

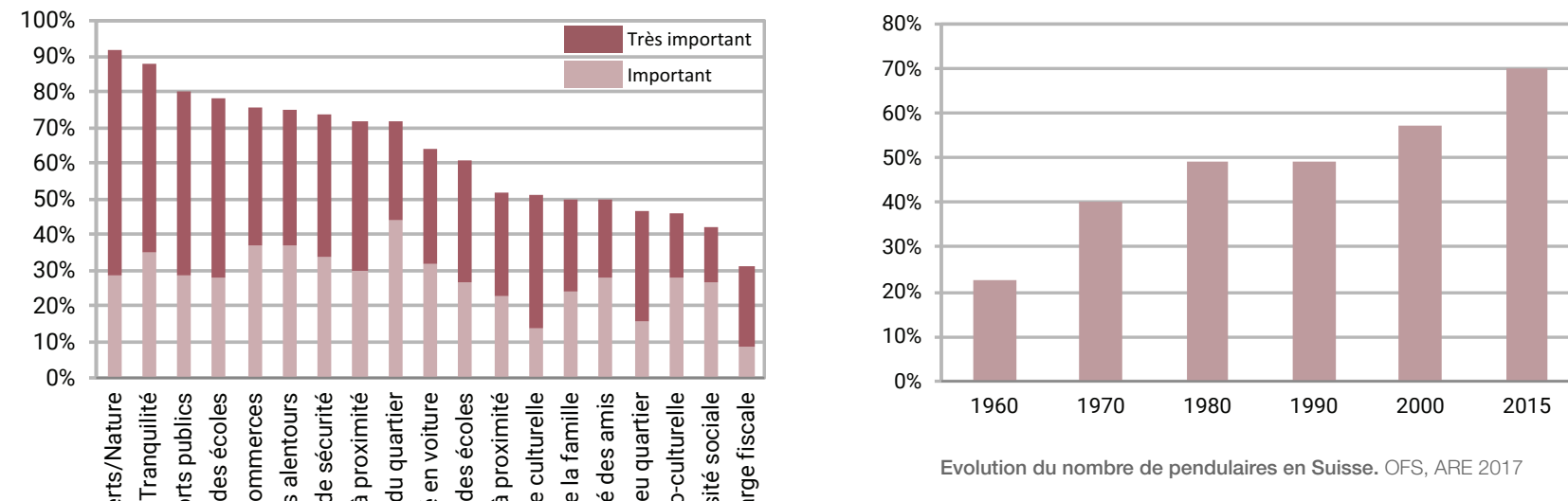
# Le paysage en vitrine

David Richner — Projet de Master en Architecture EPFL — 2018  
Groupe de suivi : Inès Lamunière - Vincent Kaufmann - Fiona Pia

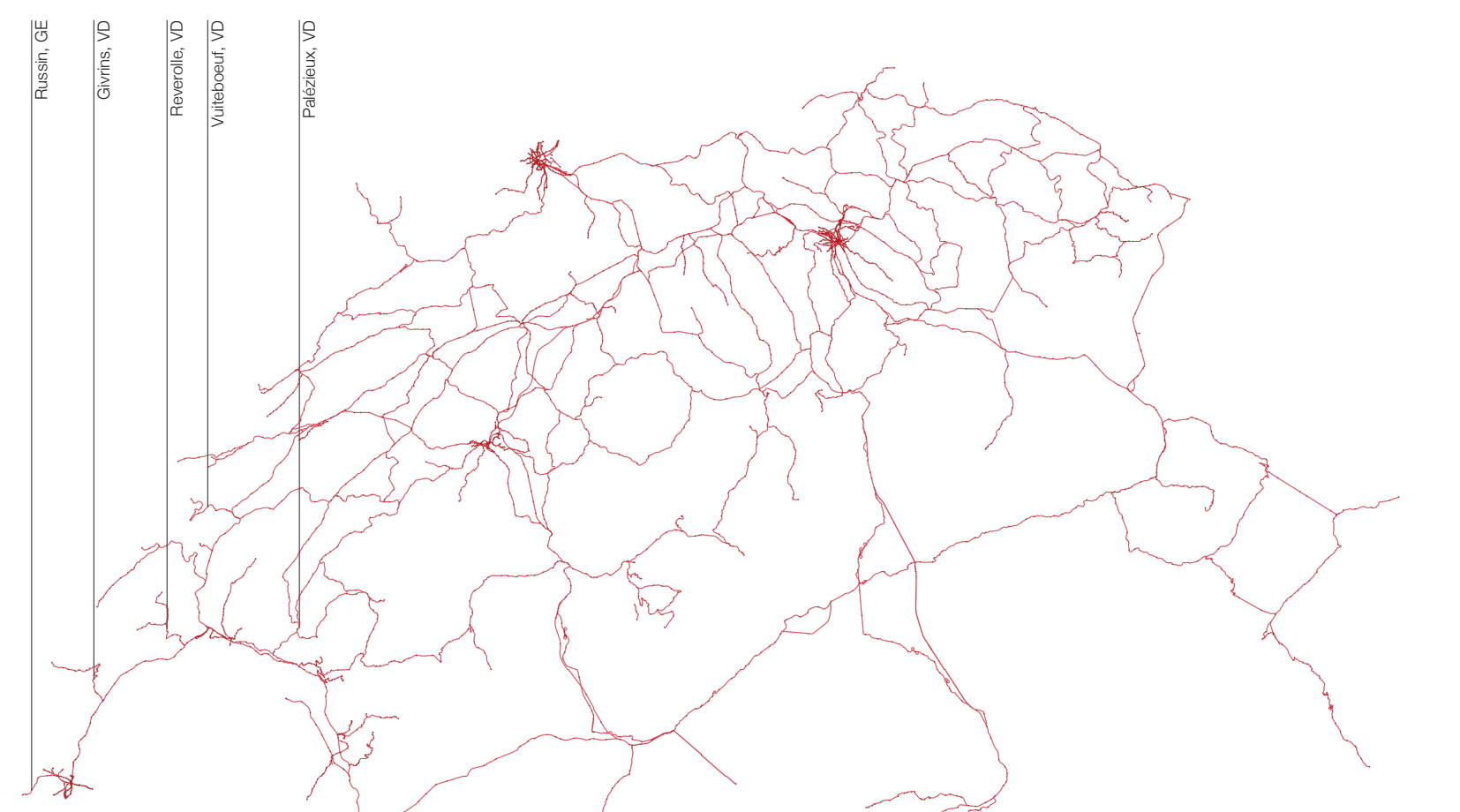
## REFLEXION URBAINE PROSPECTIVE

### REGARD SUR LE TERRITOIRE

L'attachement des Suisses à leurs campagnes témoigne d'un sentiment d'identification au paysage et à un fort **attachement au rural**. Malgré la croissance fulgurante qu'a connue le pays en termes tant démographiques qu'économiques, la conception traditionnelle du paysage helvétique persiste encore génération après génération. L'attachement au rural est une valeur fondamentale du pays. Le développement urbain focalisé sur la ville entraîne une disparité territoriale au détriment des localités rurales qui perdent leur identité et servent de sites dormants aux pendulaires. Ce travail propose une alternative au développement territorial traditionnel en accordant l'urbanisation au réseau ferroviaire existant. Le but est de réconcilier les déséquilibres causés par la polarisation des villes. Par un geste radical, une densification de la nature par interventions ponctuelles sur l'ensemble du territoire permettrait de rétablir une relation plus forte entre ruralité et urbanité.

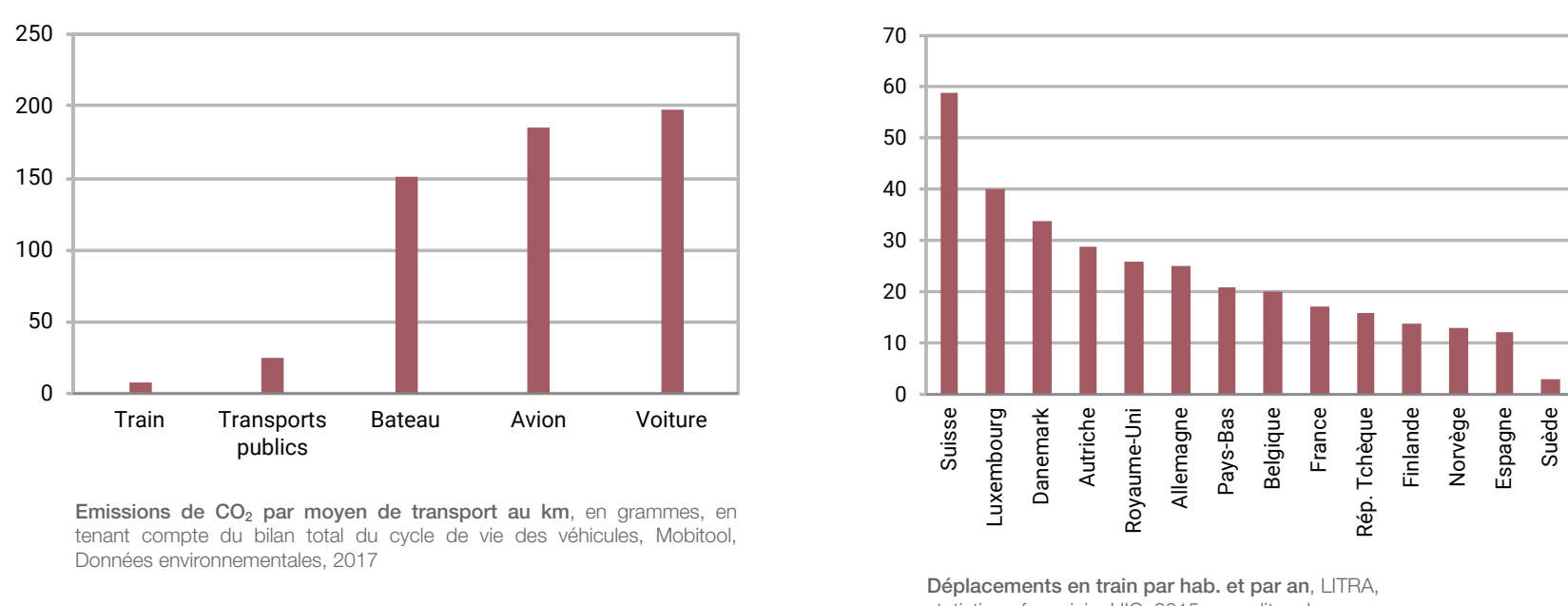


Ordres de choix de localisation résidentielle des familles suisses.  
Source: Swiss Panel 2017. Choix de localisation résidentielle des familles suisses.  
des choix résidentiels des familles en Suisse.



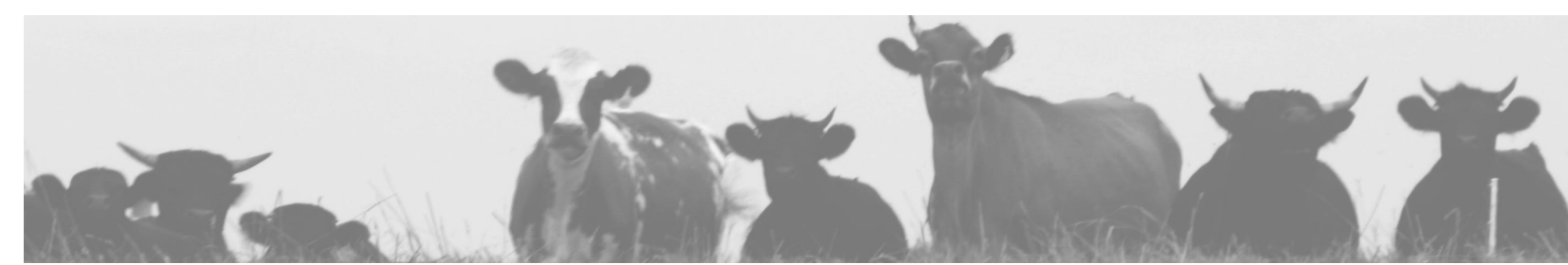
### LE RESEAU FERROVIAIRE COMME STRUCTURE DU TERRITOIRE

Les circonstances technologiques et sociales permettent aujourd'hui d'envisager une urbanisation organisée autour des **transports publics**. Les conséquences tant environnementales qu'infrastructurales de la pendularité en direction des grands centres urbains sont aujourd'hui sans issue. La solution résidentielle que propose la Confédération pour remédier à la congestion consiste à investir pour fluidifier toujours plus le trafic routier. Cependant, plus on peut se déplacer vite, plus on accorde de parcourir de grandes distances. Le train s'est fait une place importante dans les mœurs et l'imaginaire du paysage helvétique. De plus, le réseau ferroviaire suisse est l'un des plus développés du monde. Ainsi, c'est sur cette infrastructure prometteuse et pleine d'avenir que s'inscrit cette hypothèse qui consiste à établir un **principe dicible** sur l'ensemble du territoire, en reconnaissant dans le réseau de chemin de fer suisse un potentiel à organiser le territoire. Cinq sites potentiels en Suisse romande ont été sélectionnés et analysés pour finalement travailler qu'à un site représentatif sur lequel le projet architectural a été mené.



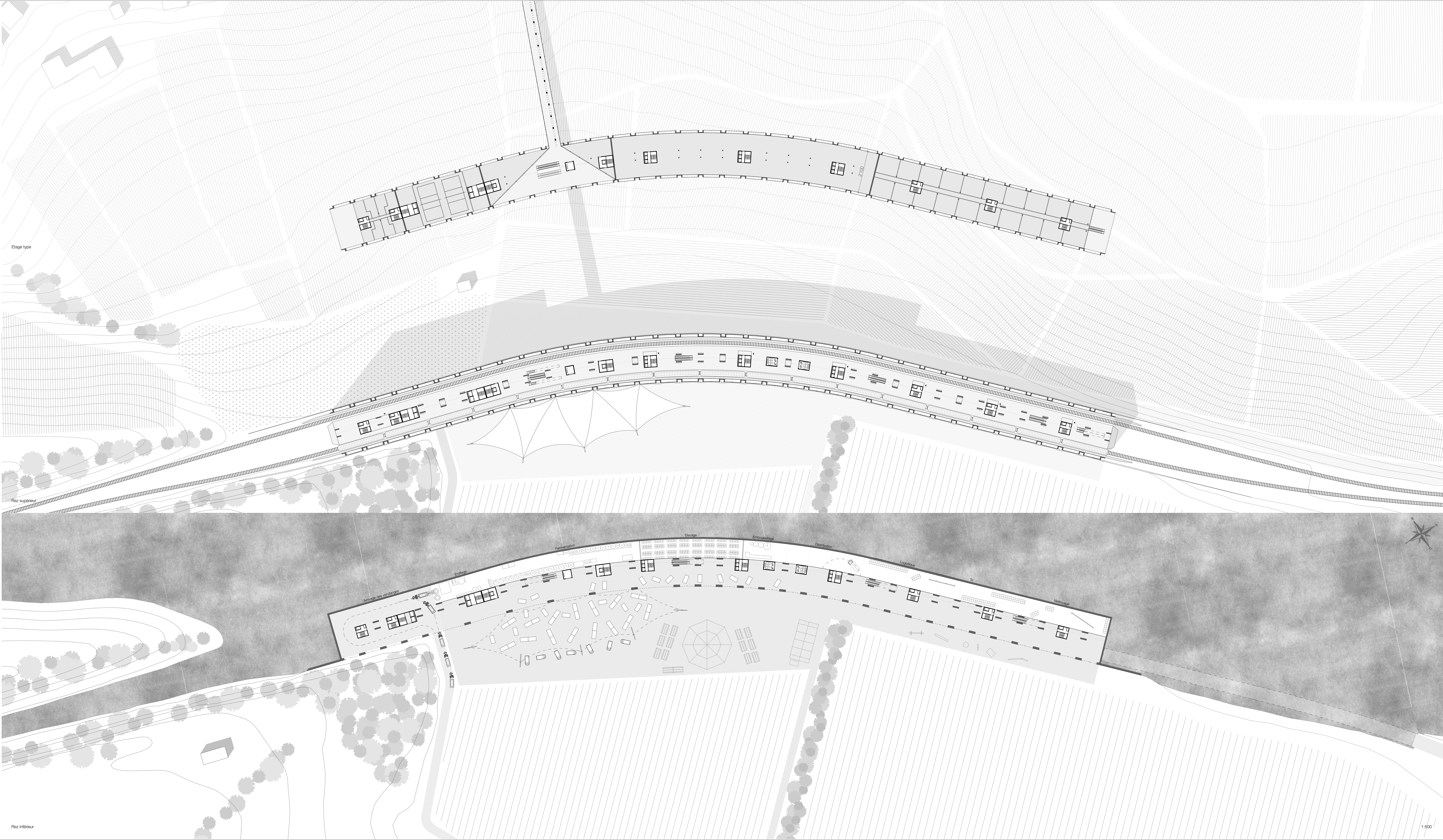
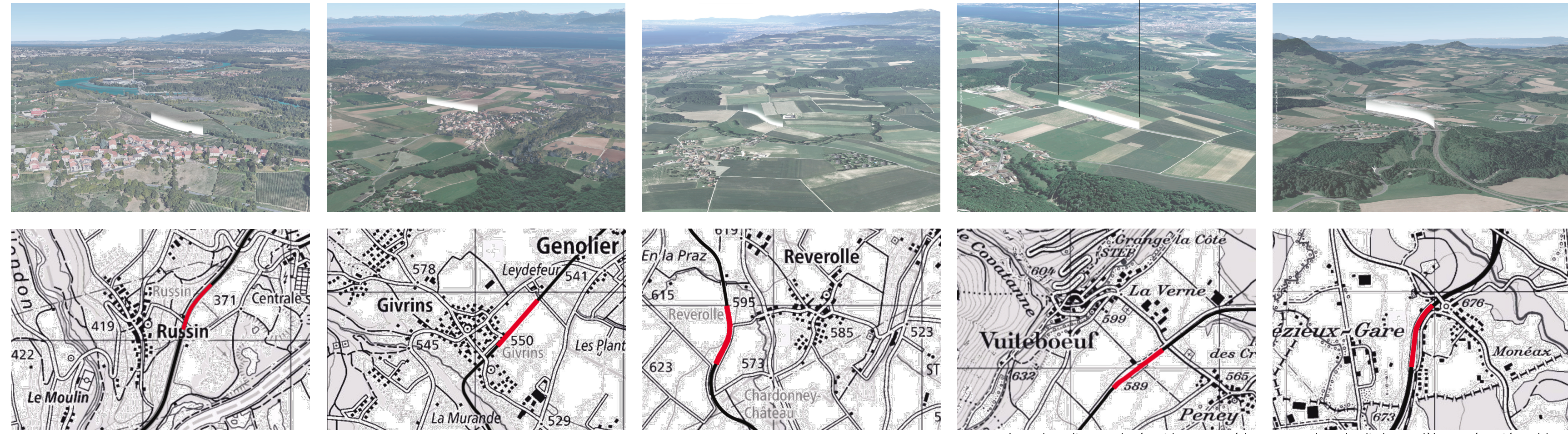
### URBANISATION DISSOCIEE

Par opposition à l'urbanisation traditionnelle qui range les paysages, cette nouvelle forme d'urbanisation se concentre sur les gares régionales qui ont comme caractéristique une **proximité temporelle aux centres urbains** tout en se situant en pleine nature. Le réseau ferroviaire permet de dissocier spatialement les agglomérations existantes de leurs extensions, en aménageant la ville à la campagne sans pour autant qu'elle n'impacte sur le paysage de surface que celle qu'occupe déjà l'infrastructure de transport existante. On densifie la nature pour la préserver. Par sa connectivité ferroviaire, une gare surmontée de programmes mixtes constitue non seulement une porte depuis la ville vers la nature, mais amène également un certain nombre d'**équipements publics** dont l'urbanité profite aux villages alentours. Le transport individuel motorisé actuellement indisponible au monde rural devient accessible au profit du transport en commun. Ce potentiel d'amélioration des agglomérations rurales répliqué à l'ensemble du territoire aurait un impact majeur tant en termes environnementaux qu'infrastructurals.

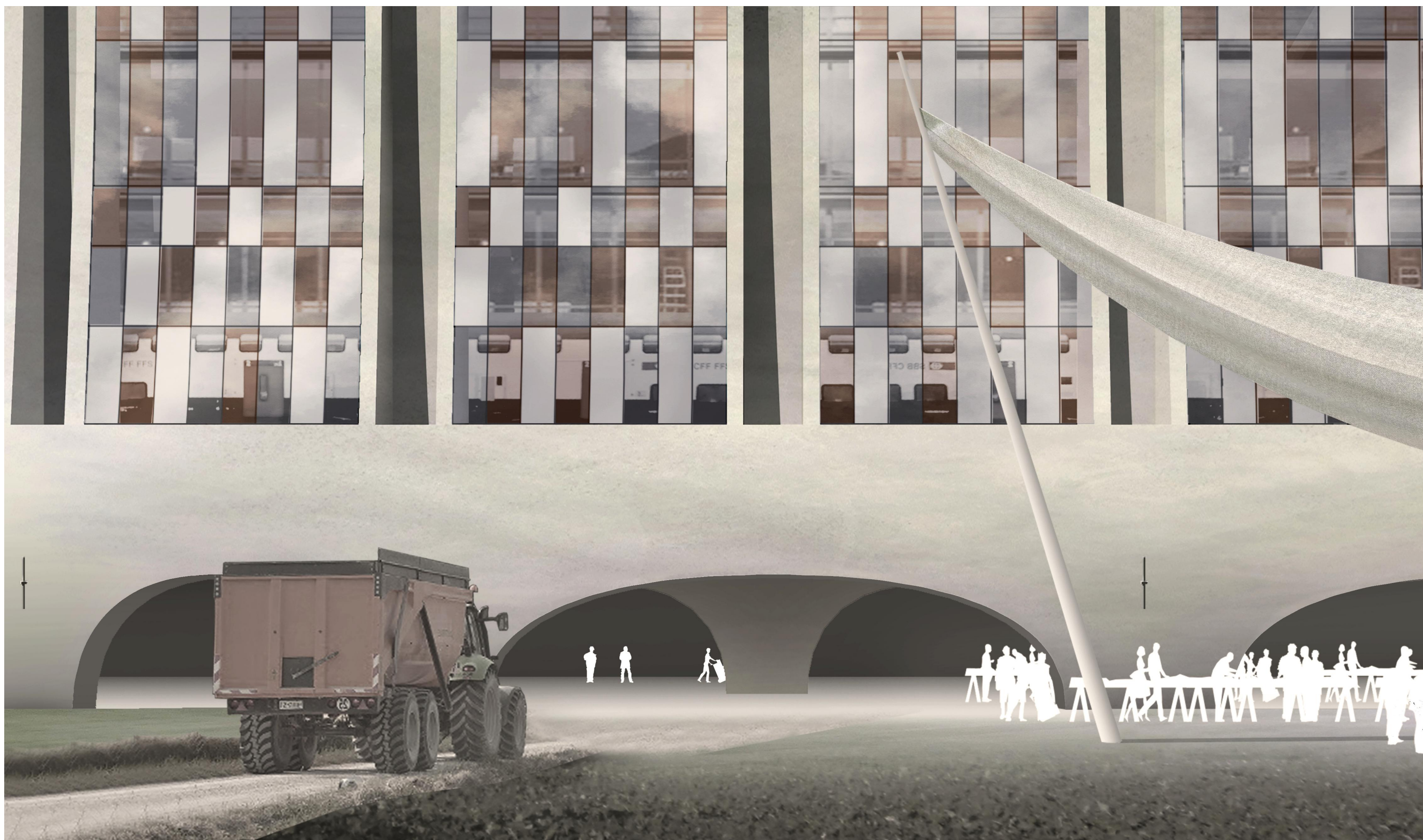


### ECHILLE FERROVIAIRE

L'échelle de l'intervention est donnée par le train. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) prévoit **400 mètres** comme dimension maximale des trains. C'est donc sur cette norme que se calque la longueur du modèle. Ce contour urbain prend ainsi la dimension d'un ouvrage infrastructural et acquiert une échelle territoriale. Un fragment de ville sur une gare n'est pas pensé uniquement pour ses habitants ou utilisateurs mais également pour le flux qu'occasionne le train. Celui-ci représente une capacité maximale de 1300 personnes.



Paysage territorial



Arrivée des vendanges



Elevage du vin en barrique