'agit de bâtiments sommaires dont le principal objectif est la recherche de rentabilité. On les trouve concentrés dans les PAC (Parcs d'Activités Commerciales), donc, principalement en Autriche, en Belgique et en France, les trois pays d'Europe où ils sont le plus développés. Les PAC représentent en effet 40 % du commerce global français (30 % pour les commerces de centre-ville, 30 % pour les centres commerciaux des périphéries). Ces PAC sont le plus souvent implantés sur des terrains agricoles constructibles abondants et peu onéreux, à l'entrée des villes. Ils sont une sorte de formule toute faite multi-site, ou plutôt hors-site, tant leur polyvalence est synonyme de négation du lieu. Mais depuis quelques années, le rendement des PAC baisse. Ils sont beaucoup décriés pour la laideur des zones concernées, leur pauvreté architecturale, l'obsolescence des bâtiments, ou encore l'incohérence urbaine. Ils contribuent aussi largement à faire couler les petits magasins de centre-ville. Cependant, ils sont souvent détenus par de nombreux propriétaires et il est difficile de restructurer l'ensemble.

Typologies architecturales. Ces « boîtes » des grandes zones industrielles et commerciales, donc, sont bien souvent composées de parois fines sans traitement particulier. Le but premier est simplement de ménager un monde intérieur, fonctionnel et/ou immersif. On n'y trouve en général aucun rapport à l'extérieur et aucune notion d'épaisseur. Les entrées sont souvent associées à des sas, pour gommer cette impression de fragilité de l'enveloppe et donner le sentiment de franchir tout de même une épaisseur ; un sas qui permet également de créer un espace tampon de mise en condition pour pénétrer dans l'univers de ces machines à consommer. Au-delà de l'entrée, les percements se font rares pour couper tout lien avec l'extérieur et perdre la notion du temps.
Dehors, en revanche, c'est un hangar à peine décoré qui se présente aux regards. L'extérieur du bâtiment importe peu. Les parois ne sont en réalité là que pour s'en couper. Une fois que c'est fait, on construit à l'intérieur un décor autonome où l'on se perd dans une bulle hors du temps. En terme d'architecture, il n'est pas étonnant de juger ces constructions « sans âme », puisque l'on n'édifie pas dans ces cas-là un lieu à habiter, mais un subterfuge.

Ces centres commerciaux et grandes surfaces spécialisées (Ikéa, Intersport, Conforama, *etc.*) ne sont pas si loin dans

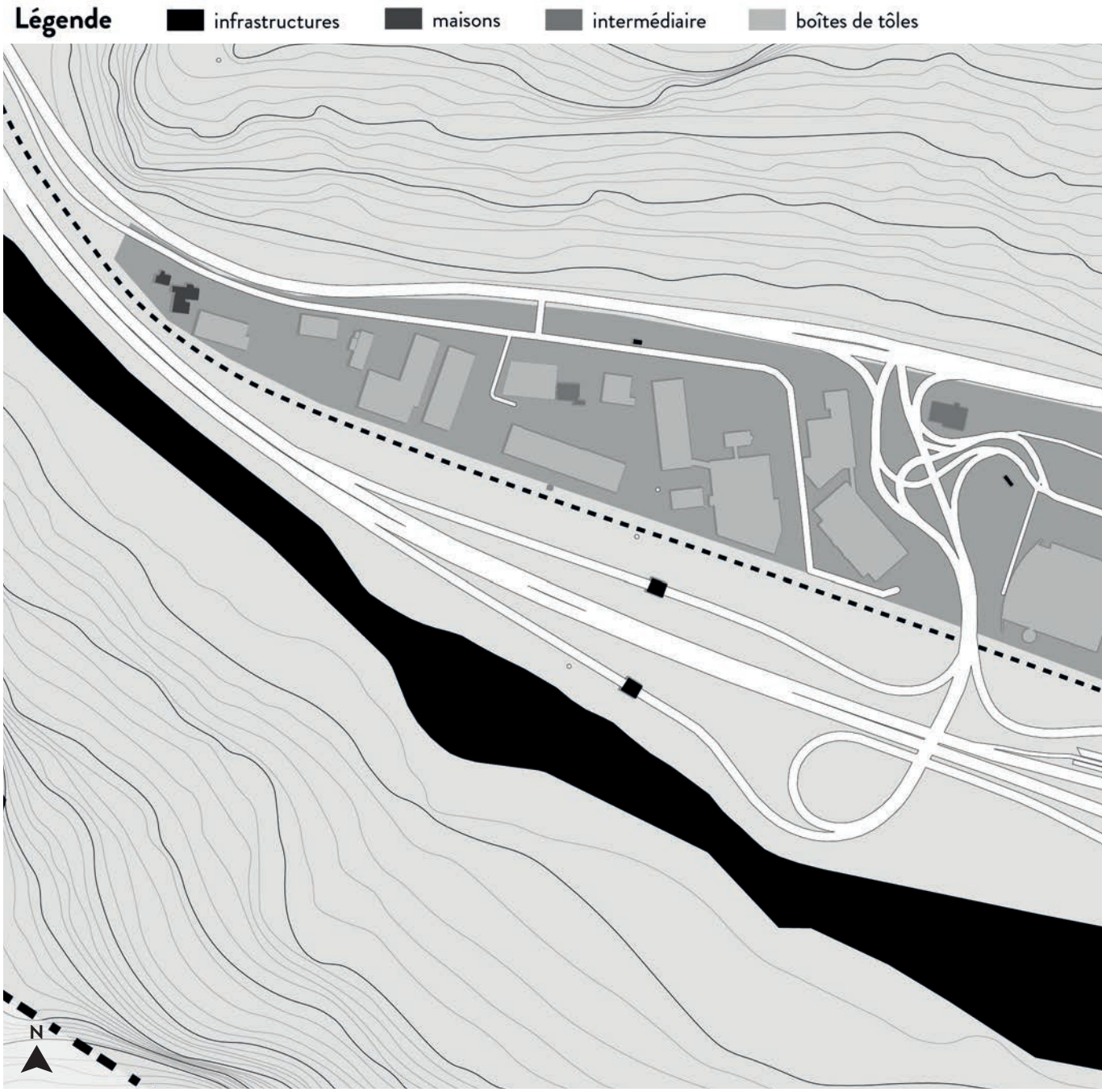
Voir le travail de Robert Venturi sur Las Vegas, typologies du « canard » et du « hangar décoré », *Learnings from Las Vegas.*

leur fonctionnement d'un parc d'attraction (du type de Disneyland), le but étant de chercher une immersion et un récit. Dans la réalité du site de la Maladière, il n'est pas insensé d'avancer que la finalité du projet d'intervention soit finalement assez proche de ces idées-ci, à la grande différence néanmoins que la bulle existe déjà -c'est la Maladière tout entière- et que le décor n'est pas à construire à moindre coût puisqu'il s'agit du grand paysage qui enveloppe le lieu : montagnes, forêts...

Parfois, pourtant, les boîtes sont percées. Dès lors, elles perdent leur rôle de décor pour le monde fermé intérieur et deviennent de simples machines fonctionnelles pour travailler ou faire travailler des robots. C'est le cas des usines et ateliers, bien souvent, qui ne reçoivent pas de public, tandis que l'aspect immersion et décor concerne plutôt les magasins. Nous pouvons donc distinguer ici deux catégories au sein de la tendance constructive des boîtes. Une exception est faite pour certains commerces cependant, qui préfèrent la vitrine à l'univers opaque (les concessionnaires par exemple, certainement pour que le client se projette en visualisant la route).

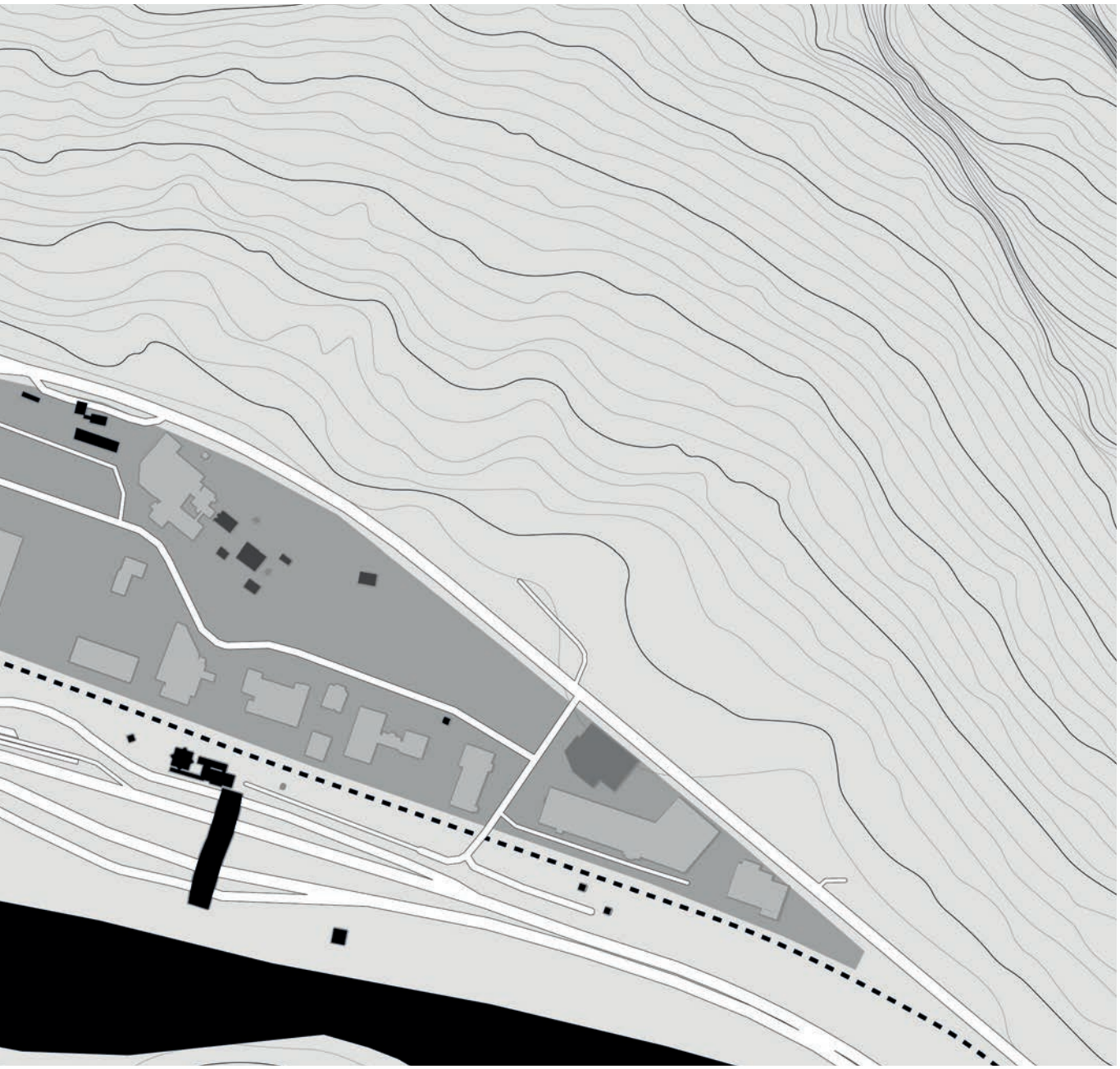
Artificialisation contrastée. L'anthropisation générale du fond de vallée de la cluse est assez lourde et donne, notamment sur les photos aériennes du site, le sentiment d'une artificialisation totale. Pourtant ce phénomène présente un grand paradoxe. Les sols sont extrêmement imperméabilisés, constituant de véritables nappes de béton et provoquant une sensation d'encombrement, mais ils sont à mettre en regard avec une faible densité bâtie effective. L'emprise bâtie est faible et les surfaces habitées aussi, moyennant des constructions très espacées, souvent de plain-pied. La majorité de l'espace est recouverte de parkings et de voiries surdimensionnées, témoignant de l'omniprésence de la voiture, une échelle encombrante et questionnante comparée à l'animal ou à l'humain.

Le principal problème dans l'évolution possible de la Maladière est que l'actuelle zone industrielle est clairement vue par la ville comme une simple surface susceptible d'accueillir des commerces supplémentaires. Pourtant, cet urbanisme lâche et anarchique demande pour toute nouvelle intervention de trouver sa place en son sein, de le structurer, certainement même de lui donner une centralité, ou bien peut-être de rechercher une densité qui rendra une cohérence à la zone.


Légende
infrastructures
maisons
intermédiaire
boîtes de tôles
N

Ci-dessous :

Carte de la Maladière recensant
les typologies architecturales
présentes sur place.
(ECH. 1 : 5 000)



III.3. L'HOMME SE REPOSE, L'HOMME SE MEUT

Ère de la communication généralisée. La Maladière est traversée, fendue, par de nombreux flux, puissants et d'une autre échelle que celle du lieu : l'autoroute blanche (A40), le chemin de fer, la départementale (D1205) ; même la rivière de l'Arve pourtant autrefois si tumultueuse est canalisée et quasi étouffée par l'anthropisation de la cluse. Tous ces flux modernes correspondent à l'ère de la communication généralisée et du mouvement énoncée par Giovannoni au début du XXe siècle. De même qu'ils permettent « l'éclatement et la désintégration de la ville, au profit d'une urbanisation généralisée et diffuse », « l'urbanisme cesse de s'intéresser à des entités urbaines et circonscrites dans l'espace, pour devenir territorial ». C'est la fin de la dissociation de ville et campagne, les systèmes artificiels humains sont connectés dans un continuum construit. Il en résulte à la Maladière une grande anthropisation, avec un fort taux d'artificialisation des sols, et paradoxalement une faible densité construite, composée des boîtes génériques familières des entrées de villes contemporaines, négation de l'architecture et du paysage.

Voir *Vecchie Città ed edilizia nuova*, chap III, sous le chapitre La città come organismo cinematico, G. Giovannoni.

Voir *L'allégorie du patrimoine*, Françoise Choay, p.146.

Seulement, les réseaux ne suffisent pas. « Les circuits de la communication généralisée n'offrent pas de havre pour le repos. Les humains ont cependant toujours besoin de s'arrêter, de se rencontrer, d'habiter. » Ainsi, si le mouvement est largement représenté à la Maladière, le repos, lui est quasi inexistant. Notons toute de même l'étonnant calme de la ZI par contraste avec la violence des flux qui ne font que passer.

Voir *L'allégorie du patrimoine*, Françoise Choay, p.146.

« L'Homme se repose, l'Homme se meut », explique Cerdà. Cette dualité essentielle est brisée ici, dans un déséquilibre flagrant. Au milieu du nœud de vipères inextricable qui encombre le fond de vallée d'une poche topographique pourtant bien mieux prédestinée à une autonomie atypique tournée vers le grand paysage qu'à une vulgaire zone industrielle et commerciale, tente de survivre une bien drôle d'île pourtant parfaitement inhabitable en l'état actuel des choses. Il s'agit d'un non-lieu flottant échoué dans ce paysage unique et identitaire, en parfait contraste avec l'historique porte de la vallée. Un non-lieu écartant toute notion de repos. Le concept récent de non-lieu, développé par Marc Augé, est tout de même subjectif, et il est possible d'apporter ici une légère nuance : la Maladière peut être raccrochée à la notion de lieu par la présence du paysage des montagnes. Elle est également habitée en quelque sorte par ceux qui y travaillent, qui y ont leurs habitudes.

Voir *Teoria general de la urbanizacion*, Cerdà. L'auteur y dit : «`La vie urbaine se compose de deux éléments essentiels qui recouvrent toutes les fonctions et tous les actes de la vie. L'homme repose, l'homme se meut`: c'est tout. Il n'y a donc que repos et mouvement`». Notons que Cerdà est également l'inventeur du mot «`urbanisme ».

Recherche d'isolement de quiétude. Le concept d'île, dont nous sommes désormais familiers, apparaît comme une poche un peu hors du temps qui semble adaptée dans le futur et au travers d'une intervention intelligente à accueillir une temporalité plus lente, de l'Homme qui « se repose ». D'un autre côté, les réseaux, plutôt relatifs à la dimension de porte de la cluse, qui la traversent avec violence et efficacité, correspondant à la temporalité rapide de l'Homme qui « se meut ».

Ci-contre :

Schéma conceptuel de la Maladière. L'île, affublée de la dimension de poche, se frotte à la violence des réseaux qui illustrent le rôle de porte de la cluse. Deux temporalitées confrontées.

Deux temporalités vont donc se côtoyer, frotter, et correspondre à l'envie de faire de la Maladière une bulle certes traversée par les grands réseaux de connexion de la vallée, mais atypique et indépendante, enveloppée dans le grand paysage. Il y a dans cette notion de bulle une recherche d'isolement, de quiétude, en réaction à l'anthropisation excessive et violente, et pour fuir, s'abstraire de la violence des trafics. J'aime, pour décrire cette temporalité plus lente, l'image du voyageur à dos d'âne qui se déplace doucement sur un chemin taillé à flanc de montagne, tourné vers le paysage. Il y a presque là l'idée de flânerie ou de déambulation.

Décalage entre les réseaux et la connexion de la Maladière. « Au-delà de ses qualités paysagères médiocres, par ailleurs peu favorables à l'épanouissement d'activités à forte valeur ajoutée ou à l'implantation de nouvelles entreprises et enseignes soucieuses de leur image, la zone souffre d'une accessibilité délicate au centre-ville et à ses multiples services, situé à environ 1,5 km, et relié par la RD 1205 (route de Chamonix), un axe à forte circulation et aux caractéristiques très routières, sans cheminements modes doux sécurisés et sans offre de transports collectifs particulièrement incitative. Seule la rue Jumel, qui longe la RD 1205, permet de relier la zone au centre-ville (quartier Sarde) au niveau de l'actuel siège

Voir *Les Orientations d'Aménagement et de Programmation*, PLU de Cluses, p.30.

de Somfy, sans toutefois offrir un aménagement réellement qualitatif et sécurisant pour pénétrer dans le centre-ville en traversant la RD 1205 ou se rendre au quartier St-Nicolas situé en face. Plus au Nord, le rond-point de la place du Crétet, quoique fonctionnel, rend moins lisible la liaison modes doux potentielle avec la zone de la Maladière. En dépit d'un positionnement favorable en sortie d'autoroute et en entrée de ville, située non loin du centre-ville et du quartier Saint-Nicolas en mutation, la zone de La Maladière souffre donc d'une image et d'une accessibilité médiocres, qui en font un périmètre de renouvellement urbain potentiel, que la ville souhaiterait encourager et soutenir. »

Voir *Les Orientations d'Aménagement et de Programmation*, PLU de Cluses, p.30.

Si la gare de péage de l'autoroute donne à la cluse l'illusion d'être desservie, elle subit en réalité une connexion violente et impersonnelle au reste de la vallée de l'Arve, liaisonnée de force à l'immensité du réseau total et par la même exclue du territoire. Il s'agit d'un gros péage qui joue un rôle central dans cette portion de la vallée. Il est implanté là parce qu'il y avait de la place libre pour l'installer et qu'il est situé entre les villes de Magland et Cluses, mais la majorité des véhicules qui sortent ici ne vont pas à la Maladière même. Même s'il s'agit du moyen d'accès le plus direct pour les quelques entreprises qui sont implantées là, l'autoroute traverse la Maladière et ce péage de sortie n'est pas là pour la connecter elle, mais bien les villes et pôles d'intérêt alentours (Cluses, Magland, Flaine...). L'éliminer c'est affaiblir le rôle de porte de la cluse. En revanche, rien ne nous empêche de le déplacer de quelques kilomètres pour soulager la Maladière.

Pollution. La violence, la fréquence des trafics, et l'encombrement d'une gorge étroite rendent l'autoroute particulièrement nuisante. Une pollution visuelle déjà extrêmement prégnante est doublée d'une véritable pollution sonore. Tout le fond de vallée est inclus dans la zone de nuisances sonores répertoriées. Il est donc indispensable de traiter intelligemment ce risque, qui rend en l'état le secteur plus difficilement habitable, et qui explique en partie le choix d'implantation d'une zone industrielle aux abords.

Mais la plus grosse préoccupation concerne la pollution atmosphérique de la vallée. Un risque qui ne se limite pas à la Maladière et s'étend tout le long de la vallée de l'Arve. Le fort enclavement dans une topographie marquée de la cluse n'arrange pas les choses. Une pollution qui prend ses sources dans deux causes principales liées à l'anthropisation de la vallée : l'autoroute et le chauffage.

Voir *Pollution dans la vallée de l'Arve : la justice reconnaît une « faute » de l'Etat sans le condamner*, Stéphane Mandard, article publié sur lemonde.fr, le 30 novembre 2020.

Selon Le Monde, le territoire est « exposé chaque hiver aux particules émises par les feux de cheminée, les milliers de poids lourds qui empruntent le tunnel ou encore les usines de décolletage ». Ainsi, le tribunal administratif de Grenoble a reconnu le vendredi 27 novembre une faute de l'État. « Et la France est également sous la menace d'une lourde amende de la Cour de justice de l'Union européenne pour des dépassements répétés des normes de qualité de l'air depuis plus de dix ans. »

Il est donc nécessaire de se poser des questions visant à améliorer la qualité de l'air ou du moins limiter ces épisodes de forte pollution atmosphérique. Comment l'architecture et la programmation urbaine peuvent alors œuvrer à résoudre ce problème ? Aujourd'hui, quelques mesures sont mises en place : réduction de la vitesse maximum sur l'autoroute (-20 km/h), interdiction de circulation des véhicules les plus anciens. Mais il faut aussi œuvrer pour limiter les émissions issues des feux de cheminée.

Dans la région, beaucoup de bâtiments se chauffent au bois. La combustion du bois constitue une ressource locale, la solution de chauffage la moins chère. De plus elle bénéficie d'un effet de mode, puisqu'elle rappelle un esprit chalet et montagne cher aux touristes et donne l'impression que c'est bon pour l'environnement, « naturel ». Or ce n'est absolument pas le cas.

Voir *Haute-Savoie / vallée de l'Arve : la tribune remet en cause les chauffages au bois "performants"*, Maëlle Le Dru, Le Dauphiné Libéré, 17 octobre 2020

Ainsi, une tribune du Collectif Strasbourg Respire et de l'ARSMB (Association pour le Respect du Site du Mont Blanc) dans le Dauphiné Libéré dénonce l'impact néfaste sur l'environnement et la santé du chauffage au bois. « Après avoir connu un déclin jusque dans les années 80 le chauffage au bois bénéficie aujourd'hui d'une image extrêmement positive en France car considéré comme "traditionnel, millénaire, naturel, sain et renouvelable, donc écologique" et "bon pour la planète". » Ainsi, le nombre d'appareils individuels de chauffage au bois a doublé en 20 ans sur le territoire métropolitain français. Il est expliqué que le bois, utilisé comme comburant, est « de loin le mode de chauffage le plus polluant, malgré les filtres "performants" ». Il est une source majoritaire en France de particules fines. Il est donc intéressant de s'orienter vers des modes de chauffage non polluants et renouvelables comme le solaire thermique ou les pompes à chaleur notamment pour le secteur résidentiel, dans les vallées encaissées et les métropoles.

III.4. MINI-VILLE LINÉAIRE

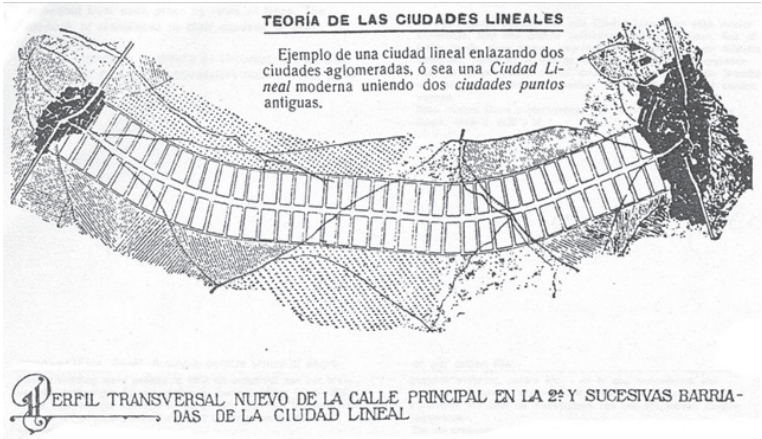
Logée au creux de la bancale et énigmatique cluse de la Maladière, la zone d'intervention est claire, très contenue, et se réfère au périmètre de « l'île » déterminée précédemment. En revanche, ce périmètre est relativement vaste (22,9 ha soit 229 000 m² ; 1,7 km de long et 220 m au plus large) et pose la difficulté de devoir être investi dans sa globalité, comme une grande entité urbanistique et paysagère en recherche de cohérence. Aujourd'hui, le fond de vallée est saturé, encombré par de grandes infrastructures -la route départementale, le chemin de fer, l'autoroute et son péage qui occupent près de la moitité de la cluse- et une zone d'activité à l'urbanisme générique et anarchique qui ne fonctionne pas. On relève donc une forme d'insularité paradoxalement étouffante enclavée mais connectée par les flux.

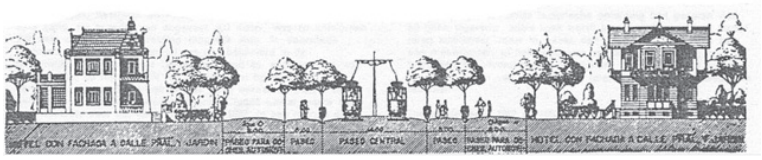
Flux. Ce besoin de restructuration constitue les prémices de mon intervention. Intervention qui s'appuie sur les infrastructures et la linéarité de la vallée. Sur le chemin de fer historique, plus particulièrement, redonnant par là même de l'importance au train -au travers notamment de l'implantation d'une gare au cœur de cette mini-ville et d'une connexion directe des entrepôts des entreprises et usines au chemin de fer, avec le développement d'un transport ferroviaire de fret. Cette démarche s'inscrit par ailleurs dans l'esprit du Léman Express et des réflexions en cours. La réorganisation des flux et leur désengorgement a l'ambition de donner un peu d'air au lieu, redonner de la place au piéton, mais surtout à l'humain, et rendre le site plus perméable transversalement, offrant la possibilité de se déplacer d'un versant à l'autre et de faire le tour de cette cluse si étonnante.

Table rase. Cette réorganisation urbaine assume une dimension radicale proche de la table rase, qui semble quasiment indispensable en l'état. La volonté d'une intervention forte et radicale au début de mes réflexions prenait pour référencees les métabolistes japonais et les projets utopistes de villes linéaires. Si les villes linéaires de la fin du XIXe siècle s'intéressent en effet aux modes de déplacements et aux infrastructures, elles sont tournées vers une modernité nouvelle qui se construit autour de notions de mouvement, de vitesse. La cité utopique linéaire de Arturo Soria par exemple, qui date de 1882, intègre une véritable mixité fonctionnelle en associant industrie et logements, mais se développe surtout autour et le long d'une voie ferrée. Ces villes linéaires représentent d'ailleurs très souvent une frange urbanisée relativement intense et

contenue, entourée d'un paysage et d'une certaine forme de « naturalité » nécessaire à l'habiter. De cette manière, Arturo Soria harmonise les zones urbaines et rurales : « ruraliser la vie urbaine, urbaniser la campagne » sera la devise de la cité. Sa ville monodimensionnelle peut s'étendre à l'infini et affiche l'ambition de relier entre eux les centres urbains denses. Si je ne prends pas explicitement pour modèles ces villes linéaires d'un autre siècle, il est tout de même intéressant de noter un certain parallélisme avec ma propre réponse urbanistique à l'échelle de la Maladière et de cette portion de la vallée de l'Arve. Car n'oublions pas que le lieu-dit constitue une parenthèse, précédée et suivie de Magland et de Cluses au coeur d'une vallée continue. Cette réponse semble d'autant plus pertinente que l'intervention se love au creux d'un écrin paysager sans pareil, garni d'une nature sauvage qui n'attend qu'un geste pour reprendre sa place jusque au fond de la vallée. Cependant, une principale différence apparaît : alors que la cité de Soria est monotone et morne, l'urbanisation de la Maladière s'organise autour d'une centralité nouvelle incarnée par le futur bâtiment de la gare. Le coeur nécessaire au fonctionnement et à la durabilité de cette intervention.

L'idée a très vite été de formaliser et structurer cette linéarité par l'immatériel, la suggestion, sans tout construire. La succession de différents bâtiments et séquences autour d'une rue centrale est une réponse réaliste et durable dont le tout cohérent dans son langage marque un effet d'interface et de linéarité.





Ci-contre :

Plan générique d'un exemple de cité linéaire et coupe urbaine de la cité linéaire de madrid, par Arturo Soria.

Urbanité intense. Une bande constructible au milieu du fond de vallée -50 mètres de large- est donc définie le long des flux principaux. L'enjeu est alors de développer une portion de petite ville linéaire connectée aux infrastructures mais surtout en contact avec un paysage et une nature préservés. Car cette table rase urbanistique vise surtout à donner une structure cohérente à l'ensemble. L'urbanité intense et nouvelle, densifiée autour des infrastructures, révèle la qualité du paysage.

Le concept d'île développé plus haut à l'état d'analyse autour de la zone d'activité glisse dorénavant pour s'appliquer à la nouvelle bande urbanisée. Au nord et au sud, ses limites sont relativement nettes mais perméables et s'apparenteraient à des « plages », alors que l'Arve et la forêt, à leur manière, s'avancent librement vers le coeur de la cluse et s'interpénètrent avec la zone habitée. L'ensemble urbain et la gare n'ont donc pas pour but de simplement isoler et cacher ce qu'on ne veut pas voir, mais assument l'ambiguïté de filtrer les nuisances tout en permettant le passage et la perception d'un tout indissociable. Ils brisent l'autisme rigide de l'île d'activités en jouant un rôle essentiel d'interface : à la fois se protéger des flux et dialoguer avec. Avec une porosité maîtrisée, car ce n'est pas l'opacité mais l'épaisseur qui protège des nuisances.

Séquences. Dans une optique de développement urbain de la Maladière, l'intervention intègre une véritable mixité programmatique : bureaux, commerces, entreprises, usines, gare, équipements publics, et à terme des logements. Le projet est séquencé dans l'espace, avec une portion plus urbaine, à taille humaine à l'ouest, du côté de Cluses (qui peut être perçu d'une certaine manière comme une extension détachée de la ville), une portion plus industrielle à l'est, du côté de Magland, qui intègre entre autres les usines existantes relocalisées, avec des bâtiments plus généreux, et une séquence centrale articulée autour de la gare qui offre une centralité au lieu et irrigue la Maladière de flux maîtrisés. Une centralité nécessaire selon moi dans la structuration de la cluse et sa recherche d'identité. La gare joue un rôle central dans les perspectives de développement de la Maladière, puisqu'il s'agit du premier élément, qui ne peut, bien sûr, exister seul mais qui conditionne le reste de l'urbanisation progressive du lieu. Car il s'agit avant tout d'un projet urbain qui tend à se développer progressivement et à s'enrichir au fil des décennies.

Pour conclure, notons que ce bâtiment central synthétise à lui seul les enjeux relatifs à l'entièreté du projet urbain de la

mixité programmatique (services de la gare, petits commerces, bureaux privés aux étages) et au rôle d'interface. Surtout -comme pour le reste de l'intervention- la confrontation entre l'agitation continue des flux quotidiens et le repos nécessaire devient un enjeu majeur qui nécessite la recherche subtile d'un équilibre permanent. Et quoi de mieux qu'une gare pour explorer et illustrer cette ambivalence attente-mouvement ? Faisons de la Maladière un lieu où l'on habite -au sens large- et où l'on vient.

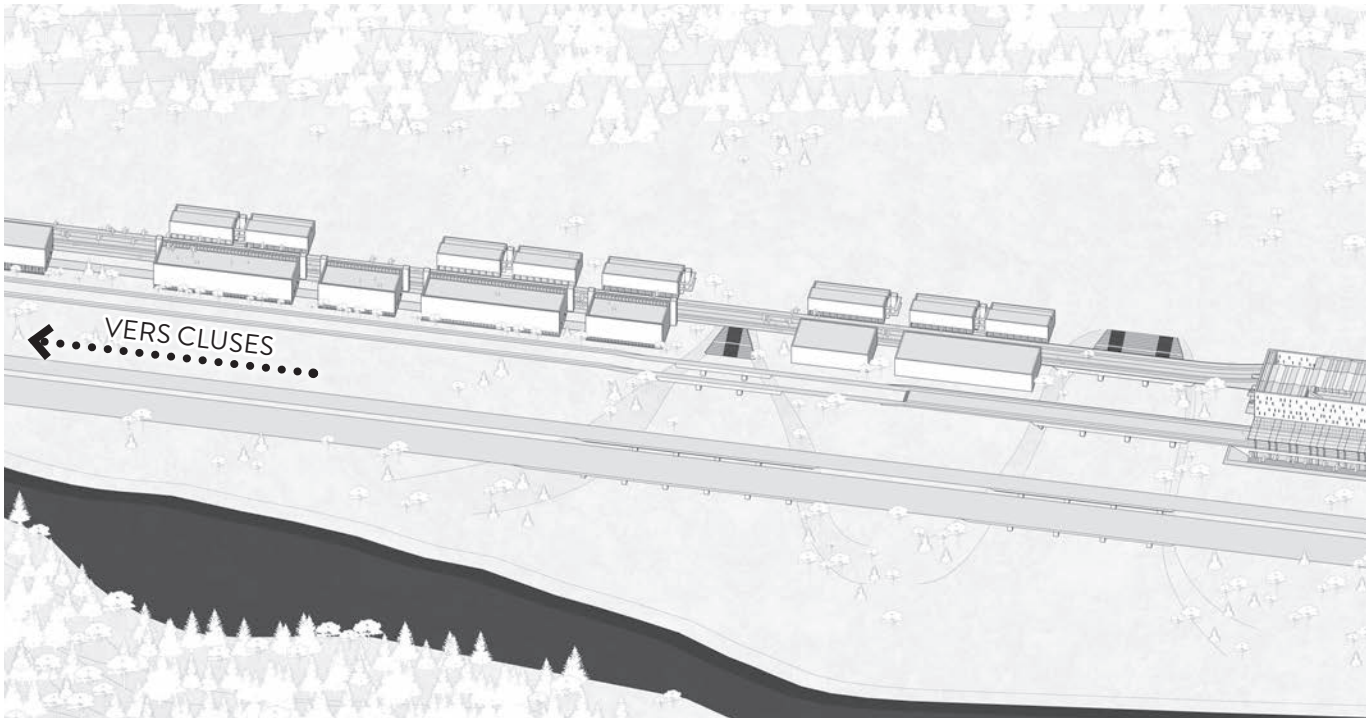
IV. projet

Cette sorte de table rase urbanistique vise avant tout une restructuration de la Maladière dans sa globalité et sa mise en cohérence. L'intervention, qui propose le développement d'une mixité programmatique urbaine singulière articulée avec la force d'une nature romantique retrouvée, ambitionne la construction progressive d'un morceau de ville linéaire, trait d'union industriel et habité entre Cluses et Magland. Une bande constructible d'environ 50 mètres de large est déterminée au milieu de la vallée, au plus loin des risques d'inondation ou d'éboulement. Elle est une sorte d'étai qui tient le paysage si puissant, et ménage un lieu habitable. Elle s'appuie sur les infrastructures et la linéarité de la vallée, ainsi que sur le chemin de fer historique, redonnant de l'importance au train. Le tout est d'ailleurs irrigué par le bâtiment central de la gare qui cristallise les enjeux de cette nouvelle île urbaine dense et contenue, dont l'intensité révèle le paysage naturel majestueux qui étouffait sous le bitume mortifère.

L'intervention est séquencée en trois portions : une plus urbaine, habitée et conviviale à l'ouest, près de Cluses, qui accueille commerces, bureaux, équipements public et à terme certainement des logements ; une plus industrielle, qui

Ci-dessous :

Axonométrie de l'intervention urbaine en fond de vallée. Habiter autour de la rue centrale.



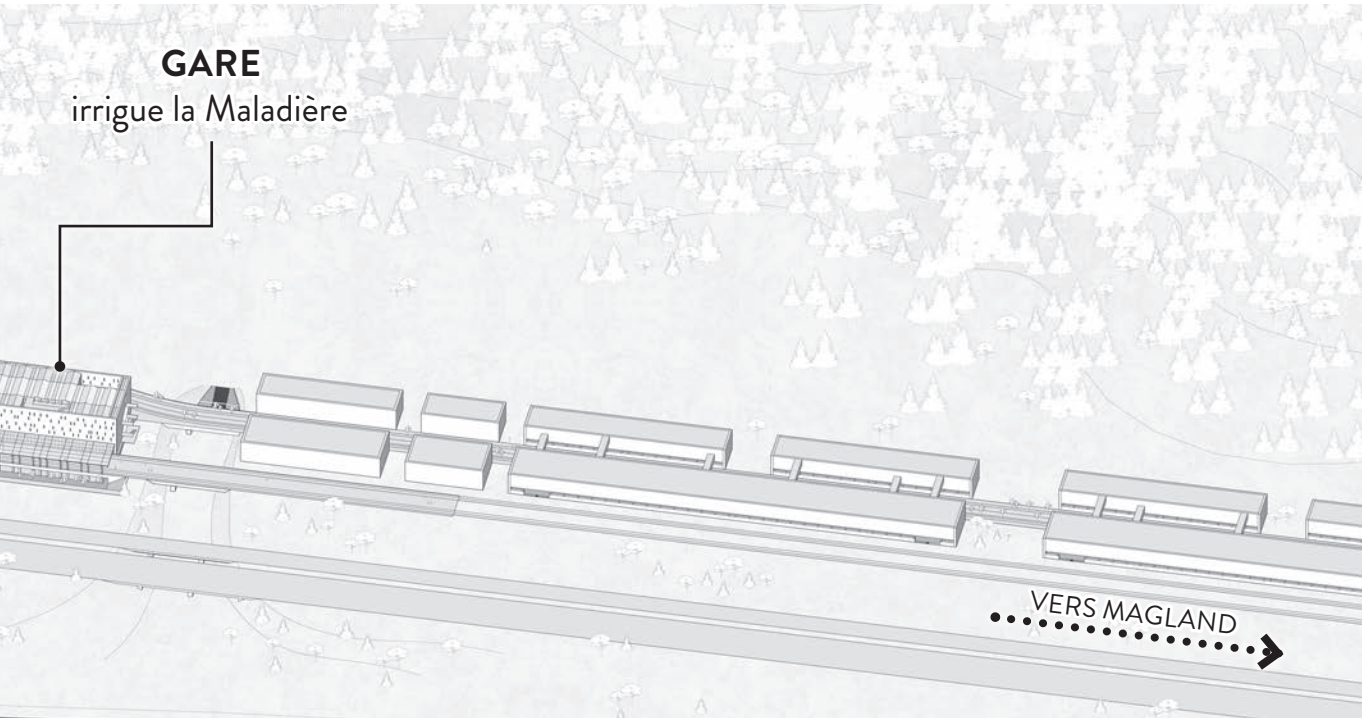
permet notamment la relocalisation des entreprises existantes sur le site, et accueille des usines, des ateliers, directement connectés au chemin de fer ; et la portion centrale dédiée à la Gare, qui constitue le coeur de l'intervention urbaine et génère une centralité nécessaire à cette ville linéaire bornée. Le projet s'établit d'abord à l'échelle urbaine et implique ainsi un développement progressif sur plusieurs décennies.

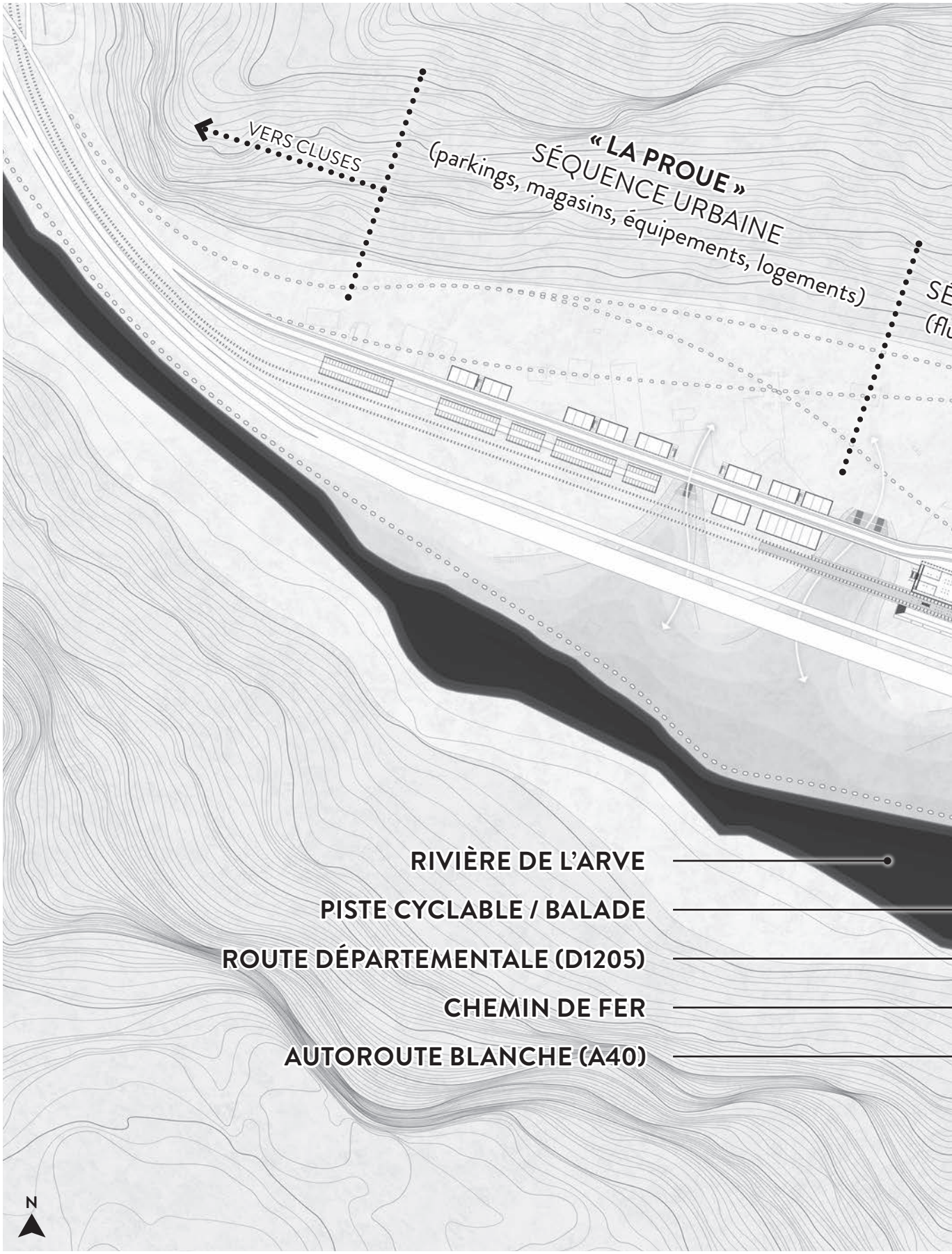
L'apparition d'une certaine transversalité jusque-là quasi-inexistante est possible grâce aux ondulations légères d'un sol qui semblait plat par contraste avec l'immensité de la montagne. Elle offre le franchissement des infrastructures et un accès à l'Arve qui avait disparu sous l'autoroute. La rivière et la forêt reprennent leurs aises et viennent lécher la frange nouvellement artificialisée.

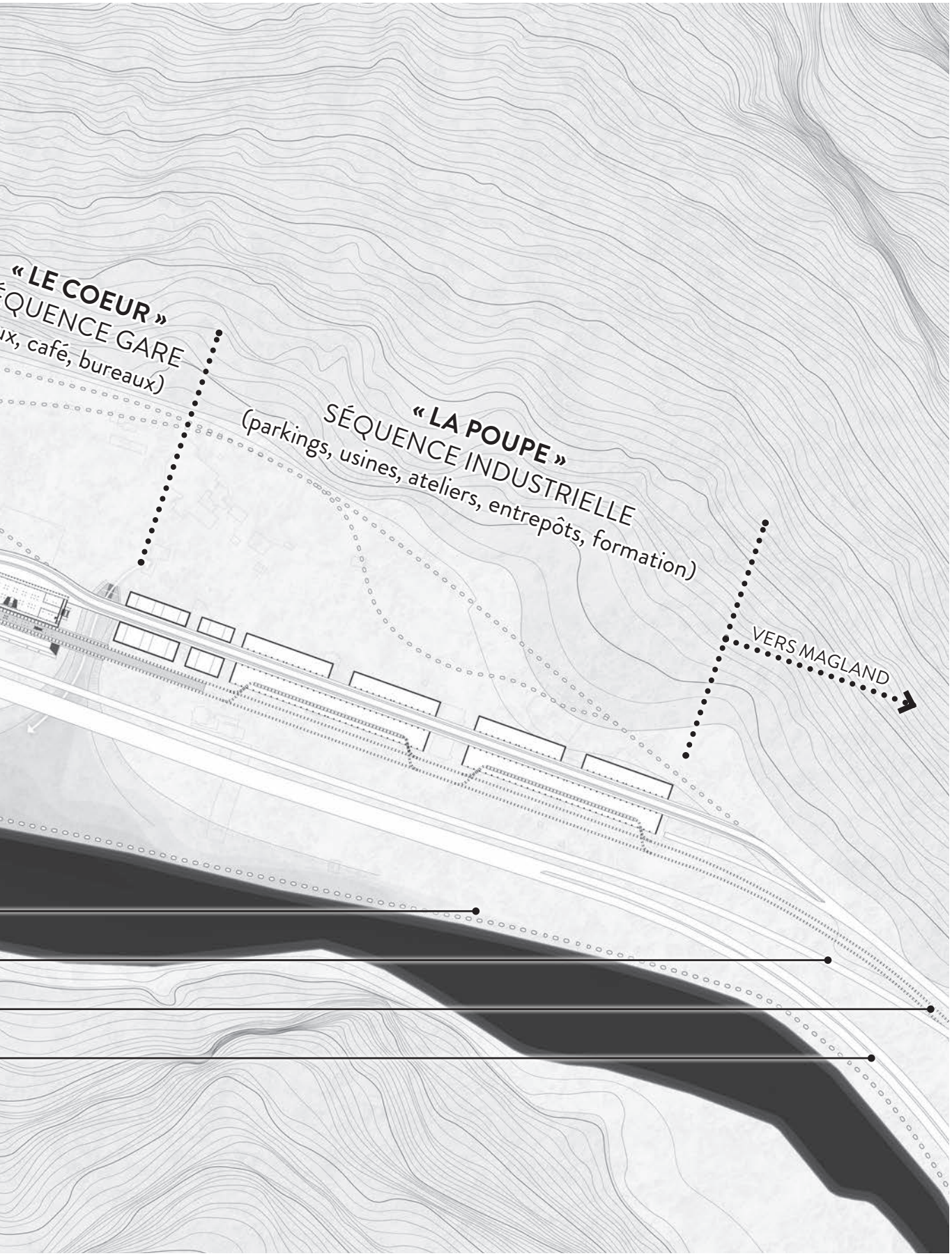
Voir page suivante :

Plan urbain du projet d'intervention à l'échelle de la Maladière. Développement urbain et reconquête du paysage naturel.
(ECH. 1 : 5 000)

La pierre de taille, massive, compose le sous-sol et le rez-de-chaussée de la gare, mais aussi les façades pudiques dont les épaisseurs protectrices s'élèvent tout autour. A l'intérieur, pourtant, le contraste saisit, puisqu'une structure de verre et d'acier plus légère dégage de grands volumes fluides, qui grouillent de vie tout en acceptant la halte. La pierre et le métal évoquent un langage industriel. Industrie qui constitue une bonne partie de l'identité de la Maladière et de cette portion de la vallée de l'Arve. Un langage qui rappelle aussi les gares d'antan, mais qui ancre surtout l'édifice au paysage qui l'enveloppe, toisant les falaises.




VERS CLUSES
« LA PROUE »
SÉQUENCE URBAINE
(parkings, magasins, équipements, logements)
RIVIÈRE DE L'ARVE
PISTE CYCLABLE / BALADE
ROUTE DÉPARTEMENTALE (D1205)
CHEMIN DE FER
AUTOROUTE BLANCHE (A40)
N


« LE COEUR »
ÉQUENCE GARE
ux, café, bureaux)
« LA POUPE »
SÉQUENCE INDUSTRIELLE
(parkings, usines, ateliers, entrepôts, formation)
VERS MAGLAND

Ci-contre :

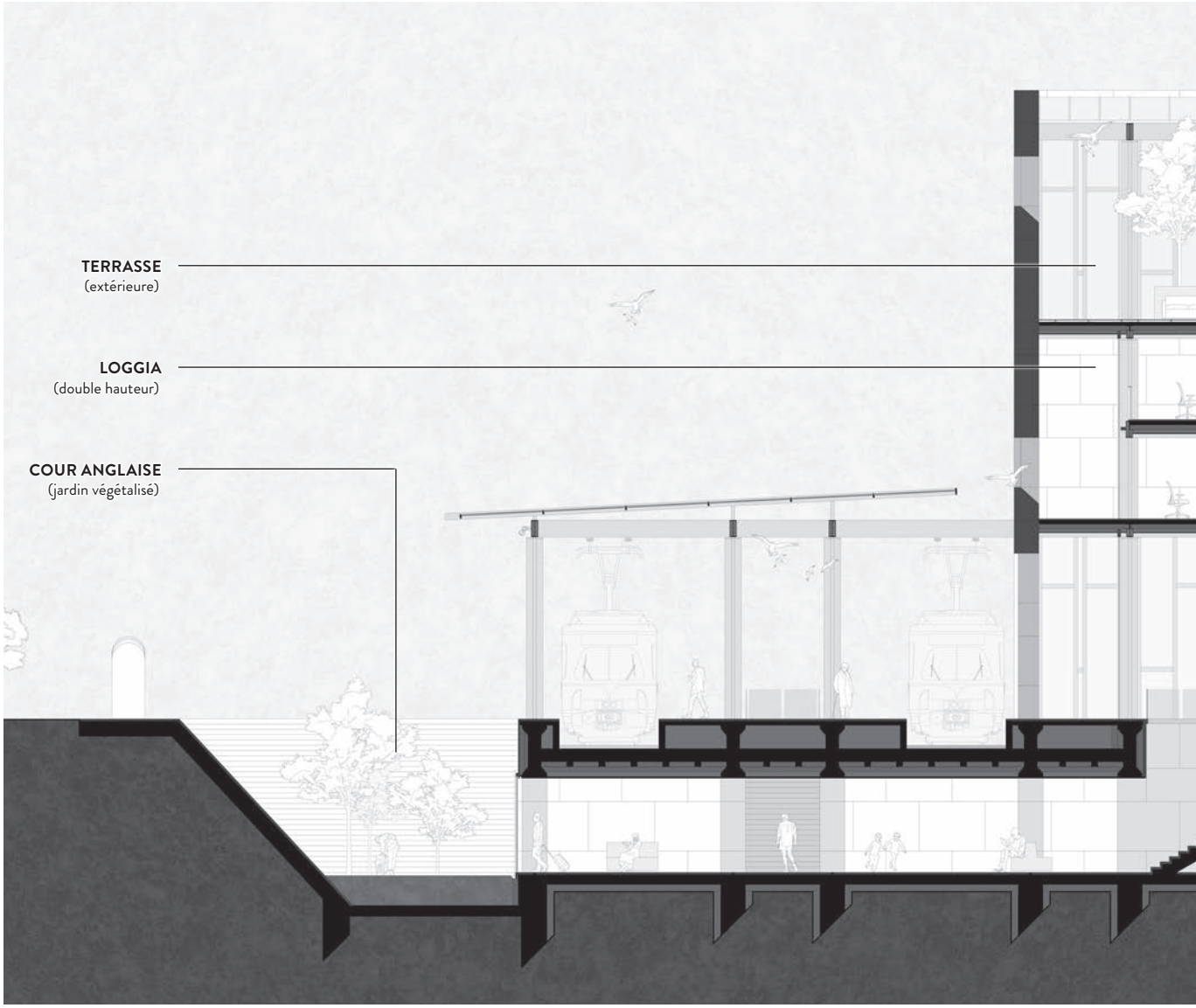
Elévation Est. Se glisser sous les infrastructures.
(ECH. 1 : 500)

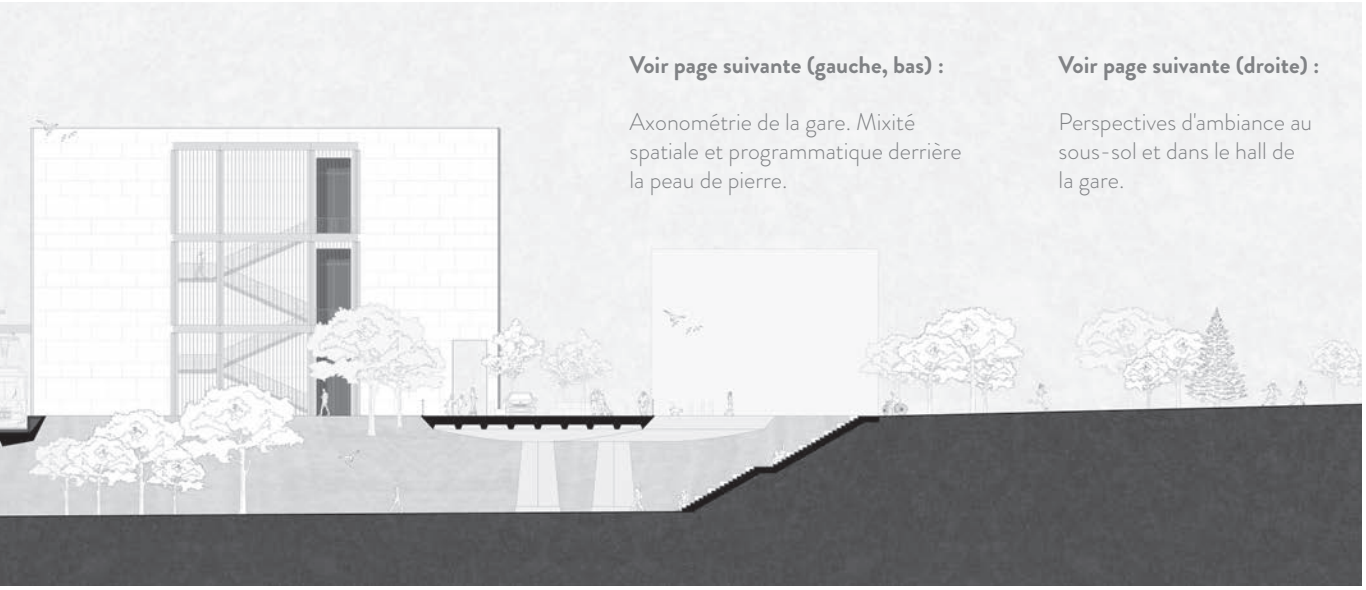
Ci-dessous :

Coupe transversale.
Mouvement et repos.
(ECH. 1 : 200)

Voir page suivante (gauche, haut) :

Elévation Nord.
Longer la rue centrale.
(ECH. 1 : 1000)



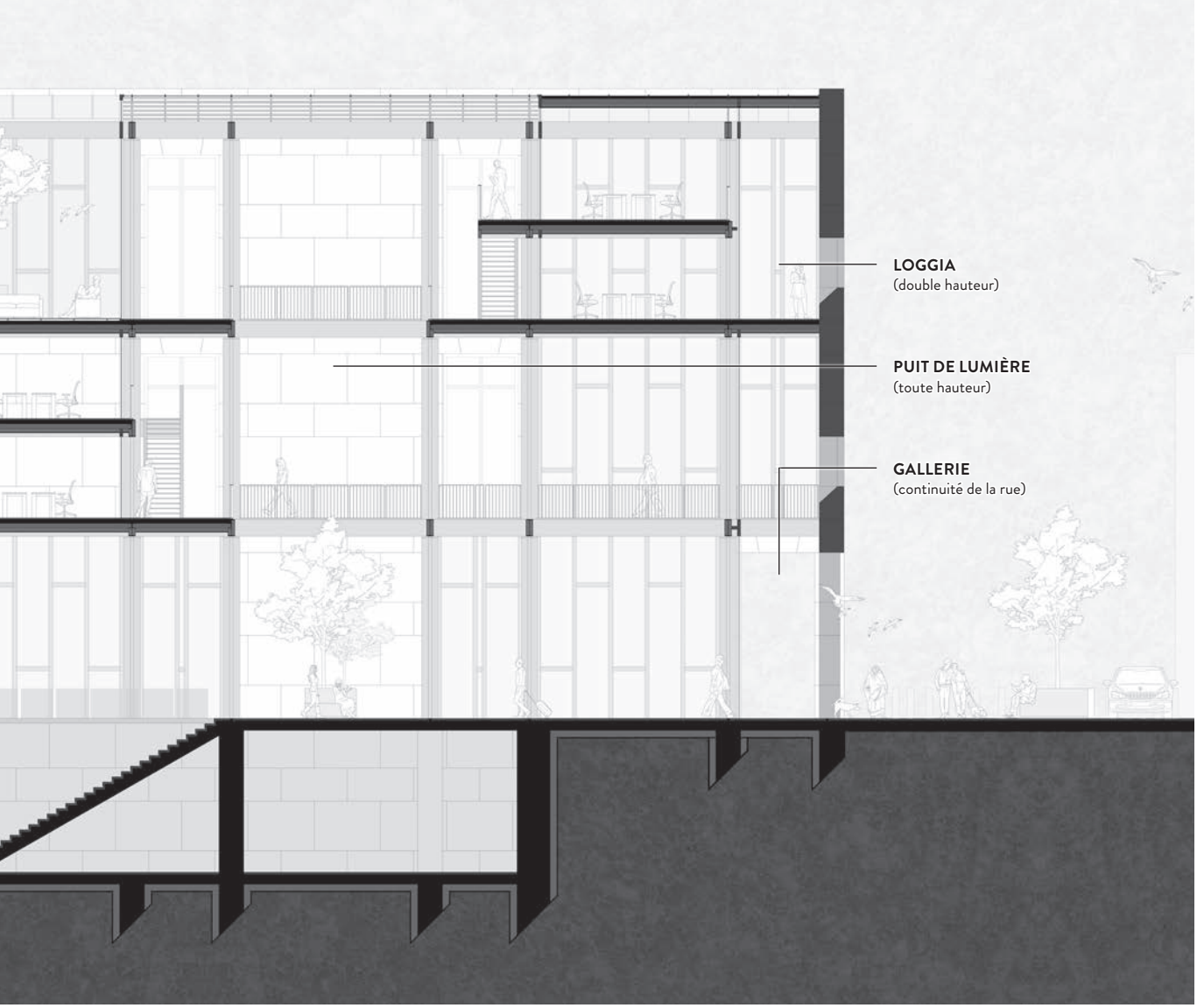


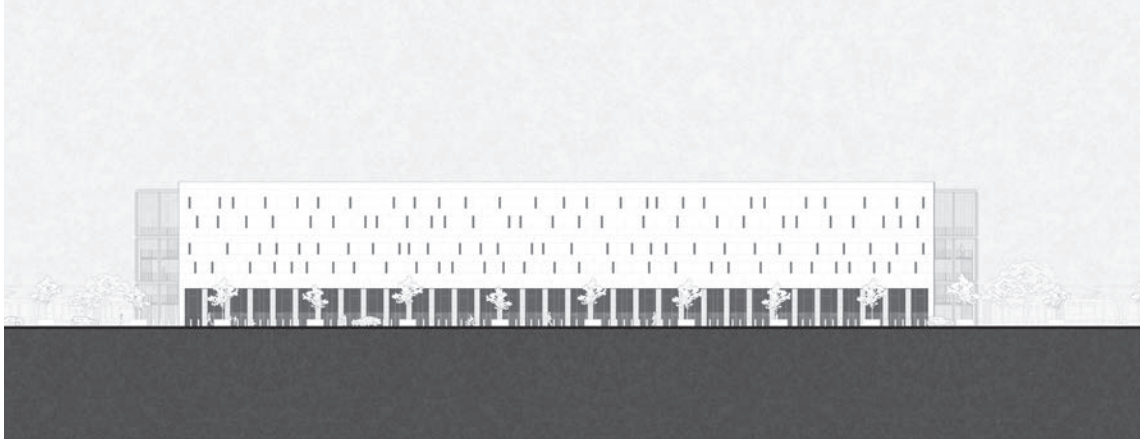
Voir page suivante (gauche, bas) :

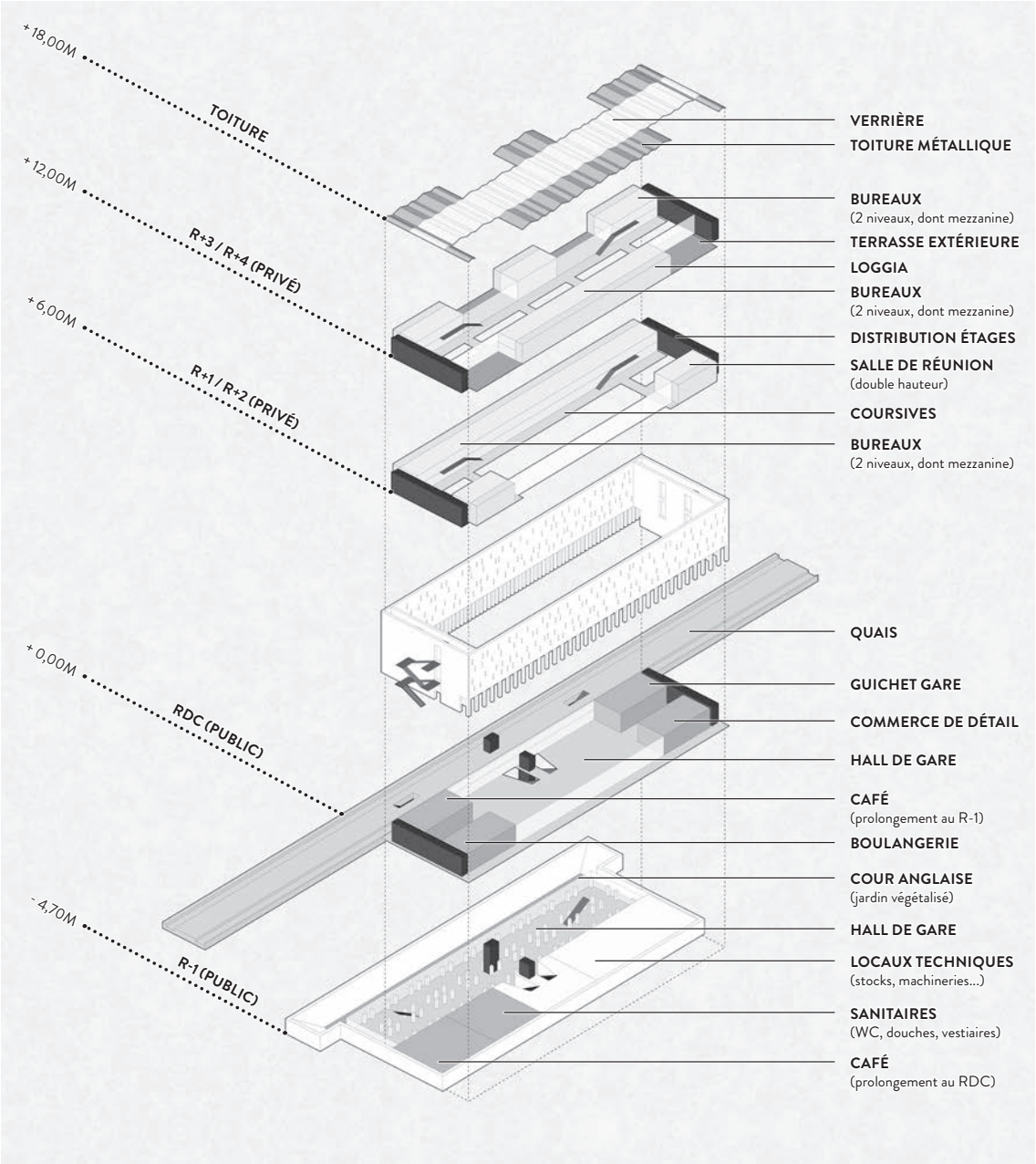
Axonométrie de la gare. Mixité spatiale et programmatique derrière la peau de pierre.

Voir page suivante (droite) :

Perspectives d'ambiance au sous-sol et dans le hall de la gare.






+ 18,00M
TOITURE
+ 12,00M
R+3 / R+4 (PRIVÉ)
+ 6,00M
R+1 / R+2 (PRIVÉ)
+ 0,00M
RDC (PUBLIC)
- 4,70M
R-1 (PUBLIC)
VERRIÈRE
TOITURE MÉTALLIQUE
BUREAUX
(2 niveaux, dont mezzanine)
TERRASSE EXTÉRIEURE
LOGGIA
BUREAUX
(2 niveaux, dont mezzanine)
DISTRIBUTION ÉTAGES
SALLE DE RÉUNION
(double hauteur)
COURSIVES
BUREAUX
(2 niveaux, dont mezzanine)
QUAIS
GUICHET GARE
COMMERCE DE DÉTAIL
HALL DE GARE
CAFÉ
(prolongement au R-1)
BOULANGERIE
COUR ANGLAISE
(jardin végétalisé)
HALL DE GARE
LOCAUX TECHNIQUES
(stocks, machineries...)
SANITAIRES
(WC, douches, vestiaires)
CAFÉ
(prolongement au RDC)

résumé | abstract

La vallée se pince, la terre se plisse, les falaises se font dures et l'Arve, dans son lit emmailloté, se fait discrète. Le seuil monumental franchi, un lieu énigmatique apparaît : la Maladière. Bancal, imparfait mais attachant, le lieu-dit est enclavé dans un relief violent et étroit, lové dans un écrin aux parois verticales couvertes de forêt. Il est un sas, un passage, un entre-deux, une épaisseur anecdotique et indispensable. Un ailleurs en recherche d'indépendance et d'identité, pourtant subordonné à son immense vallée et confronté en permanence à la double temporalité du repos et du mouvement. Le fond de vallée fragile est ainsi noyé sous des infrastructures encombrantes, et ramolli par l'urbanisme générique de la zone d'activité. Comment restructurer l'anarchie de cette grande entité urbanistique et paysagère fragmentée ? L'approche choisie propose le développement d'une mixité programmatique urbaine singulière articulée avec la force d'une nature romantique retrouvée. L'intervention ambitionne la construction progressive d'un morceau de ville linéaire, trait d'union industriel et habité entre Cluses et Magland. Ce long interface densifie autour des infrastructures et s'appuie sur la voie ferrée historique pour ménager un lieu actif et accueillant. Le tout est irrigué par le bâtiment central de la gare qui cristallise les enjeux de cette nouvelle île urbaine dense et contenue, dont l'intensité révèle le paysage naturel majestueux qui étouffait sous le bitume mortifère.

-

The valley pinches, the earth wrinkles, the cliffs become hard and the Arve, in its swaddled bed, becomes discreet. Once the monumental threshold is crossed, an enigmatic place appears: the Maladière. A rough, imperfect but endearing place, enclosed in a violent and narrow relief, coiled in a case with vertical walls covered with forest. It is an airlock, a passage, an in-between, an anecdotal and indispensable thickness. An elsewhere in search of independence and identity, yet subordinated to its immense valley and permanently confronted with the double temporality of rest and movement. The fragile valley floor is thus drowned under cumbersome infrastructures, and softened by the generic urbanism of the activity zone. How to restructure the anarchy of this large fragmented urban and landscape entity? The chosen approach proposes the development of a singular urban programmatic mix articulated with the strength of a rediscovered romantic nature. The intervention aims at the progressive construction of a linear piece of town, an industrial and inhabited link between Cluses and Magland. This long interface densifies around the infrastructures and leans on the historical railroad to create an active and welcoming place. The whole is irrigated by the central building of the station which crystallizes the stakes of this new dense and contained urban island, whose intensity reveals the majestic natural landscape which was suffocating under the deadly tar.

MOTS-CLÉS : Gare ; Plan Urbain ; Interface ; Insularité
KEY WORDS : Train Station ; Urban Plan ; Interface ; Insularity