



Habiter les Alpes

Entre mythes et réalités

Adrian Mann



EPFL / ENAC / SAR

Janvier 2017

Master en Architecture - Énoncé théorique



Habiter les Alpes

« La montagne est à la fois un coin de paradis et une malédiction. [...] Conflit entre deux visions. Rigueur et fête. La montagne c'est toutes les contradictions, toutes les immensités à la fois. C'est la hauteur et la profondeur, le silence absolu de la contemplation et le bruit de la catastrophe. C'est le gigantisme. »

Bernard Crettaz ^[1]

1. Crettaz B., *Les mythes alpins*, VIVA, émission pensons-nous avec Bernard Crettaz, RTS, 1993

Habiter les Alpes



Entres mythes et réalités

Habiter les Alpes

Entre mythes et réalités

Adrian Mann

Groupe de suivi

Responsable d'énoncé : Kaufmann Vincent

Directeur pédagogique : Ortelli Luca

Maître EPFL : Buttler Alexandre



EPFL / ENAC / SAR

Janvier 2017

Master en Architecture - Énoncé théorique

Table des matières

Préface	Habiter les Alpes	8
Introduction	Sujet d'études	10
	Une évolution à travers la mobilité	10
	Quel avenir pour les stations ?	12
	Travail de recherche	12
Chapitre 1	Le mythe des Alpes	
	1.1 Origine des mythes	14
	1.2 Période romantique	16
	1.3 Le chalet suisse	18
	1.4 La montagne régénératrice	20
	1.4 Conclusion	20
Chapitre 2	La disneylandisation des Alpes	
	2.1 Introduction	22
	2.2 Un rêve d'ailleurs	22
	2.3 Hybridation	24
	2.4 Le Disneyland des Alpes	24
	2.5 Un modèle répondant à son temps	26
	2.6 Conclusion	26
Chapitre 3	L'évolution économique et sectorielle des Alpes	
	3.1 Introduction	28
	3.2 Une économie orientée sur l'agriculture	28
	3.3 La période médicale	30
	3.4 La réorientation vers le tourisme	32
	3.5 L'ère post-touristique	34
	3.6 Conclusion	35

Chapitre 4	Mobilité	
	4.1 Introduction	36
	4.2 La mobilité en Suisse	38
	4.3 Le réseau de transport de la vallée des Ormonts	40
	4.4 Les pendulaires	42
	4.6 Le tourisme	46
Chapitre 5	Le territoire et son environnement	
	5.1 Introduction	48
	5.2 Alpes Vaudoises 2020	50
	5.3 Environnement	52
Chapitre 6	L'architecture dans les Alpes	
	6.1 Introduction	58
	6.2 Leysin	60
	6.3 Les Diablerets	70
	6.4 Avoriaz	76
	6.5 Flaine	82
	6.6 Andermatt	88
Chapitre 7	Définition du périmètre d'étude et d'intervention	
	7.1 Introduction	94
	7.2 Intervenir au coeur du village	94
	7.3 Un réseau de circulation au bénéfice du piéton	95
	7.4 Une meilleure gestion du rapport à la montagne	96
	7.4 Les Diablerets	98
	7.4 Leysin	100
Annexe	Entretiens avec les habitants	102
Bibliographie	Ouvrages	110
	Rapports	112
	Illustrations	113
Remerciements		118

Préface

Habiter les Alpes

Le sujet d'étude dans ce travail concerne les logements dans les alpes. Afin de ne pas se perdre dans la richesse du domaine, la réflexion se concentre autour de la région des Préalpes Vaudoises et des logements collectifs. L'approche s'effectue d'un point de vue architectural en combinant des développements théoriques avec des observations pratiques.

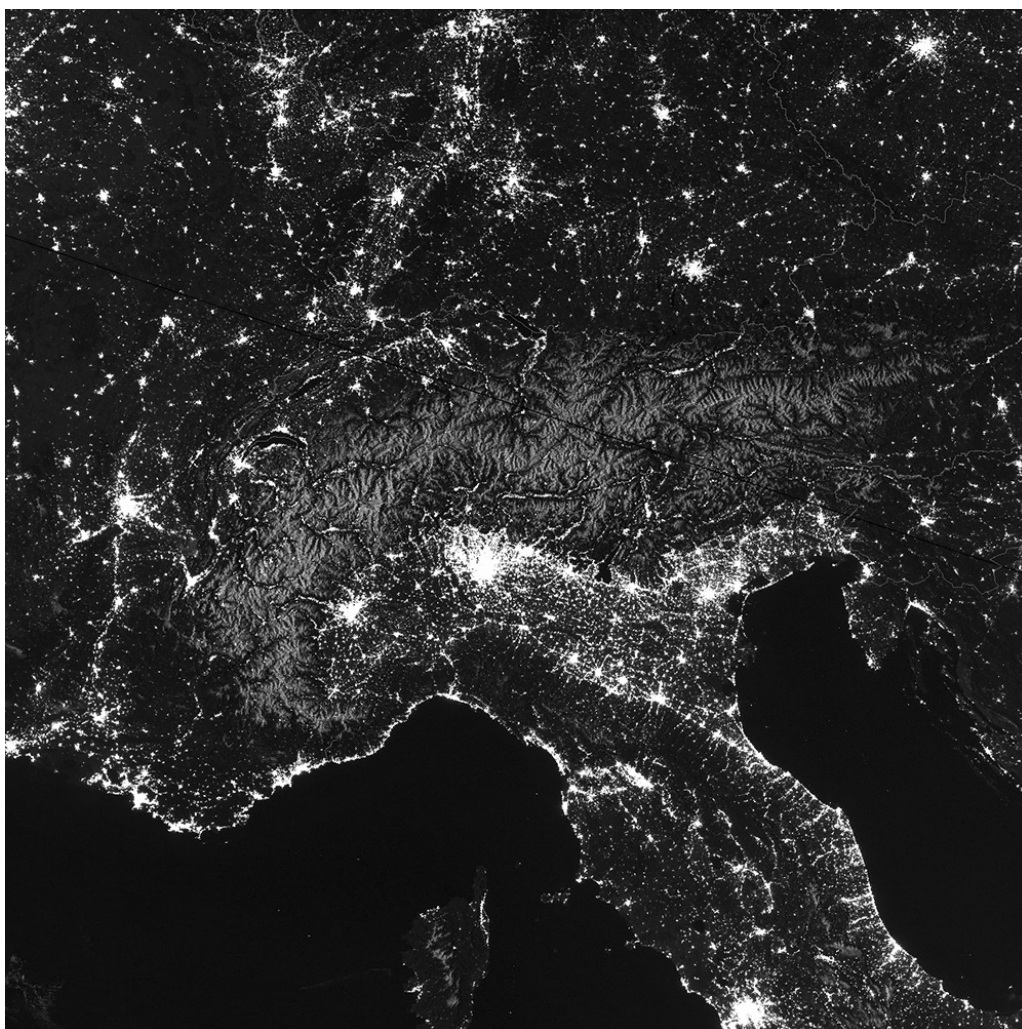
Ces dernières années, nous observons un phénomène de dilution du tissu urbain et une augmentation de la variété des modes de vie lié aux transports. En parallèle, les stations de montagne font face à des défis toujours plus grands afin de conserver une économie dynamique.

C'est donc à travers une prospection que je vais chercher à comprendre et à mettre en avant les liens entre plaines et montagnes qui pourraient être une réponse aux enjeux des stations alpines.

Il s'agira en particulier d'étudier le phénomène des pendulaires et leur mode de vie. S'ensuivra une recherche sur le territoire en question afin d'aborder les sujets relatifs à l'homme et à son environnement. Nous verrons que dans ce domaine, la montagne a un impact important sur les modes de vie et l'architecture.

Après avoir mis en évidence les directions à prendre pour les stations de montagne de Leysin et les Diablerets, je poursuivrais mon travail sur les formes d'urbanisme et d'architecture propre à la montagne en comparant des exemples pertinents avec l'architecture de la région. Il s'agira de distinguer les différentes approches afin de les comprendre et les utiliser consciemment pour la suite du travail.

Enfin, je chercherais à conclure ce travail sur une mise en évidence des potentiels de Leysin et des Diablerets avec une première réflexion sur le programme envisagé pour le prochain semestre.



1. Martin Setvák, photo satellite de l'Europe de nuit

Introduction

Sujet d'études

Dans ce travail, je souhaite aborder la question des logements collectifs en milieu Alpin en prenant pour sujet d'étude la vallée des Ormonts comprenant les villages de Leysin et des Diablerets. Mon approche sera d'identifier les acteurs en jeu dans cette région suivant les thèmes de la mobilité et l'architecture afin de déterminer des éléments de réponse pour l'avenir de la région.

Le choix de la vallée des Ormonts comme lieu d'étude s'explique par la diversité des sujets à étudier permettant ainsi d'aborder les thématiques souhaitées et de répondre à des questions concrètes touchant le territoire et ses habitants.

Cet énoncé théorique se propose comme un regard critique sur l'évolution du statut de la station alpine en se fondant sur plusieurs approches et expériences menées depuis le début du 19e siècle jusqu'à aujourd'hui. Il cherche à donner des éléments de réponse aux questions actuelles concernant les villages de montagne et leurs habitants.

Une évolution à travers la mobilité

Aujourd'hui plus que jamais, la mobilité est au cœur de notre perception du territoire et de notre manière de l'occuper. Avec l'amélioration des temps de trajets et des connexions, notre champ des possibles se trouve augmenté et des lieux autrefois hors de portée deviennent des nouveaux sujets de lieu de vie.

En parallèle, les modes de vie évoluent et de nouvelles formes apparaissent. Ainsi, de plus en plus de pendulaires acceptent d'effectuer de grandes distances entre la maison et le travail afin de garantir les meilleurs atouts des deux côtés de leur vie.

Introduction



2. NASA, vue satellite des Alpes

Quel avenir pour les stations ?

Avec l'évolution de la demande touristique et les études du changement climatique prédisant la disparition progressive de la neige, les politiques locales prennent conscience d'un besoin de diversifier l'offre dans de nouveaux domaines afin d'éviter une monoculture économique axée sur l'offre des sports d'hiver.

Entre le développement des offres quatre saisons et le renforcement des axes de circulation des transports publics, une place est laissée libre pour de nouveaux projets accueillant des habitants axés sur le mode du pendulaire.

Travail de recherche

Mon hypothèse de départ est donc d'énoncer que le caractère séculaire des villages de montagne change pour s'ouvrir vers de nouvelles opportunités liées à la plaine. Dans le chapitre consacré à la mobilité, différents modes de vie liée au pendulaire circulant entre plaines et montagnes seront exposés afin de mieux comprendre l'appropriation de l'espace par ces nouveaux habitants.

Ma seconde hypothèse est axée sur les stations de Leysin et les Diablerets. Ces deux stations possèdent un potentiel de développement économique et urbain. Le problème des stations est leur compétitivité sur un marché égal. Les offres sont actuellement les mêmes et chaque station se distingue par son passé glorieux, par une clientèle fidélisée et une différenciation des coûts d'utilisation.

Avec la difficulté d'obtenir un manteau neigeux homogène sur l'ensemble des domaines skiables actuels, des spécialisations en fonction des altitudes, des temps de trajet et d'ensoleillement détermineront les caractères spécifiques de chaque station.

Ainsi, dans le chapitre concernant les stations de montagne, je mettrai en avant les deux axes différents que prennent Leysin et les Diablerets. La première se dirigeant vers une portion de ville à la montagne réunissant des conditions idéales de nature, sport et loisirs au sein de quartiers d'habitations. La seconde devenant une station privilégiée pour l'avenir du tourisme et des sports alpins liés au glacier.

En troisième hypothèse, je chercherais à définir une architecture propre à la montagne.

Je vais tenter de mettre en avant les nouveaux enjeux de ces régions en étudiant et en mettant l'accent sur la nécessité de réinterroger l'organisation du centre du village, souvent résultant d'une suite de décisions non coordonnées, en proposant un réaménagement par l'introduction de logements collectifs, d'une nouvelle offre touristique et surtout par une amélioration de l'accessibilité par le rail.



En fin d'analyse, je vais également me pencher sur les éléments architecturaux qui définissent l'architecture de montagne en me référant à des exemples réalisés et pertinents afin de pouvoir prendre des décisions clés quant à l'attitude à adopter dans l'élaboration d'une nouvelle réalisation au coeur d'un village.

Chapitre 1

Le mythe des Alpes

Origine des mythes

Présenter et chercher à comprendre les mythes des Alpes est un exercice sans fin, tant le domaine est vaste et les points de vue variés. Il en sort cependant des sujets phares qui permettent de guider l'explorateur à travers la brume entourant les sommets de nos montagnes. C'est donc à travers ces éléments que je vais chercher à construire une synthèse pour aborder le mythe Alpin.

Les premières formes du mythe tirent leur origine de la montagne elle-même. On associe l'histoire des lieux à des caractères surréalistes en accentuant des phénomènes hors de portée de contrôle par l'homme. Chaque vallée possède son mythe et dans certains cas, comme celui des Diablerets, se l'approprie comme vecteur d'identification. Ces mythes qui étaient propres aux habitants de la montagne instaurent le plus souvent une crainte et un respect vis-à-vis de la montagne. Avec l'avancée des techniques et des sciences, ces mythes ont peu à peu perdu de leur sens et n'existent à l'heure actuelle plus que comme récit, tel que *La grande peur dans la montagne* ^[1] et *Derborence* ^[2], faisant écho à une période plus sombre et mystérieuse.

1. Ramuz C.F., *La grande peur dans la montagne*, 1926

2. Ramuz C.F., *Derborence*, 1934



3. J.M.W. Turner, The Devil's Bridge

Période romantique

« Nous gens des villes, nous sommes des gens décadents et corrompus. Il faut sortir dans la nature et monter dans la montagne à la rencontre du peuple des bergers qui a gardé sa pureté primitive au rythme des saisons, des générations dans le départ et le retour des troupeaux. Le philosophe continue à monter et contempler la flore et la faune et les eaux qui arrosent le monde et l'eau thermale qui guérit. Au cœur de la roche, on trouve le cristal avec tout au fond de l'or. Mais le peuple des bergers ne s'intéresse pas à l'or. Le philosophe redescend en disant il faut que nous Citadins retrouvions cette simplicité primitive. » ^[1]

La seconde forme des mythes naît d'une relation étroite entre les montagnes et les habitants de la plaine. Entre le 18^{ème} et le 19^{ème} siècle, l'amélioration des moyens de transport grâce au rail permet à de nouveaux explorateurs, principalement d'origine anglophone, de voyager et découvrir les Alpes. Sujet de contemplation, terrain d'exploration et objet d'étude scientifiques ; les Alpes vont peu à peu entrer dans la culture populaire au travers d'ouvrages scientifiques et romantiques. Dans son entretien avec la RTS, Bernard Crettaz identifie l'*Ascension du Mont Blanc* ^[2], *Premier voyage dans les Alpes* ^[3] ainsi que *Julie, ou la nouvelle Héloïse* ^[4] parmi les premiers ouvrages ayant participé aux fondations du mythe Alpin et du rapport entre l'homme et la montagne. Tandis que le premier cherche à percer les mystères et de les comprendre, les seconds cherchent à élever les paysages sauvages au degré du sublime et d'accentuer les mythes les entourant. C'est ainsi qu'un engouement pour les montagnes prend forme et invite les gens à venir découvrir ces paysages source d'inspiration.

1. Crettaz B., Citation *Premier voyage dans les Alpes* d'Albert von Haller., VIVA, émission pensons-nous avec Bernard Crettaz, RTS, 1993

2. Bénédict de Saussure H., *Voyage dans les Alpes*, Genève, 1779 - 1796

3. Von Haller A., *Premier voyage dans les Alpes*, 1732

4. Rousseau J.-J., *Julie, ou la nouvelle Héloïse*, 1761

Le mythe des Alpes



4. Christian von Mechel, Voyage de Mr de Saussure à la cime du Mont Blanc au mois s'août 1797

Le chalet suisse

« 1896. Genève. Deuxième exposition nationale devant célébrer la révolution industrielle. Au milieu de toutes ces assises du travail, il manque le clou de la fête. La véritable réclame publicitaire qui témoignerait du cœur de la Suisse. À l'entrée de l'exposition sur la plaine de Plainpalais on va faire un véritable événement artistique. On fait venir le costume de celui qui a chanté le dernier ranz des vaches à la fête des vigneron et à partir de ce costume, on va sculpter une statue de 4m de haut. Un armailli des montagnes suisses à la grecque portant dans ses mains le flambeau de l'électricité nouvelle. Pour compléter l'ensemble apparaît également le premier village suisse de notre histoire. On fabrique une montagne et on amène l'eau. Tous les jours, paysans et artisans qui peuplent le village avec leurs vieux costumes, leurs vieux objets et animaux sortent à l'ombre de la cascade. Le sens : la bourgeoisie industrielle qui fait sa grande révolution sent bien que le monde pourrait craquer, que la classe ouvrière menace, que l'ordre social pourrait se dissoudre. Ce que l'on célèbre ce sont les grandes retrouvailles, les grandes noces entre la bourgeoisie des villes et la paysannerie de montagne. Tous ensemble se retrouvent au cœur de la montagne artificielle pour admirer le fantastique tableau de Beauverie. » [1]

Ces sublimes de la nature et des Alpes à l'origine construite par une classe aisée vont cependant prendre un tournant important avec les effets de la révolution industrielle. Les nouvelles conditions de vie nées de cette dernière font apparaître un besoin de retrouver les origines de l'homme. C'est ainsi qu'en 1896 est créé le premier village suisse lors de l'exposition nationale de Genève. Ce dernier, bien qu'artificiel, ancre dans l'imaginaire collectif la vision d'harmonie entre le village créé par l'homme et la nature. Le paysage des Alpes autrefois perçu comme le sublime de la nature sauvage s'enrichit du rapport étroit qui lie l'homme à la montagne. On considère ainsi le chalet suisse comme élément faisant partie du paysage alpin.

1. Crettaz B., *Les mythes alpins*, VIVA, émission pensons-nous avec Bernard Crettaz, RTS, 1993



5. Fréd. Boissonnas, Exposition nationale Suisse, Genève

La montagne régénératrice

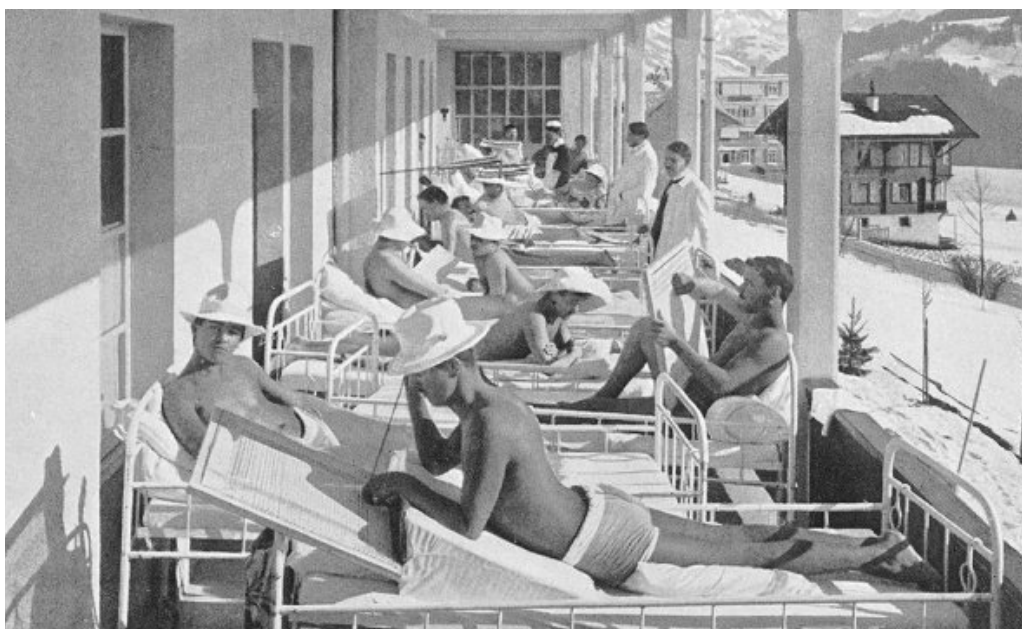
Ce village artificiel créé dans la plaine va alors connaître une nouvelle forme au coeur même des montagnes. Il s'agit de l'apparition de l'héliothérapie et du mythe de la montagne comme lieu de ressourcement et de guérison. Symbole du progrès médical, les sanatoriums seront les témoins du premier «tourisme» de masse. Aujourd'hui avec les vaccins modernes, les sanatoriums ne fonctionnent plus et ont dû s'adapter aux nouvelles demandes. Ils laisseront cependant l'image de la montagne comme source de bien-être dans l'imaginaire collectif.

Conclusion

À travers les différents mythes qui constituent l'identité des Alpes dans l'imaginaire collectif, on perçoit aujourd'hui une surabondance d'éléments se référant de près ou de loin à cette pensée collective. L'internationalisation et la touristification des stations de montagne remettent en question notre rapport à ce passé reconstruit. Le sociologue et ethnologue Bernard Crettaz nous annonce ainsi que

« Le mythe de la Suisse et des Alpes est fini aujourd'hui. Si nous ne voulons pas être culturellement mort, il nous faut donc faire le deuil de ce mythe. » ^[1]

1. Crettaz B., *Les mythes alpins*, VIVA, émission pensons-nous avec Bernard Crettaz, RTS, 1993



6. Clinique militaire suisse de Leysin

Chapitre 2

La disneylandisation des Alpes

« Oui, vraiment, pourquoi avoir dénommé cela disneyland? Je l'ai fait pour deux raisons: le mot disneyland a pris un sens commun, désignant un monde idyllique voulu ainsi. Dans ce sens, le monde alpin pour une part de lui-même, entre bien dans cette définition large, mais il y a plus. Au sens strict, le disneyland implique les éléments suivants : un parc, une technologie avancée, une idylle réinventée, une consommation marchande. Il me semble qu'on peut admettre qu'une large partie des Alpes entrent dès maintenant dans cette définition stricte. » ^[1]

Introduction

Le touriste type, de par sa bonne foi, souhaite découvrir et expérimenter de nouveaux horizons. Mais en faisant cela, il altère cet horizon et le redéfinit. Ce phénomène, s'il n'est que mineur à l'échelle d'un individu, est cependant puissant lorsqu'il est multiplié par un nombre toujours plus grand de touristes, souvent internationaux, encouragé par une mobilité rendue plus aisée par les moyens de transport modernes (plus rapide, moins cher et à plus grande fréquence). Cette transformation d'un milieu lié à son environnement peut radicalement changer le visage d'une région.

Un rêve d'ailleurs

Avec la démocratisation des vacances dans les années 60, les villages de montagne vont connaître une forte croissance économique et immobilière. C'est à ce moment-là que va commencer à prendre forme ce que Bernard Crettaz appelle le Disneyland alpin.

Les nouveaux touristes arrivant dans ces endroits éloignés de la ville et de toute contrainte sociale habituelle vont chercher à se détacher de leur lieu de vie et créer une identité propre au site. Les statuts sociaux sont abolis et les relations horizontales sont encouragées. Pour éviter de retomber dans les distinctions, on prend le modèle du chalet vernaculaire comme référence à appliquer à l'ensemble des nouveaux édifices. La création de ce monde utopique sert également un autre besoin. La vie en ville est alors considérée comme épuisante et nécessite à ses habitants de se reposer et se ressourcer en s'éloignant d'une économie orientée vers la technologie et la productivité. On se retourne ainsi vers des formes de vie plus primitives qui véhiculent aux yeux des non-initiés une image du bonheur à travers la simplicité des tâches de la vie et un retour au rapport direct entre l'homme et la nature.

1. Crettaz B., *Au-delà du Disneyland alpin*, 1994



7. Piste de luge sur rail, Glacier des Diablerets

Hybridation

« Notre modernité, si heureuse et malheureuse dans ses propres technologies, a projeté dans les primitives qu'elle condamnait à disparaître la trace d'un bonheur premier et d'une réconciliation entre l'homme, la nature, la technique et l'objet. » ^[1]

Le niveau de confort des citadins est cependant plus important que ce que l'on peut trouver dans les villages de montagne et les touristes venant pour une durée limitée ne souhaitent pas renoncer à leurs habitudes. Surgit donc une hybridation entre une image du passé et une technologie du futur. Tout le travail est de cacher cette technologie sous l'aspect d'un faux vieux afin de continuer à vivre dans un environnement semi-naturel. Avec l'agrandissement des villages pour accueillir les nouvelles résidences, un mélange entre les bâtiments d'origine et les imitations brouille la limite entre la forme première et sa copie. Les villages ont ainsi pu se reproduire et s'étendre jusqu'à la limite de saturation du territoire.

En parallèle, les seuls éléments pouvant se détacher de cette règle du retour à l'ancien sont les infrastructures liées aux remontées mécaniques et aux cabanes de montagne. Ces dernières étant nées de la technologie industrielle elle-même et n'ayant aucune référence dans le passé, peuvent se développer sous de multiples formes et matériaux répondant à des contraintes de l'ordre technique et financier pour faire face au mieux aux conditions plus extrêmes de la nature.

Le Disneyland des Alpes

Cette technologie assumée nous amène sur un autre point essentiel de la Disneylandisation de la montagne qui est la conquête de la montagne et de ses milieux extrêmes. Aujourd'hui, avec nos moyens de transport et de communication, il est aisé pour un homme d'atteindre les plus hauts sommets Alpains en quelques heures et de se confronter à la nature depuis des lieux insolites. Ces lieux autrefois préservés de la présence de l'homme prennent un nouveau caractère plus artificiel et dominé.

Peut-on encore parler de rapport à la nature et au sauvage lorsque nous n'effectuons pratiquement aucun effort physique pour explorer cette nature ? La réponse à cette question est complexe et dépend du point de vue de l'observateur. Aujourd'hui, un grand nombre de personnes parvient à faire abstraction des éléments négatifs pour ne se souvenir que des points positifs participant à l'image rêvée de la montagne. Dans son travail, Bernard Crettaz conclut qu'il faut accepter cette artificialisation de la montagne afin de mieux la contrôler et lui porter l'intérêt réel qu'elle inspire. Ce qui est certain est que notre approche de la domestication de la montagne à l'heure actuelle nécessite une nouvelle réflexion.

1. Crettaz B., *Au-delà du Disneyland alpin*, 1994



8. Pont suspendu, Glacier des Diablerets

Un modèle répondant à son temps

« le tourisme de développement durable peut être un frein durable au développement des populations, comme si elles étaient assignées à résidence identitaire car, dans notre imaginaire, elles sont censées ne pas changer » ^[1]

Les habitants de ces villages sont les premiers à subir cette tendance aux vernaculaire. Bien que leur désir soit d'être également à la pointe de la technologie, ce regard vers le passé par les touristes les pièges dans un immobilisme improductif cherchant à répondre uniquement aux attentes de l'extérieur et limite les potentiels de développement économique dans d'autres domaines que celui du tourisme.

Pour illustrer mes propos, je me pencherais sur l'exemple de Leysin au temps des cures d'héliothérapie. Le cas des sanatoriums représente non seulement une évolution à l'époque d'un mode de vie et d'un mode de construction à la montagne, mais surtout un choix de ne pas se rester figé dans des formes caduques. Bien qu'aujourd'hui, leur forme imposante déplaît à une grande partie des gens, il faut voir à travers ces édifices une recherche d'un nouveau système médical et architectural répondant aux questions de leur temps.

Un autre exemple serait celui des stations intégrées françaises. C'est en regardant ces projets que nous découvrons une autre vie libre de ces contraintes passéistes. Sans références immédiates, les auteurs se sont posé des questions relatives aux contraintes de leur temps. L'environnement est resté un élément majeur de composition et il s'est vu enrichir d'une réflexion moderne offrant tout ce qui se faisait de plus récent. En assumant ces aspects, des nouvelles formes et une nouvelle économie ont vu le jour.

Conclusion

Ainsi, les éléments de réponse quant à l'avenir des villages de montagne doivent se développer à partir des habitants locaux en fonction de leurs besoins actuels. Une solution future devra tenir compte des éléments du passé en sélectionnant ceux faisant encore sens et en renouvelant les aspects obsolètes. En rajoutant les éléments contemporains et en anticipant ceux de demain, nous obtenons une œuvre prête à faire face au temps. Reste encore à savoir jusqu'à quel degré cette nouvelle réalisation cherche à s'intégrer à son contexte, car si son élaboration pure dépend d'éléments déterminés par nos besoins, le gage d'un accomplissement complet dépend de sa relation avec son entourage.

1. Amirou R., dossier *L'imaginaire du voyage*, revue Sciences Humaines

La disneylandisation des Alpes

Chapitre 3

L'évolution économique et sectorielle des Alpes

Introduction

Longtemps considéré comme un domaine hostile pour l'homme, le territoire alpin a connu de multiples évolutions économiques et sectorielles en relation avec les progrès techniques et les avancées sociales en Europe. Encore aujourd'hui nous pouvons observer l'influence réciproque importante qu'entretiennent la plaine et la montagne.

Ce qui nous amène à nous poser la question : comment fonctionnent les villages de montagne ? Sont-ils uniquement un lieu de destination pour les touristes lors de la haute saison de ski en hiver et de randonnée en été ? Peuvent-ils être également une région d'exploitation agricole, un pôle éducatif privilégié, un quartier résidentiel périurbain de la vallée industrielle, un pôle pour les centres de congrès internationaux, un lieu de soins et de ressourcement ou encore une destination de repos pour la retraite ?

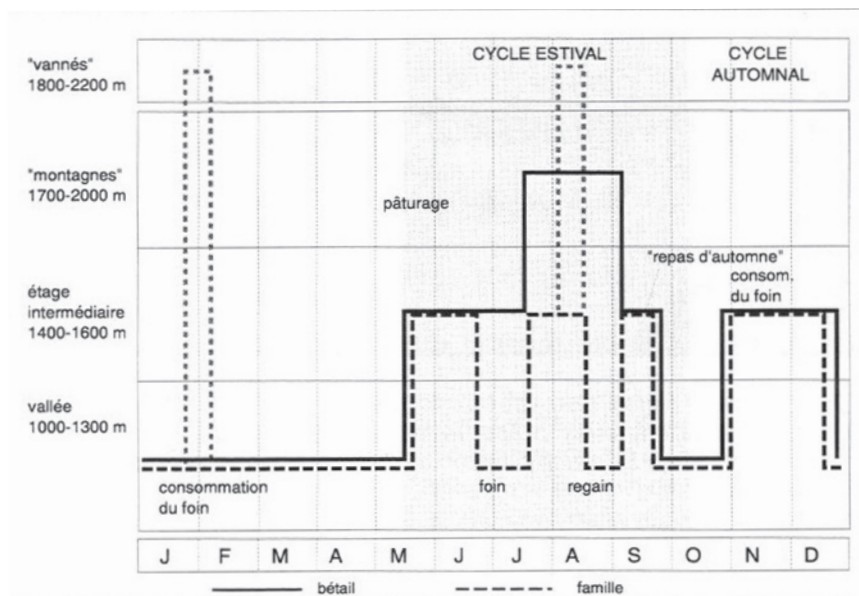
Lorsque nous étudions de plus près la question, nous nous apercevons que ces régions ont tiré des contraintes extrêmes imposées par la montagne une forte capacité d'adaptation et une richesse de mode de vie unique en son genre.

Une économie orientée sur l'agriculture

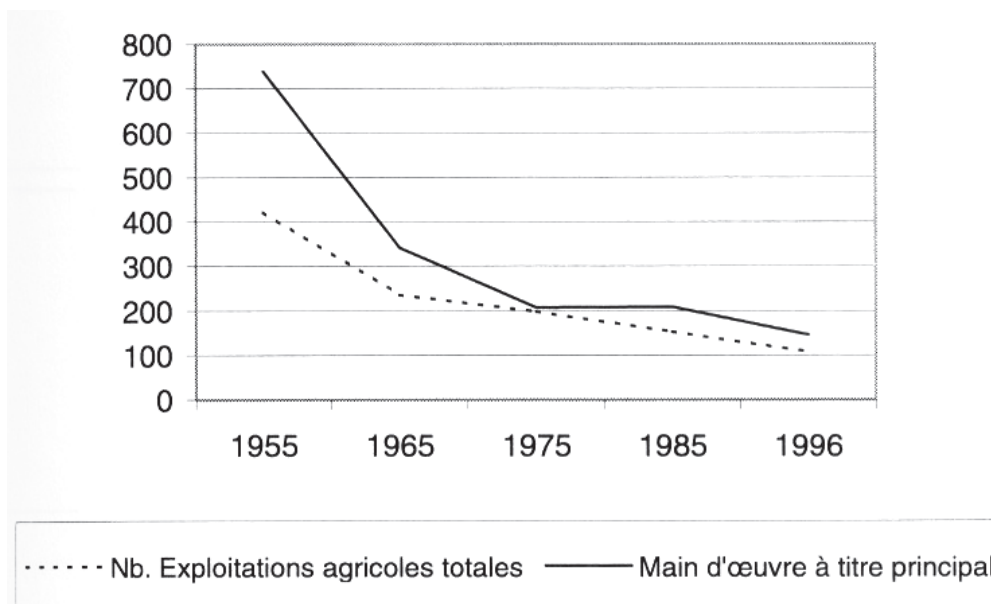
La vallée des Ormonts est occupée pour la première fois vers 940 par des hommes fuyant les invasions des Hongrois et des Sarasins ^[1]. Leurs moyens de subsistance tournent autour de l'agriculture sur les trois régions les plus propices à cette activité : Leysin, le Sépey et la Forclaz. La région relativement reculée connaît peu de contacts avec les environs et le commerce extérieur se fait rare pour ces villages. Les villageois vivent donc uniquement des ressources naturelles disposées par la montagne. Pour optimiser l'exploitation des terres, les régions plus hautes sont occupées durant la période estivale par des troupeaux de vaches. Ainsi, comme pour beaucoup de villages de montagne, l'exploitation laitière et agricole vit au rythme des saisons et détermine l'occupation du territoire.

Aujourd'hui, l'agriculture en montagne est en déclin (fig.10). Le manque de rentabilité et la difficulté du travail combiné à la possibilité de s'approvisionner en plaine rendent peu attrayante les possibilités de travail dans ce secteur. Seul l'élevage de bovins résiste encore à la pression du commerce extérieur en mettant en avant la qualité des produits bio et locaux. En conséquence, l'entretien des terres est laissé à la charge des communes qui intègrent le fauchage des herbes avec la coupe des forêts

1. Vouga J.-P., Imsand M., *Les Ormonts et Leysin*, p.7



9. OFS, schéma de l'occupation du territoire par les fermiers. Pour certaines familles, le cycle estival surtout peut comporter des étapes supplémentaires. L'ensemble du troupeau n'est pas toujours au même endroit. Le passage d'un étage à l'autre peut impliquer un changement de versant, et donc un transit par le fond de la vallée.



10. OFS, évolution du nombre d'exploitation agricoles et de la main d'oeuvre agricole à titre principal dans la vallée des Ormonts.

La période médicale

La fin du XIXe siècle connaît une période charnière dans le domaine médical. Pour lutter contre la tuberculose, on construit des sanatoriums dans la région de Leysin réputée pour la qualité de son ensoleillement et la pureté de l'air à la montagne. Les premières années, les établissements destinés à l'héliothérapie sont fréquentés par une clientèle riche, le séjour coutant relativement cher. Puis, avec la crise de 1929, la clientèle aisée disparaît (fig. 12). La station retrouvera un nouveau souffle plusieurs années plus tard avec les malades Suisses et les blessés de guerre étrangers. Au fur et à mesure, l'offre va également s'élargir pour permettre aux classes moyennes locales de venir se faire soigner.

« Grande était la méfiance naturelle des gens du village, vivant de l'herbe et du bétail, à l'égard des gens de la ville aux poches bien garnies et aux idées inhabituelles, venu acheter leurs terres et exploiter l'air et le soleil. L'énergie, la rapidité d'action et les moyens qui allaient permettre un progrès certain étaient regardé d'un œil soupçonneux par ceux dont le quotidien n'avait pas beaucoup changé au fil du temps. » [1]

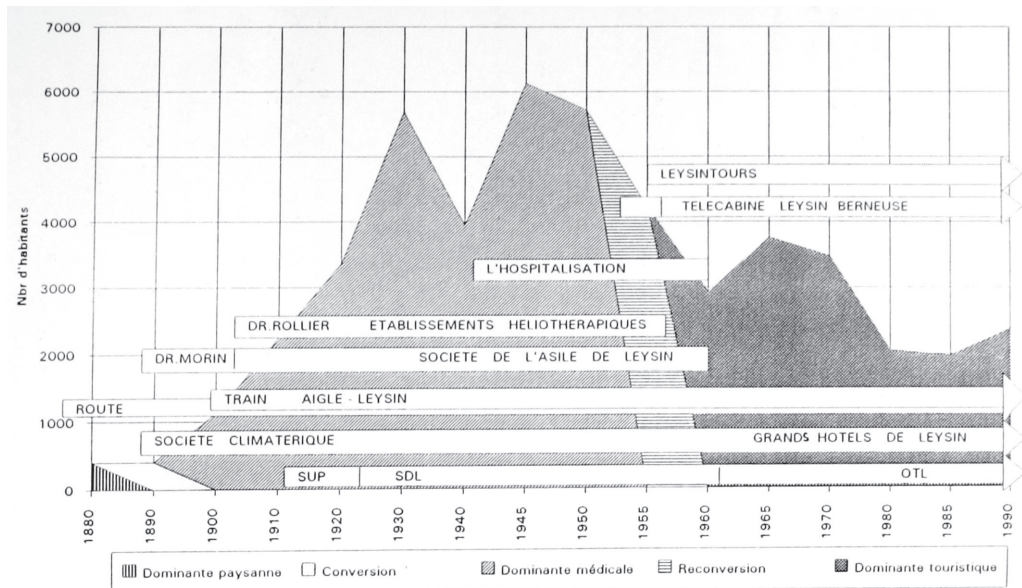
Il est important de noter qu'au début du développement de la station médicale, l'économie des sanatoriums est indépendante de celle de Leysin. La société climatique de Leysin qui gère les différents *Hôtels* (le terme sanatorium étant mal vu à l'époque) investit intégralement dans la construction du chemin de fer Aigle-Leysin afin de faciliter l'accès aux institutions. Elle construit également au fur et à mesure des besoins de nouveaux bâtiments. La réputation de la station est internationale et, pour ne pas nuire à sa réputation les médecins vont s'opposer au développement du tourisme dans l'objectif de donner une image uniquement médicale et professionnelle de leur institution.

1. Liliane Desponds, *Leysin, Histoire et reconversion d'une ville à la montagne*, p.23

L'évolution économique et sectorielle des Alpes



11. Leysin, vue générale du village et des hôtels, 1890-1900



12. L. Desponds, E. Lopez, Développement de Leysin

La réorientation vers le tourisme

Durant la période d'après-guerre, la vallée des Ormonts va connaître un changement et une évolution radicale. Avec la disparition de la tuberculose grâce aux progrès médicaux, la station climatique de Leysin doit se réinventer. Les malades laissent peu à peu place à une clientèle friande des nouvelles activités liées au ski et à la neige.

La force de Leysin est de disposer d'un nombre conséquent de grands édifices pouvant accueillir de grandes organisations telles que le Club Med. Avec la construction des remontées mécaniques ainsi que diverses autres infrastructures (piscine, patinoire, etc.) la reconversion est un succès et permet à l'économie du village de repartir sur de bonnes bases.

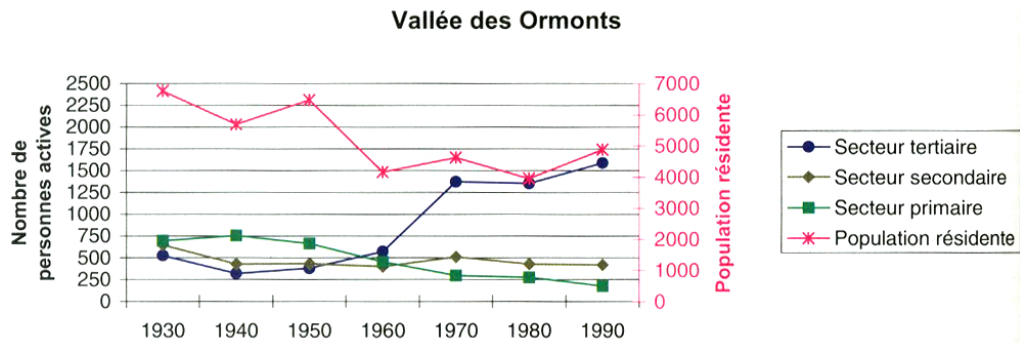
En parallèle, la région des Diablerets qui était encore une région orientée sur l'agriculture connaît également une forte croissance touristique. De nouvelles remontées mécaniques sont construites en association avec la région de Gstaad pour relier le glacier. Les alpages qui accueillaient une activité agricole sont peu à peu transformés en résidence de vacances et pour répondre à une demande toujours plus importante, de nouveaux chalets et hôtels sont construits.

Ce changement de secteur d'activité va grandement influencer l'économie de la vallée comme le reste des Alpes (fig. 13). Le secteur agricole qui régulait naturellement la croissance de la population locale par la quantité de ressources et donc de travail disponible va être complété par de nouvelles offres de travail dans le secteur secondaire.

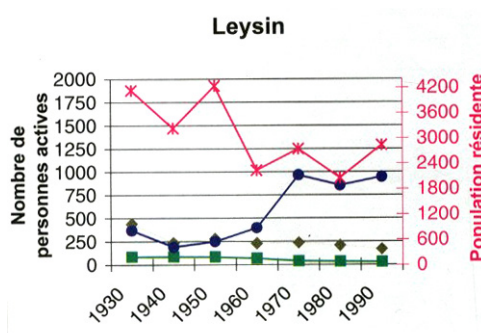
Malgré la diminution du nombre d'actifs dans le secteur primaire (fig. 15) et la disparition des nombreux patients à Leysin (fig. 14), le domaine des services liés au tourisme va redynamiser l'activité régionale et influencer positivement la courbe de la population vivant dans la vallée (fig. 16 et 17).

Depuis les années 90, la diminution des coûts de déplacement en avion et l'engouement des touristes pour des destinations de plus en plus lointaines impactent directement les stations de ski qui souffrent d'une diminution de la demande. L'augmentation des coûts afin de maintenir un parc à la pointe de la technologie et garantir une neige de plus en plus rare se répercute directement sur le prix des offres. Les infrastructures qui nécessitent une remise à niveau dépendent de soutien financier des communes et du canton. L'économie des stations touristiques stagne et le nombre d'habitants aux Diablerets retrouve un niveau de stabilité après une forte croissance au niveau local (47% entre 1950 et 2013 (fig. 17)).

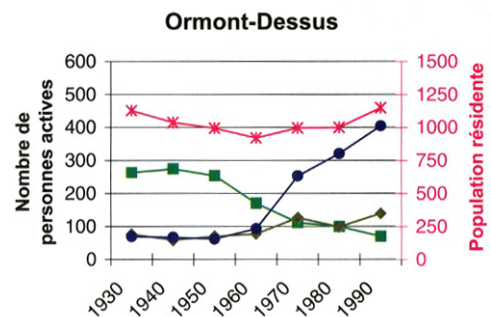
Si l'avenir des Diablerets dépend d'un réinvestissement important sur l'offre touristique afin de continuer à dynamiser son économie, il est également possible d'apercevoir d'autres éléments de réponse à Leysin. Le village qui dispose d'un domaine skiable plus modeste connaît une croissance démographique continue jusqu'à aujourd'hui (fig. 16) qui introduit de nouveaux éléments de réflexion.



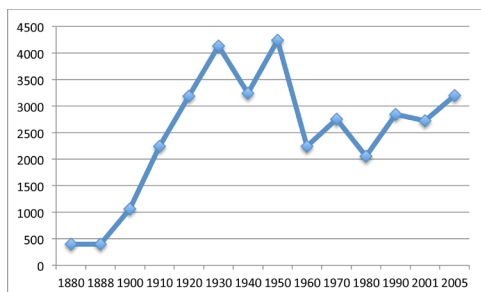
13. OFS, évolution de l'emploi et de la population résidente dans la vallée des Ormots



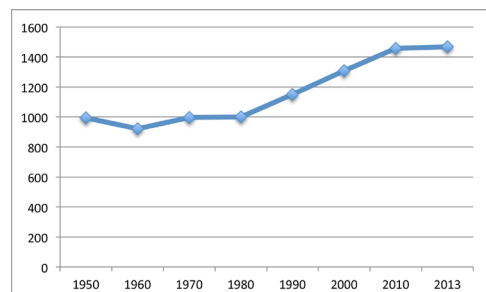
14. OFS, évolution de l'emploi et de la population résidente à Leysin



15. OFS, évolution de l'emploi et de la population résidente à Ormont-Dessus



16. Population de Leysin



17. Population des Diablerets

L'ère post-touristique

En observant les possibilités d'évolution économique et sectorielle des stations de montagne, il est possible de déterminer trois facteurs principaux agissant sur les développements envisageables.

Le premier est lié à la qualité et la longévité du domaine skiable. Les stations exploitant des pistes à très haute altitude ou sur un glacier (les deux objets étant régulièrement liés) deviendront des lieux privilégiés des sports de neige. On peut s'attendre à une augmentation du nombre de clients venant d'autres domaines et une spécialisation de l'offre touristique.

Le second tient à la proximité avec des centres économiques et urbains. Les villages reliés par des moyens de transport rapides aux villes deviendront des quartiers résidentiels privilégiés pour les pendulaires fuyant la ville et souhaitant renouer avec la nature.

Le troisième dépend des acquis culturels et sociaux. Les villages à l'heure actuelle possèdent une histoire et un réseau social jouant un rôle important dans le choix de rester ou partir pour leurs habitants.

Ces facteurs peuvent varier en fonction du village et il est parfois possible de retrouver une combinaison de ces derniers dans un même lieu. En fonction de ces conditions, trois axes de développement ressortent parmi les diverses actions possibles.

Une intervention envisageable passerait par le renforcement de l'offre touristique. Les actions des communes ainsi que des cantons interviendraient à deux registres sur l'aide à la compétitivité de l'offre touristique. Le premier se concentrerait à moyen terme sur le renouvellement des infrastructures liées aux sports de neige, tandis que le second développerait de nouvelles offres le plus souvent indépendantes des remontées mécaniques et pouvant enrichir les différents secteurs du marché du travail.

Il est ainsi possible d'observer dans la région des Préalpes Vaudoises une diversification de l'offre 4-saisons par la réalisation de nouveaux équipements (Maison du sport vaudois à Leysin, étude de bains thermaux au Diablerets, Espace nordique des Alpes vaudoises aux Mosses), la mise en place d'événements (festival FIFAD aux Diablerets, manifestation de ski-alpinisme aux Diablerets, Leysin Rock Festival) et de produits (carte free access, création du Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut).

Un autre axe de développement passerait par le renouvellement de l'offre hôtelière. Depuis la votation sur la limitation des résidences secondaires impliquant la problématique des lits froids, il est communément admis que l'avenir du tourisme doit s'orienter vers un renforcement de l'offre hôtelière. Il est cependant important de reconsidérer l'offre actuelle qui ne répond plus entièrement aux nouveaux besoins. Des solutions existent en partie à travers des structures s'approchant de l'appartement-hôtel qui combine les services habituels d'un hôtel et l'indépendance offerte par un appartement. Un autre moyen, plus compliqué, consiste à encourager les propriétaires de résidence secondaire à mettre leur logement en location par le biais d'une gérance.

La dernière proposition d'intervention se base sur une augmentation du nombre de résidences principales pour les pendulaires et les retraités ainsi que le développement de nouveaux axes économiques. Dans le cas de la vallée des Ormonts, nous pouvons mettre l'accent sur la région du Chablais qui connaît une forte croissance économique dans le domaine de l'industrie et des nouvelles technologies ces dernières années. Les villes de Montreux et Lausanne sont à une distance envisageable pour les pendulaires de Leysin. Il est également intéressant de savoir que ces villages accueillent de plus en plus de lieux de retraite en mettant en avant les qualités de l'environnement et un détachement de la ville.

« Au sens le plus restreint, le post-tourisme peut être défini comme un processus de transition et de reconversion résidentielle des stations et régions touristiques, phénomène notamment illustré pour la France par les travaux de Jean Rieucan sur la Grande-Motte [Rieucan, 2000], de Philippe Violier sur la Baule [Violier, 2002] et par les réflexions au long cours de Jean Viard [Viard, 2000 et 2006]. Cette approche inclut au premier chef l'observation des nouvelles stratégies résidentielles des actifs et des retraités qui se déploient sous forme de migrations d'agrément sur des lieux touristiques [Perlik, 2006]. Le phénomène témoigne de la généralisation de représentations cherchant à intégrer dans l'univers quotidien l'imaginaire, l'environnement, le mode de vie et la sociabilité des vacances [Urry, 2002; Viard, 2006]. » ^[1]

Conclusion

L'ensemble des solutions adoptées permet en étant combinée d'offrir de nouvelles perspectives économiques pour ces régions. En ciblant les besoins différents pour chaque station et en améliorant simultanément la mobilité, l'urbanisme et les modes de fonctionnement des infrastructures, il est ainsi possible d'améliorer le cadre de vie pour les habitants de villages de montagne.

1. Bourdeau P., *le post-tourisme comme nouvelle grille de lecture*, Campagne-ville, le pas de deux, p.30-33

Chapitre 4

Mobilité

Introduction

Aujourd'hui, il est de plus en plus courant de se déplacer de son lieu de domicile jusqu'au travail à l'aide de moyens de transport publics ou privés, les temps de déplacement variant en fonction des utilisateurs et du lieu dans lesquels ils naviguent. Encore peu fréquent en Suisse, les déplacements de longue distance qui sont nombreux dans les grandes urbanités commencent à apparaître en Suisse. La solution qui consistait à habiter des zones périurbaines fait de plus en plus face aux problèmes de congestion et ne répond plus toujours aux attentes d'une partie de la population qui préfère se tourner vers des régions plus éloignées du centre ville. Dans ce sens, les zones rurales connaissent depuis quelques temps un regain d'intérêt et les alternatives qu'elles proposent face à la ville deviennent des arguments solides pour encourager de nouveaux habitants à venir s'y installer.

En Suisse, l'augmentation de la mobilité observée entre la ville et la campagne dans l'ouvrage "*Campagne-ville, le pas de deux*" ^[1] trouve de plus en plus son équivalent à la montagne. L'amélioration de l'offre en transport public combinée au potentiel de mobilité de la région génère de nouvelles perspectives pour les villages dans les Alpes. Les arguments liés au cadre naturel de la montagne enrichi par des infrastructures destinées à une activité de loisirs touristique intense permettent à ces régions de se mettre sur un pied d'égalité avec les zones de campagne en plaine.

Ces nouvelles perspectives rendent la vie à la montagne attrayante aux yeux de personnes à la recherche d'un nouveau lieu d'habitation. Il s'agit donc de comprendre les intérêts des acteurs concernés et les enjeux liés à la vie en montagne.

1. MONTEVENTI, Weber, DESCHENAU, Chantal, TRANDA-PITTION, Michèle, 2007. *Campagne-ville : le pas de deux*. Lausanne, Suisse : PPUR.

« On relève l'établissement de nouveaux habitants et activités économiques en milieu rural, cette diffusion de l'occupation de l'espace induisant une croissance exponentielle de la mobilité. Il convient également de citer l'importance prise par les activités de loisirs et les sports de nature, les préoccupations environnementales toujours plus présentes, ou encore l'individualisation des comportements et la diversification des attentes et des besoins de chacun.

La ville "avance" sur la campagne, s'appropriant toujours plus d'espace pour développer des secteurs résidentiels, des centralités marchandes et des activités d'un genre nouveau. Les espaces ruraux se font décors ou terrain de sport pour une population urbaine en quête de nature et de loisirs qui les investit dans une logique de consommation rapide.

Sous ces influences conjuguées, de nouveaux territoires émergent, ceux de la "campagne-ville" qui ne peuvent plus être appréhendés à travers une dualité où ville et campagne constitueraient des mondes séparés, fonctionnant selon des logiques et des valeurs différentes. La contiguïté ou la superposition des fonctions produit des situations inédites, parfois conflictuelles, parfois débouchant sur des pratiques innovantes. Ces territoires sont devenus les lieux d'enjeux spécifiques, encore mal perçus dans leur ensemble et leur diversité. » [1]

1. Monteventi W., *Enjeux et opportunités des recompositions territoriales, Campagne-ville, le pas de deux*, p.9

La mobilité en Suisse

Pour avoir une idée plus précise de la mobilité en Suisse, des informations venant d'études effectuées par l'Office fédéral des statistiques viennent compléter les réflexions autour des pendulaires.

Il est ainsi possible d'observer la répartition des pendulaires suivant leur distance de déplacement (fig. 18) et de montrer que la majorité parcourant jusqu'à dix kilomètres pour se rendre au lieu de travail s'est progressivement ouverte à de plus grandes distances de trajet entre 2000 et 2014.

Si la ligne de répartition en fonction de la distance suit une courbe logarithmique, celle du temps de déplacement (fig. 19) s'approche d'une constante pour un temps de trajet allant jusqu'à une heure. Ceci permet de conclure que les critères en matière de déplacement dépendent principalement du choix et de l'efficacité des moyens de transport. La notion de distance physique perd de l'importance au profit du temps de déplacement.

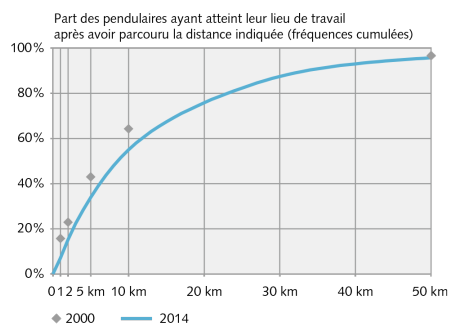
Un autre sujet important dans les critères de déplacement est celui du confort et des possibilités d'effectuer des tâches en parallèle. Dans ce contexte, le train est l'élément offrant le plus de flexibilité et devient le principal moyen de transport pour les grandes distances (fig. 20).

Avec l'amélioration des moyens de transport et l'augmentation du nombre de pendulaire, la différenciation entre les lieux de vie et de travail se répercute sur des distinctions géographiques. Les trajets dépassent de plus en plus les limites communales et cantonales (fig. 21). Le changement d'environnement physique en fonction de l'activité devient un élément de plus en plus courant.

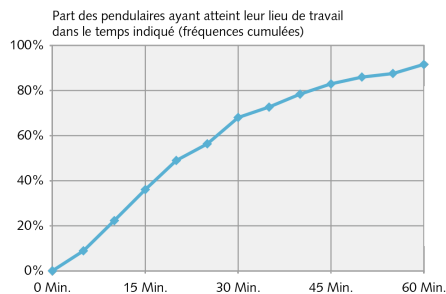
Dans le cas de la vallée des Ormonts, le déplacement des pendulaires suit deux tendances principales (fig.22). La première est liée aux activités économiques des stations touristiques qui drainent des actifs dans le secteur secondaire venant des villages avoisinant comme le Sépey ou des régions hors vallée comme Aigle. La seconde concerne les pendulaires travaillant hors vallée dans des secteurs plus diversifiés et habitant dans des villages bien desservis par les moyens de transport.

En observant les usagers des transports publics, il en est ressorti que les étudiants sont les pendulaires principaux dans la vallée. À travers leur cursus scolaire ils vont progressivement s'éloigner du village pour prendre le train ou le bus en groupe (fig.23), permettant ainsi de forger des liens entre les différents habitants de la région. Ces déplacements répondent à une optimisation des moyens structurels pour la vallée et sont un exemple de mise en commun des ressources. En parallèle, les étudiants des écoles privées utilisent également fréquemment le train pour se rendre dans des centres plus dynamiques tels que Montreux lors de leur temps libre. Les étudiants sont indirectement formés à être mobile sur un territoire exigeant une grande capacité d'adaptation.

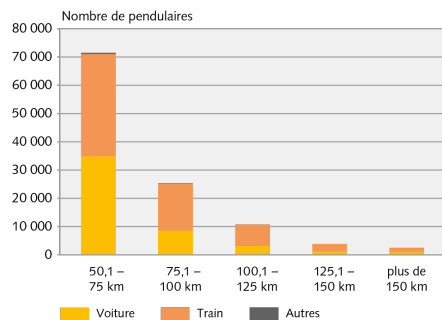
Mobilité



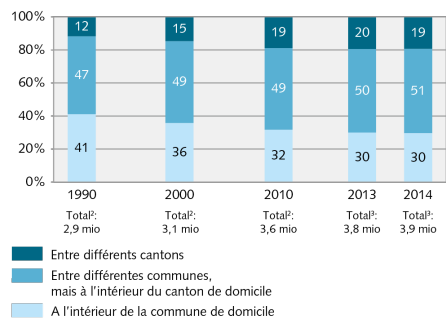
18. OFS, pendulaire selon la longueur du trajet pour se rendre au travail



19. OFS, pendulaire selon le temps nécessaire pour se rendre au travail, 2014

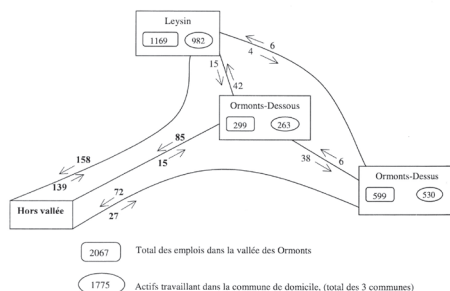


20. OFS, pendulaire de longue distance selon la longueur du trajet et le principal moyen de transport, 2010/14

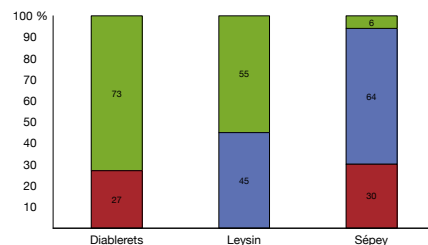


¹ Selon l'état des communes en 2014
² Total sans les valeurs manquantes, soit les personnes interrogées avec indications incomplètes
³ Le total contient les valeurs manquantes qui ont été attribuées au groupe des pendulaires à l'aide d'une méthode d'estimation

21. OFS, pendulaires selon le trajet pour se rendre au travail



22. OFS, déplacement quotidien des personnes actives (moyen de transport privés et publics), 1990



23. AISOL, moyen de transport empuntés par les écoliers de la vallée des Ormonts. Bleu : Bus, rouge : train, vert : à pied

Le réseau de transport de la vallée des Ormonts

La vallée des Ormonts est bien desservie à la fois par la route et par le rail. Le réseau de transport public se compose de deux lignes de chemin de fer partant de la ville d'Aigle et de liaison en bus reliant les divers villages de la vallée. La première ligne de train rejoint Leysin tandis que la seconde dessert les villages du Sépey et des Diablerets. La connexion au réseau des CFF depuis Aigle permet aux pendulaires de longues distances de rejoindre des villes comme Montreux, Lausanne ou Sion et de relier ainsi les villages de montagne au Chablais ainsi qu'à l'arc Lémanique.

Dans ce travail de recherche, les informations recueillies dans les rapports de gestion publics des transports du Chablais ont permis d'établir des graphiques de comparaison du nombre constituant les différents groupes d'utilisateurs entre 2006 et 2015 (fig. 24). En observant les tableaux, il est possible de constater que la ligne Aigle-Leysin connaît une fréquentation deux fois plus importante que celle de la ligne Aigle-Sépey-Diablerets.

Le graphique détaillé des usagers de la ligne Aigle-Leysin montre qu'environ 50% des utilisateurs sont des abonnés. Bien qu'une petite partie de ces derniers prenne le train pour des raisons touristiques, la majorité d'entre eux fait partie des pendulaires effectuant un trajet pour rejoindre un lieu de travail hors de la vallée ou, à l'inverse, dans la station.

En comparaison, la ligne ASD connaît une répartition égale entre les voyageurs abonnés, le trafic forfaitaire et les voyageurs individuels. Cette différence d'usage s'explique par la faiblesse de l'attractivité de la ligne face à la voiture en matière de temps de trajet.

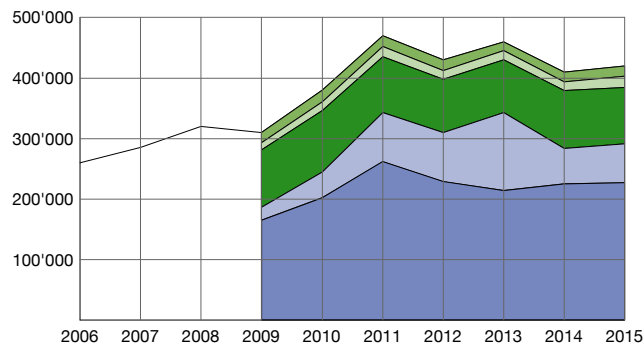
Dans les deux situations, le nombre de voyageurs individuels reste stable, tandis que le trafic forfaitaire varie en fonction des conditions climatiques (bonne météo, présence de neige en hiver et de beau temps en été, etc.).

La ligne Aigle-Leysin s'affiche comme une bonne alternative à la voiture tout en répondant aux besoins grandissant (passage de 300'000 à 450'000 passagers) de circuler entre Aigle et Leysin. L'allongement de la voie jusqu'au centre du village et l'augmentation de la fréquence des trains encouragent l'augmentation de l'utilisation de la ligne et le développement des infrastructures desservies.

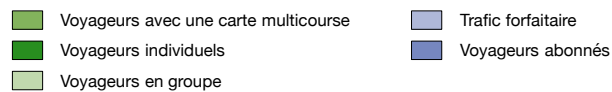
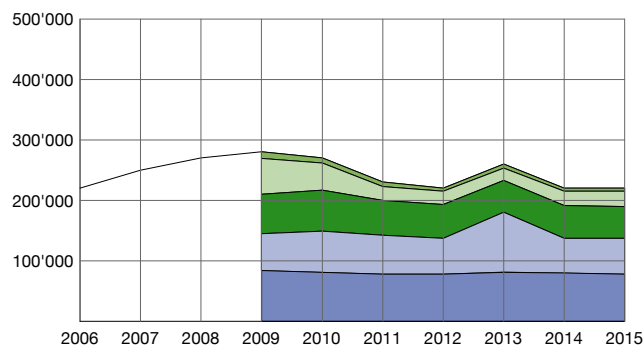
La ligne ASD qui n'a pas le même taux d'utilisation est néanmoins un élément important dans le fonctionnement de la vallée. En plus de permettre aux étudiants de rejoindre le centre scolaire du Sépey, le train permet aux habitants du Sépey de rejoindre le village des Diablerets ou la plaine pour se rendre à leur lieu de travail. Dans ce cas de figure, un maintien de l'offre actuelle semble être le scénario le plus envisageable pour la ligne.

Mobilité

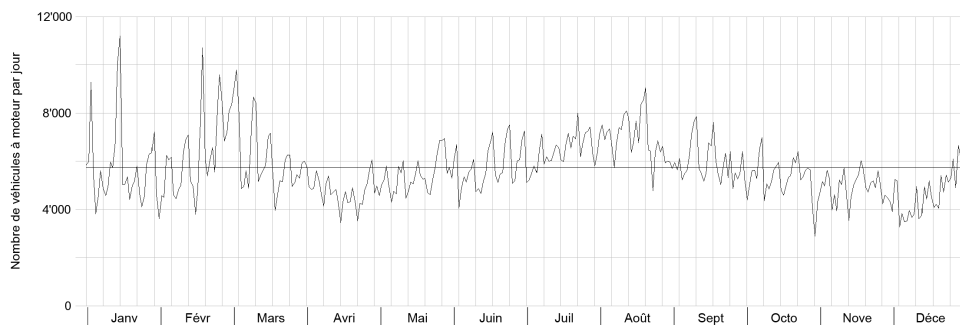
Aigle - Leysin



Aigle - Sépey - Diablerets



24. TPC, nombre de voyageur annuel pour les lignes Aigle-Leysin et Aigle-Sépey-Diablerets, 2006 - 2015



25. OFS, courbe de variation annuelle pour le volume de trafic automobile journalier passant par Aigle Pont de la Grande Eau

Les pendulaires

« Le gain de vitesse n'a pas donné plus de temps libre aux individus et à leurs familles. Celles-ci ont plutôt utilisé ce potentiel pour se déplacer toujours plus loin... En effet, les temps de déplacement restant globalement stables, les distances se sont allongées pour le travail et les activités éducatives, mais également pour les activités de loisirs, de consommation ou autres. » ^[1]

Après avoir analysé les déplacements et les utilisateurs des transports publics du Chablais (TPC), il était nécessaire de comprendre les facteurs responsables de cette mobilité ainsi que leurs répercussions sur les pendulaires. C'est à travers plusieurs entretiens menés sur place avec des locaux qu'il a été possible de faire ressortir des éléments revenant régulièrement dans les critères de décisions.

Présentation des résultats de l'enquête

Un des premiers points à aborder dans le cadre de la mobilité est le temps de séjour sur le lieu de domicile. Il est possible de répartir l'ensemble des modes de vie selon quatre groupes :

Le premier concerne les habitants travaillant et vivant sur place tout au long de l'année. Fortement ancrées dans l'économie du village, leurs activités dépendent principalement du secteur touristique (restauration, hôtellerie, guide, etc.) et de la construction (promoteur, charpentier, chauffagiste, ...). Il existe encore un cas particulier pour Leysin qui concerne les écoles privées et implique les secteurs du service et de l'éducation.

Nous trouvons ensuite les pendulaires vivant dans le village et effectuant des trajets quotidiennement pour rejoindre leur lieu de travail dans une autre région. Ces derniers travaillent le plus fréquemment dans le secteur tertiaire nécessitant un cadre dépendant de lieux à forte fréquentation (Ingénieur, enseignant universitaire, etc.). Nous pouvons distinguer deux groupes de pendulaires en fonction de leur temps de déplacement. Les premiers effectuent des déplacements entre les villages de la région (Le Sépey, Aigle) tandis que les seconds se rendent vers de plus grandes agglomérations (Lausanne, Lucerne, etc.). La détermination de l'appartenance à l'un de ces deux groupes est le résultat d'une combinaison de facteurs essentiellement dépendants des possibilités de travail et du seuil de tolérance vis-à-vis du temps de trajet.

Puis nous trouvons les habitants partageant leur temps de séjour entre deux résidences, impliquant une occupation de quelques jours à plusieurs semaines en fonction de leurs besoins. Cette situation découle le plus souvent d'une possibilité de séparer en partie le travail pour l'accomplir sur deux lieux distincts (Télétravail, plusieurs emplois, travail réparti sur le territoire, etc.).

Finalement, nous trouvons les saisonniers. Ces travailleurs nomades restent pendant une période de quelques mois sur place dans le but de maximiser leurs revenus. Leur affiliation est naturellement dans le tourisme et permet de répondre aux pics d'activités durant les périodes hivernales.

1. Lord S., *Être mobile pour mieux exister socialement ? Réflexion autour du couple déplacement / mobilité ; Mobilité et exclusion, quelles relations ?*



26. Campello A., Milan

Dans la suite du travail, les différents éléments ressortis des entretiens ont été classé selon trois domaines. L'attachement fonctionnel met en évidence les liens dépendant d'éléments physiques propres au lieu. L'attachement social s'intéresse aux rapports sociaux qui sont liés aux habitants et qui interviennent dans le choix du lieu de résidence. L'attachement sensible met en évidence des arguments propres à chaque individu et faisant ressortir des critères de sensibilité.

Attachement fonctionnel

Les attachements fonctionnels sont le plus souvent les arguments employés pour expliquer le choix de vivre à la montagne. Ils peuvent être regroupés suivant deux catégories.

La première est liée à la profession, les stations de montagne proposant des fonctions fortement caractérisées par leur lien avec le tourisme alpin. Ce domaine relativement spécialisé nécessite donc une main-d'œuvre spécifique qui fait l'effort de se déplacer à plus ou moins long terme (saisonniers ou locaux).

La seconde découle des critères de logement. Les villages de montagne sont de plus en plus des lieux fréquentés pour leurs activités de loisir. Le rapport privilégié avec la nature devient un argument de poids pour des habitants férus d'activités sportives ou cherchant à fuir la ville.

Attachement social

Durant les entretiens, il a été possible de relever que l'attachement social est régulièrement mentionné dans le choix de vivre à la montagne. Entre familles et amis, trois raisons ressortent régulièrement.

La première découle des origines familiales. Les sujets concernés ont vécu leur enfance dans le village et sont restés vivre dans la même région. Il est possible de les considérer comme le noyau original des villages.

La seconde raison est de renouer des liens avec des membres vivant dans le village. Bien que les personnes concernées soient nouvelles dans le village, elles renouent directement un lien avec des gens qu'elles connaissent.

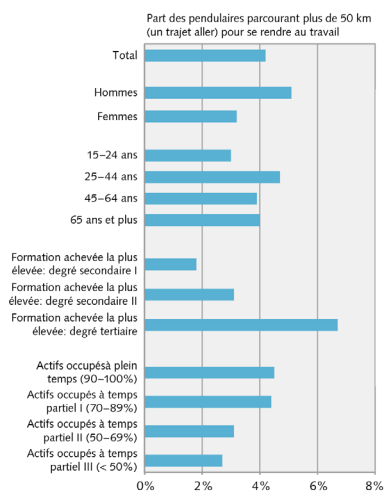
La troisième est de l'ordre des perspectives à venir. Le choix de vivre dans un environnement motivant les membres de la famille à venir les voir régulièrement peut être un critère important lors du choix du lieu de vivre.

Il existe également un rapport important à la vie du village. Cette dernière varie énormément d'un cas à l'autre. Entre les personnes actives dans la vie ou dans la politique du village et celles priorisant un rapport amical avec les voisins immédiats, nous retrouvons également des gens se concentrant sur des liens uniquement avec leur famille et considérant les relations avec le village comme secondaire.

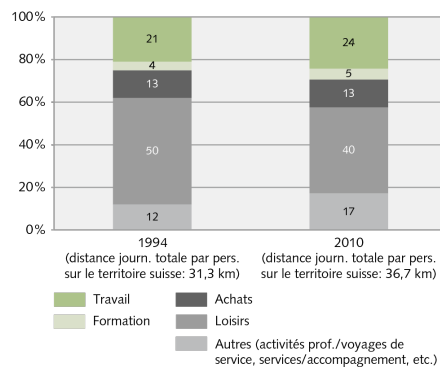
Attachement sensible

L'attachement au territoire (la nature et la montagne) est un argument ressortant dans la majorité des entretiens. Bien que très présent, il n'est cependant pas le premier argument cité. Fortement lié aux activités (attachement fonctionnel), il favorise et entretient un ensemble d'arguments qu'il représente par une représentation forte (intervention du mythe de la montagne).

De même l'attachement au lieu se subdivise en trois parties. La première concerne l'édifice dans lequel vivent les personnes interrogées et qui correspond au choix de vivre dans un "chalet". La seconde concerne l'identité du village et la troisième celle de la nature avoisinante et ses paysages.



27. OFS, Pendulaire de longue distance selon le groupe de population



28. OFS, Distance journalière moyenne selon le motif de déplacement

Le tourisme

Par son impact important sur l'économie et les débats qu'il génère sur l'aménagement du territoire, le tourisme nécessite d'être abordé afin de comprendre les enjeux impliqués dans le futur.

À l'heure actuelle, le tourisme peut se décliner sous trois formes. La première est ponctuelle. Elle concerne des groupes se déplaçant en bus et venant profiter des infrastructures pour une durée limitée dans le temps (de quelques heures à une journée complète) sans passer une nuit sur place. La seconde implique un séjour plus long sans promesse de renouvellement et s'adresse aux services hôteliers de la région. Souvent décrit comme la solution à renforcer pour lutter contre la baisse de fréquentation, elle nécessite une bonne organisation pour être fonctionnelle tout le long de l'année. La troisième, la plus importante pour les stations de montagne, concerne les propriétaires de résidences secondaires.

Les résidences secondaires sont régulièrement source de débat. Leur importance sur le secteur de la construction et les gains immédiats qu'elles procurent sur le marché immobilier sont généralement ce qui motive leur construction. Sur le long terme, leur impact dans l'économie locale est de plus en plus remis en question. Le mode d'occupation dans les années soixante basé sur une utilisation fréquente du logement ne connaît plus autant de succès aujourd'hui avec la diversification des loisirs et des possibilités de voyage.

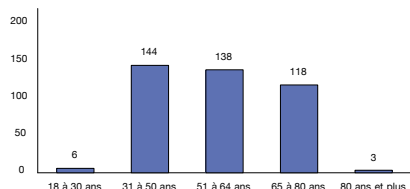
Une enquête réalisée en 2013 (fig.29) permet de mieux comprendre l'occupation des résidences secondaires. Ainsi si la moyenne d'occupation tourne autour des 90 jours pour les stations de Leysin et les Diablerets, l'âge des occupants varie entre les deux stations.

Leysin connaît une répartition homogène des classes d'âge entre 31 et 80 ans. Si la classe des 30-50 ans reste moins de 90 jours, ceux de 65 à 80 ans passent généralement plus de 60 jours sur place et sont pratiquement les seuls à dépasser les 150 jours.

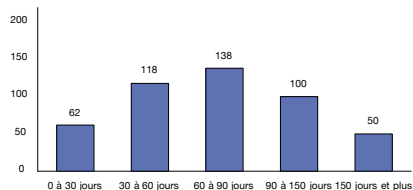
Les Diablerets en revanche sont très fréquentés par la classe de 30-50 ans. Si tous les occupants passent en moyenne plus de temps en station qu'à Leysin, peu sont ceux qui restent une période supérieure à 150 jours.

Pour résoudre la problématique des lits froids, de plus en plus de propositions d'organiser la location des résidences durant les périodes inoccupées apparaissent à travers des agences spécialisées. Cependant, le manque de volonté des propriétaires de mettre leur bien à la disposition d'inconnus est régulièrement un obstacle à ces initiatives. Pour résoudre en partie le problème, une solution envisageable passerait par l'élaboration d'un contrat obligeant les nouveaux acquéreurs à mettre dès le début leur résidence en location durant leur absence.

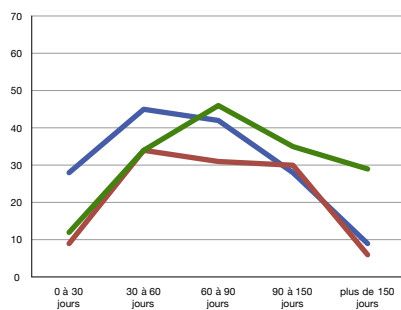
Mobilité



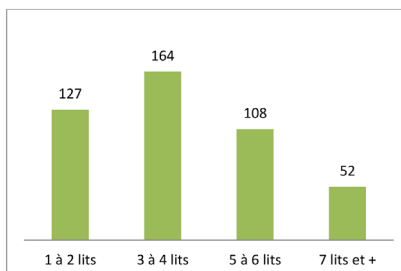
Âge moyen des occupants (Nbre de répondants), Leysin



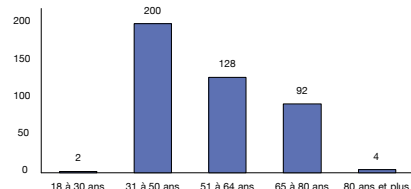
Taux d'occupation (Nbre de répondants), Leysin



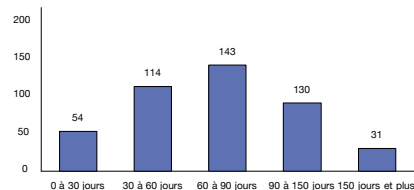
Occupation selon les classes d'âge (Nbre de répondants) Leysin



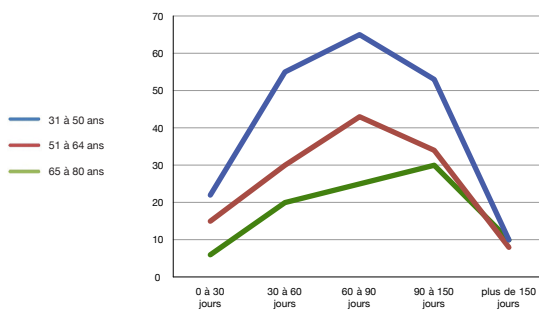
Répartition des lits (Nbre de répondants), Leysin



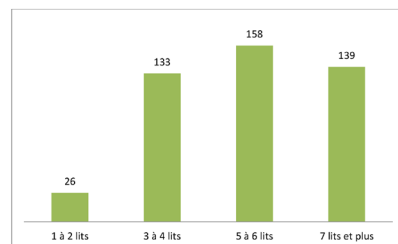
Âge moyen des occupants (Nbre de répondants), Ormonts-dessus



Taux d'occupation (Nbre de répondants), Ormonts-dessus



Occupation selon les classes d'âge (Nbre de répondants) Ormonts-dessus



Répartition des lits (Nbre de répondants), Ormonts-dessus

Chapitre 5

Le territoire et son environnement

Introduction

Longtemps isolés du reste du monde, les villages alpins ont connu un véritable changement de fonctionnement grâce au développement des moyens de transport. Les systèmes construits en fonction de l'agriculture se sont ainsi ouverts sur de nouvelles possibilités de développement et ont progressivement mis en commun les divers services publics comme l'éducation. En parallèle, la proximité plus ou moins immédiate à de plus grands pôles économiques influence également la fonction et l'autonomie des villages. L'indépendance d'un village est ainsi proportionnelle à la distance qui le sépare d'un centre d'activité économique.

Ces changements sociaux et économiques se sont retranscrits dans l'aménagement du territoire alpin. Les villages qui étaient autrefois de petits regroupements de ferme se sont agrandis et ont peu à peu délaissé l'occupation des petits alpages isolés sur l'ensemble du territoire agricole pour se concentrer sur une occupation à l'année du même domicile. En parallèle, ces fermes isolées sont devenues des lieux d'occupation pour les touristes et dans certains cas, comme celui des Diablerets, sont devenues de véritables stations de montagne.

Aujourd'hui, l'aménagement du territoire dans les Alpes a atteint un point critique de son système. Les touristes qui souhaitent acheter un chalet d'alpage pour profiter de vivre un instant comme un montagnard refusent d'habiter dans une infrastructure s'approchant de l'immeuble citadin. Le refus de voir les villages de montagne devenir des villes de montagne génère une surabondance de petits édifices cherchant à imiter le chalet traditionnel. C'est ainsi que l'utopie du chalet inséré dans un petit village se transforme en un tapis continu de surface bâtie et amène la conscience collective à accepter des initiatives limitant la construction de nouvelles résidences.

Il existe cependant des solutions qui pourraient se baser sur une meilleure gestion du territoire et un changement dans les formes d'édifices proposés. Dans le chapitre sur l'architecture dans les Alpes, certains cas réalisés ont démontré qu'une densité maîtrisée peut offrir de meilleures conditions pour l'ensemble du bâti et l'environnement tout en assurant des services à un nombre plus important de personnes.



30. Google Earth, vue satellite de la vallée des Ormonts

Alpes Vaudoises 2020

Le projet alpes Vaudoise 2020 est né d'une volonté du canton de Vaud d'établir une vision stratégique globale de son territoire. Conscient d'un domaine au potentiel élevé, l'étude a cherché à définir les points sensibles pouvant être renforcés. C'est à travers des travaux mis en commun, une réflexion avec les différentes instances concernées et l'établissement d'objectifs à moyen terme qu'a pu émerger les cinq objectifs suivants:

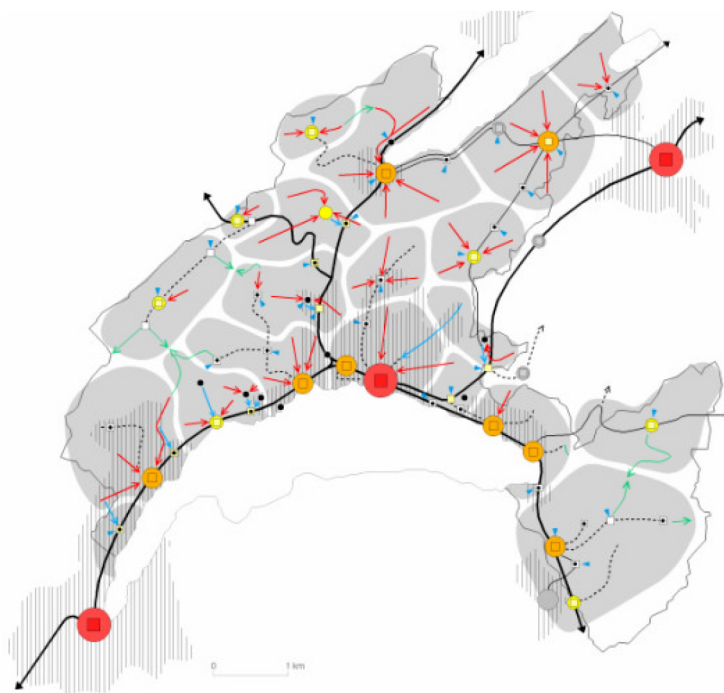
1. Déployer une stratégie de mesures coordonnées dans un cadre organisationnel régional fort
2. Viser la réalisation d'une liaison portée directe entre le village des Diablerets et Glacier 3000.
3. Favoriser la transformation vers un tourisme moins dépendant de la neige (tourisme 4-saisons).
4. Optimiser l'offre de mobilité en tenant compte autant des enjeux socio-économiques généraux que des enjeux spécifiques au tourisme.
5. Renforcer l'attractivité et la rentabilité de l'hébergement.

Les objectifs peuvent ainsi être répartis sur deux échelles :

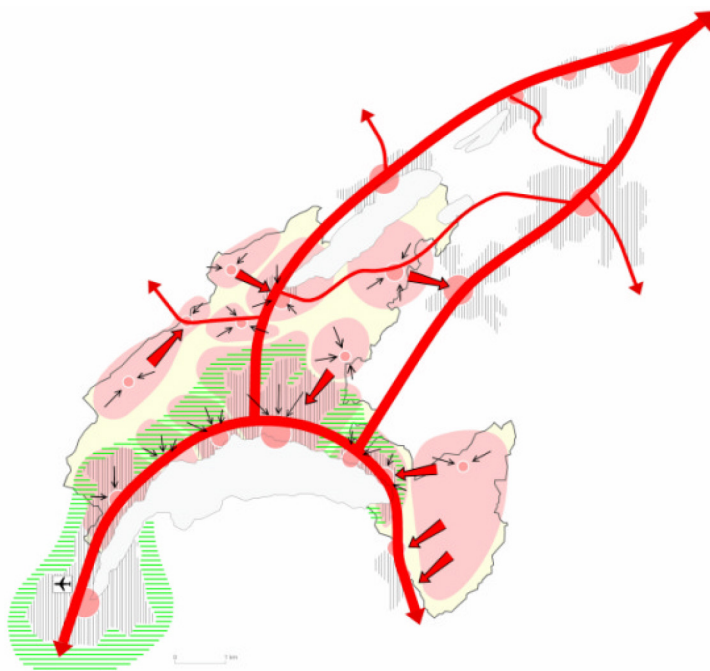
la première concerne la région dans son ensemble. En coordonnant les institutions (touristiques, éducatives, administratives, etc.) et en renforçant les liens techniques entre les différents villages, l'ensemble de la région pourrait économiser des ressources et participer à l'édification d'une entité plus grande et plus forte pour faire face au marché extérieur.

La seconde échelle concerne chaque village individuellement. Une liste de programmes détaillés cherche à dynamiser les secteurs souvent mono orientés vers une plus grande variété économique, culturelle et sportive.

Une critique que l'on pourrait établir sur ce rapport est sa limite dans le temps. Les auteurs planchent sur un changement critique lié à la diminution des quantités de neige vers 2035 et envisagent principalement les rapports liant directement les investissements et le tourisme. Ainsi donc est laissée en suspens une réflexion sur la valeur ajoutée aux villages pour leurs habitants sur du long terme. Cet autre axe de recherche dépendant d'un marché plus incertain ne peut être sujet à des investissements de la part d'une autorité cantonale.



31. Plan directeur vaudois, accessibilité transports en commun du centre des régions de proximité



32. Plan directeur vaudois, organisation polycentrique avec mise en valeur de l'armature principale

Environnement

« Ce sont ces travaux et ces événements qui, au rythme des saisons, ont façonné le paysage : une alternance de forêts, de clairières, de bosquets et de haies comme beaucoup d'autres. Mais, d'un versant à celui d'en face, ce décor est facile à lire. On voit alors qu'il est tout entier humanisé dans ses étages inférieurs : les arbres y sont isolés ou alors, autour des fermes, ils accusent un sillon, soulignent une arête. Ce sont des frênes et des érables, des sorbiers et des alisiers, des cerisiers et de rares foyards. A l'étage au-dessus, la forêt domine, celle où les sapins ont peu à peu chassé le peuplement primitif de vernes et de bouleaux. Des couloirs d'avalanche se sont ouverts là où les défrichements ont été trop hardis.

Tout en haut, les pierriers sont à nu et les rochers dessinent des arêtes. L'œil les suit jusqu'aux durs sommets qui se profilent sur le ciel, alignés derrière la pyramide parfaite du Pic-Chaussy. La découpe familière où s'accrochent souvent des morceaux de nuages change avec les heures autant qu'avec les saisons. » [1]

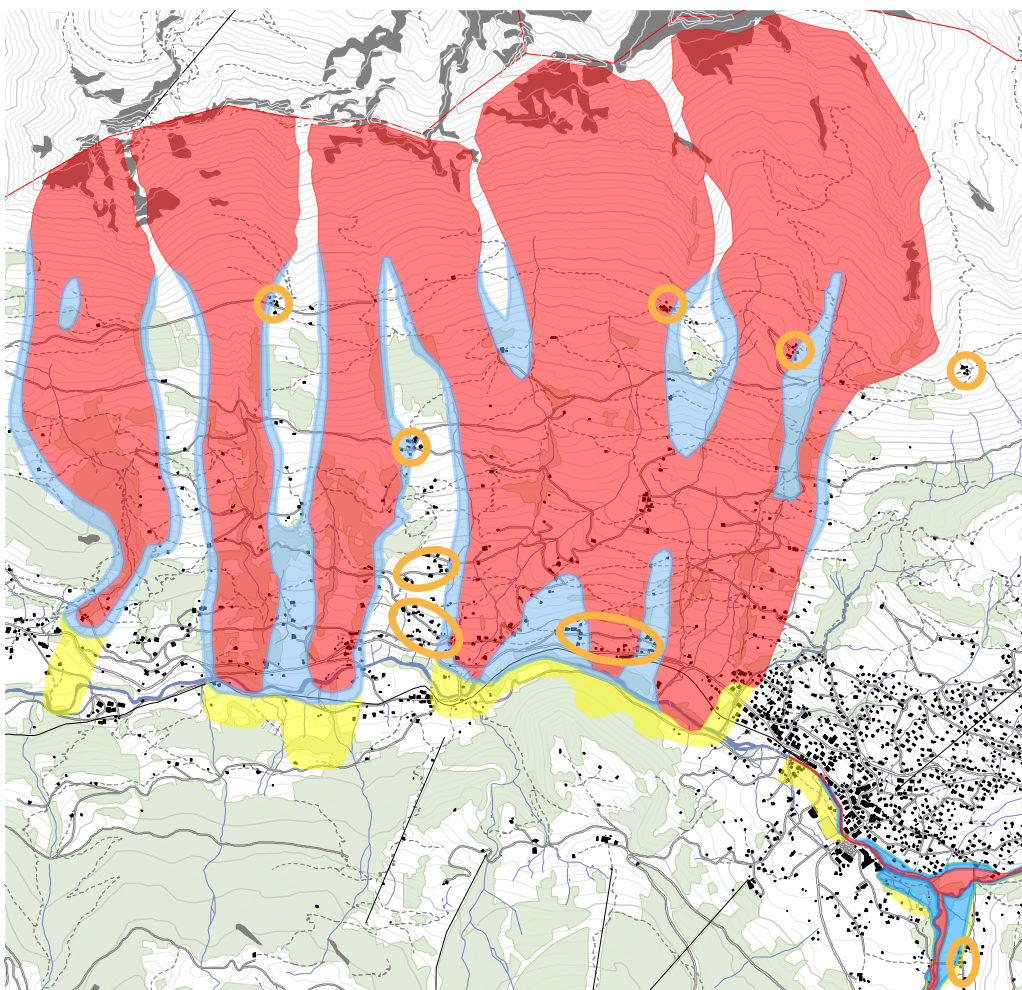
Dans le territoire des Alpes, une grande partie des éléments constituant l'environnement naturel résulte d'un travail invisible effectué par l'homme au cours des siècles. La délimitation et l'entretien des forêts qui ont longtemps été définis par les besoins d'espace pour les pâtures et de matériaux pour la construction ont largement contribué à la fabrication du territoire actuel.

Cependant, d'autres critères liés aux dangers naturels ont également eu un rôle important dans la détermination de l'environnement bâti. Sur le versant Chaussy-Para, la disposition des chalets d'alpage qui semble être aléatoire répond à des contraintes définies par les dangers d'avalanche. Dans certaines situations comme au Lavanchy ou aux Planards, le choix de se confronter à ces forces invisibles se retranscrit à travers des ouvrages d'ingénierie civile telle que des digues de protection ou des édifices possédant un mur borgne en béton.

Aujourd'hui, les travaux agissant sur la redirection ou la canalisation de l'eau sont certainement les ouvrages qui influencent le plus la transformation du territoire. Dans le cas de la canalisation de *La Grande Eau* aux Diablerets, les propriétés des terrains ont changé d'affectation et sont devenues des zones protégées du risque d'inondations fréquentes. Dans le même sens, les conduites forcées qui influencent la gestion naturelle de l'eau dans l'environnement permettent de fournir de l'eau en suffisance pour les stations et les canons à neige.

Si l'ensemble de ces interventions reste souvent invisible, les éléments qui en découlent témoignent des efforts engagés et participent à une nouvelle vision du territoire. Il est donc essentiel de toujours prendre en considération toute nouvelle intervention et d'en mesurer les impacts lors de leur installation.

1. Vouga, J.-P., *Les Ormonts et Leysin*, Trésors de mon pays, p.17



33. Plan directeur communal, zones de risques d'avalanche sur le versant Chaussy-Para et d'inondation aux Diablerets.

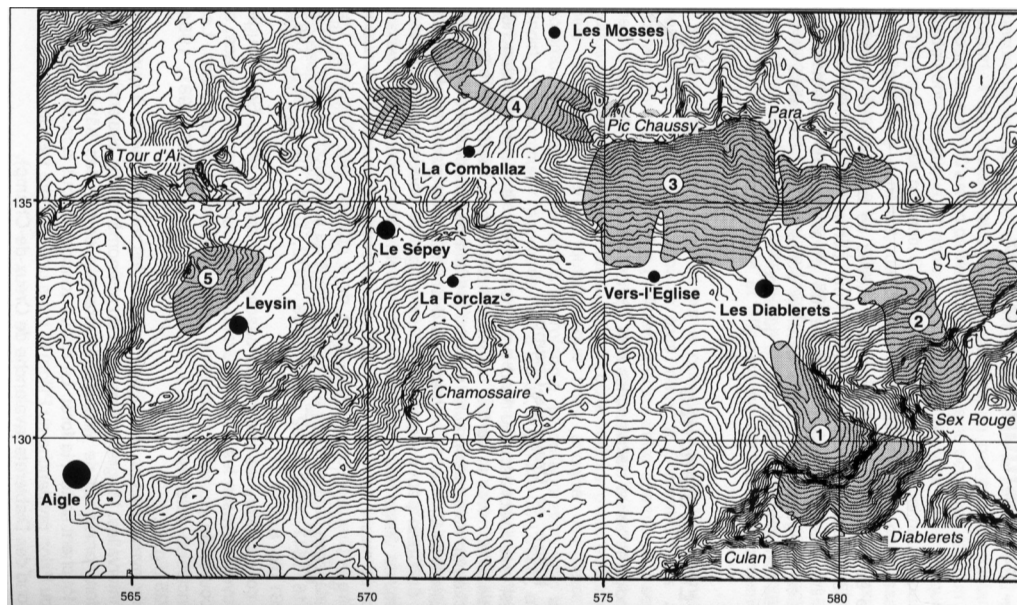
Degrés de danger : rouge - danger élevé ; bleu - danger moyen ; jaune - danger faible
Les zones entourées en orange mettent en évidence les chalets d'origine à préserver



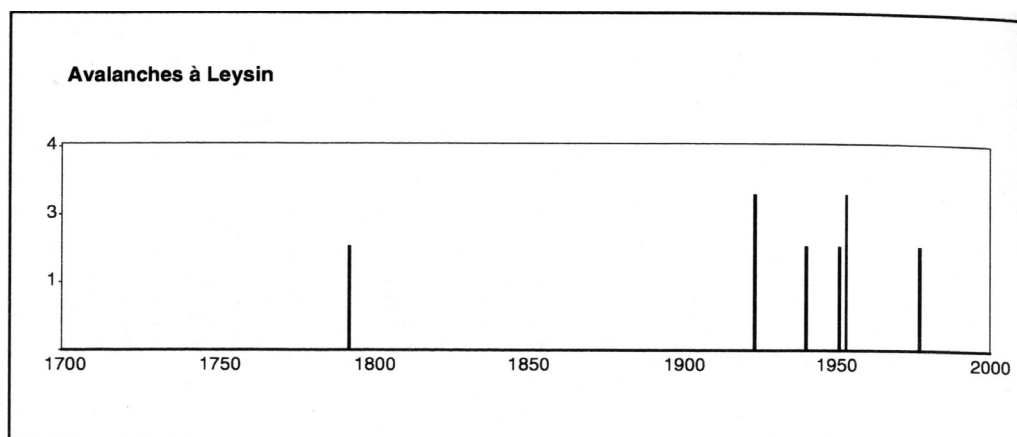
34. Schoeneich P, digues de protection contre les avalanches au Lavanchy



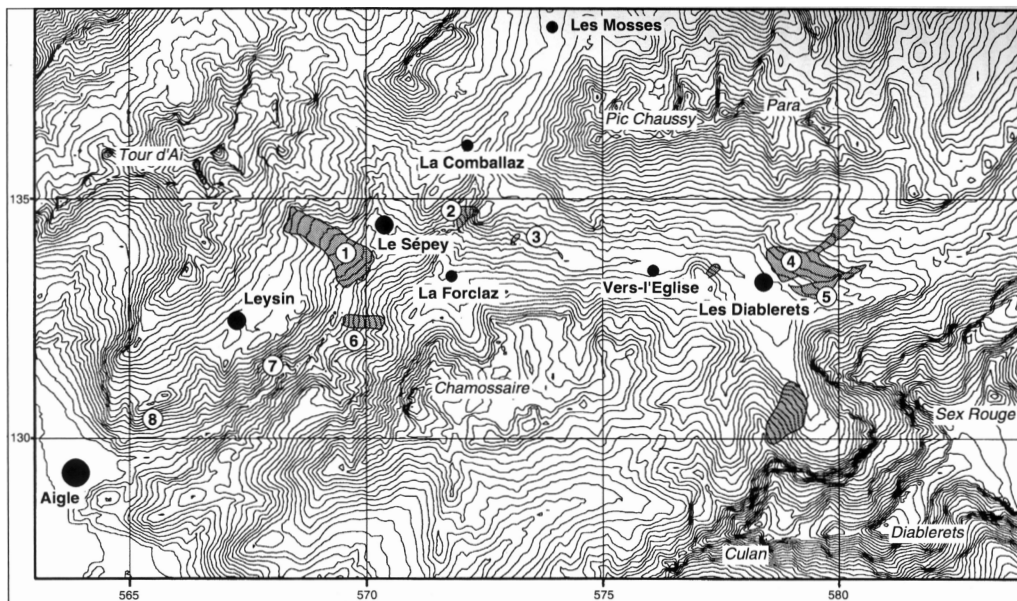
35. Schoeneich P, ouvrage moderne de protection individuelle, Les Planards



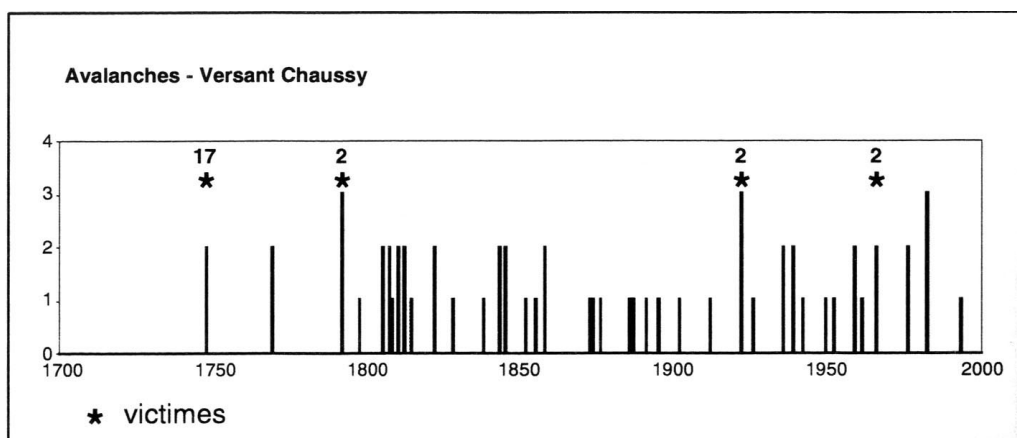
36. Schoeneich P., principales zones de risque d'avalanches de la vallée des Ormonts:
1 = Creux-de-Champ, 2 = Pillon, 3 = versant Chaussy-Para, 4 = La Combalaz, 5 = Leysin.



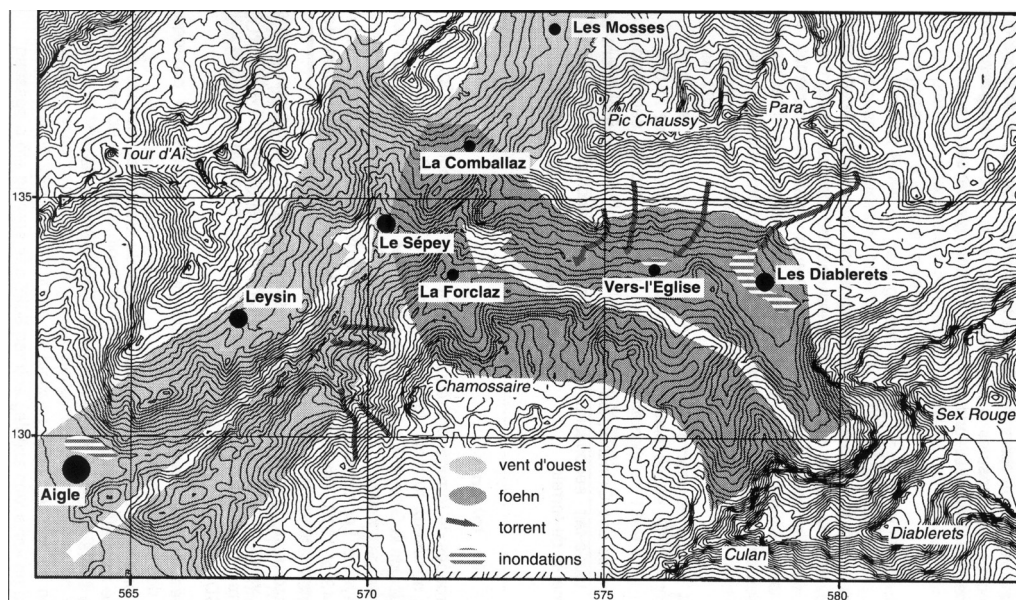
37. Schoeneich P., les avalanches à Leysin. Ne sont représentées que les avalanches ayant atteint la zone habitée. L'augmentation à partir de 1923 provient au moins en partie d'une augmentation de la vulnérabilité par le développement de la station climatique puis touristique.



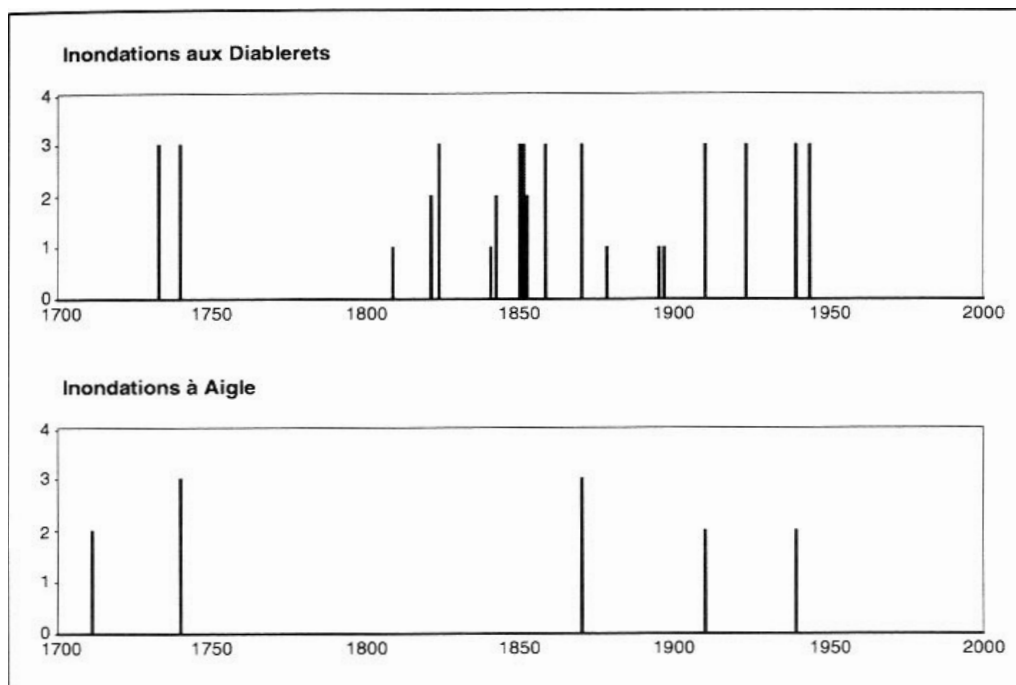
38. Schoeneich P., principales zones de glissements actifs et de chutes de blocs de la vallée des Ormonts: 1 = La Frasse, 2 = Aigremont, 3 = Premier-Fenil. 4 = Belvédère, 5 = Les Parchets, 6 = Fontanelles, 7 = Grands-Rochers, 8 = E. de Veyges.



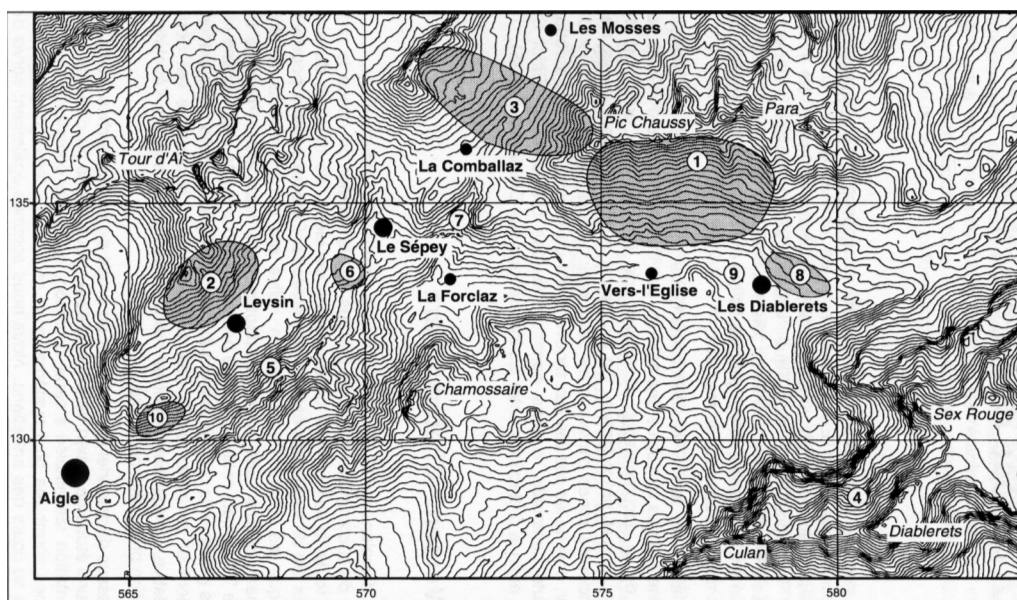
39. Schoeneich P., les avalanches du versant Chaussy-Para, selon trois degrés d'intensité. * = événements avec victimes et nombre de victimes.



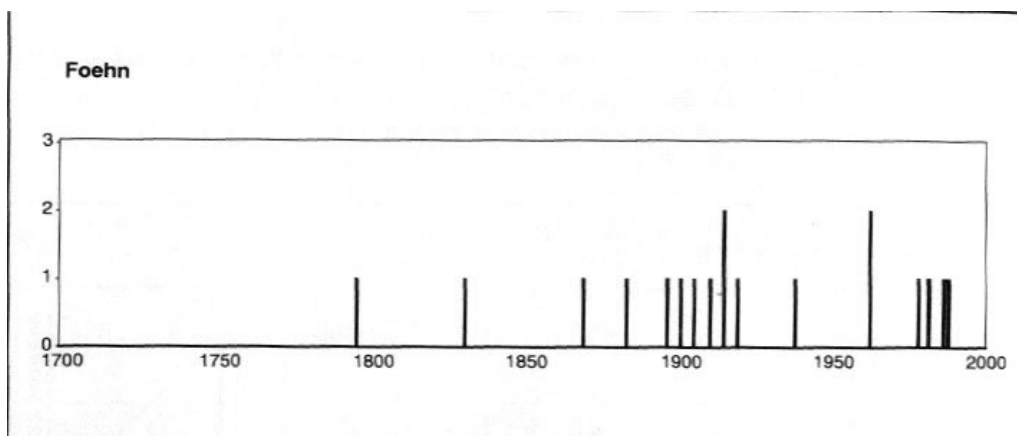
40. Schoeneich P., torrents principaux et zones d'inondation (Les Diablerets, Vers-l'Eglise et Aigle).
En grisé: zones de dégâts des tempêtes de vent d'ouest (gris clair) et de foehn (gris foncé).



41. Les inondations par les torrents et la Grande-Eau aux Diablerets et à Aigle, selon trois degrés d'intensité



42. Schoeneich P., localisation des actions de protection: 1 = versant Chaussy-Para, 2 = Leysin, 3 = La Comballaz, 4 = Glacier de Pierredar, 5 = Grands-Rochers, 6 = La Frasse, 7 = Aigremont, 8 = Belvédère, 9 = endiguements, 10 = Efflot de Veyges



43. Schoeneich P., fréquence des tempêtes de foehn à Ormont-Dessus et à la Forclaz, selon deux degrés d'intensité.

Chapitre 6

L'architecture dans les Alpes

Introduction

Le territoire des Alpes connaît une multitude de solutions urbaines allant du simple village agricole à la station de ski internationale. Dans le cas des stations de Leysin et des Diablerets, toutes deux ont développé une identité forte et distincte liée à leur territoire et leur histoire. Les défis auxquels font face les deux stations vont mener à une plus grande séparation des activités économiques en fonction de leur lien avec la plaine et des offres touristiques que leur domaine pourra proposer à l'avenir. Cette évolution va directement avoir des conséquences sur l'urbanisme des deux villages ainsi que leur identité. En conséquence, il est important d'anticiper les changements à venir et de définir un cadre adapté afin de maîtriser l'évolution à venir.

Ce chapitre se concentre en premier lieu sur les stations de Leysin et des Diablerets afin d'en faire ressortir les éléments présents et potentiels. En second temps, une étude sur les stations d'Avoriaz, Flaine et Andermatt permettra de mettre en évidence de nouvelles réflexions urbaines et architecturales.

Pour comprendre les stations d'Avoriaz et de Flaine, il est important d'introduire le terme station intégrées qui implique tout un mouvement de pensée durant les années soixante et qui influence encore aujourd'hui notre approche de la construction en montagne.

« Station intégrée : un lieu de séjour créé de toutes pièces pour lequel le choix du site ainsi que son équipement sont déterminants ; l'urbanisme s'appuie sur une réflexion "rationnelle", se met au service d'une capacité d'accueil adaptée au site ; cette station offre au skieur, à qui elle est presque exclusivement réservée, de chausser ses skis au sortir de son logement. » ^[1]

1. André Gaillard, *Construire à la montagne*. Des alpes à la mer, l'architecture d'André Gaillard. p.44

Les premiers explorateurs tels que le skieur olympique français Jean Vuarnet ou encore l'architecte Charlotte Perriand cherchent au début des années 60 à développer un nouveau langage conciliant les rigueurs de la nature et de l'altitude avec les besoins d'hébergement de plus grands confort d'une nouvelle forme de tourisme née avec les premières vacances. La station intégrée impliquant un investisseur et un architecte pour un nouveau lieu destiné au ski devient un modèle soutenu par l'État français et les banques dans le cadre du plan neige. De nombreux exemples parsemés sur les Alpes française permettent d'affirmer le succès de ce modèle durant la période de gloire du ski.

Cependant, les attentes d'aujourd'hui ont changé. Le ski qui a connu son apogée vers 1990 a perdu en intérêt et la demande touristique a évolué vers de nouvelles activités plus variées. En parallèle, la prise de conscience de la fragilité de l'environnement visible en montagne a changé les exigences de construction sans pour autant stopper les besoins d'évolution. La situation actuelle nécessite donc de nouvelles approches tant dans le développement économique que dans la réflexion de l'urbanisme.

En conclusion, les éléments ressortis dans l'analyse des stations permettront de proposer des éléments de réponse pour Leysin et Les Diablerets.

Leysin

L'origine du nom de Leysin, autrefois Leissins, Lisin, Lesin, provient d'un dérivé du mot celtique loke, pente lisse (d'où aussi Loex, Luisin) ou du celtique lake, dalle de pierre (d'où Lex, Lys).

« En 1873, un malade passe pour la première fois l'hiver dans un village de 400 agriculteurs. Vingt-cinq ans plus tard, un autre village de même grandeur mais composé uniquement de cliniques s'est construit juste au-dessus, dans les forêts de sapins du Fedey. Vingt-cinq ans encore et une véritable ville abrite, dans une trentaine d'établissements, 1500 malades atteints de tuberculose soit pulmonaire, soit chirurgicale. Cela durera également vingt-cinq ans au bout desquels la tuberculose pulmonaire disparaît, foudroyée par la streptomycine. Et les vingt-cinq dernières années voient les neuf dixièmes des sanatoriums se transformer en hôtels, le succès d'une station touristique déterminer un nouveau visage, entraîner même la naissance d'un quartier tout neuf ! » ^[1]

Le village de Leysin se situe sur un plateau orienté sud-est donnant vue sur la vallée du Rhône. Il s'étend sur un dénivelé de 300 mètres et se compose de trois quartiers correspondant aux trois périodes clés du village et formant un équilibre entre grands édifices et petits ensembles. Le premier se situe dans la partie basse de la ville et correspond au village d'origine. Le second, inséré dans une forte pente et situé dans la partie supérieure, est caractérisé par ses grands édifices datant de la période de l'héliothérapie. Enfin, la dernière partie plus à l'écart à l'est du village accueille des institutions touristiques liées aux activités hivernales.

Leysin souffre à l'heure actuelle du manque de clarté au niveau de la définition des différents espaces publics pour chaque quartier. Le centre historique a perdu sa ruelle et ses petites places au profit de la voiture et des espaces de circulation à grande vitesse, tandis que les offres touristiques réparties dans l'ensemble de la station manquent de liaisons et de place les valorisant. Le quartier des Essert quant à lui n'a jamais eu le désir de former d'espace commun dans le but de promouvoir au maximum l'individualisation de la propriété privée à la montagne. Le seul espace ayant conservé un semblant de lieu public est l'avenue Secrétan située au milieu des écoles internationales, offrant une promenade ainsi que des boutiques et des restaurants.

1. Vouga J.-P., *les Ormonts et Leysin*, p.15

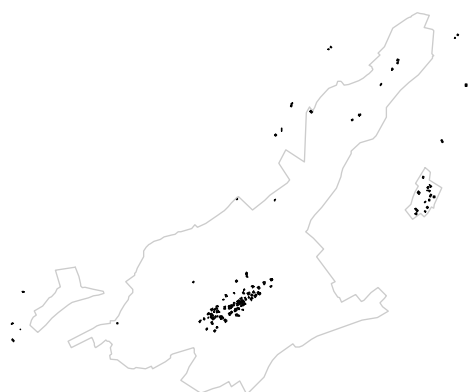


44. Google Earth, vue satellite de Leysin

Le choix lors de la construction du chemin de fer de ne pas traverser le village afin de ne pas mélanger les habitants et les malades se rendant aux sanatoriums a longtemps pénalisé l'arrivée par les transports publics ainsi que limité les occasions de définir des espaces communs au sein du village. Cependant, avec l'extension du rail jusqu'aux télécabines de la Berneuse au centre du village, de nouvelles opportunités de redonner des lieux publics de qualité sont possibles.

Le domaine skiable de Leysin s'étend sur un seul versant orienté sud-est et partant depuis le restaurant panoramique de la Berneuse. Les pistes permettent de rejoindre facilement le quartier des Esserts ainsi que la télécabine de la Berneuse. Le reste du village reste cependant éloigné de ce centre et nécessite de prendre le bus afin de se déplacer dans le village.

La force de Leysin est sa diversité économique. Bien que dépendante du ski en hiver, elle fonctionne également grâce à ses écoles privées. Le nombre d'étudiants dépassant le millier requiert une activité économique étendue sur l'ensemble de l'année qui touche tant le domaine des services internes à la structure que ceux externe. Elles permettent également de revaloriser les sanatoriums, le tourisme et la mobilité. En parallèle, sa proximité avec le Chablais et Lausanne permet à Leysin de se profiler comme un quartier résidentiel pour les pendulaires cherchant à s'éloigner de la ville tout en restant à proximité de secteurs industriels et de pôles économiques.



1850



1900



1950



2016

45. Évolution du bâti de Leysin

Quartier historique

Noyau dense et homogène, le centre historique rassemble une architecture modeste, mais ayant fait preuve face au temps. Son adaptation à son environnement permet de la considérer comme figure appartenant au paysage alpin. Ses petites ruelles à l'origine entièrement piétonnes ont cependant perdu de leur qualité en cédant une part non négligeable à la voiture. Le positionnement des stations de chemin de fer sur le côté ouest a directement influencé le sens du développement du centre.

Quartier des sanatoriums.

Le quartier des sanatoriums est un ensemble de grands édifices autonomes ne partageant que leur grand gabarit, leur style architectural et leurs grands aménagements extérieurs similaires. Une ruelle offrant une promenade et des commerces au centre de ce système satellitaire permet de combler le manque de lien entre les édifices.

Monuments faisant résistance à la géographie du lieu, les sanatoriums et leurs jardins sur sol artificiel affichent un discours simple et clair sur les règles de l'hygiénisme et du vivre ensemble.

Quartier de chalet.

Les zones villa qui sont observables aujourd'hui sont de deux natures. La première, située dans le quartier des Esserts résulte d'un prolongement de l'offre immobilière de résidence secondaire dans le secteur touristique. La seconde située au sud-ouest du village est destinée à de nouveaux résidents cherchant à habiter dans un village de montagne. Dans les deux cas, l'accès par la voiture est déterminant pour comprendre la disposition des édifices ainsi que le manque de réflexion sur l'espace environnant.



Quartier historique

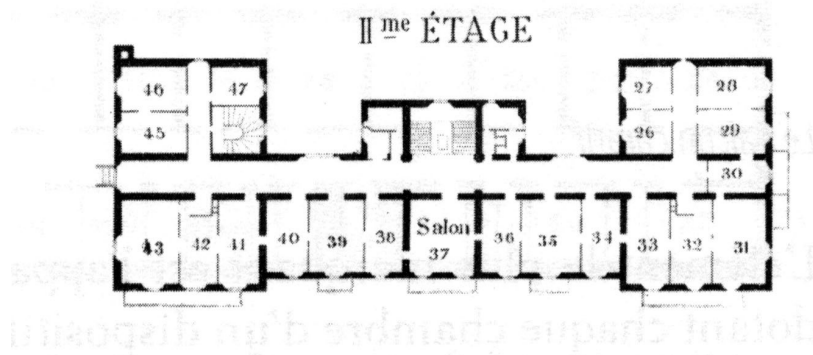


Quartier des sanatoriums



Quartier de chalet

46. Différence d'occupation du sol en fonction des quartiers de Leysin



47. Grand Hôtel, plan d'étage (MHIUZ), 1890, Leysin



48. Sanatorium du Grand Hôtel, plan du rez-de-chaussée, 1890, Leysin



49. Hôtel les Chamois, Leysin, 2016



50. Grand Hôtel, Leysin, 2016



51. Grenier, Leysin, 2016



52. Villa la Joux, Leysin, 2016



53. Villa, route de la Collure, Leysin, 2016



54. Villa, route de la Collure, Leysin, 2016



55. Hôtel Belvédère, Leysin, 2016



56. Hôtel Fabiola, Leysin



57. Logement Roc d'Orsay, Leysin, 2016

Les Diablerets

« C'est donc des Valaisans que vient l'appellation « Diablerets » qui l'emporta sur celle, plus banale, de Rochers-de Champ. Longtemps plus tard, en 1856, quand la route sera construite jusqu'au Plan, le premier hôtel prendra le nom d'Hôtel-des-Diablerets. Le nom passera au bureau de poste voisin par simple décision des PTT ; il deviendra rapidement celui de la station [...] » ^[1]

Situé à 1200 mètres d'altitude, le village des Diablerets était à l'origine un lieu d'alpage. Constitué d'un ensemble de petits mazots répartis dans toute la région en fonction des besoins agricoles, c'est avec la construction de l'hôtel des Diablerets que la région va devenir un lieu touristique. Dédié tout d'abord au tourisme d'été, il faudra attendre l'essor du ski pour que le village devienne dans les années 60 un lieu important du tourisme hivernal.

Le village des Diablerets se définit en deux parties. La partie basse reposant sur un plateau recueille les édifices communs (gare, église, école), les hôtels ainsi que la rue marchande représentant le centre du village. La partie haute, séparée par la route du Pillon, est disposée sur une forte pente orientée sud-ouest. Elle est constituée principalement de petits chalets servant de résidence secondaire. Cette dernière partie construite selon les besoins de l'automobile ne possède guère de lieux collectifs.

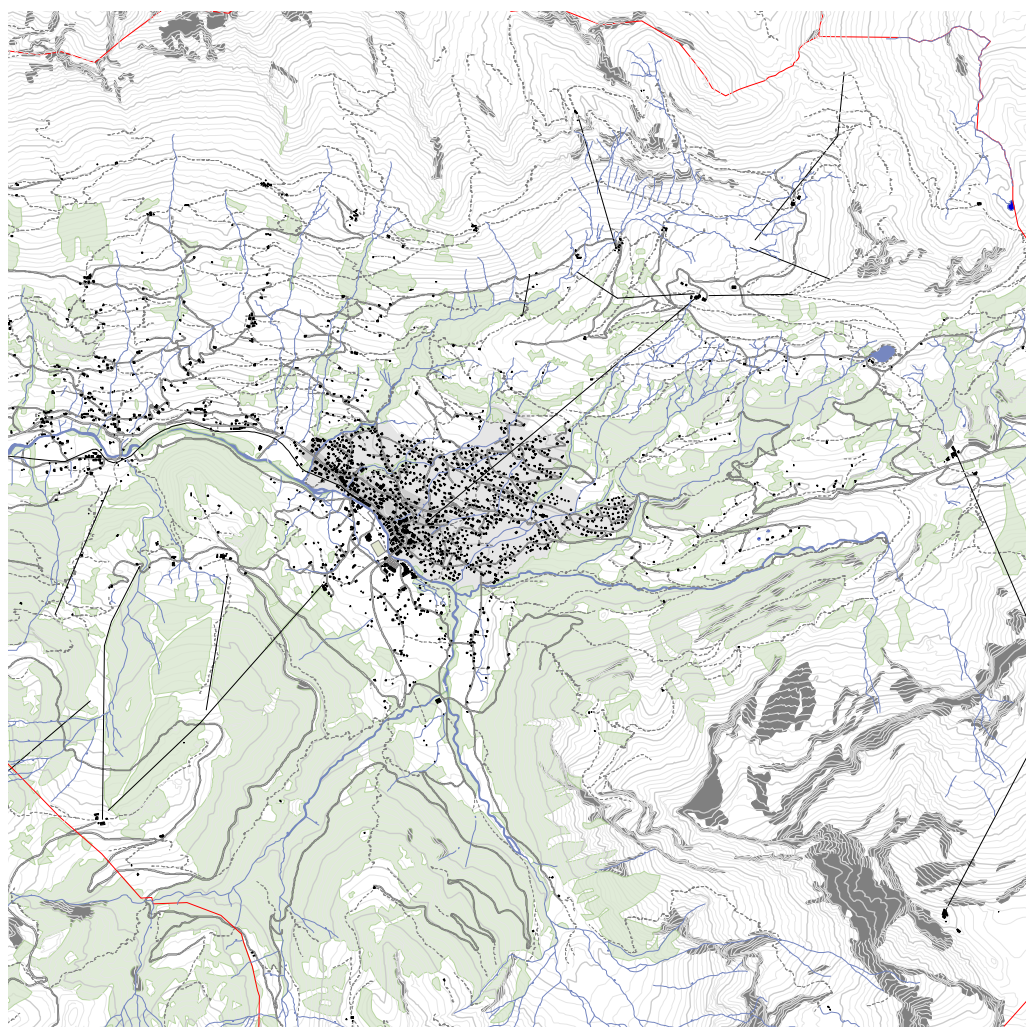
Si le village possède une rue commerçante, le principe de développement jusqu'à présent s'est basé sur l'acquisition de nouvelles parcelles en fonction des routes construites sur le versant des Diablerets. Au lieu de réaliser un centre plus dense et de le rendre plus dynamique, la distance qui sépare la majorité des "chalets" génère une coupure affaiblissant l'identité du village.

Le domaine skiable des Diablerets s'étend sur trois régions différentes : Isenau, les Meillerets et Glacier 3000. Chaque domaine possède un point de départ spécifique et distant des autres domaines. La télécabine du glacier située à l'écart du village nécessite une liaison par le bus tandis que les deux autres domaines partent depuis les deux différentes zones du village. Les pistes d'Isenau permettent de traverser la zone chalet et enrichissent cette partie de la station. Elles ne peuvent cependant pas rejoindre le départ pour les Meillerets qui réunit la zone pour débutants et la piste de luge. Ce départ forme ce qui se rapproche le plus d'un front de neige, mais souffre d'une trop grande distance entre le départ du télésiège et la station.

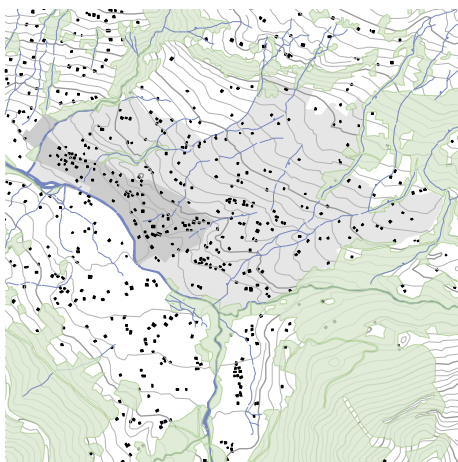
1. Vouga J.-P., *les Ormonts et Leysin*, p.21



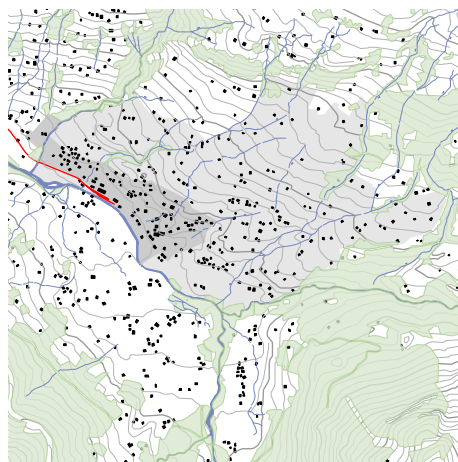
58. Vue satellite des Diablerets



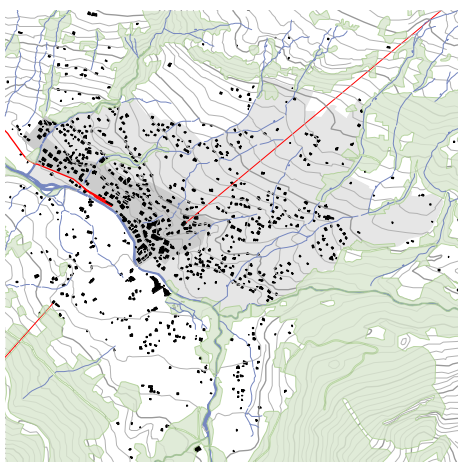
59. Plan de situation 50'000, Les Diablerets



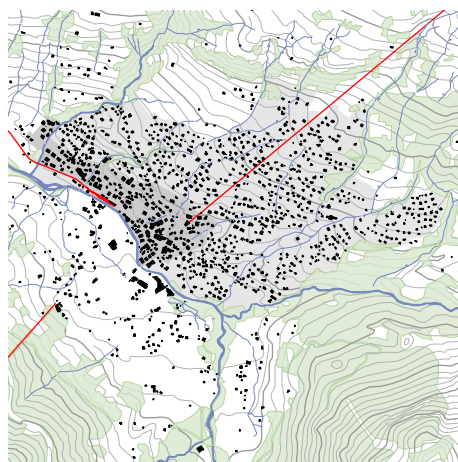
1897



1933



1974



2016

60. Évolution du bâti des Diablerets



61. Chalet d'alpage, Ville Ormont-Dessus, 2016



62. Chalet d'alpage, Ormont-Dessus, 2016



63. Eurotel Victoria, Les Diablerets, 2016



64. Grand-Hôtel, Les Diablerets, 2016

Avoriaz

Située à 1800 mètres d'altitude, Avoriaz a été initiée dans les années 1960 par le champion olympique français *Jean Vuarnet* dans un site vierge et encore peu apprécié (Avoriaz voulant dire "ne vaut rien"). Grâce à un travail combiné de l'architecte Jacques Labro et des conseils du skieur, une station novatrice proposant une alternative à l'architecture moderne et rationnelle tout en apportant de nouveaux principes d'urbanisme a vu le jour.

La station pensée de manière globale possède un langage uniforme en termes d'urbanisme et d'architecture. Déterminée par une forte densité et des formes organiques se rapprochant d'un certain mimétisme de la montagne, la station se limite à une surface optimisée et cherche à disparaître dans les roches de la montagne.

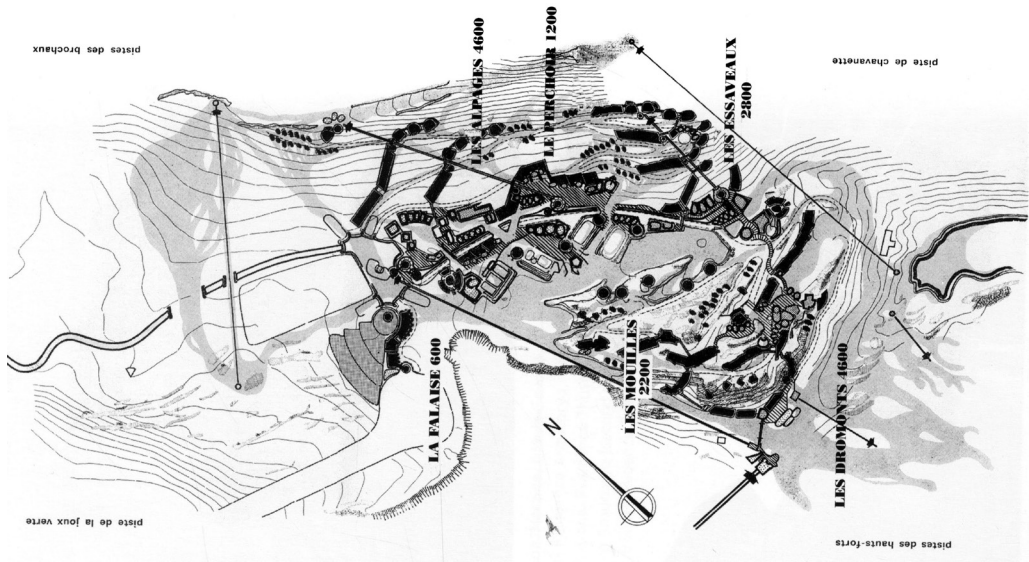
Les édifices sont disposés de manière à protéger les espaces extérieurs du vent et maximiser l'exposition au soleil. La circulation au cœur de la station a été réfléchie pour les skieurs. Les rues sont élargies pour devenir piste et les espaces de circulation piétonne sont intégrés dans les édifices. Il est ainsi possible de circuler à travers plusieurs édifices tout en utilisant les ascenseurs et escaliers communs afin de braver les différences d'altitude et les conditions climatiques difficiles.

Installée au cœur du réseau de piste, Avoriaz peut être considérée comme une des stations les mieux intégrées à son environnement. Les remontées mécaniques permettent à la fois de desservir les différentes pistes et de participer à la circulation au sein de la station.

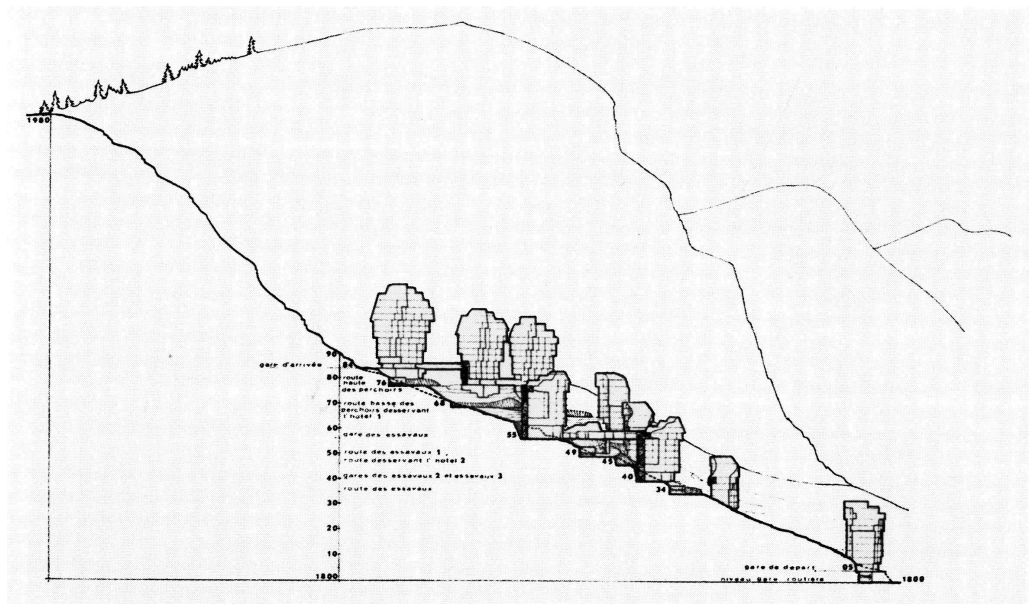


65. Avoriaz





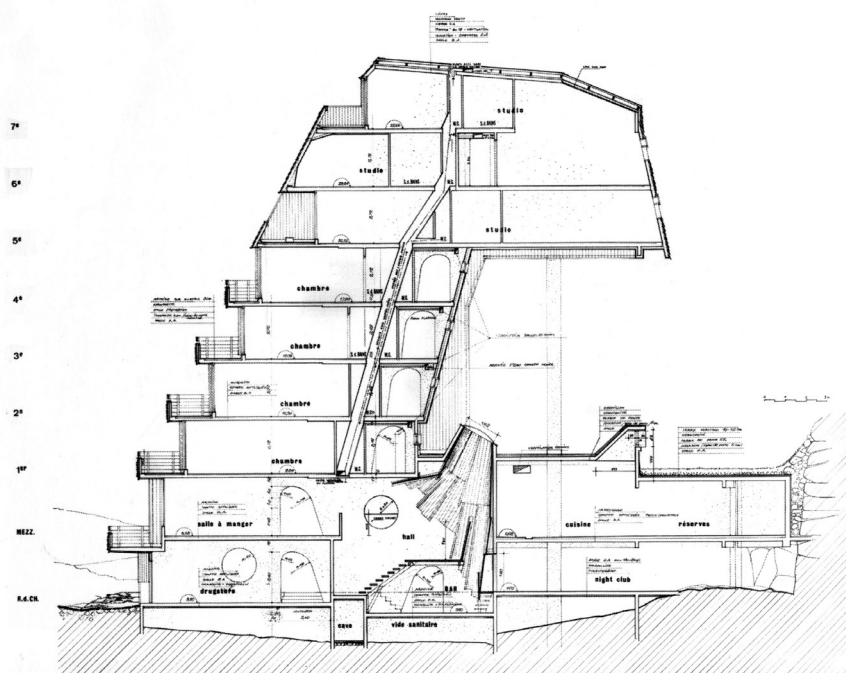
68. Labro J., plan masse, Avoriaz 1800, seconde tranche, quartier des Crozats, Avoriaz, 1970



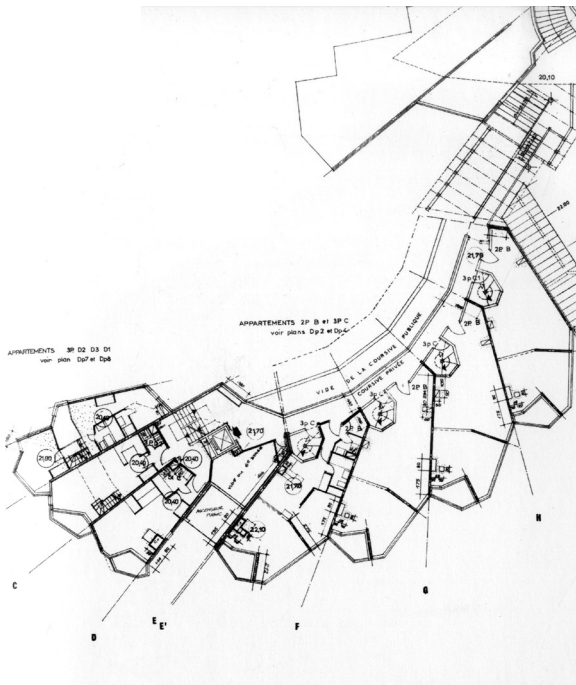
69. Labro J., Coupe sur la pente, Avoriaz 1800, 1970



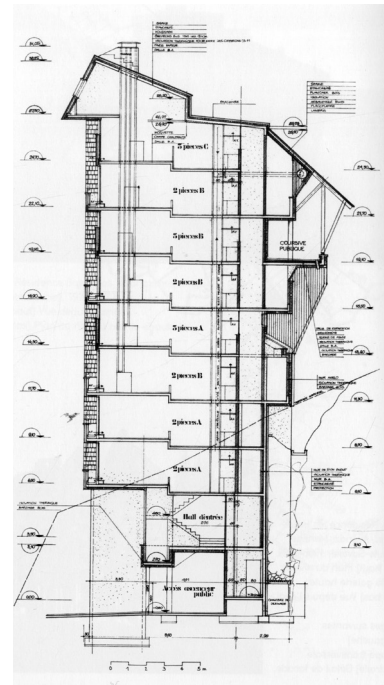
70. Labro J., plan du rez-de-chaussée, Hôtel des Dromonts, Avoriaz, 1964-66



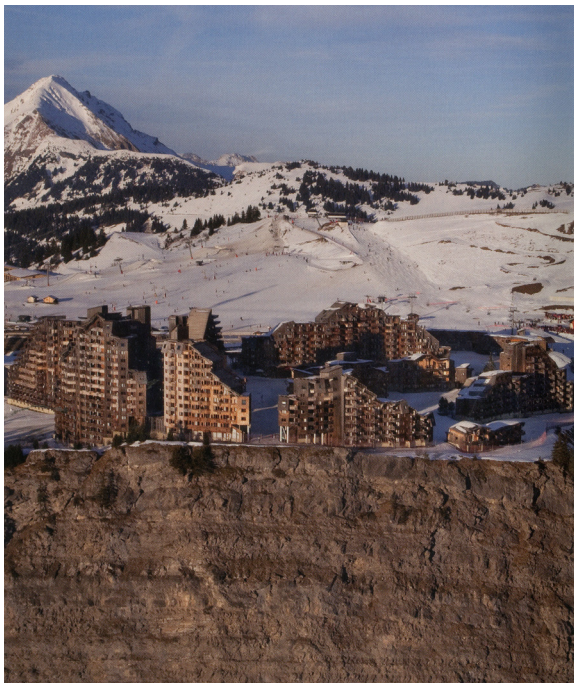
71. Labro J., coupe transversale, Hôtel des Dromonts, Avoriaz, 1965



72. Plan galerie haute, résidence les Hauts-forts, Avoriaz, 1966-69



73. Coupe transversale, résidence les Hauts-forts, Avoriaz, 1966-69



74. Vue oblique, quartier de la falaise, Avoriaz, 1985-98



75. Façade toiture, Hôtel des Dromonts

Flaine

“Il s’agit pour l’architecte non seulement d’assurer l’unité d’un ensemble fonctionnel et économiquement valable, de l’intégrer dans son site, mais aussi de créer, dans un langage architectural contemporain, des espaces, des ensembles volumétriques favorisant cette forme de vie associative qui fait le charme de nombreuses stations construites autour d’un centre existant.” [1]

Réalisée dans le courant des années 60, Flaine est une station de ski créée dans un site naturel sous la direction de Marcel Breuer. Elle s’inscrit dans la ligne de pensée moderniste en proposant une architecture rationnelle tant au niveau urbain que constructif.

La station est disposée sur trois plateaux divisés entre eux par des falaises. Le premier ensemble nommé Flaine-Front de Neige se situe à 1575 mètres d’altitude et fut réalisé entre 1973 et 1974. Le second constitue Flaine-Forum à 1600 m et fut construit entre 1968 et 1972 pour établir les bases de la station. Le troisième ensemble disposé à 1675 m d’altitude et réalisé en 1976 fait partie de Flaine-Forêt.

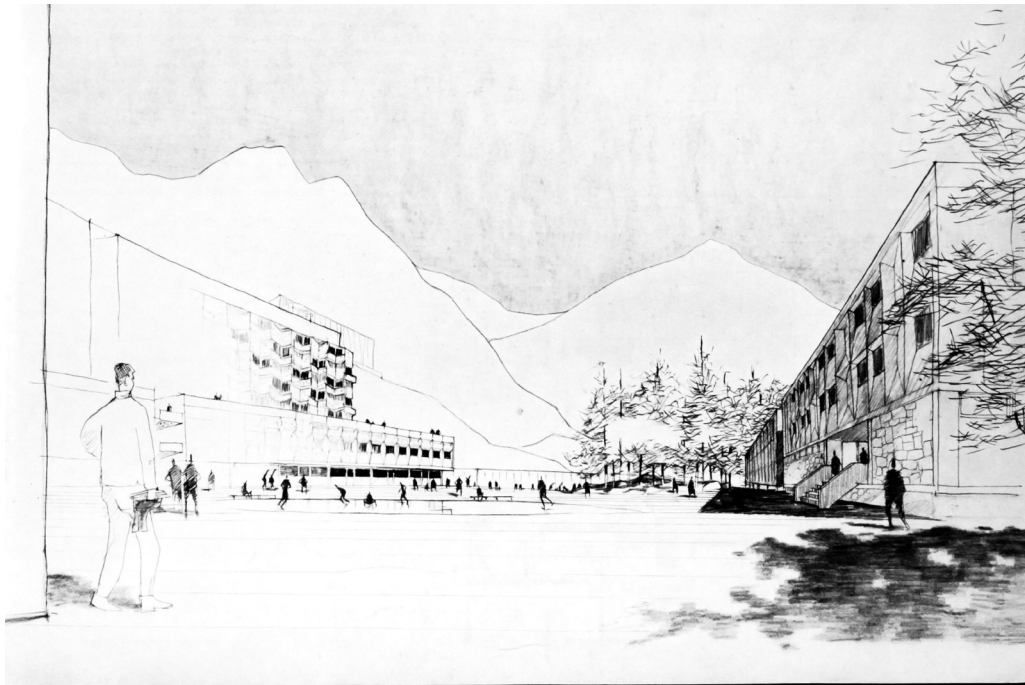
Pensée autour de l’idée d’une station dédiée au ski, la circulation interne s’effectue sans l’aide de la voiture, laissée en marge du système. Un funiculaire permet de relier les niveaux entre eux et est complété par des installations de remontée mécanique. Les édifices sont orientés au sud afin de maximiser l’apport du soleil. Seule exception, l’hôtel en porte-à-faux propose une orientation est-ouest, permettant ainsi d’augmenter le nombre de chambres.

Les édifices de Flaine-Forum sont disposés autour d’un espace public formant une interface entre le domaine skiable et la station. Communément appelé grenouillère, ce geste urbain permet d’ouvrir le cœur bâti à la montagne tout en simplifiant l’accès aux bâtiments pour les skieurs.

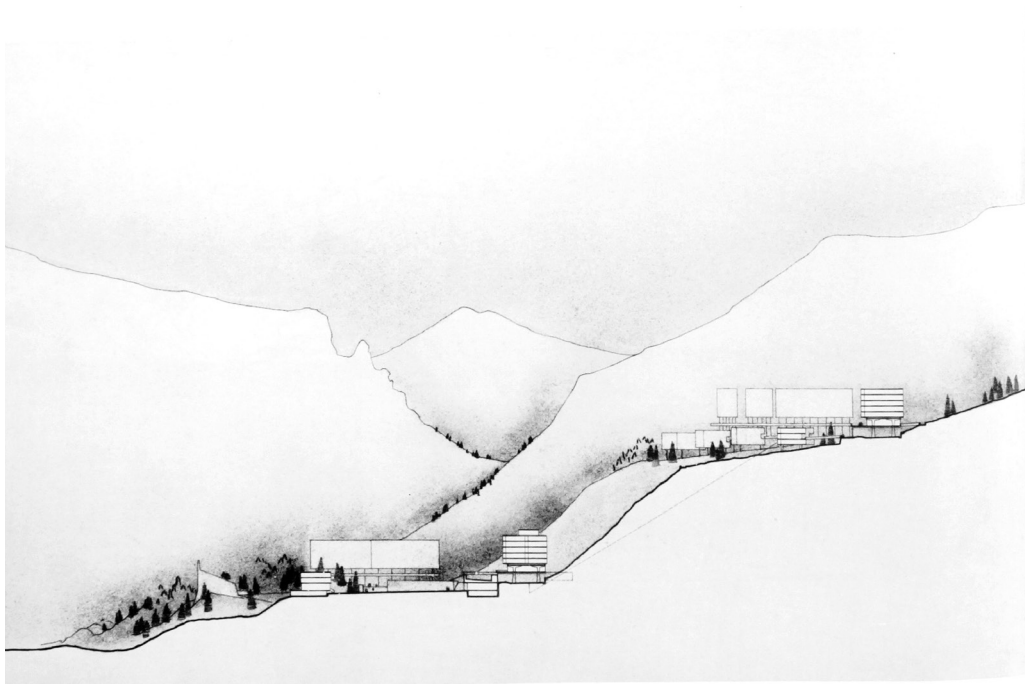
1. Gailliard A., *Construire à la montagne*. Des alpes à la mer, l’architecture d’André gaillard. p.45



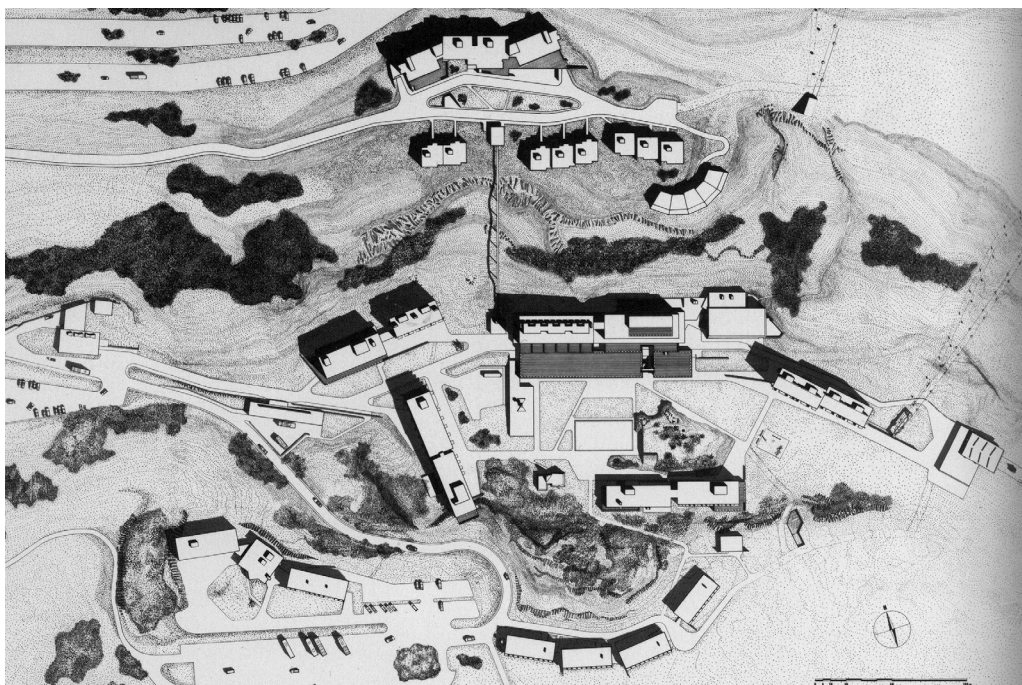
76. Perspective de Flaine



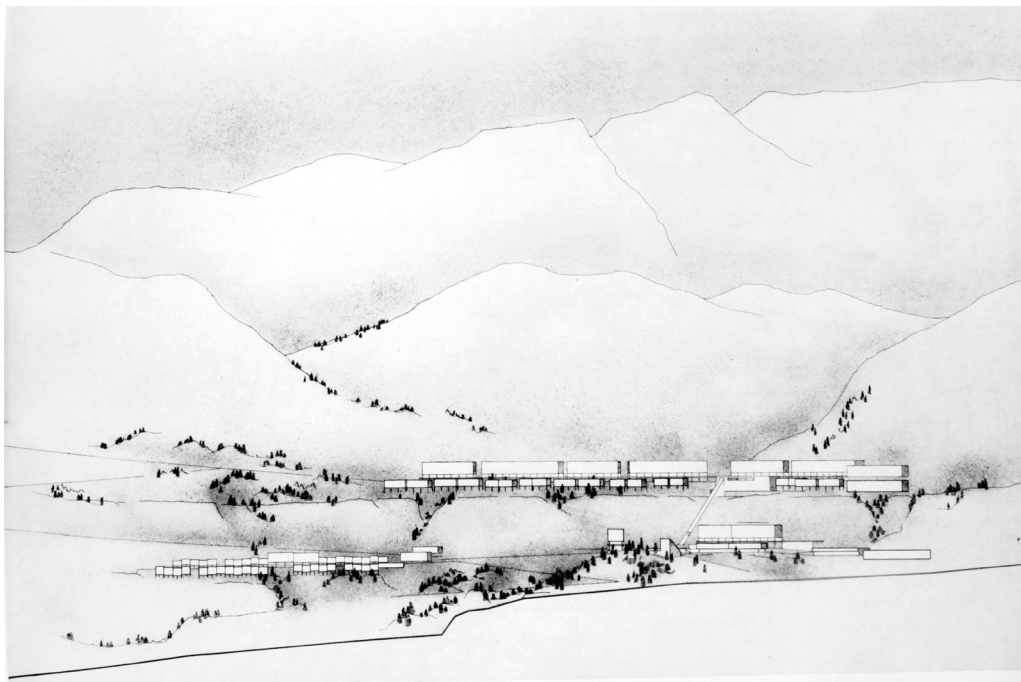
77. Centre de la ville, vue de l'Ouest, Flaine



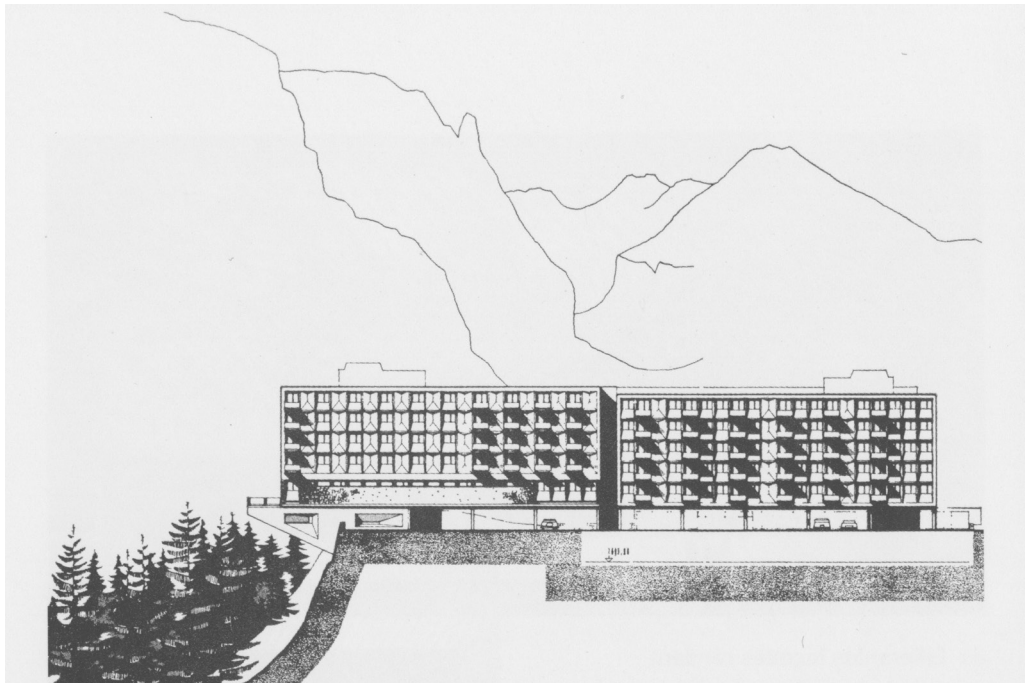
78. Coupe schématique, Flaine



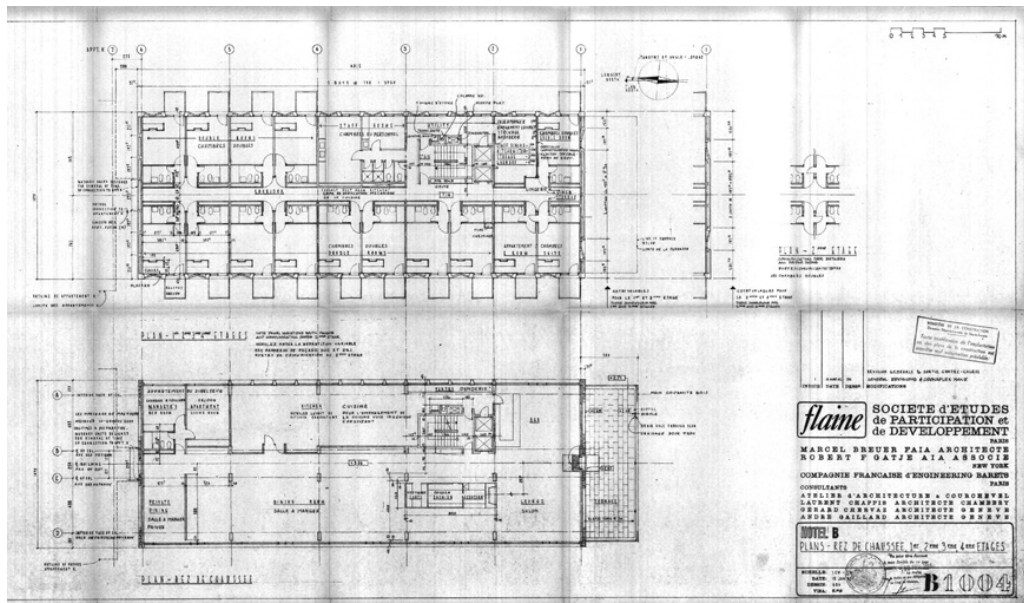
79. Plan de situation, Flaine



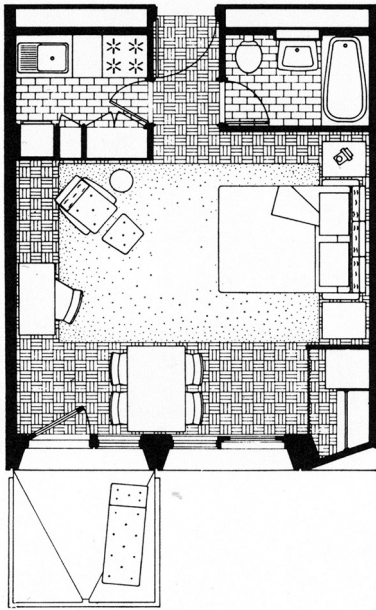
80. Elevation schématique de la façade Sud, Flaine



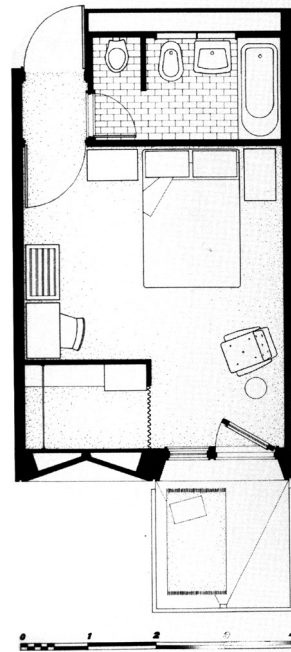
81. Élevation Est de l'hôtel *le Flaine* et de la résidence *Bételgeuse*, Flaine



82. Plan Rez de Chaussée et plan type de l'hôtel *le Flaine*, Flaine



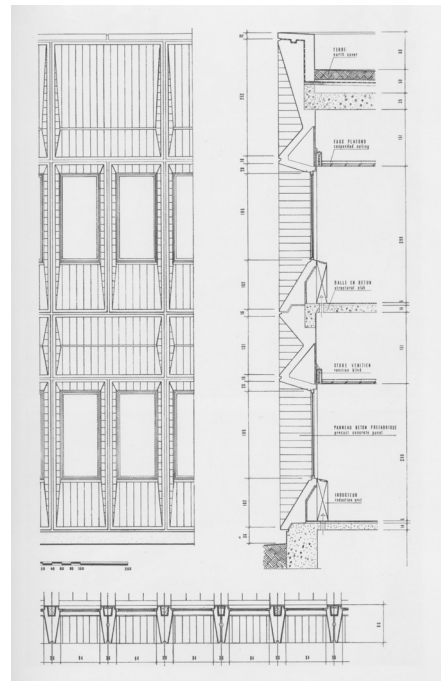
83. Plan type d'un appartement



84. Plan type d'une chambre hôtel *Le Flaine*



85. Hôtel *Le Flaine*



86. Principe d'épaisseur des façades de *La Gaule*.

Andermatt

Le village d'Andermatt situé sur la route du Gothard connaît aujourd'hui un renouvellement majeur de son tissu urbain ainsi que de son économie. Suite au départ des activités militaires dans la région, le village a fait le choix de se réorienter vers le tourisme avec l'aide d'un investisseur étranger. Le projet en cours de construction double la surface bâtie en proposant des résidences secondaires de grand luxe.

Le village existant situé sur une zone protégée des inondations s'articule le long d'une ruelle pavée servant d'espace public à l'ensemble du village. Le nouveau quartier construit en partie sur les friches de l'armée et sur des terres anciennement inondables est séparé par la route du Gothard. L'ensemble cherche à recréer l'atmosphère d'un village en disposant des volumes mimant les chalets originaux sur un socle en béton accueillant les services techniques et la circulation automobile.

Un des points d'intérêt du projet est d'établir une distinction nette entre les véhicules et l'espace piéton. Tandis que l'ensemble des services et des circulations est géré dans le socle du projet, les ruelles et places offrent un espace public généreux et continu.

Les départs pour les domaines skiables de Grossboden et Gemsstock sont situés au sud et à l'est du village d'Andermatt. Avec le renouvellement de la gare et l'extension de la télécabine de Grossboden jusqu'au centre du village, le lien qui manquait entre les domaines skiables et la station est en partie renforcé.

Le projet d'Andermatt pose beaucoup de questions tant par sa dimension que par ses objectifs économiques. Si l'on peut saluer l'effort et les risques engagés afin de reconverter l'économie d'un village en déclin pour en faire une station touristique à la pointe de la technologie, le choix de cibler une clientèle très riche peut nous interroger quant à l'accessibilité future des sports d'hiver. De même, si l'envergure du projet permet d'offrir des services publics et d'intervenir plus en profondeur sur l'ensemble de l'aménagement urbain, sa dimension montre également la limite de ce qu'une petite région de montagnes peut intégrer dans son environnement.



87. Perspective du nouveau quartier d'Andermatt



88. Denniston, photographie aérienne du site, Andermatt, 2007



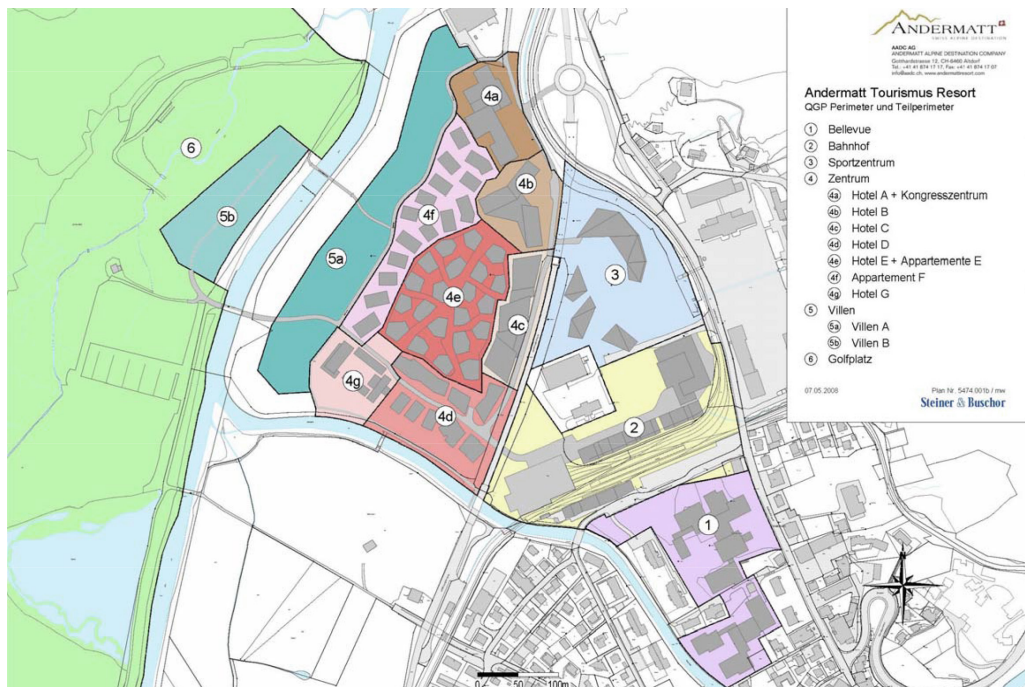
89. Denniston, masterplan, Andermatt, 2007



90. Verkehrsingenieure, plan de circulation, Andermatt, 2008



91. Coupe de principe, Andermatt,



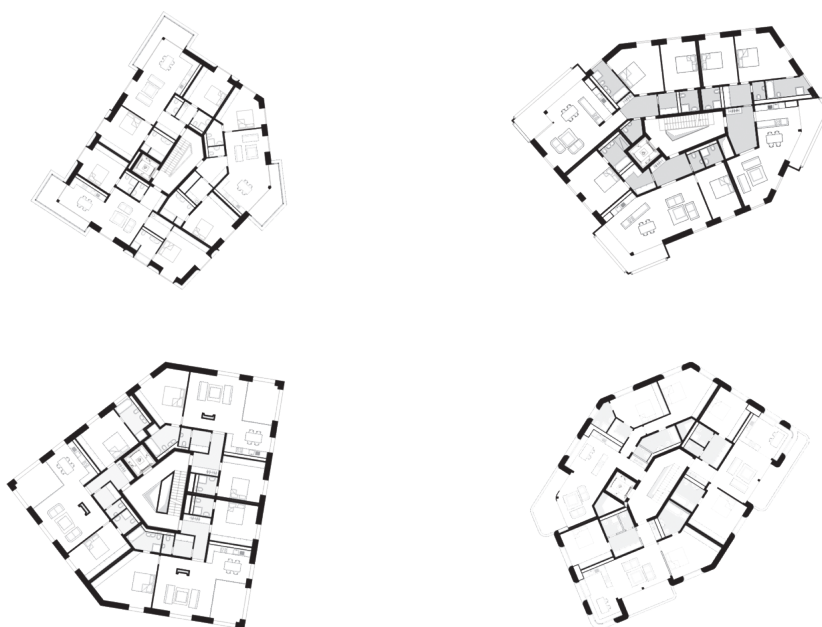
92. Steiner & Buschor, plan des zones d'affectation, Andermatt, 2008



93. Miroslav Šik, Perspective de la place centrale, Andermatt, 2008



94. Miroslav Šik, plan de situation, Andermatt, 2009



95. Miroslav Šik, plan d'appartement, Andermatt, 2009

Chapitre 7

Définition du périmètre d'étude et d'intervention

Introduction

En observant les différentes stations présentées dans le chapitre précédent, il est possible de faire ressortir des éléments de réflexion à propos de l'urbanisme alpin. Dans cette conclusion, nous chercherons à définir les principes pouvant devenir une référence pour des objectifs de développement de stations voulant se renouveler. De même, certaines idées qui montrent aujourd'hui leur limite doivent être remplacées par de nouvelles approches répondant aux conditions actuelles et futures.

Intervenir au cœur du village

Il est néanmoins important de considérer le statut exceptionnel des exemples mentionnés. Aujourd'hui, penser une station depuis zéro n'est plus envisageable tant par les changements d'attitude concernant la conservation de l'environnement et du patrimoine bâti que par l'offre abondante existante. Les stations actuelles cherchent cependant de nouvelles réponses face aux changements économiques et culturels. Le désir de renouveler leur offre et développer de nouveaux domaines invite à chercher de nouvelles réponses et de les intégrer au système existant.

Chercher à sauvegarder une image figée du village en stoppant la construction comme le souhaite l'initiative Weber ne permet pas de résoudre les problèmes de ces régions. Au mieux, les constructions individuelles cessent de consommer un territoire de plus en plus construit. L'initiative a toutefois le mérite de remettre en question les modes de construction actuels et permet de réfléchir de manière globale aux réels besoins des villages de montagne.

Proposer de nouveaux quartiers à haute densité comme Andermatt ne semble pas être également une solution. Bien que la transformation d'une friche de l'armée suisse en station de ski soit une bonne initiative, elle reste unique et ne réponds pas aux problèmes auxquels font face les autres villages. De même, les projets comme l'extension d'Aminona suivent un modèle touristique tourné vers le passé.

La réponse adéquate devrait venir de réflexions mesurées cherchant à améliorer la situation sur des points critiques pouvant radicalement améliorer la situation actuelle au cœur des villages de montagne. Ces derniers, souvent victime de leur brutale évolution lors de la forte croissance immobilière des trente glorieuses souffrent généralement d'un manque de planification organisée autour d'espaces communs ainsi qu'un étalement sur de grandes étendues impactant directement l'environnement alpin.

Un réseau de circulation au bénéfice du piéton

L'une des causes majeures de l'étalement du bâti et de l'appauvrissement des espaces publics résulte de la mise en avant exclusive de la voiture comme moyen de transport. Les ruelles sont devenues des espaces principalement destinés à la route, les places ont été transformées en surface de stationnement et les distances entre les édifices ont augmenté diluant ainsi des espaces communs extérieurs jusqu'à n'être qu'un simple trottoir.

En étudiant les cas d'Avoriaz, Flaine et Andermatt, il est possible d'envisager un retour de la circulation piétonne comme élément générateur d'espaces de qualité au sein des stations. Cette réflexion nécessite une prise en considération de la circulation automobile afin d'optimiser la diversification de la mobilité.

Une première étape est de considérer des espaces de stationnement regroupés et ne nécessitant pas un passage par le centre du village. Dans le cas de Leysin comme des Diablerets, cette disposition existe déjà en partie afin de répondre à l'arrivée du flux massif de touristes lors de la période hivernale. Il s'agirait ainsi de développer ces réflexions sur l'ensemble de l'année.

La seconde étape interviendrait sur les rues au cœur des villages. En limitant les espaces de circulation et en étendant le domaine piéton à l'ensemble de la rue, il est possible de revitaliser les ruelles tout en permettant à de nouveaux programmes de venir s'installer. En parallèle, les flux principaux sont déviés afin de contourner le village et desservir les édifices reculés.

Le troisième point consistant à renforcer la circulation à travers les villages en pente peut prendre deux chemins en fonction des moyens d'action. Le premier, plus simple à réaliser, implique la construction d'un mode de transport tel qu'un funiculaire ou un escalier roulant sur un axe desservant la majorité des édifices. Le second s'insère dans une planification sur le long terme en générant des coursives et des ascenseurs publics au sein des nouvelles réalisations comme dans le cas d'Avoriaz.

Une meilleure gestion du rapport à la montagne

Dans les stations de Flaine et d'Avoriaz, il a été possible d'observer des principes d'urbanisation mettant à profit le rapport entre le tissu bâti, le manteau neigeux et la montagne. Ces principes manquant dans la plupart des villages développés en station de ski peuvent cependant être intégrés en partie afin d'augmenter les possibilités d'exploitation.

Le concept de front de neige qui se retrouve à Flaine est un élément permettant de définir une limite claire du plan urbain tout en proposant une interface ouverte et dialoguant avec l'environnement. Elle rassemble les services communs tels que bar, restaurant, magasin, terrasse, patinoire ou encore place de jeux en plus d'être le lieu de départ et d'arrivée des domaines skiables. Cette porosité peut également être accentuée par des terrasses ou balcons individuels se répétant aux étages supérieurs et liés aux logements.

Le principe des rues dédiées au ski comme à Avoriaz peut également être source de dynamisme et de qualité de vie pour les villages tels que Leysin ou les Diablerets. Elles permettent de simplifier l'accès au domicile depuis les pistes tout en offrant un nouveau rapport à l'espace extérieur. Comme le front de neige, une multitude de programmes sont possibles. Une des grandes répercussions sur le plan urbain est l'élargissement de la rue habituelle pour développer plus de surface de piste en hiver et des espaces publics en été. Cet espacement se répercute également sur les proportions du bâti qui peut se permettre d'être plus élevé sans compromettre l'apport de lumière dans les autres bâtiments.

Afin de pouvoir réaliser ces idées, il est nécessaire de planifier sur du long terme l'évolution de l'espace urbain. Il faut anticiper la construction de nouveaux édifices et la transformation d'anciens bâtiments pour pouvoir agir sur l'ensemble du domaine bâti.

Définition du périmètre d'étude et d'intervention

Les Diablerets

Le village des Diablerets a bénéficié d'études plus abouties sur les directions à mener en matière de développement urbain et économique. Sa relation privilégiée avec le glacier et la garantie de proposer une grande variété d'activités sportives et de loisir lui permet de se lancer dans des opérations renforçant le tourisme.

C'est ainsi qu'a pu être établi le plan d'aménagement concentrant le développement du village sur le plateau au bord de *La Grande Eau*. Le désir de renforcer les transports publics, d'améliorer le fonctionnement interne du village et de proposer une nouvelle offre hôtelière permet d'imaginer un complexe hôtelier pouvant faire radicalement évoluer la situation du village. Ce grand ensemble nécessite toutefois des études plus avancées quant à la définition de ses limites et la forme qu'il devra prendre.

La première proposition qui intervient dans le cadre de la mobilité se concentre sur le trajet du chemin de fer. La ligne qui se termine aux Diablerets à l'heure actuelle pourrait être étendue jusqu'à Gstaad et former une boucle permettant d'améliorer la liaison entre les villages de la région tout en offrant un nouveau circuit touristique.

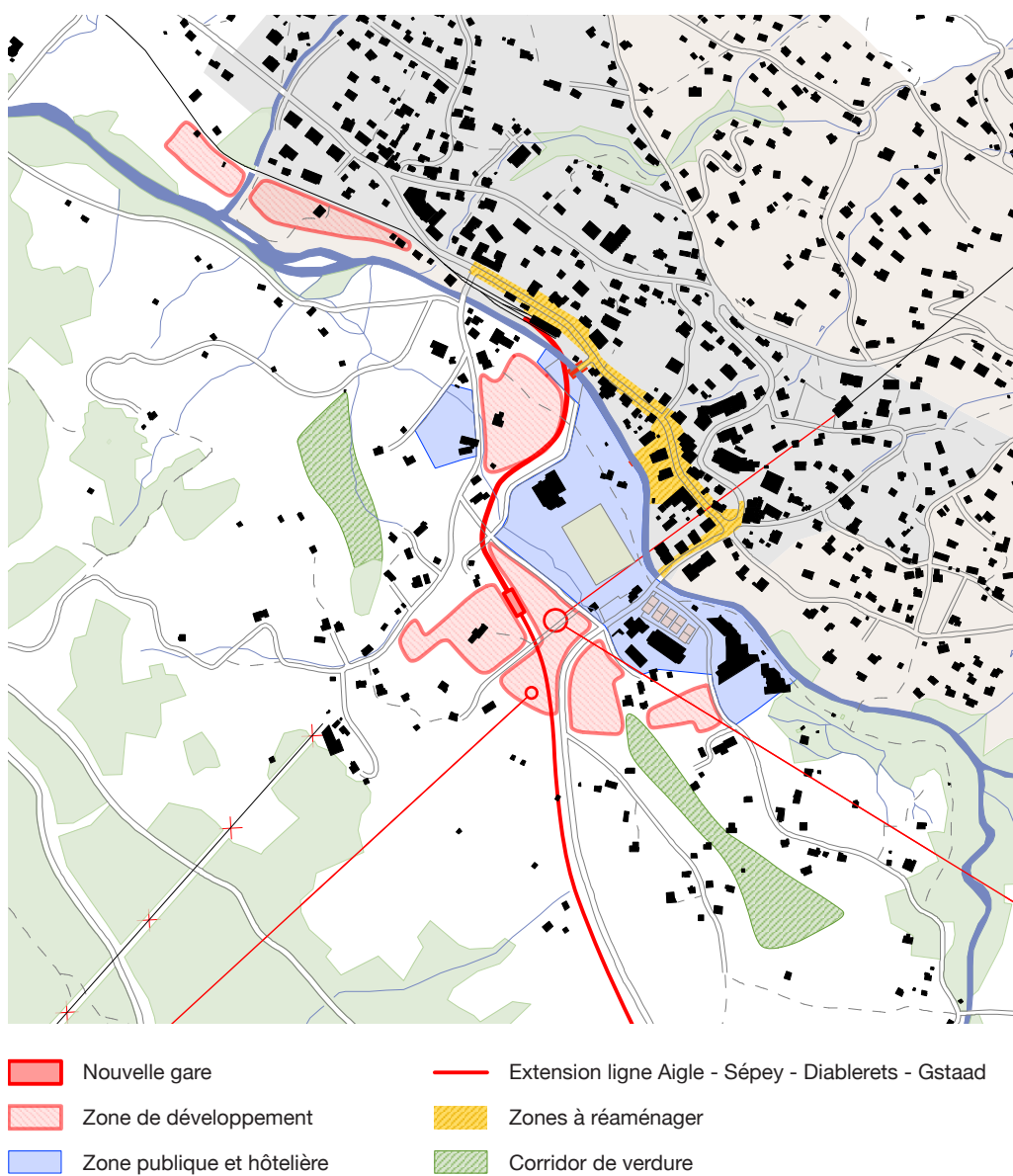
En prolongeant la ligne, l'occasion de définir une nouvelle gare dans le quartier destiné à l'hôtellerie permet en parallèle de concentrer les départs de l'ensemble des remontées mécaniques. La création d'un hub permettant un changement simplifié et plus rapide entre les différents moyens de transport augmente la qualité de l'ensemble des services ainsi que l'attractivité du tourisme.

Dans l'optique de centraliser le départ des remontées mécaniques, la ligne des télécabines d'Isenau est prolongée pour relier le côté opposé du village. De même, le télésiège partant en direction de Villars est déplacé afin d'être plus rapidement accessible. Dans l'étude *Alpes Vaudoises 2020*, les autorités ont proposé de construire une nouvelle ligne directe entre le glacier et le village des Diablerets. Si l'idée est constructive, elle se heurte cependant à des difficultés de réalisation au niveau technique et d'impact dans le paysage.

Avec la réalisation de ce nouveau centre d'infrastructure, les terrains avoisinants bénéficient de prestations de grande qualité et peuvent donc être disposés pour la construction de nouveaux services hôteliers et culturels. La construction d'un centre thermal vient compléter l'offre touristique du lieu et dynamiser l'offre quatre-saisons.

Finalement, le renforcement de la rue de la gare en tant que zone piétonne par l'aménagement d'espaces de repos et le renforcement du front bâti permet à l'ensemble de devenir un plan urbain homogène.

Définition du périmètre d'étude et d'intervention



Leysin

« Ce projet ne se conçoit pas seulement du point de vue touristique. Il s'inscrit dans la stratégie de désenclavement des régions que nous appliquons partout dans le canton. [...] Pour les habitants de Leysin, où les pendulaires sont toujours plus nombreux, l'AL doit devenir aussi attrayant que la route, comme l'est un métro en milieu urbain. Cela vaut pour toutes les lignes des Transports Publics du Chablais, dont les cadences s'amélioreront en même temps que celles de la gare CFF d'Aigle, qui sera aménagée de façon à être le «hub» de la région»^[1]

Dans notre étude, il est ressorti que le village de Leysin va continuer à évoluer en renforçant les multiples secteurs d'activité économique fonctionnant à l'année (tourisme quatre saisons, école privée, lieu de retraite). De plus, avec l'amélioration de l'offre des transports publics, le village va gagner en attrait pour les pendulaires travaillants dans le Chablais ou les environs.

Dans cette optique, il est nécessaire de planifier l'évolution possible du village en mettant l'accent sur le nouveau centre généré par l'extension du chemin de fer. Leysin dispose également de terrains idéalement situés qui permettent de répondre à la nouvelle demande résidentielle tout en requalifiant les espaces publics jusqu'à présent peu exploités.

En matière de mobilité, la projection de la nouvelle ligne reliant le centre-ville s'effectue à travers la réalisation d'une voie souterraine entre la gare du Fedey et le départ des télécabines. Si le projet de gare située sous l'hôtel *Au Bel Air* est encore au stade d'étude, il permet néanmoins d'imaginer un nouveau potentiel d'utilisation des espaces environnants.

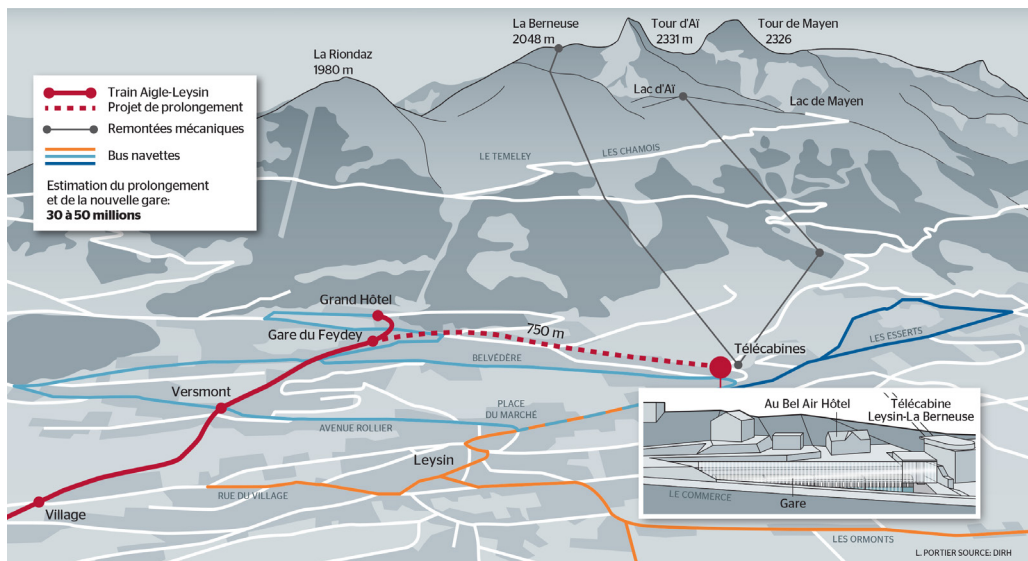
L'arrivée du train jusqu'à la télécabine permet en même temps de résoudre le mode d'accessibilité aux pistes de ski. Si les voitures sont obligées à l'heure actuelle de monter jusqu'au village en face de la patinoire, il est envisageable à l'avenir de disposer un espace de stationnement au départ d'Aigle à la place de l'ancien dépôt des *TPC*.

La libération des besoins de stationnement au centre du village permet de porter la réflexion des usages piétons à un nouveau degré de lecture. Ainsi, la rue de la cité peut devenir un nouvel espace dédié aux mobilités douces. En aménageant des espaces communs et renforçant les possibilités de commerce, cette rue deviendrait un élément fort de connexion entre les différents centres du village.

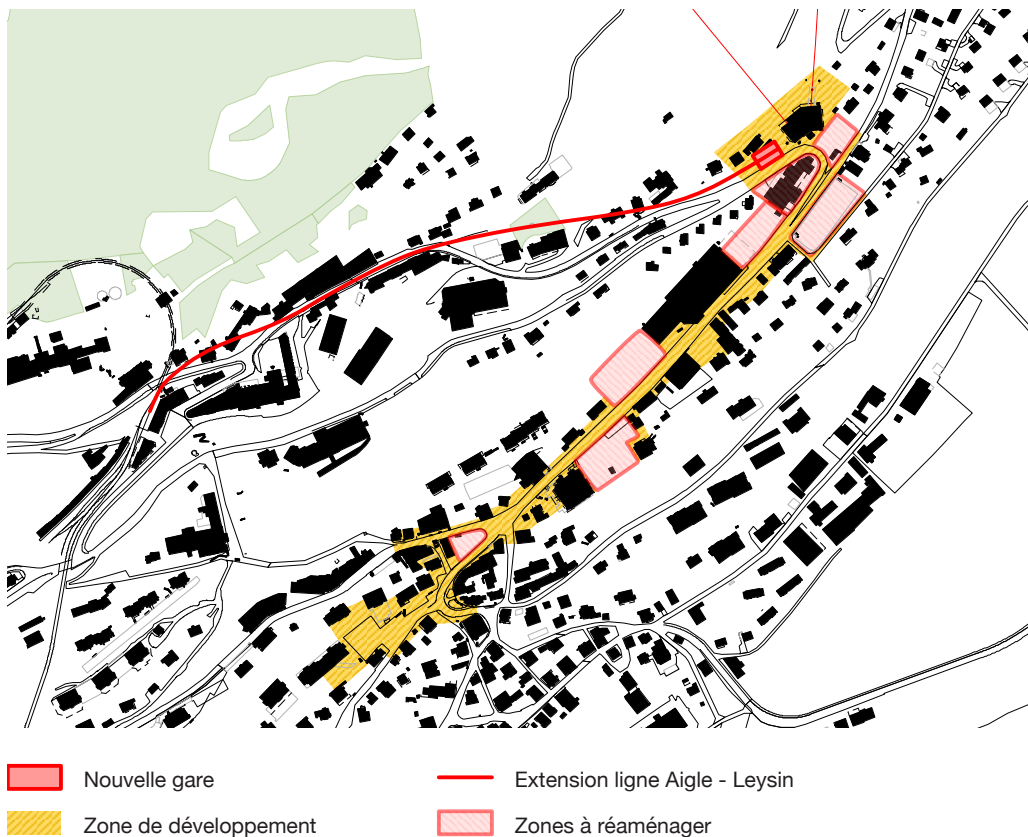
En parallèle, les espaces libérés peuvent accueillir de nouveaux programmes de logement idéalement situé au centre du village. Ces derniers amèneront de nouveaux éléments d'interaction avec les espaces communs et permettront de développer de nouvelles activités dans la station.

1. Audétat D., entretien avec Nuria Gorrite, Ministre Vaudoise des Infrastructures, *L'aigle-Leysin incarne l'avenir des «petits trains» régionaux*, 24 heures, Mardi 7 avril 2015, p.3

Définition du périmètre d'étude et d'intervention



97. L. Portier, Projet de prolongement de l'Aigle-Leysin, 2015



98. Plan d'intention, Leysin

Annexe

Entretiens avec les habitants

Davide

Origine : Lausanne

Son histoire

Davide est professeur d'art à Lausanne (école Têtard) et travaille également en tant qu'artiste. Il possède un atelier à Leysin dans lequel il vient régulièrement travailler et donner des cours. Il vit en ce moment avec Cristina (d'origine Danoise) qui travaille également à l'école Têtard à Lausanne.

Dimension fonctionnelle

Pour lui, la présence du funiculaire est indispensable à son travail à Leysin (accessibilité pour ses étudiants) et est une source non négligeable de l'identité du lieu. Il effectue régulièrement les trajets entre Lausanne et Leysin en train sans avoir pour autant de schémas de déplacement réguliers.

Dimension sociale

Il s'investit dans la politique du village (partit socialiste) et souhaite proposer des colloques pour faire fructifier des idées dans la région.

Dimension sensible

Très porté sur l'enseignement, il estime que le lieu est une grande source d'inspiration et n'hésite pas à faire venir des artistes pour produire des œuvres sur place. Il apprécie énormément la qualité de la ville de Leysin et son infrastructure datant de l'ère des sanatoriums.

Il projette de rénover un vieil établissement pour le reconverter dans une infrastructure hôtelière axée sur des longs séjours à bas prix et offrant la possibilité de participer à des actions collectives. Il s'intéresse particulièrement aux fondations communautaires basées sur l'esprit collectif.

Nat

Origine : Marseille

Son histoire

Nat. est chef cuisinier à Leysin depuis deux mois. D'origine Marseillaise, il a travaillé dans beaucoup de lieux avant d'arriver à Leysin (Marseille, Thonon les bains,). Après avoir lancé 2 fois sa propre affaire et fermé pour des raisons familiales, il a cherché un emploi en tant que gérant d'équipe puis cuisinier. Il espère pouvoir travailler dans la région pendant un moment.

Dimension fonctionnelle

Il se décrit comme un homme libre sans attache particulière et capable de partir si le besoin s'en fait ressentir. Avec son travail intense en cuisine, il n'a pas trop le temps de profiter du lieu et ne descend que quelques fois à Aigle pour profiter d'infrastructures manquantes à Leysin.

Dimension sociale

Il aime le côté très ouvert des habitants. Venant d'arriver sur place, un des lieux d'interaction sociale est le bar de Leysin. Il cherche à sortir pour faire connaissance avec les habitants et tisser des liens avec les habitants de la région.

Dimension sensible

Nat. se dit très heureux de vivre à la montagne. Il apprécie particulièrement d'habiter dans un environnement aussi pur.

Daniel

Origine : Marseille

Son histoire

Propriétaire d'un bar à Leysin, Daniel a beaucoup voyagé au cours de sa vie en travaillant dans le tourisme. Après avoir ouvert des bars-restaurants dans le monde (liés à son école de plongée), il s'est premièrement installé aux Diablerets où il a géré un hôtel durant quelques années avant de devoir le fermer et ouvrir son bar à Leysin. Pour lui la limitation de la construction de résidences est un frein au moteur de l'économie locale, car elle limite la possibilité à des moyennes classes et classes supérieures de venir en montagne. Cette classe serait la meilleure clientèle pour la région, car elle ferait tourner les restaurants et bars de la région en opposition aux jeunes limitant la dépense durant leur séjour sur place.

Dimension fonctionnelle

Possédant son commerce sur place, il ne se déplace que peu dans les autres régions et compte sur une clientèle locale pour faire tourner son commerce.

Dimension sociale

Daniel profite de développer ses contacts avec sa clientèle. Il est toujours ouvert à la discussion et connaît une bonne partie des habitants.

Mark

Origine : Ecosse

Son histoire

Mark est arrivé en Suisse en 1989 pour venir enseigner le ski à Leysin durant l'hiver. À partir de 1995, il s'y installe à plein temps et fonde une famille avec deux enfants (de 16 et 18 ans). En 2003, le couple se sépare et Mark quitte Leysin pour Ollon. Il travaillera pendant 14 ans à Glion dans l'hôtellerie (en se rendant à moto). Depuis 2014, il habite à nouveau à Leysin avec Olivia et leurs deux enfants.

Dimension fonctionnelle

Mark est actuellement à la recherche d'un emploi et espère en trouver un auprès des écoles privées de Leysin. De manière générale, Mark se déplace en voiture ou à moto plutôt qu'avec le train pour des raisons de temps d'attente entre les différents trains (quand il travaillait à Glion). Il possède actuellement deux voitures pour le couple et une moto.

Mark et Olivia font régulièrement du tennis à Leysin. Ils se promènent de temps en temps dans la forêt et apprécient le centre sportif à côté de chez eux. Ils sortent de temps en temps au restaurant dans le village.

Leur rythme de déplacement durant les weekends dépend souvent du climat. Ils descendent régulièrement en été quand la brume est au niveau de Leysin et restent à Leysin en hiver quand la brume est au niveau de la plaine. Ils restent généralement à Leysin, mais se rendent de temps en temps aux Diablerets pour profiter du glacier.

Dimension sociale

Si Mark et Olivia sont revenus à Leysin, c'est en grande partie pour que Mark puisse voir ses enfants de son premier mariage qui vivent à Leysin.

Mark a un réseau d'amis à Leysin avec lesquels ils sortent en famille de temps en temps comme à la fête de Saint Martin. En dehors de leurs amis, ils participent un peu à la vie locale, mais sentent une distance entre les locaux et les étrangers.

Mark ne se considère pas comme Leysenoud. Il ressent une distinction entre les locaux et les nouveaux arrivants, même si une majorité a des origines étrangères (70% viennent de l'international).

Il apprécie la vie à Leysin et estime que le village est dynamique. Pour lui Ollon est plus calme et a moins de vie sociale.

Dimension sensible

Mark aime la montagne et le ski, le côté international de Leysin.

Pour lui, Leysin ne connaît pas un aussi fort contraste de variation de la population liée au tourisme d'hiver. (il y aurait peu de touristes résidants une ou deux semaines)

Pour eux, Leysin est une ville qui a le charme d'être à la montagne.

Olivia

Origine : Australie

Son histoire

Olivia vit avec Mark depuis deux ans

Dimension fonctionnelle

Olivia travaille à Lausanne. Elle prenait à l'origine la voiture, mais a changé pour le train récemment à cause des embouteillages. Durant les trajets, elle consacre une partie de son temps à son travail. Il lui arrive de prendre la voiture de temps en temps afin d'avoir plus de liberté dans son emploi du temps.

Elle n'utilise le train que pour le travail et souhaiterait qu'il soit plus rapide. Comme elle effectue des journées de travail de neuf à dix heures par jour, elle considère son temps de travail assez long et n'investit que peu de temps à Lausanne.

Elle espère une augmentation de la cadence du train (toutes les demi-heures) ou au moins une meilleure offre le matin (départ à 5h30, 6h30, 6h51, 8h03. Il manquerait un train entre 6h51 et 8h03).

Dimension sociale

Olivia consacre son temps libre à sa famille à Leysin. Si elle participe aux sorties avec les amis de Mark, elle ne consacre que très peu de temps à la vie du village.

Si elle se déplace à Lausanne, c'est uniquement pour le travail et ne passe pas plus de temps que nécessaire sur Lausanne. Elle s'entend bien avec ses collègues, mais ne souhaite pas développer plus loin ces relations.

Dimension sensible

Olivia apprécie la vie à Leysin et le calme qui en découle: "Quand je me lève, je me dis qu'on est bien ici"

Bruno et Ladan

Origine : Berne et Lucerne

Leur histoire

Bruno et Ladan ont acheté leur maison il y a quelques années à Leysin après avoir cherché à se loger dans les environs de Lausanne et Genève (l'immobilier étant plus attractif). Tous deux travaillent en dehors de la commune et effectuent de longues distances pour rejoindre Lausanne et Lucerne. Ils ont deux enfants de 19 et 22 ans qui sont indépendants.

Dimension fonctionnelle

Bruno travaille à Lausanne en tant que conseiller en propriété intellectuelle, mais commence également à faire du télétravail pour le confort de rester à la maison. Ladan enseigne trois à quatre jours par semaine à la Hochschule de Lucerne.

Leur mode de transport est axé sur les moyens de transport en commun. Ils se déplacent généralement en train avec leur abonnement en première classe pour avoir plus de liberté et pouvoir profiter du trajet. Leur activité durant le voyage varie entre lire ou travailler suivant leurs besoins. Pour compléter l'offre, ils sont également devenu membre mobility afin de conserver un grand degré de liberté. En parallèle, ils possèdent une voiture qu'ils ont beaucoup utilisée durant leur première année à Leysin. Dorénavant ils ne la prennent plus que de manière occasionnelle.

Leur emploi du temps est plutôt fixe. Ils savent toujours quand ils sont à la maison. Pour pouvoir consommer des produits Bio ainsi que locaux (fromage pour Leysin), ils effectuent de plus en plus souvent leurs achats par correspondance.

Dimension sociale

S'ils ont choisi d'habiter à Leysin, c'est en premier lieu pour leurs enfants de 19 et 22 ans. Le but était de leur offrir un lieu les motivant à venir les voir plus souvent grâce aux infrastructures sportives.

En changeant de mode de transport Bruno a fait une croix sur la vie après le travail à Lausanne.

Dimension sensible

Bruno et Ladan aiment le côté international de Leysin.

Bruno n'a pas de lieu particulier qu'il préfère. Il aime l'ensemble du village et s'y promène régulièrement: « J'aime toute le village pour me promener ».

Bastien

Origine : Grenoble

Son histoire

Bastien a déménagé avec sa famille de Blonay il y a deux mois pour venir habiter à Leysin. Pour lui le temps de trajet jusqu'à son lieu de travail à Aigle était trop long (13 minutes d'attente entre les liaisons pour 1h20 de trajet au total).

Auparavant, il était frontalier. Il voyageait entre le jura et Lausanne pour ses études et ses déplacements duraient rarement moins d'une heure, parfois même jusqu'à trois heures suivant les embouteillages.

Dimension fonctionnelle

La qualité des services pour les familles a été un élément important dans le choix de vivre à Leysin. En déménageant, ils ont pu trouver plus facilement une maman de jour et obtenir un espace extérieur plus généreux pour leurs enfants.

Si la famille possède une voiture pour les voyages en famille ou les occasions spéciales; Bastien se déplace habituellement en transport en commun. Il prend le vélo jusqu'à la gare, puis dans le train afin de rejoindre plus vite son lieu de travail à Aigle.

Son emploi du temps est régulier, ce qui lui permet de passer un maximum de temps avec sa famille. S'il est globalement satisfait de ses déplacements, Il souhaiterait cependant que le train soit plus rapide. Il reconnaît le côté pittoresque du train, mais le trouve vétuste.

Durant leurs loisirs, ils apprécient les promenades en forêt car ils peuvent faire de la randonnée depuis la maison. Bastien pratique cependant ses loisirs en dehors de Leysin. Il se rend à Fribourg (Romon) en voiture pour pratiquer une activité de forgeron.

Dimension sociale

Bastien n'a pas encore développé de lien avec le village (pas le temps) et passe tout son temps libre avec sa famille.

Dimension sensible

Il aime l'architecture vernaculaire du village (pas la station, ni les anciens sanatoriums). Leysin leur a rappelé l'atmosphère de la région de Grenoble où il a habité pendant deux ans.

Le temps de trajet n'a été qu'une conséquence positive n'ayant pas directement influencé leur choix. Ce qui était important pour eux, c'était qu'ils retrouvaient ici la même atmosphère de la région de Grenoble. (ils habitaient sur un plateau en altitude près de la ville).

Annexe

Bibliographie

Ouvrages

AGRAWALA, Shardul, 2007. *Changements climatiques dans les Alpes européennes, adapter le tourisme d'hiver et la gestion des risques naturels*. France : Les éditions de l'OCDE. ISBN 978-92-64-03170-8

BREUER, Marcel, 1962. *Marcel Breuer, 1921-1962*. Paris VI : Édition Vincent, Fréal & C^{IE}. ASIN B0000BGU30

CHALJUB, Bénédicte, 2014. *Marcel Breuer à Flaine*. France : CAUE de Haute-Savoie. Portrait. ISBN 978-2-910618-29-2

CLIVAZ, Christophe, GONSETH, Camille, MATASCI, Cecilia, 2015. *Tourisme d'hiver, le défi climatique*. Lausanne : PPUR. Le savoir suisse. ISBN 978-2-88915-151-6

CRETIAZ, Bernard, 1994. *Au-delà du Disneyland alpin. Italie : Priuli & Verlucca*. Musée d'ethnographie de Genève, ISBN13 978-8880684671.

DESPOND, Liliane, 1993. *Leysin histoire et reconversion d'une ville à la montagne*. Yens-sur-Morges, Suisse : Editions Cabédita, Collection Sites et Villages. ISBN 2-88295-107-8

DESPOND, Liliane, 1993. *Leysin à la Belle Epoque*. Genève : Editions Slatkine. ISBN 2-05-100928-7

GAILLARD, André, 2005. *Des alpes à la mer, l'architecture d'André gaillard*. Lausanne: PPUR, Archives de la Construction Moderne (ACM), EAN13 9782880746636

KAUFMANN, Vincent, 2011. *Re-thinking the City, urban dynamics and motility*. Lausanne, Suisse : EPFL Press, Urbanism, ISBN13 978-0415681179

KÜBLER, Christof, *Wider den hermetischen Zauber, Rationalistische Erneuerung alpiner Architektur um 1930, Rudolf Gaberel und Davos*. Allemagne : Verlag Bundner Monatsblatt. ISBN13 978-3905241693

LORD, Sébastien, POBLETE, Paula Negron, TORRES, Juan, 2015. *Mobilité et exclusion, quelles relations ?* Québec ; Presses de L'Université Laval, Collection «étude urbaines». ISBN13 78-2-7637-2679-3

LÜTHI, Dave, 2012. *Le Compas & le bistouri*. Lausanne, Suisse : Editions BHMS, 545. ISBN 978-2-9700640-2-2

LYON-CAEN, Jean-François, 2012. *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*. France : CAUE de Haute-Savoie. Portrait. EAN13 9782910618261

MARCHAND, Bruno, JOUD, Christophe, 2014. *Mixité typologique du logement collectif. De le Corbusier à nos jours*. Lausanne, Suisse : PPUR. Architecture MIX, EAN13 9782889150649 (p.124)

MCCARTER, Robert, 2016. *Breuer*. Londres : Phaidon Press Ltd, Architect Gener, ISBN13 978-0714870229

MONTEVENTI, Weber, DESCHENAUX, Chantal, TRANDA-PITTION, Michèle, 2007. *Campagne-ville : le pas de deux*. Lausanne, Suisse : PPUR. CEAT. EAN13 9782880747374

PERRIAND, Charlotte. 2013. *Charlotte Perriand, carnet de montagne*. Albertville, France : Editions Maison des Jeux olympiques d'hiver. ISBN 978-2-907984-42-10

SCHOENEICH, Philippe, BUSSET-HENCHOZ, Mary-Claude, 1998. *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*. Zürich : vdf Hochschulverlag AG. ISBN 3-7281-2371-4

STUCKI, Erwin, ROGNON, Pierre, 1998. *La Vallée des Ormonts face aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles*. Zürich : vdf Hochschulverlag AG. ISBN 2-8257-0578-0

RAMUZ, Charles-ferdinand, 2006. *Derborence*. Lausanne : Editions Plaisir de Lire. ISBN 2-88387-042-X

VOUGA, Jean-Pierre, IMSAND, Marcel, 1977. *Les Ormonts et Leysin*. Neuchâtel : Editions du Griffon. Trésors de mon pays. ASIN B008CPRP76

Rapports

Alpes Vaudoises 2020, Rapport final 11 Juillet 2013

Plan directeur communal, Commune d'Ormont-Dessus, mai 2014

Plan directeur communal, Commune de Leysin, juin 2007

Rapport de gestion, Commune de Leysin, 2013

Rapport de gestion, Transport Publics du Chablais, 2013 - 2015

BARRAS elodie, TURATTI alain, *Enquête 2013 auprès des propriétaires de résidences secondaires*, Ormont-Dessus, , CITAV, juin 2013

Illustrations

1. Martin Setvák, photo satellite de l'Europe de nuit, Czech Hydrometeorological Institute, Suomi NPP VIIRS Day/Night Band, 0130-0140 UTC, 13.03.2014
2. Terra satellite, NASA Vue satellite des Alpes, 2007, Photographie: 3'600 x 2'800pixels
3. Joseph Mallord William Turner, The Devil's Bridge, St. Gothard, 1803-04, Huile sur toile, 768 x 628 mm
4. Christian von Mechel, Voyage de Mr de Saussure à la cime du Mont Blanc, 1790, gravure
5. Fréd. Boissonnas, Exposition nationale Suisse, Genève, 1896, Photographie
6. Anonyme, Clinique militaire suisse «l'Abeille» de Leysin, photographie
7. Anonyme, Piste de luge sur rail, Glacier des Diablerets
8. Anonyme, Pont suspendu, Glacier des Diablerets
9. OFS, recensement des exploitations agricoles, Schéma de "remuage" simplifié, *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*, p. 55
10. Évolution du nombre d'exploitation agricoles et de la main d'oeuvre agricole à titre principal dans la vallée des Ormonts, *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*, p. 35
11. Photochrom Print Collection, Leysin, general view of village and hotels, Vaud, Switzerland, 1890-1900, 1 photomechanical print : photochrom, color
12. L. Desponds, E. Lopez, Développement de Leysin, *Leysin histoire et reconversion d'une ville à la montagne*. p.52
13. O.F.S., Evolution de l'emploi et de la population résidente dans la vallée des Ormonts., *La Vallée des Ormonts face aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles*, p.24
14. O.F.S., Evolution de l'emploi et de la population résidente dans la vallée des Ormonts., *La Vallée des Ormonts face aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles*, p.24
15. O.F.S., Evolution de l'emploi et de la population résidente dans la vallée des Ormonts., *La Vallée des Ormonts face aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles*, p.24
16. Plan directeur communal, Population de Leysin, document 18b
17. Plan directeur communal, Population des Diablerets, p.13
18. OFS, Neuchâtel - Pendularité (PEND), relevé structurel (RS) Pendulaire selon la longueur du trajet pour se rendre au travail, 2016
19. OFS, Neuchâtel - Pendularité (PEND), relevé structurel (RS), Pendulaire selon le temps nécessaire pour se rendre au travail 2014, 2016
20. OFS, Neuchâtel - Pendularité (PEND), relevé structurel (RS), Pendulaire de longue distance selon la longueur du trajet et le principal moyen de transport 2010/14, 2016

21. OFS, Neuchâtel - Pendularité (PEND), relevé structurel (RS), Pendulaires selon le trajet pour se rendre au travail, 2016
22. OFS, Déplacement quotidien des personnes actives (moyen de transport privés et publics), 1990
23. AISOL, Rapport de gestion, moyen de transport empuntés par les écoliers de la vallée des Ormonts, 2015
24. TPC, Rapport de gestion, nombre de voyageur annuel pour les lignes Aigle-Leysin et Aigle-Sépey-Diableret, 2006-2015
25. OFS: données route, courbe de variation annuelle pour le volume de trafic automobile journalier passant par Aigle - Pont de la grande eau, 2012
26. Campello A., Milan, photographie
27. OFS Neuchâtel - Pendularité (PEND), relevé structurel (RS), Pendulaire de longue distance selon le groupe de population, 2016
28. OFS Neuchâtel, ARE - Microrecensement, Distance journalière moyenne selon le motif de déplacement, 2016
29. Barras E., Turatti A., CITAV, Enquête 2013 auprès des propriétaires de résidences secondaires, Ormont-Dessus et Leysin, juin 2013, p. 6, 8, 9 et 10
29. M.-C. Busset-Henchoz, Ouvrage moderne de protection individuelle (Les Planards, Vers-L'Eglise), *La Vallée des Ormonts face aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles*, Photographie, 1998
30. Google Earth, Vue satellite de la vallée des Ormonts
31. Metron, Plan directeur cantonal vaudois, Mobilité et transport, Accessibilité transports en commun du centre des régions de proximité, 2007, p. 5
32. Metron, Plan directeur cantonal vaudois, Mobilité et transport, Organisation polycentrique avec mise en valeur de l'armature principale, 2007, p. 5
33. Plan directeur communal, zones de risques d'avalanche sur le versant Chaussy Para et d'inondation aux Diablerets, Commune d'Ormont-Dessus, mai 2014
34. M.-C. Busset-Henchoz, Dignes de protection contre les avalanches au Lavanchy, *La Vallée des Ormonts face aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles*, Photographie, 1993
35. M.-C. Busset-Henchoz, ouvrage moderne de protection individuelle, Les Planards, *La Vallée des Ormonts face aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles*, Photographie, 1993
36. Les principales zones de risque d'avalanches de la vallée des Ormonts, *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*, p.38
37. Les avalanches à Leysin, *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*, p.42
38. Zones principales de glissements actifs et de chutes de blocs de la vallée des Ormonts, *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*, p.43

39. Les avalanches du versant Chaussy-Para., *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*, p.40
40. Torrents principaux et zones d'inondation, *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*, p. 46
41. Les inondations par les torrents et la Grande-Eau aux Diablerets et à Aigle, *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*, p.
42. Localisation des actions de protection, *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*, p.102
43. Fréquence des tempêtes de foehn à Ormont-Dessus et à la Forclaz, *Les Ormonans et les Leysenouds face aux risques naturels*, p.
44. Google Earth, Vue satellite de Leysin
45. Évolution du bâti de Leysin, Géodonnées: ASITVD.ch, Cartes historiques: Swisstopo: <https://map.geo.admin.ch/>
46. Coefficient d'utilisation du sol et d'occupation du sol en fonction des quartiers de Leysin Géodonnées: ASITVD.ch
47. Lüthi D., Grand Hôtel, plan d'étage, 1890, *Le Compas & le bistouri*. Leysin 2012.
48. Lüthi D., Sanatorium du Grand Hôtel, plan du rez-de-chaussée, 1890, Leysin, *Le Compas & le bistouri*. Leysin 2012.
49. Mann A., Hôtel les Chamois, Leysin, photographie, 2016
50. Mann A., Grand Hôtel, Leysin, photographie, 2016
51. Mann A., Grenier, Leysin, photographie, 2016
52. Mann A., Villa la Joux, Leysin, photographie, 2016
53. Mann A., Villa, route de la collure, Leysin, photographie, 2016
54. Mann A., Villa, route de la collure, Leysin, photographie, 2016
55. Mann A., Hôtel Belvédère, Leysin, photographie, 2016
56. Anonyme, Hôtel Fabiola, Leysin, carte postale, <https://www.delcampe.net/nl/verzamelingen/postkaarten/zwitserland-vd-vaud/leysin-hotel-reine-fabiola-167217134.html>
57. Mann A., Logement Roc d'Orsay, Leysin, photographie, 2016
58. Google Earth, Vue satellite des Diablerets
59. Plan de situation 50'000, Les Diablerets, Géodonnées: ASITVD.ch
60. Évolution du bâti de Leysin, Géodonnées: ASITVD.ch, Cartes historiques: Swisstopo: <https://map.geo.admin.ch/>
61. Mann A., Chalet d'alpage, Ville Ormont-Dessus, photographie, 2016
62. Mann A., Chalet d'alpage, Ormont-Dessus, photographie, 2016
63. Mann A., Eurotel Victoria, Les Diablerets, photographie, 2016
64. Mann A., Grand-Hôtel, Les Diablerets, photographie, 2016
65. Anonyme, Avoriaz, photographie, <http://www.france-snowboard.fr/avoriaz/>
66. Avoriaz, Morzine (Haute-Savoie), Principes d'urbanisme et d'architecture 1965, *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*, 2012, fig. 141

67. Plan neige, Avoriaz, *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*, 2012, fig. 139
68. Plan masse, Avoriaz 1800, seconde tranche, quartier des Crozats, Avoriaz, 1970, *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*, 2012, fig. 153
69. Coupe sur la pente, Avoriaz 1800, 1970, *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*, 2012, fig. 153
70. Plan du rez-de-chaussée, Hôtel des Dromonts, Avoriaz, 1964-66, *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*, 2012, fig. 142
71. Roque J.-M., Orzoni J.-J. et Labro J., coupe transversale, Hôtel des Dromonts, 1965, *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*, 2012, fig. 143
72. Roque J.-M., Orzoni J.-J. et Labro J., Plan du niveau de la galerie haute, résidence les Hauts-forts, Avoriaz, *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*, 2012, fig. 149
73. Roque J.-M., Orzoni J.-J. et Labro J., Coupe transversale, résidence les Hauts forts, *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*, 2012, fig. 149
74. Roque J.-M., Orzoni J.-J. et Labro J., Vue oblique, quartier de la falaise, Avoriaz, 1985-98, *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*, 2012, fig. 161
75. Roque J.-M., Orzoni J.-J. et Labro J., Façade toiture couverte en tuiles de bois, Avoriaz, *Jacques Labro architecte urbaniste, De l'imaginaire au réel*, 2012, fig. 143
76. Marcel Breuer, Perspective de Flaine, *Marcel Breuer à Flaine*, 2014
77. Marcel Breuer, Centre de la ville, vue ouest, Flaine, *Marcel Breuer, 1921-1962*, p.35
78. Marcel Breuer, coupe schématique de Flaine, *Marcel Breuer, 1921-1962*, p.32
79. Marcel Breuer, plan de situation, Flaine, *Breuer*, p. 302
80. Marcel Breuer, élévation schématique de la façade sud de Flaine, *Marcel Breuer, 1921-1962*, p. 33
81. Marcel Breuer, élévation Est de l'hôtel *le Flaine* et de la résidence *Bételgeuse*, *Marcel Breuer à Flaine*, 2014, fig. 84
82. Marcel Breuer, plan Rez de Chaussée et plan type de l'hôtel *le Flaine*, Flaine, www.parcoursinventaire.rhonealpes.fr/stationski
83. Marcel Breuer, Plan type d'un appartement, Flaine, *Breuer*, p. 302
84. Marcel Breuer, Plan type d'une chambre de l'hôtel *Le Flaine* Flaine, *Breuer*, p. 302
85. Marcel Breuer, Hôtel *Le Flaine*, Flaine, *Breuer*, p. 304
86. Marcel Breuer, principe d'épaisseur des façades de La Gaule. Il est repris pour les édifices de Flaine pour loger notamment les conduits de chauffage, *Marcel Breuer à Flaine*, 2014, fig. 86
87. Anonyme, perpsective du nouveau quartier d'Andermatt, brochure de communication desrtiné à la vente de résidence secondaire
88. Denniston international architects & planners LTD., photographie aérienne du site, Andermatt, 11 mai 2007, http://www.swissolympic.ch/Portaldata/41/Resourcen/03sport/verbaende/trainer_funkionaere/Referat_Sawiris_Benno_Buehlmann.pdf

Bibliographie

89. Denniston international architects & planners LTD., Masterplan, Andermatt, 11.05.2007, http://www.swissolympic.ch/Portaldata/41/Resources/03_sport/verbaende/trainer_funkionaere/Referat_Sawiris_Benno_Buehlmann.pdf
90. Verkehrsingenieure, plan de circulation, Andermatt, 2008, http://www.swissolympic.ch/Portaldata/41/Resources/03_sport/verbaende/trainer_funkionaere/Referat_Sawiris_Benno_Buehlmann.pdf
91. Anonyme, Coupe de principe, Andermatt, 2008, http://www.gemeinde-anderstatt.ch/documents/Praesentation_220409_gross_01.pdf
92. Steiner & Buschor, plan des zones d'affectation, Andermatt, 2008, http://www.gemeinde-anderstatt.ch/documents/Praesentation_220409_gross_01.pdf
93. Miroslav Šik, Perspective de la place centrale, Andermatt, Hochparterre wettbewerbe 5, Tourismusresort, 2007, p.25
94. Miroslav Šik, plan de situation, Andermatt, 2009, <http://www.miroslavsik.ch/wettbewerbe/anderstatt-swiss-alps-resort-apartments>
95. Miroslav Šik, plan d'appartement, Andermatt, 2009, <http://www.miroslavsik.ch/wettbewerbe/anderstatt-swiss-alps-resort-apartments>
96. Plan directeur communal, Les Diablerets, Géodonnées: ASITVD.ch,
97. L. Portier, Projet de prolongement de l'Aigle-Leysin, DIRH., 24 heures, 7 avril 2015
98. Plan d'intention, Leysin, Géodonnées: ASITVD.ch,

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont rendu possible ce travail.

Je remercie particulièrement le professeur Vincent Kaufmann pour m'avoir suivi sur ce projet et prodigué des conseils avisés.

Je remercie également M. Nikles et M. Jan Sanden, municipaux de Leysin ainsi que M. Praz, directeur des TPC, et M. Pittet, chef technique des TPC, pour m'avoir accordé leur temps pour répondre à mes questions.

Finalement je souhaite remercier mes parents Graeme et Patricia ainsi que ma sœur Sarah pour m'avoir toujours soutenu lors de mon travail.

Remerciements

