

Le patrimoine XX^{ème} dans les Hautes-Alpes : analyses d'objets architecturaux méconnus en haute Durance

Sous la direction de :
Harold Klinger et Quentin Vogel

LES ORRES



CARNET 03

Maria Bouriaud, Florent Genin, Caroline Han, Léandre Le Pichon, Elisabeth Loop,
Camille Paillat, Paul-Elias Tourné, Tom Vayssade

Je voudrais, en quelques mots, féliciter les étudiants de l'Ecole d'Architecture de Marseille et leurs professeurs pour leur excellent travail d'analyse des spécificités architecturales de la station des Orres.

La station des Orres a été conçue au début des années 1970 par l'architecte Jean-Michel Legrand et ses collaborateurs. Cette réalisation présente un caractère exemplaire, salué par le label "Architecture contemporaine remarquable". Si la période n'accordait guère d'intérêt aux performances énergétiques des bâtiments, un sujet aujourd'hui central, il était opportun d'analyser en détail les caractéristiques architecturales et urbanistiques de la station, en extraire les spécificités et en qualifier les composantes qui pourront ainsi servir de matrice pour maintenir et rénover ce patrimoine exceptionnel, en accord avec les exigences contemporaines, et pour guider les réalisations en cours et à venir marquant l'évolution de la station.

Les lignes fondatrices du projet placent au premier rang l'intégration paysagère du geste architectural et urbanistique, la qualité esthétique et fonctionnelle des espaces au service du bien-être et de la convivialité. Sa réalisation s'appuie sur des approches originales : exploitation de la morphologie du terrain, usage de matériaux emblématiques en symbiose mimétique avec la forêt environnante, comme les bardages de mélèzes, exploitation de la diversité de formes, dont la « cinquième façade » rappelant les formes des sommets environnants, et des agencements pour l'édification d'un ensemble urbain à taille humaine, originellement de 11 500 lits (15 000 aujourd'hui). Ainsi, ce respect du patrimoine naturel et urbain montagnard, couplé à l'esprit d'audace et d'innovation, sans sacrifier ni la qualité esthétique, ni la rationalité économique, ni le bien-être des populations accueillies, constitue dès l'origine

l'ADN des Orres. Nous retrouvons aujourd'hui ces principes fondateurs renouvelés, déclinés, amplifiés dans cette grande station des Alpes du Sud, dont la situation géographique permet d'envisager avec une certaine sérénité la permanence du modèle économique et son évolution. Ainsi, le très récent Pôle Sport Innovation (Plan Avenir Montagne Etat et Région) s'inscrit dans la charte inclusive des Orres alliant modernité, esthétique et fonctionnalité et marque bien cette permanence de l'esprit des fondateurs de la station et la conciliation avec l'innovation de la forme et des contenus.

Avec les propriétaires des résidences et appartements, nous avons engagé une démarche globale de rénovation de l'habitat touristique, tout en conservant les fondamentaux de l'approche architecturale et urbanistique. Le chef-lieu, les hameaux et la station des Orres sont organiquement, économiquement et culturellement étroitement interdépendants. Les Orres travaille activement avec ses partenaires architectes et urbanistes aux aménagements dédiés au bien-être de toutes les populations, habitants permanents comme résidents touristiques, en relation avec le développement de toutes les activités, qu'elles soient agricoles et rurales, de services aux populations, ou sportives, de loisirs et de ressourcement.

Nul doute que cette excellente plongée dans l'acte fondateur de la création de la station en 1970 ouvrira de nouvelles perspectives pour l'amélioration globale de l'habitat et des qualités urbanistiques des espaces de vie, de travail et de ressourcement des territoires de montagne, aux Orres comme dans les autres territoires alpins, dans le respect de leurs spécificités humaines, environnementales et économiques.

Pierre VOLLAIRE

Maire des Orres, PDG SEMLORE, Vice-Président Communauté de Communes de Serre-Ponçon,
Vice-Président Association Nationale des Maires de Station de Montagne

LE BASSIN VERSANT DE LA DURANCE

- ① Haute Durance
- ② Moyenne Durance
- ③ Basse Durance



0 km 20

PRÉAMBULE

L'or blanc a fait renaître les vallées alpines à partir de la seconde moitié du XX^{ème} siècle. Si cette renaissance nous interroge à l'aune du réchauffement climatique, car il modifie l'enneigement des massifs, nous devons nous questionner sur les aménagements considérables qui ont eu lieu pendant plus d'un demi-siècle.

Le carnet 3 inaugure une série de recherches sur les objets architecturaux et infrastructurels que représentent les stations de ski. Si la connaissance du territoire des Alpes du nord a été en grande partie défrichée par Jean François Lyon-Caen¹ ou Marie Wozniak² les Alpes du sud n'ont que peu été explorées.

Le séminaire « Matière patrimoniale » a commencé à interroger quelques opérations emblématiques de ce territoire. Le premier carnet consacré à cette série porte le n°3

1. Jean François Lyon Caen est architecte et il a enseigné à l'ENSA Grenoble et à en particulier mis en place l'équipe de recherche : Architecture, Paysage, Montagne à partir de 2003. Il a coordonné, écrit et participé à de nombreux ouvrages sur l'architecture dans le Alpes française en particulier. Concernant la station des Orres, il a dans le cadre de l'équipe de recherche architecture paysage montagne, réalisé un inventaire des principes d'urbanisme et d'architecture de la station des Orres en 2008 pour le compte de la DRAC Provence-Alpes-Côte d'Azur.

2. Marie Wozniak est architecte dplg et docteur en géographie. Elle a mené une série de recherche qui l'on conduit à un travail de doctorat qui a été édité. Wozniak Marie ; L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, Ed Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie et Ed. Facim, 2006.

et il est consacré à la station des Orres. Le travail engagé dans le cadre du séminaire – semestre d'automne / année 2022_2023 – par les étudiants s'est poursuivi par la rencontre de Christian Legrand, fils de Jean-Michel Legrand, architecte en chef de l'opération des Orres. Cette rencontre a permis d'éclairer bon nombre de questionnements et offre l'opportunité de présenter des documents inédits (esquisse, perspectives, maquettes...). L'apport de ces recherches en archive a fait évoluer les textes produits par les étudiants dans le cadre de leur master. Ce carnet est donc issu d'une écriture à mains multiples : étudiants et enseignants – chercheurs.

Ce carnet est une première étape dans la connaissance de la station des Orres dont un grand nombre d'archives reste à être consulté et analysé pour saisir pleinement le caractère innovant et singulier de la station. Le projet architectural, bien que reconnu au travers de sa labélisation *Architecture du XX^{ème} siècle* (renommé label *ACR Architecture Contemporaine Remarquable*) reste encore trop méconnu au regard de sa force et de ses qualités. L'histoire de la station doit par ailleurs s'inscrire dans une connaissance plus large qui est celle de l'aménagement des Alpes du sud, qui reste à écrire et qui comporte des spécificités franches face à l'histoire de l'aménagement des Alpes du nord. Nous essayons avec ce carnet, d'initier une dynamique qui permettra au territoire de s'approprier l'aménagement de son arrière-pays et les architectures qui le composent.

Harold Klinger

Architecte dplg, Enseignant – chercheur à l'ENSA Marseille

1/ Carte représentant le bassin versant de la Durance dans son état actuel, présentée dans le carnet 01 de la publication

Table des matières

ÉDITO - PIERRE VOLLAIRE	3
INTRODUCTION Les stations de ski des Alpes du sud, un bâti à comprendre face au changement climatique	9
I - GENÈSE DU PROJET	19
II - LES PLOTS PROTOTYPES	29
III- LA STATION DES ORRES	43
IV - LES CHALETS	83
Bibliographie	98
Iconographie	100
Index des noms cités	105

Introduction

Les stations de ski des Alpes du sud, un bâti à comprendre face au changement climatique

Harold Klinger

Architecte dplg, Enseignant - chercheur à l'ENSA Marseille



2/ Un enneigement de plus en plus souvent faible pour les stations de moyennes altitudes.
Quelles adaptations ? À quelle échéance ? © Photographie de Harold Klinger

3/ Comparaison des états actuels et futurs de l'enneigement (48 stations)
Indice fiabilité de l'enneigement : surface du domaine qui peut être ouverte au clients.

© consortium
(service CLIMSNOW)
DIANEIGE / INRAE /
Météo France

L'aménagement des Alpes du sud a été important durant la période des Trente-glorieuses. Elles ont vu la création de routes, de barrages hydroélectriques, de stations de ski, de structures d'accueil pour la saison estivale ou encore d'équipements publics (école, mairie...). La production de ce bâti durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle fait partie intégrante du paysage de ce territoire des trois départements¹ alpin de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Certains de ces équipements arrivent en fin de cycle de vie et appellent des transformations lourdes, car leur usage et/ou caractéristiques techniques sont obsolètes au regard des attentes contemporaines. Pour que ces mutations puissent s'opérer correctement, il est nécessaire de connaître ce bâti pour avoir des interventions respectueuses et cohérentes. Le diagnostic par la compréhension des espaces et leur qualité est à ce titre central, car il est le seul qui peut avoir une vision panoptique d'un édifice ou d'un ensemble d'édifices. Les caractéristiques qui émergeront, seront le terreau nécessaire pour un tout nouveau projet, nouvelles fonctions, mise à niveau technique, réemploi de matériaux...

Au-delà de cette transformation du bâti sur le bâti, le dérèglement et le changement climatique impactent fortement les territoires de montagne. L'élévation des températures repousse la limite pluie-neige plus en altitude, ce qui fragilise l'économie touristique hivernale, principale source de revenu de ces territoires. À ce titre, ces structures axées sur le loisir, doivent être auscultées avec attention, car elles sont le moteur de ces territoires et potentiellement de leur transformation. En effet, la loi *Climat et Résilience*, réinterroge le bâti avec de nouvelles règles de performances énergétiques², qui

1. Les Alpes du sud comprennent principalement les départements des Alpes-de-Haute-Provence, les Hautes-Alpes et les Alpes-Maritimes. De manière plus partielle une petite partie du Vaucluse et du Var. Brochure_Presentation_Massif_Alpin_et_sa_gouvernance_Avril2024.pdf (prefectures-regions.gouv.fr).

2. Le 22 août 2021, la loi *Climat et Résilience* impose aux propriétaires de logement ayant un diagnostic de performance énergétique de niveau F ou G d'engager des travaux s'ils souhaitent le louer. Les échéances sont, 2025 pour les logements classés G et 2028 pour les logements classés F.

appellent avec encore plus d'actualité, une évaluation qualitative du bâti pour savoir comment l'on peut donner un second souffle à ces ensembles immobiliers touristiques.

Rappel de quelques données économiques

La récente étude menée par le réseau des CCI de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2023³, tire un bilan sévère des projections d'exploitation des domaines skiables à l'horizon 2050 dans le Alpes du sud.

Les chiffres sont les suivants pour les 50 sites identifiés dans les Alpes du sud :

- 38% sont considérés comme vulnérables car l'altitude du domaine se situe autour de 1800-2000m
- 26% ont un modèle à repenser dû à une faible altitude et une amplitude du domaine qui est faible
- 36% ont une perspective possible de résilience économique liée au ski, car elles ont un domaine élevé et un front de neige en altitude.

On le voit, c'est plus de 60% des sites qui seront fortement impactés à une échéance de 25 ans.

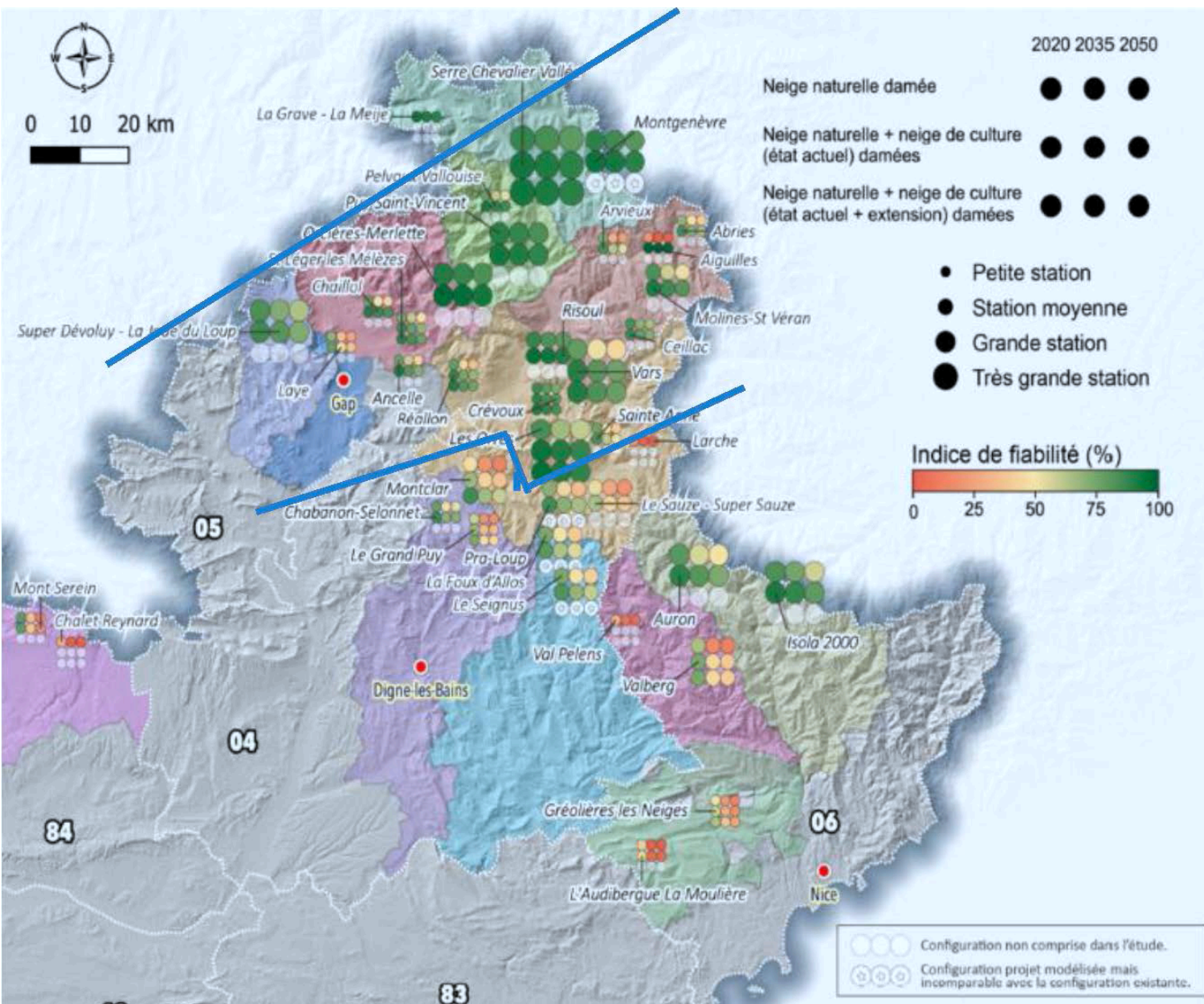
Après ce regard sur des perspectives un peu sombres, deux éléments sont encore importants à prendre en compte concernant l'économie touristique de montagne.

- Le panier moyen en hiver est de 63€/jour⁴ alors que le panier moyen été est de 35€/jour⁵. La conversion du modèle économique du tout ski vers un modèle 4 saisons n'est donc pas une évidence pour un commerçant qui a souvent une perspective courte. Ce phénomène est d'autant plus présent

3. Etude : "La filière montagne en Provence Alpes Côte-d'Azur", Le réseau des CCI de Provence Alpes Côte-d'Azur, avril 2023.

4. Le journal Le Monde publiait le 09 février 2024 un article qui titrait « *sports d'hiver, sports de riches ? Moins de 10 % des Français partent en vacances au ski* » ou le coût moyen journalier au ski était de 117€ dans les grandes stations des Alpes du nord.

5. La montagne en été : Le choix de la qualité, comme du prix. - France Montagnes - Site Officiel des Stations de Ski en France (france-montagnes.com) 2024 05 02. Si l'étude de France Montagne date, car elle propose des chiffres de 2013, les tendances ces dernières années ont montré un accroissement de l'écart entre le panier moyen hivernal et estival.



4/ Cabane d'alpage de Fleureau, vallée où fut implantée l'une des dernières stations de ski dans les Alpes du sud. (Station de Réallon au début des années 1980).
© Harold Klingner

que la population active est vieillissante⁶.

- Les lits touristiques construits pendant les années 1960 à 1990 ont été réalisés sans réelle exigence thermique, l'énergie étant jusqu'au milieu des années 1970, bon marché. Ce parc immobilier représente 387.000 lits touristiques dans les Hautes-Alpes et il est à 53% en station⁷. Aujourd'hui la marche entre le niveau de performance énergétique exigé dans le cadre de la Loi *Climat et Résilience* et le réel est considérable. À titre d'exemple, nous pourrions citer : la station des Orres où 83% des logements sont considérés comme des passoires thermiques, c'est-à-dire qu'ils ont un DPE de niveau F ou G, et donc plus louables à l'échéance de 2025 ou 2028.

Si l'on peut imaginer un déplacement en altitude de l'espace skiable⁸, l'infrastructure bâtementaire ne pourra pas suivre, ou alors à la marge, par la constitution de nouveaux pôles⁹.

Transformation de la culture montagnarde

« *C'est un lieu reculé, dans une lointaine contrée d'Oisans au paysage sévère. Des petits*

6. Selon le dossier complet de l'INSEE de 2020 pour les Hautes-Alpes la population globalement vieillit, les plus de 45 ans représentaient 48,2% en 2009, 50,2% en 2014 et 53,7% en 2020.

7. Etude : *"La filière montagne en Provence Alpes Côte-d'Azur"*, Le réseau des CCI de Provence Alpes Côte-d'Azur, avril 2023.

8. La majeure partie des stations qui peuvent prétendre avoir une perspective de skiabilité de leur domaine à l'horizon de 2035 voire 2050 a déjà mis en place des ascenseurs entre la station et le seuil symbolique des 2.000m d'altitude. Par ce biais, elle offre un accès au domaine skiable même en période défavorable. TSD de Pic Vert aux Orres départ station arrivée 2246m d'alt. / Télécabine de Pontillas départ Villeneuve-la-Salle arrivée à 2255 m d'alt. avec aménagement d'une zone pour débutants... Les exemples sont nombreux. Ces installations sont conçues pour usage estival (VTT, randonnée d'altitude, ...) ce qui est un moyen de justifier des montants d'investissement qui sont de plusieurs millions d'euros par appareil.

9. À ce titre, on pourra noter que les unités touristiques nouvelles (UTN) en station proposent d'ouvrir des droits à construire à une altitude d'environ 2.000m pour offrir un départ et retour ski aux pieds. On peut citer par exemple les stations de Risoul, Vars ou encore Montgenèvre.

champs bruns et roux s'étagent en damier tout au long de versants arides. Une vallée âpre s'enfonce profond et se précipite dans le torrent du Vénéon. Dans ces fonds où il gronde, la pénombre stagne presque tout le jour. À mi-pente, le village de Saint-Christophe est posé là, on ne sait trop pourquoi, en équilibre instable, à la limite de l'ombre. »¹⁰

Si le livre « *Le roman de Gaspard de la Meije* » nous relate cette épopée de la conquête de la Meije, sommet mythique de l'Oisans, il nous retrace aussi la vie difficile dans les vallées alpines au XIX^{ème} siècle et le départ vers les vallées plus basses, telles que celle de Grenoble. Mais la fin de l'ouvrage annonce aussi une nouvelle économie qui semble être salvatrice : le tourisme.

Historiquement l'activité de la montagne est en particulier celle des Alpes du sud, axée sur un agro-pastoralisme. Si elle est déjà une activité difficile, elle sera asphyxiée par la politique d'une culture intensive souhaitée à la sortie de la Seconde Guerre mondiale. En effet, la faible qualité des sols, la difficile mécanisation, et le morcellement du foncier, réduisent les faibles chances d'une activité agricole rentable pour ces territoires. C'est donc au fil du temps la disparition d'une activité et une profonde modification des paysages. Les trois départements montagneux des Alpes du sud ont leur pic bas de population en 1946. Ils sont en pleine désertification, l'exode rural qui a commencé environ 150 ans plutôt va s'arrêter avec l'aménagement du massif alpin qui participera à un repeuplement¹¹.

La mise en place à la sortie de la Seconde Guerre mondiale de la planification économique au travers du Commissariat général au Plan initié par Jean Monnet et de la planification spatiale par la politique d'Eugène Claudius-Petit au sein du M.R.U., qui s'institutionnalisera en 1963 au

10. Scheibli Isabelle, *Le roman de Gaspard de la Meije*, édition Glénat, 2018. p.11.

11. L'aménagement des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes dans le champ de l'activité touristique participera pleinement à l'afflux de nouveaux arrivants. Le cas des Alpes-Maritimes est différent, car l'activité de Nice et de l'activité de la Côte d'Azur a une influence bien plus importante que l'activité des vallées alpines de l'arrière-pays.

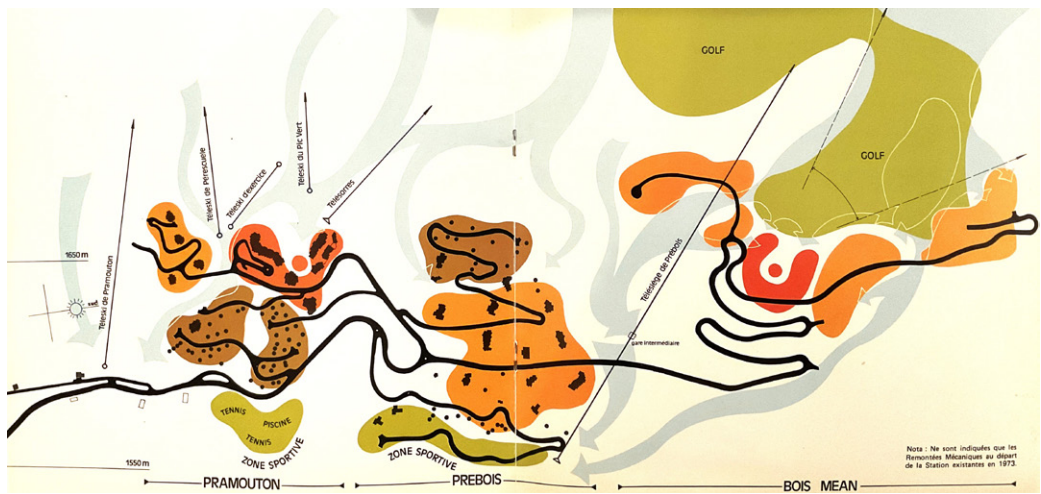


5/ Esquisse du
plan de masse
de la station des
Orres, mars 1968.
On y perçoit
clairement les
deux centralités
Pramouton et Bois
Méan s'implantant
sur les principaux
plats, Prébois
étant une zone
résidentielle
diffuse dans la
forêt de Mélèzes.

© Archives privées
Agence Jean-Michel
Legrand



6/ Principe
d'organisation
en 3 pôles de la
station des Orres
© Archives privées
Agence Jean-Michel
Legrand



travers de la DATAR, va engager la France vers une période d'expansion économique.

Ces deux politiques complémentaires vont promouvoir entre autres la montagne comme un espace de loisirs axé principalement sur l'économie de l'Or Blanc. Cette politique appelée à posteriori à partir de 1967 le *Plan Neige* a trouvé ses racines pendant la période de l'Armistice, où les premières missions de repérage ont lieu en 1942 – 43 à la recherche de sites appelés « super-station »¹² pouvant accueillir 10.000 lits. Les Alpes du nord ont connu un développement dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, avec, entre autres, le site de Courchevel.

Le développement du ski dans les Alpes du sud est plus tardif car moins soutenu par le territoire, acteurs politiques et économiques¹³. Dans un premier temps, le développement passera par les sites existants tels que celui de Serre-Chevalier.

À la fin des années 1950, les sites de Puy-Saint-Vincent – des Orres et d'Orcières sont identifiés par l'ingénieur des Pont et Chaussée Robert Cassous. Ces projets vont s'appuyer sur la dynamique initiée par le Plan d'Aménagement National¹⁴, engagé par le M.R.U en 1950 et qui désigne le Val de Durance comme un territoire d'expérimentation de l'aménagement du territoire.

Le site des Orres est à la croisée de ces deux politiques, l'aménagement de la montagne glisse vers le sud du massif alpin et les premiers aménagements de la Durance sont réalisés avec en particulier la retenue de Serre-Ponçon qui est mise en eau en 1962. C'est cette même année qu'est créée la SEDHA Société d'Équipement du département des Hautes-Alpes. Elle a pour mission de développer le tourisme ; en

particulier celui des « super-stations ». Elle sera le maître d'ouvrage de la station des Orres.

Jean-Michel Legrand est missionné en 1963 pour dessiner les esquisses de la station des Orres. Le projet de cession des terrains constructibles est arrêté en 1968. Les voies d'accès au plateau de Pramouton, au secteur de Prébois et au plateau celui de Bois Méan sont définies en avril 1968¹⁵.

Les différents secteurs feront l'objet de premières recherches en plan de masse, qui se fixe en avril 1968. Le bâti s'inscrit en fonction de la topographie, mais l'expression architecturale, qui se veut forte, n'est pas encore définie clairement en volumétrie.

Jean-Michel Legrand en tant qu'architecte en chef de l'opération définit les documents d'urbanisme.

Le fil conducteur est le schéma organique, le premier approuvé par le préfet est daté de 1971. Il est accompagné par les « dispositions générales », elles donnent le règlement de la zone. C'est par ces éléments que l'histoire de la station des Orres s'engage pour une expérience architecturale de qualité. Elle va être, au même titre que d'autres stations, un renouveau économique pour ces territoires de montagne. Elles permettront un afflux de nouveaux habitants, la création d'école, de logements, d'équipements culturels ou hospitaliers. Cet écosystème fait vivre en grande partie ces territoires.

Si la nostalgie d'une montagne sauvage, du retour à une nature originelle est régulièrement mise en vis-à-vis d'une montagne toujours plus aménagée et constitue les bases d'un débat stérile. Il va de soi que l'on ne peut pas envisager démolir ou déconstruire les bâtiments d'une station de ski comme on démonte une remontée mécanique. En revanche, ne pas en connaître l'histoire pour en comprendre sa valeur ne nous donne pas d'outil pour envisager un quelconque nouveau projet. C'est indéniablement par la connaissance, la constitution d'une culture sur cette période qu'un renouveau de ces territoires sera possible.

12. Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, *Pour un plan national d'aménagement du territoire. Communication du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme au conseil des ministres*. MRU, Paris, 1950.

13. Dans le 4^{ème} plan 1962 – 1965 il est noté que la montagne est le secteur touristique qui appelle le plus d'investissement. Les Alpes du sud sont notées comme un territoire à développer en particulier le Briançonnais. (p.444 – 456).

14. Wozniak Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver*, Ed Société savoisienne d'histoire 2007.

15. Plan de masse, archive privée.



Genèse du projet



Tom Vayssade

Étudiant de master

TROIS URBANITÉS, UN DOMAINE



9/ Photographie de Le Vallon
© provenance-alpes-cotedazur



10/ Photographie de La clairière
© www.travelski.com

La station de ski des Orres se situe sur un versant nord-est dans la vallée de l'Eysalette entre 1550 mètres et 1800 mètres d'altitude, petite vallée qui vient rejoindre le Val de Durance au niveau de la commune de Baratier. Le domaine dispose de nos jours d'environ 100 kilomètres de pistes, dans le sud-ouest du massif du Parpaillon entre les pentes du Boussolenc et de L'Aupillon. La station a été implantée sur la commune des Orres qui est historiquement composée d'un village avec ses hameaux. La commune surplombe la vallée de la Durance et le lac de Serre-Ponçon.

La topographie est à la fois l'élément qui permet de s'implanter sur le versant de montagne, mais aussi celle qui sépare et hiérarchise les trois principaux secteurs de la station. Aujourd'hui, chacun de ces ensembles fonctionne comme un complément des autres, affirmant ainsi l'idée d'avoir un domaine unique avec des polarités intrinsèques le composant. Le document d'urbanisme réalisé pour la création de la station est composé selon un schéma organique qui vient épouser la topographie et partager la station en trois quartiers imaginés par le vallon, la forêt et la clairière. La station des Orres s'organise autour de trois grands ensembles : Pramouton, Prébois et Bois Méan. Le plan d'urbanisme a été pensé et dessiné par Jean-Michel Legrand - architecte en chef de la station. Il se traduit par le « schéma organique » et le « cahier des charges »¹⁶ qui l'accompagne et qui

définit les modalités d'occupation des parcelles.

Dans la partie basse de Pramouton à 1550 mètres d'altitude, il y a le site Champs Lacas, qui est une zone tampon dédiée à l'accueil des skieurs à la journée, dans laquelle se trouvent des emplacements de stationnement et un dépose-minute pour les circulations automobiles hors résidents de la station. Des équipements sportifs (piscine, tennis...), de restauration et d'hôtellerie y sont aussi présents pour venir animer cette partie basse. Il y a quelques résidences et chalets, mais globalement, la densité bâtie est faible dans cette zone où on retrouve encore des parcelles agricoles.

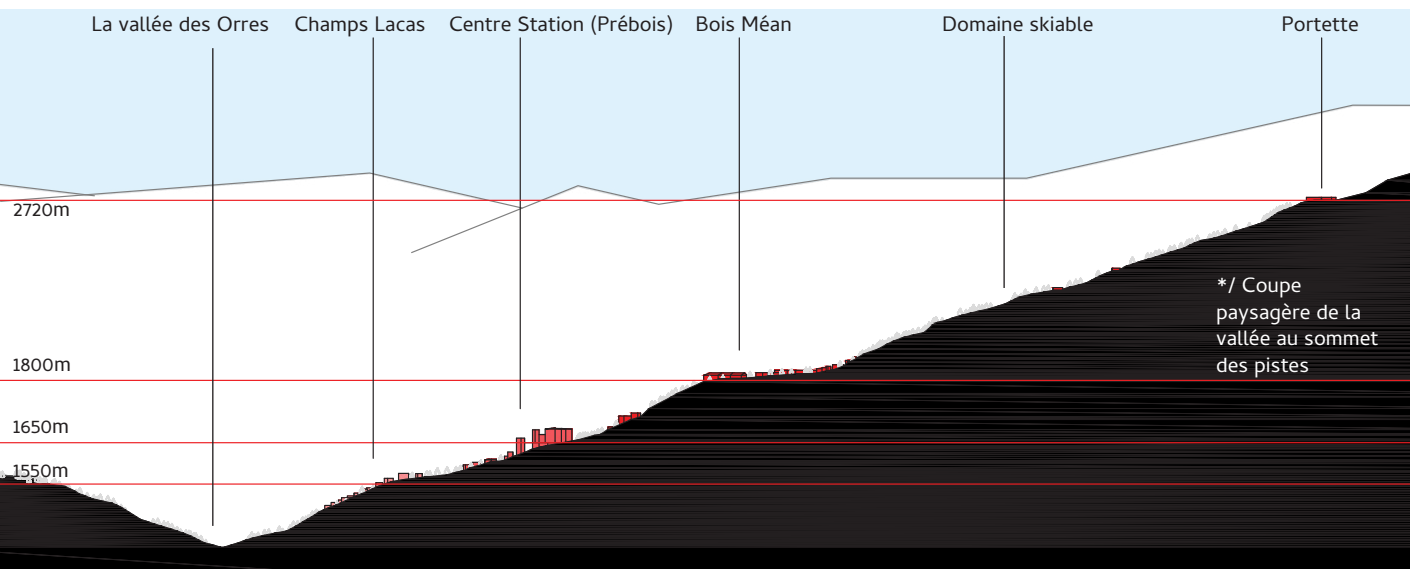
Les secteurs de Pramouton et de Bois Méan vont délimiter les zones bâties de la station, respectivement à l'est et l'ouest. Ces derniers se trouvent sur des plateaux à des altimétries différentes. Ces deux ensembles sont des zones denses, accueillent du logement, des espaces de services, commerces et bénéficient chacun d'une interface avec le domaine skiable au travers d'une zone front de neige.

Le secteur de Prébois, composé d'un bâti diffus au sein de la forêt de mélèze, joue le rôle d'articulation entre les zones de front de neige.

Les constructions sur les secteurs de Pramouton et Prébois seront principalement l'œuvre de l'agence Legrand-Rabinel-Debout. Ces ensembles apparaissent comme un manifeste associant architecture organique et architecture moderne dans les milieux alpins.

Le secteur de Bois Méan, bien qu'initialement conçu par Jean-Michel Legrand comme un tout avec les autres sites, sera conçu par l'agence

16. Il a été repéré plus de dix versions de schéma organique et cahier des charges. C'est un document de référence qui est validé par le préfet des Hautes-Alpes. Le premier validé date de 1971. Les versions qui suivent permettent d'adapter le document à la situation présente. Consultation des archives privées de Christian Legrand.

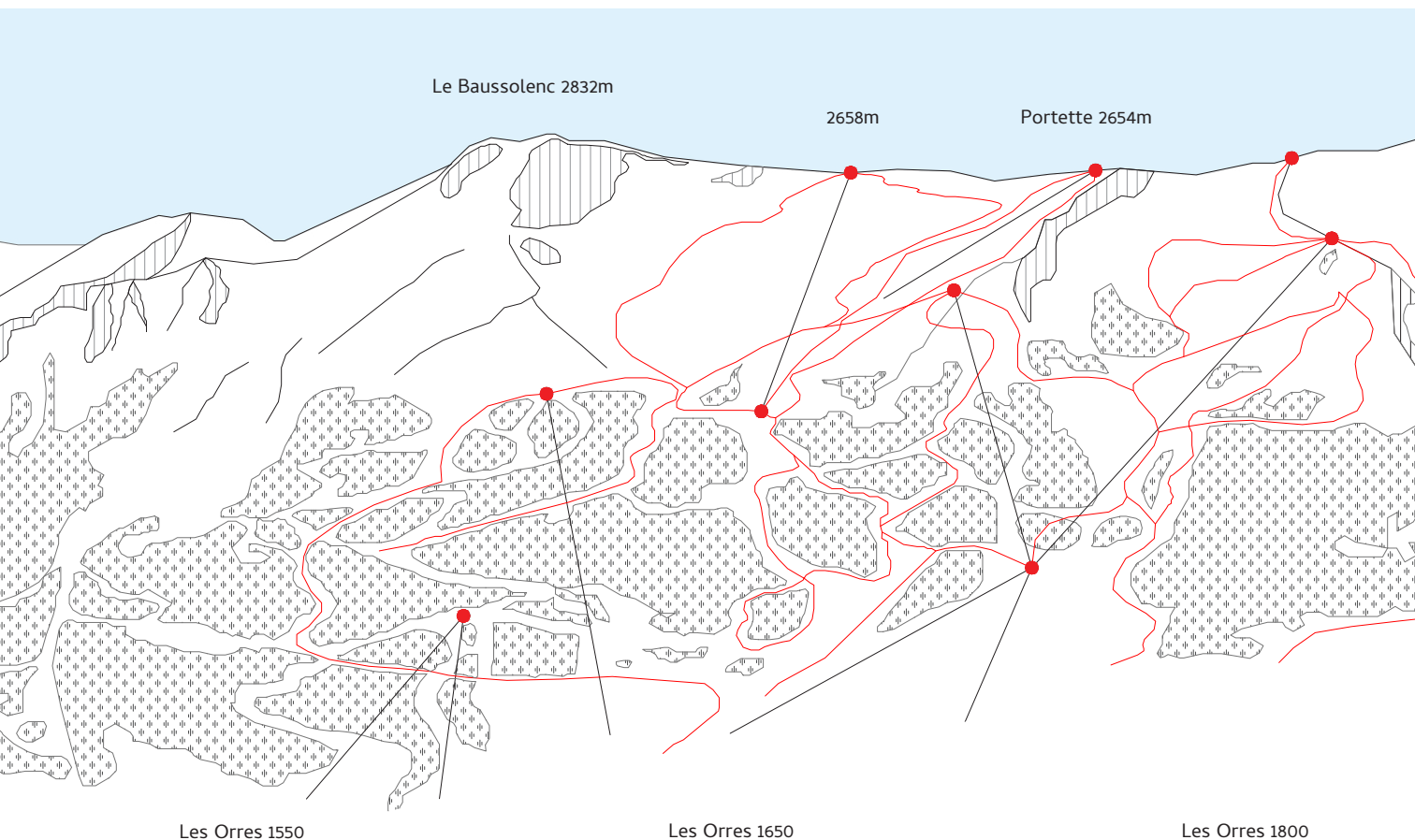
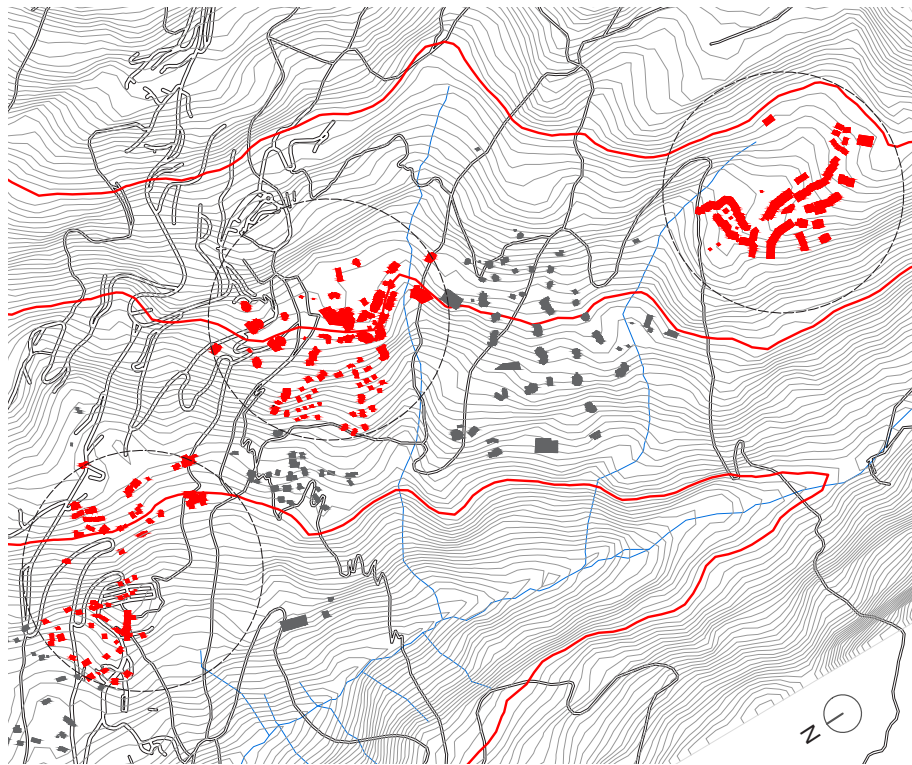


UA2 et construit à partir de 2006. Il sera équipé de petits immeubles droits aux allures de chalets, qui donnent sur la clairière naturelle bordée de mélèzes, ici les enjeux économiques et architecturaux sont tout autres.

La station des Orres est composée de trois entités reliées par le domaine skiable, ainsi que les remontées mécaniques qui forment le lien entre Pramouton, Prébois et Bois Méan. La superficie du domaine skiable (nombre d'hectares) définit le nombre de lits, aujourd'hui environ un peu moins de 17.000. Le rapport entre surface skiable et nombre de lits assure un confort sur le site, mais aussi un niveau de rentabilité. Ces principes seront ceux qui sont définis dans le Plan neige. Cette « doctrine » de conception des sites de montagne se fera au fil du temps et des expériences.

11/ Plan de situation des entités avec courbes topographiques réferentes

12/ Plan du domaine skiable et liaisons entre entités



13/ Photographie et plan masse de type grenouillère : Les Orres

14/ Photographie et plan masse de type grenouillère : Superdévoluy (1966), «Le paquebot des neiges» de Henry Bernard
© www.reservation-en-devoluy.com

15/ Photographie et plan masse de type grenouillère : Flaine, une station sur site vierge (1959)
© archives www.ledauphine.com

16/ Photographie et plan masse de type grenouillère : Puy Saint-Vincent (1968)
© commons.wikimedia.org, Prométhée33

17/ Photographie et plan masse de type grenouillère : Les Arcs (2000m), un adossement à la topographie
© fr.hotels.com

« il faut transformer les automobilistes en skieur. [...] Les véhicules restent à l'entrée de la station, [...] les piétons accèdent à la place et aux galeries marchandes par des rampes ou par une circulation verticale. De là, ils débouchent directement sur la grenouillère et sur les remontées mécaniques. »¹⁷

Le modèle de la grenouillère

La station dite intégrée repose sur un grand principe : la vie à la montagne avec le confort de la ville. Cela se traduit par une disponibilité de services et de commerces en proximité des logements en ayant pour paysage proche le front de neige (la grenouillère) et lointain celui de la montagne. Les fonctions techniques sont cachées, tout comme la voiture. La centralité de la station est la grenouillère. Cela se réfère à la plage et au tourisme estival. La grenouillère est le replat situé à une altitude juste permettant un enneigement de qualité tout en favorisant les expositions au soleil. Une topographie en cuvette est recommandée pour faire converger les pistes. Superdévoluy, Flaine, les Arcs, ou encore les Orres sont des stations qui se sont servies de la topographie comme élément de composition pour s'intégrer sur le site. La majorité des pistes de chaque station converge vers cette place blanche où se rencontrent les skieurs et non-skieurs. Le domaine skiable prenant fin au début de la grenouillère doit avoir un dénivelé minimum et une surface importante pour éviter des conflits d'usage entre vacanciers.

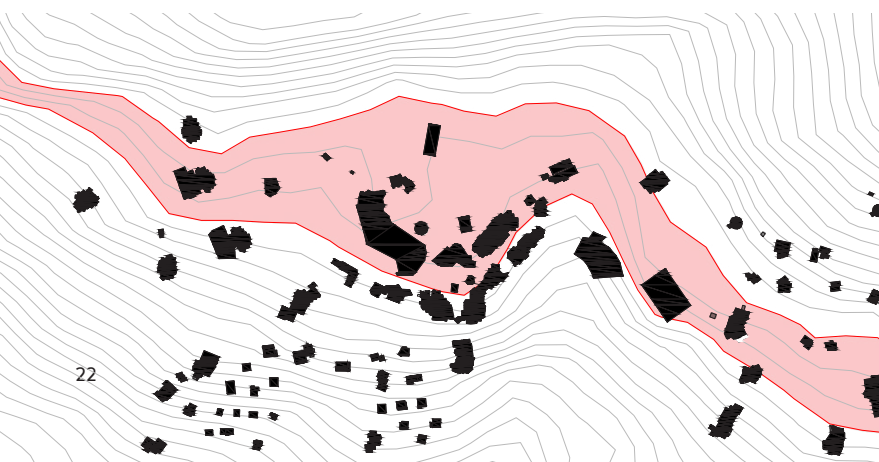
Son application aux stations

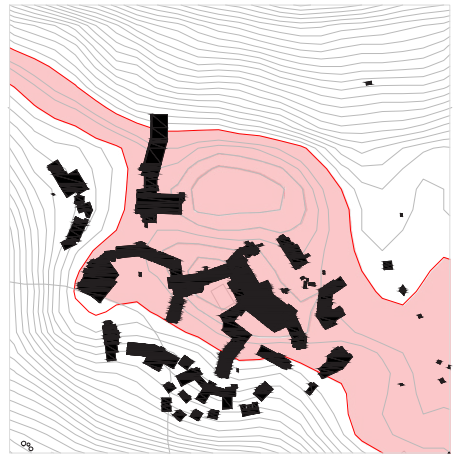
La conception architecturale des immeubles s'oriente vers le domaine skiable. La juxtaposition des différentes cellules forme un front bâti vertical donnant sur le récit collectif qui se trouve sur la

place de la grenouillère. C'est un spectacle double, on a une vision sur les skieurs et non-skieurs. Les personnes positionnées sur la grenouillère deviennent à la fois acteurs et spectateurs.

Au rez-de-chaussée, une double agora devient le lieu de rencontre. Sur le front de neige, les bars solariums font la transition avec la grenouillère. En retrait, les galeries marchandes proposent des services et des établissements commerciaux pour subvenir aux différents besoins des vacanciers, restaurant, café, magasin de sport ou d'alimentation. La station des Orres suit le même schéma, l'architecte a utilisé la topographie pour mettre à distance la voiture du vacancier et offrir un théâtre inversé sur le front de neige. Un deuxième niveau sous la grenouillère va servir de place et met à distance les skieurs des non-pratiquants. Ce sol relie les différents éléments du complexe et permet de circuler librement au sein de ce dernier. Les commerces au rez-de-chaussée de l'édifice principal vont donner à la fois sur l'aire d'arrivée et sur le niveau intermédiaire. Ce jeu de plateaux accompagne l'utilisateur vers la pratique du ski tout en délimitant des zones d'usages pour faciliter la cohabitation. Les stations de la deuxième partie du XX^{ème} siècle sont des éléments urbains rationnels. Une rationalité que l'on retrouve dans les procédés constructifs, mais aussi dans le montage des opérations, impliquant maîtrise d'ouvrage infrastructurelle publique, maîtrise d'ouvrage bâimentaire privée, architecte unique ou multiple. Les configurations ont été variées et ont proposé parfois des solutions innovantes permettant la réalisation d'opérations très cohérentes sur le plan architectural. Ici, aux Orres, nous retrouvons ce cas où l'architecture des immeubles est homogène et forme un ensemble. Ces derniers viennent jouer avec l'échelle du paysage environnant par leur massivité et leur matérialité.

17. Note à l'attention des acquéreurs établi par Jean Michel Legrand - Juin 1970. Archive privée de Christian Legrand.



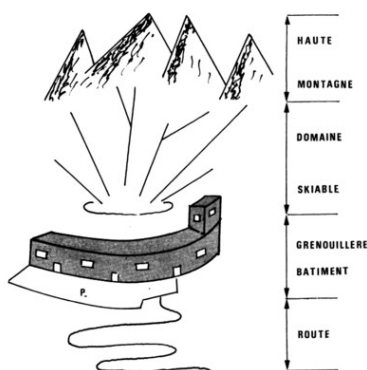
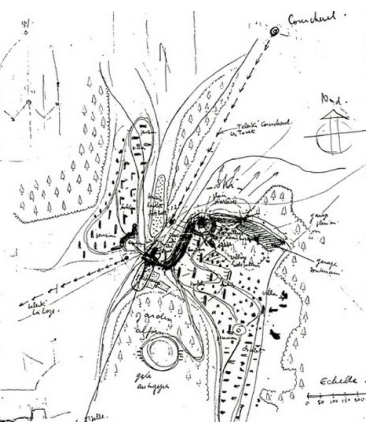


MAÎTRE D'ŒUVRE ET MAÎTRE D'OUVRAGE

18/ Dessin sur le terrain, Laurent Chappis, mars 1946

19/ Illustration des stations intégrées par Jean-Pierre Guerin

20/ Dessin pour l'inauguration des Orres



Le projet d'une station de sports d'hiver dans la commune des Orres est le résultat d'une politique publique d'aménagement de la montagne. En janvier 1961, la Société d'équipement du département des Hautes-Alpes (SEDHA), devient l'aménageur public des Hautes-Alpes. L'objectif consiste à engager l'étude de projets touristiques dans le département pour promouvoir la saison hivernale. En 1946, Maurice Michaud, premier directeur du Service d'études et d'aménagement de la montagne et Laurent Chappis, architecte urbaniste, vont construire le prototype de la station en site vierge, Courchevel. De là, naît le concept de l'aménagement des stations intégrées à la française, le « Plan neige »¹⁸ avec la course à l'or blanc. C'est la doctrine Michaud qui déterminera le choix de chaque site à aménager et à équiper. Un domaine skiable versant nord-est, situé à partir de 1550 mètres d'altitude pour profiter d'un enneigement maximal entre décembre et les vacances de Pâques.

La maîtrise foncière des terrains pour implanter la station au pied du domaine est un élément qui caractérise les nouvelles stations de sports d'hiver. L'État met en place des outils pour faciliter les acquisitions foncières. Une fois que le périmètre définit des implantations, il utilise des mesures réglementaires pour acquérir et

18. L'expression « Plan Neige » regroupe une série de politiques publiques d'aménagement des montagnes françaises afin d'y encourager le tourisme hivernal, à partir de 1964 et jusqu'en 1977 (discours de Vallouise de Valéry Giscard d'Estaing).

si nécessaire exproprier les propriétaires du lieu. De plus, des prêts à taux réduits vont être utilisés pour favoriser les achats immobiliers au sein de ce nouveau complexe. Certaines acquisitions vont se faire à l'amiable mais d'autres par expropriation. Le promoteur privé organise et aménage l'ensemble du site. Il pense l'exploitation du domaine skiable, la construction des résidences, des commerces, des hôtels ainsi que la réalisation des réseaux et des équipements collectifs pour la gestion de l'ensemble.

La station des Orres, conçue par l'architecte-urbaniste Jean-Michel Legrand, est sur un modèle hybride. Il y a un aménageur avec un concepteur, mais une multitude de promoteurs. L'aménageur, la SEDHA a recruté Jean-Michel Legrand, urbaniste et architecte en chef, il coordonne l'ensemble des constructions. Il réalise le schéma organique et un premier ensemble qui lui est confié, l'immeuble les Soldanelles. Par la suite, la SEDHA met en vente avec un cahier des charges – rédigé par Jean-Michel Legrand – des lots à bâtir. L'architecte, avec son bras droit Alain Crouan¹⁹ – chef de projet à l'agence, tiennent un suivi assidu de la qualité architecturale. Pour compléter le dispositif de suivi, l'agence Legrand, Rabinel, Dubuit installe une filiale de l'agence sur site aux Orres nommé la RUA.

Jean-Michel Legrand connaît les Hautes-Alpes car durant la Seconde Guerre mondiale, il est incorporé dans l'armée à Briançon. Après la démobilisation en 1940, il reste dans le département où il travaille et où son premier fils est né, dans la commune de Gap. Il gardera toute sa vie un fort attachement au département où il a une résidence. Après guerre, il installe à Paris son agence. Les études de la station auront lieu principalement entre 1963 et 1970²⁰.

19. Alain Crouan est architecte. Il collabora pendant la quasi-totalité de son activité avec l'agence Legrand/Rabinel/Dubuit. Il sera le chef de projet pour l'agence du projet des Orres et s'impliquera fortement dans la conception et le suivi de chantier.

20. Intervention de Jean-Michel Legrand au colloque du CAUE des Hautes-Alpes, 24 et 25 septembre 1993, archive du CAUE 05.



Les premiers bâtiments sortent de terre pour la saison hivernale de 1970-1971. Pendant plus de 20 ans, il travaille sur la station définissant sa capacité (11 000 à 12 000 lits) en fonction de la dimension du domaine skiable (5 500 ha). Il a travaillé entre autres avec son fils aîné, Christian Legrand²¹ sur divers projets dans les Alpes, le plan occupation des sols de La Salles-Alpes, plusieurs résidences dans la vallée de la Guisane, fait les études pour le projet de la station de Jausiers-Restefond et participe au concours de la station de Réallon (projet non retenu).

« Le concept de « station intégrée » est conçu comme un prototype de développement urbain calibré par l'importance du domaine skiable qui repose sur la convergence entre un promoteur (maître d'œuvre unique), une collectivité locale qui lui concède l'exclusivité de l'aménagement et les services de l'État qui contrôlent le projet. » Jean-François Lyon-Caen

Le projet initial comprend un centre à Pramouton avec des grands immeubles collectifs symbolisant la modernité de l'intervention. De petits immeubles ouverts sur la clairière naturelle bordée de Mélèze à Prébois, et des immeubles de dimension moyenne à Bois Méan. Le tracé des routes et des pistes en peigne assure à chaque résidence un accès skis aux pieds. L'ensemble est pensé de façon à ne pas être obligé de prendre la voiture durant le séjour. Une stratification des parkings sous le niveau de la grenouillère des Orres 1650 permet de mettre à distance la voiture tout en facilitant l'accès à la station, lui donnant un caractère organique, moderne et rationnel propre aux stations intégrées.

21. Christian Legrand est l'aîné d'une fratrie de six enfants. Il est architecte, issu de l'école des Beaux-Arts il travaille avec son père sur la station des Orres au début de sa carrière. Par la suite, il décide de créer sa propre agence ce qui l'amènera à avoir encore quelques collaborations avec l'agence de son père. Son plus jeune frère, Bruno Legrand est aussi architecte et travaillera très ponctuellement sur la station des Orres.



21/ Le télésiège de Prélongis, 1983

© <https://www.remontees-mecaniques.net/forums/index.php?showtopic=34104>

TEMPORALITÉ DE LA CONSTRUCTION

22/ Frise chronologique et plans masses des étapes de la construction

23/ Photographies aériennes de la parcelle en 1950-1965 et aujourd'hui
© <https://remonterletemps.ign.fr/>

La station centre des Orres s'est implantée dans une zone où cohabitent parcelles agricoles et mélèzes à 1650 mètres d'altitude. À la suite des acquisitions foncières de ces dernières, le replat choisi dans cet ensemble s'oriente sur le lac de Serre-Ponçon en plus de venir dans le prolongement d'une percée naturelle de la forêt. Cette percée marque l'implantation actuelle du front de neige. L'évolution de la construction prend place en définissant la partie est de la station comme premier point de construction étant donné que l'aire d'arrivée y prend place. Un ensemble de plots et une barre d'ensemble collectif vont commencer à composer la station autour du replat choisi. Les routes de montagne ont été transformées pour rationaliser les flux de circulation et desservir le centre station sur l'aire d'arrivée.

Les éléments suivants vont suivre la courbe de niveau de référence pour finir de dessiner à la fois le front de neige et l'aire d'arrivée. On notera que le niveau intermédiaire faisant la transition entre la grenouillère et le niveau

d'arrivée à 1650 mètres se construit au fur et à mesure pour intégrer l'ensemble des bâtiments dans son emprise et rationaliser l'organisation du travail sur chantier.

Cette double grenouillère est un élément intrinsèque de la station. Il la différencie des autres stations intégrées en adaptant ce principe au dénivelé présent sur le site.

Plus tard, dans le cadre de modernisation de la station, des équipements publics seront construits dans la continuité de l'ensemble pour s'adapter aux besoins des touristes. La salle polyvalente ou encore la patinoire sont des éléments ajoutés qui ne participent pas à la composition architecturale du front de neige, mais à un besoin fonctionnel pour redonner de l'attractivité à la station.

La construction des Orres 1800 suivra le plan d'urbanisme de Jean-Michel Legrand pour son périmètre, mais en revanche le projet architectural sera très différent des intentions premières. Cela permettra à l'ensemble d'avoir une capacité plus importante et une diversité de bâti pour attirer une nouvelle clientèle.



Foncier existant avec construction



Début des travaux autour de l'aire d'arrivée

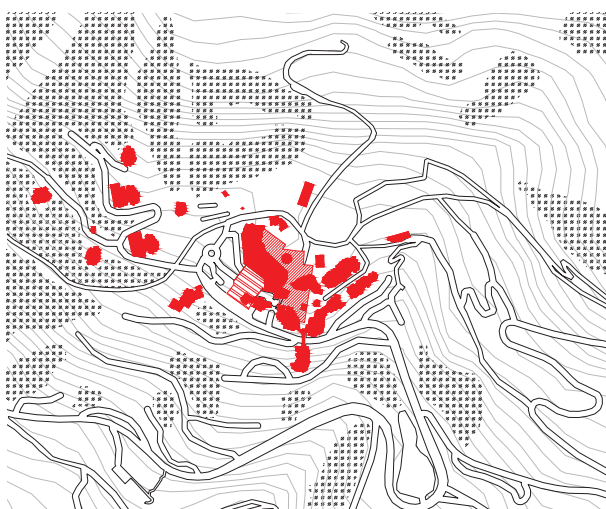
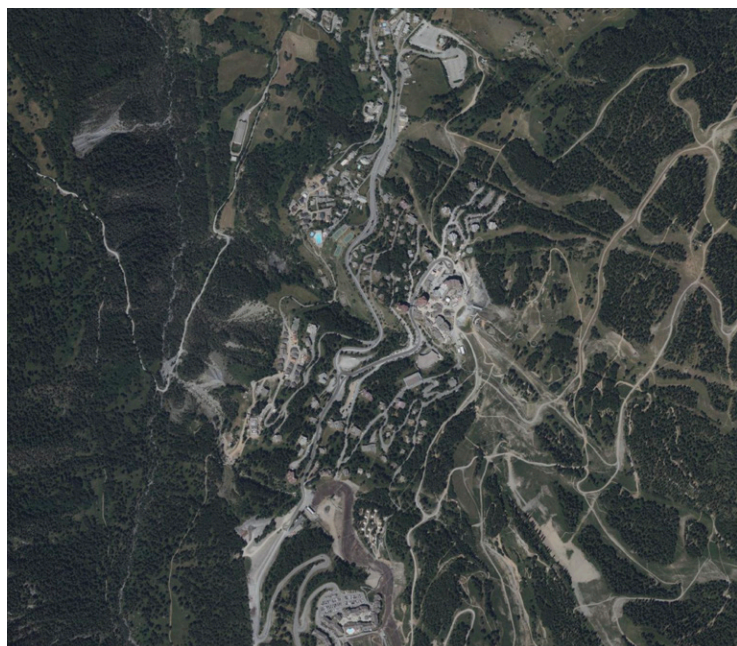
Le projet de Jean-Michel Legrand est retenu

1961

1963

1964

Construction de la station des Orres



Principe suivant les courbes de niveaux



La station actuelle

1
9
7
0

2
0
0
6

Travaux à 1800m

2
0
0
9

2
0
1
9

Ouverture de la station

Les plots prototypes



Elisabeth Loop

Étudiante de master

24/ Photographie des plots : le Sunny snow, le Sihourais et l'Épervière ©googlemaps

25/ Photographie de la construction des immeubles plots durant l'été 1969 pour une ouverture de la station en 1970.

© Archives privées
Agence LRD

26/ Photographie d'archive, date inconnue

© <https://www.remontees-mecaniques.net/forums/index>

« Concernant les intentions architecturales liées au projet de la station des Orres, nous avons très vite décidé de ne pas concevoir de « constructions cubiques déguisées-montagne avec du bois », comme réalisé dans certaines stations de sports d'hiver d'altitude de la 3^{ème} génération.

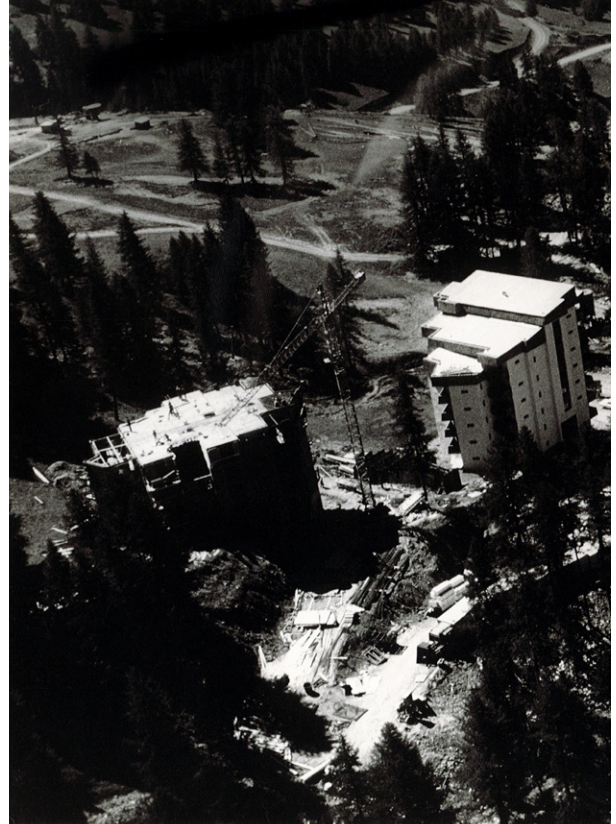
Nos intentions se sont très vite exprimées avec les premiers immeubles jumeaux que nous avons appelés les « 4 plots », situés au nord du futur centre station. Et pour lesquels nous avons désiré sculpter la volumétrie et en particulier la toiture.

Ainsi nous pensions réussir à créer une architecture spécifique caractérisée non seulement par l'emploi de murs clairs avec percements réduits et un peu de bois comme dans les constructions anciennes de la région, mais avec des formes de toitures adaptées, spécialement mises au point pour éviter tout danger de chute de neige et de glace. Ce qui donnera d'ailleurs à l'ensemble de la station des Orres Pramouton-Prébois son caractère et sa couleur, en essayant de se fondre dans les mélèzes »²². Alain Crouan.

Ces intentions de volumes, ne pas dépasser des mélèzes ; de matière, un enduit à gros grain légèrement ocre ; d'implantation fine dans le site qui rappelle l'implication de l'urbaniste-architecte en chef Jean-Michel Legrand, souhaitant coller à la topographie et préserver un paysage.

Si les immeubles plots sont les premiers à être construits, c'est par plusieurs facteurs. En premier lieu, si les études de la station débutent, semble-t-il, en 1963, les premiers plans d'ensemble datent de 1968, mais le document d'urbanisme appelé « schéma organique » ne semble pleinement validé qu'en 1971 par le préfet des Hautes-Alpes. Or le projet doit avancer et il semble que les « 4 plots » sont lancés et réalisés en dehors du schéma organique, pour que la station puisse ouvrir pour la saison 1970-1971, avec les premiers hébergements. La seconde raison est le traitement de l'implantation, et enfin, la construction de ces immeubles-plots forme une mise au point constructive à l'échelle un.

22. Extrait de la correspondance par courriel entre Alain Crouan et Harold Klinger 15 août 2023.



IMPLANTATION

27/ Plan masse :
localisation des
plots dans la
station

28/ Plan masse
des plots

29/ Élévation
paysagère
des plots 2 à
4 : l'Horizon,
l'Épervière et le
Silhourais

30/ Élévation
paysagère du plot
5 : le Méale

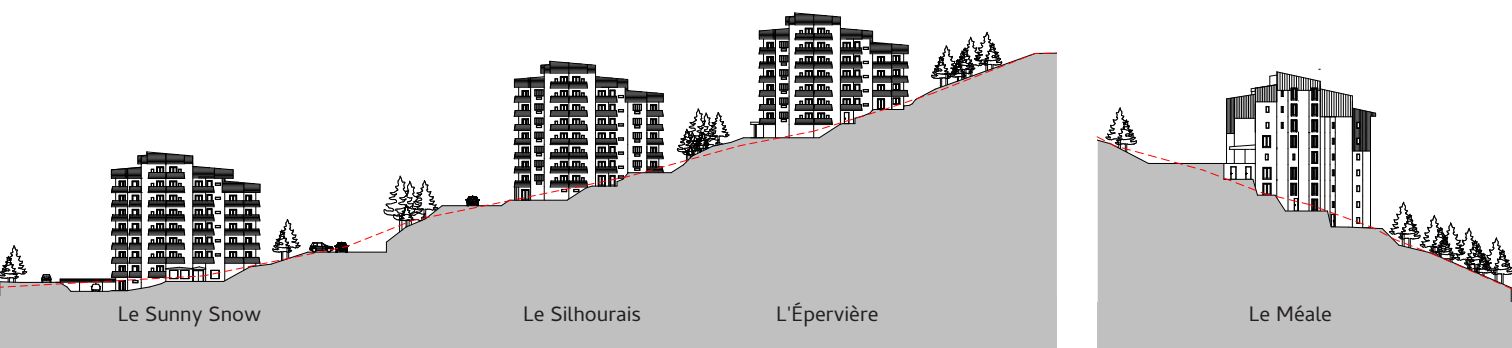
Les 4 plots (un 5^{ème} viendra plus tard) à l'est de Pramouton font partie des premières constructions de la station, ils forment une entité. Bien que leurs conceptions semblent très similaires, une série de singularités les caractérise et permet de les identifier comme autant de tests par les concepteurs. La comparaison entre eux permet de mettre en avant des recherches de mises en œuvre, des choix esthétiques ou encore des questions de simplification et de rationalisation constructive. Ces premiers immeubles - plots s'appellent respectivement : l'Horizon, l'Épervière, le Silhourais, le Sunny Snow et le Méale.

Le choix de l'implantation des plots a été fait de manière stratégique pour éviter d'utiliser

la plateforme générale de Pramouton qui a vocation à accueillir à terme la grenouillère de la station. Par un accès indépendant et sans infrastructure dépendante, les immeuble-plots peuvent être construits et exploités par la station dès son ouverture, sans gêner le futur chantier. Par ailleurs, par leur implantation et leur rapport à la voirie, chaque résidence offre un départ et retour ski aux pieds.

Nous avons fait une sélection de trois ensembles d'immeubles qui portent des intérêts pour l'analyse : l'Épervière, le Sunny Snow et le Méale. Les trois sont différentes entités grâce à leur construction, leur forme ou leur usage.







L'ÉPERVIÈRE ET LE SILHOURAIS

La trame constructive étant différente pour les deux immeubles, l'Épervière a une trame de 3,58 m et le Silhourais de 3,65 m, ce sont les murs de refend qui sont porteurs. Les façades extérieures sont alors en remplissage parpaing et béton. La trame est dans le sens nord-sud.

Le rez-de-chaussée se compose d'aucun logement, seulement les locaux techniques, les locaux à ski et l'entrée.

L'entrée à un travail sculptural quelque peu suranné aujourd'hui, reprenant l'image de stalactites de glaces qui tombent du plafond permettant l'installation de lumières, ainsi que des petites niches en bois pour l'insertion des boîtes aux lettres.

Les deux premiers étages sont intégrés dans la pente, ils sont réduits d'une à deux trames constructives. Tous les étages sont ensuite similaires, et sont composés des mêmes logements. La toiture se fait à différents niveaux et donc vient former un complexe de toitures.

La disposition intérieure est assez simple, une distribution verticale centrale, un seul ascenseur et une cage d'escalier se trouvant sur la façade nord dans une trame. Cette distribution permet de desservir tous les appartements. Quant à l'ascenseur, il ne va pas jusqu'au dernier étage de logement pour éviter une surélévation en toiture.

Sur chaque étage, il y a différents types de logements allant de différents types de studios avec ou sans « coin montage » ainsi

que des appartements de types T2/3. Les pièces à vivre sont axées vers l'extérieur et les salles de bains n'ont pas d'ouverture vers l'extérieur. Chaque logement possède un espace extérieur.

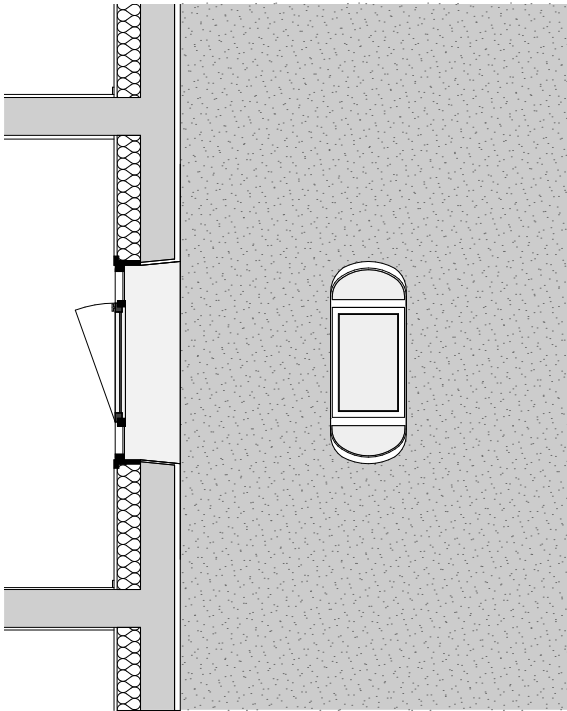
La trame étant nord-sud, les logements sont mono-orientés, soit nord, soit sud. Parfois nous avons des logements en angles qui offrent des orientations plus variées.

Les menuiseries dans ce type de logement varient en fonction de l'orientation de celui-ci, les logements ouest et est sont composés de petites ouvertures ovoïdes, soit en ouvrant à la française, soit en oscillo-battant, orienté horizontalement ou verticalement. Les angles arrondis sont conservés sur les ouvrants principaux, avec une imposte fixe au-dessus de celle qui permet alors les arrondis. Sur les petites menuiseries, l'encadrement de la baie n'existe pas, l'enduit vient mourir sur le châssis de la fenêtre supprimant la bavette d'appui, ce qui permet de donner un effet de creusement dans la façade.

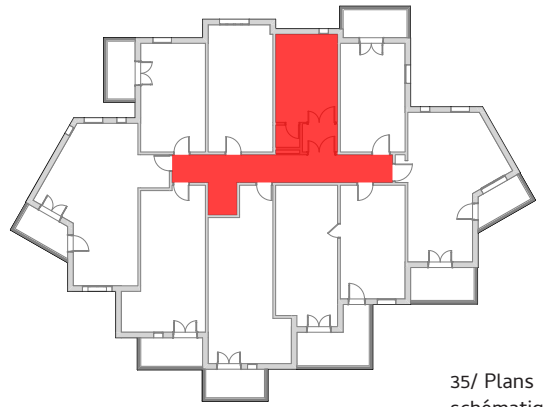
Les balcons viennent faire un nouvel élément sur la façade, grâce à leur attache, ainsi que leur matière. Ce sont des éléments en plus, ils viennent s'accrocher en façade sur la trame porteuse, grâce à une structure métallique et bois qui vient s'accrocher à la trame constructive. Le garde-corps est plein et est recouvert de tavaillons pour venir habiller la façade ainsi que faire un rappel au bardage bois en toiture. Tous les balcons possèdent le même habillage.



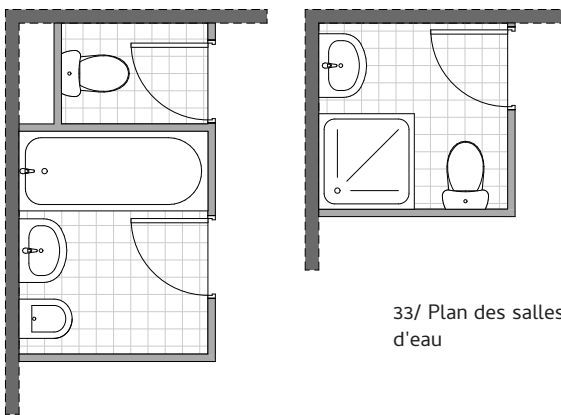
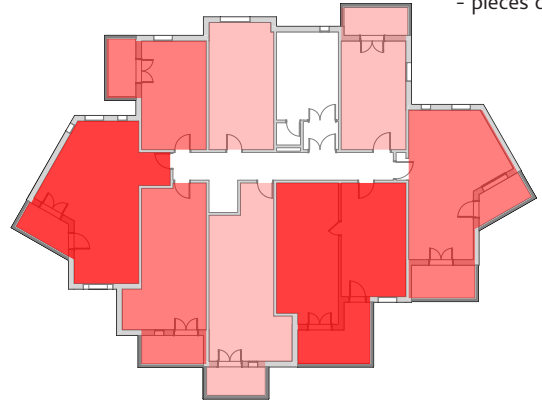
31/ Photographies des différentes façades de l'Épervière ainsi que des boîtes aux lettres



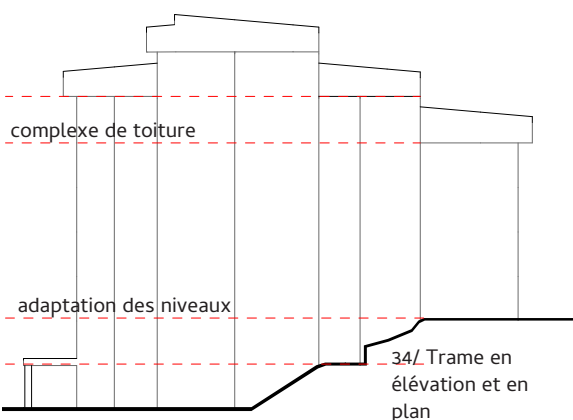
32/ Coupe
menuiserie



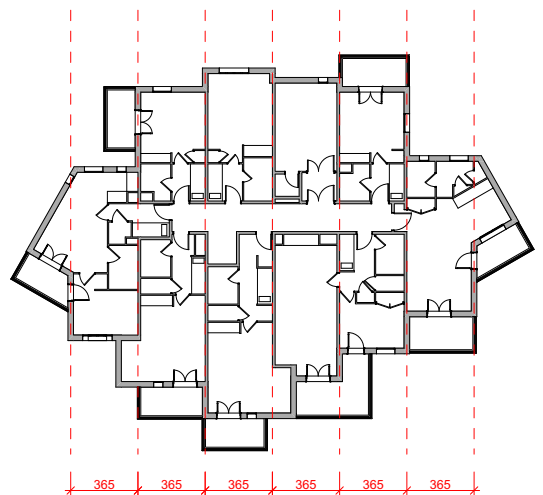
35/ Plans
schématiques :
- circulations
- types de
logements
- pièces d'eau



33/ Plan des salles
d'eau



34/ Trame en
élévation et en
plan





LE SUNNY SNOW

Pour le second immeuble étudié, la trame constructive est la même que les premières constructions, 3,58 m. Ce sont toujours les murs de refend qui font la structure porteuse de l'immeuble. Les façades extérieures sont alors en remplissage parpaing et béton. Le sens des trames est similaire et les logements ont une orientation soit nord soit sud.

L'implantation dans la pente est plus simple que les autres immeubles, car le terrain est relativement plat.

Le rez-de-chaussée est occupé en majeure partie par un restaurant, ainsi que deux logements et les locaux à ski. Pour éviter toutes les nuisances liées au passage, l'entrée ne se fait pas directement sur le même palier que les logements. Il y a un sas.

L'établissement ayant besoin d'une réserve et de locaux de rangement, il y a un sous-sol prolongé sous le parking extérieur.

La distribution reste centrale, l'ascenseur se trouve toujours au centre et l'escalier en façade nord. Chaque étage a un palier assez réduit.

La disposition des logements se fait toujours de la même façon, un seul palier qui regroupe entre six et huit appartements. Tous les appartements ne sont pas les mêmes, cela varie du studio au T3. Ici, les menuiseries ont été simplifiées, elles sont toujours en bois, simple vitrage, mais n'ont plus ce côté arrondi. Il y a une réelle simplification de celles-ci quelle que soit leur dimension.

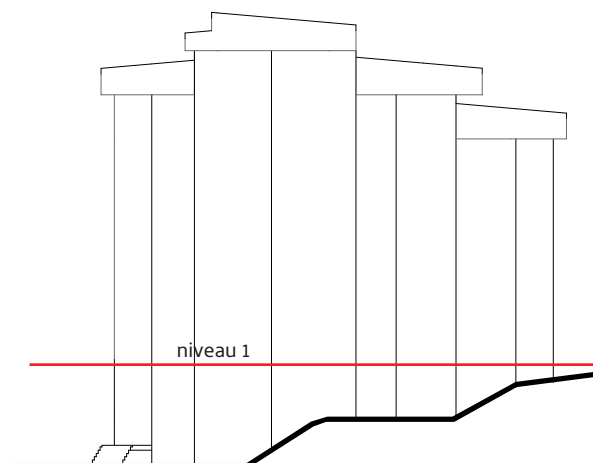
Les balcons sont similaires aux premiers plots décrits, hormis en ce qui concerne la structure. On remarque l'ajout d'un tirant allant jusqu'à la toiture. Il y a également une conservation des tavaillons sur les gardes corps ainsi que sur le complexe de toiture.

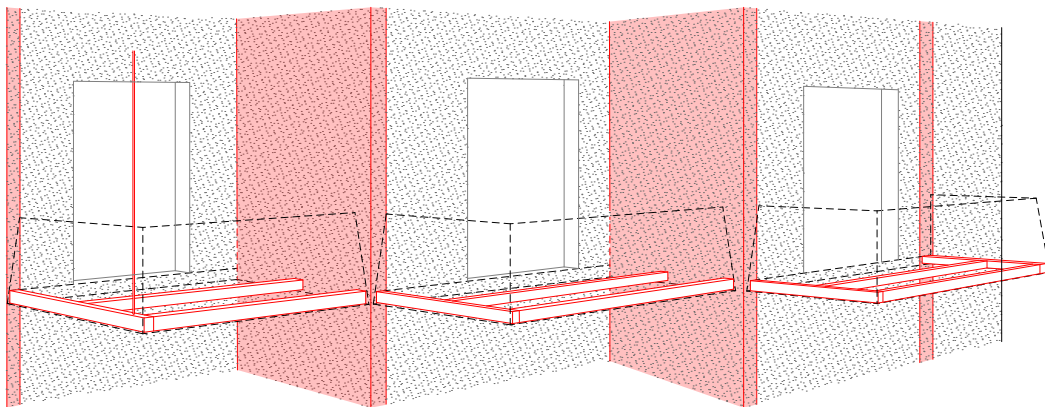
Le complexe de toiture est très ressemblant aux autres plots et fonctionne de la même manière.



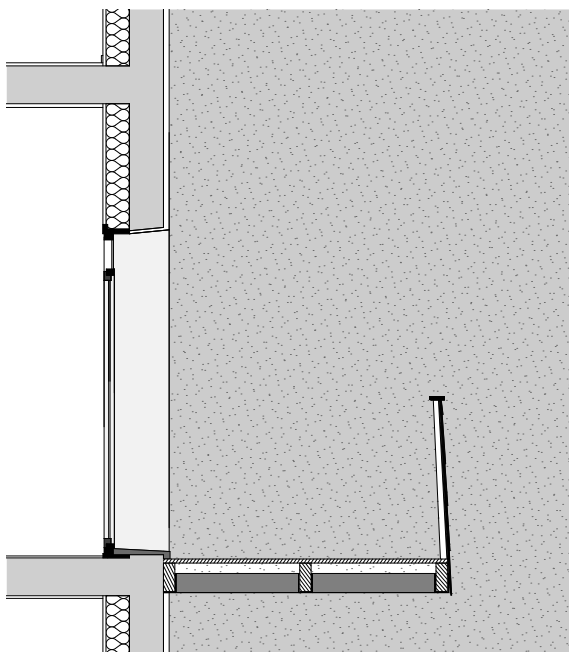
36/ Photographies des différentes façades du Sunny snow

37/ Représentation du sous sol en élévation



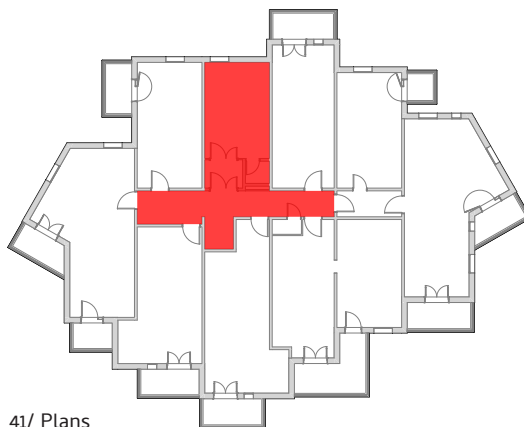
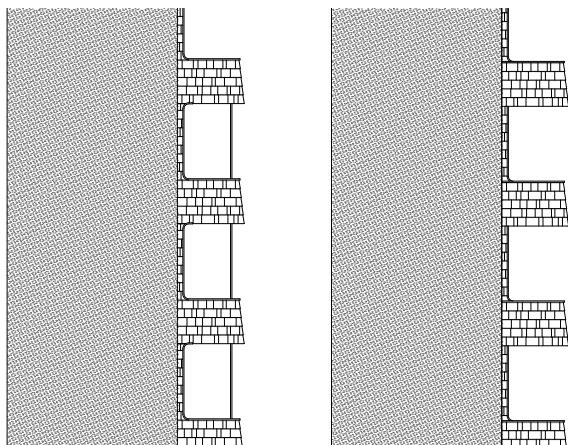


38/ Axonométrie
des balcons

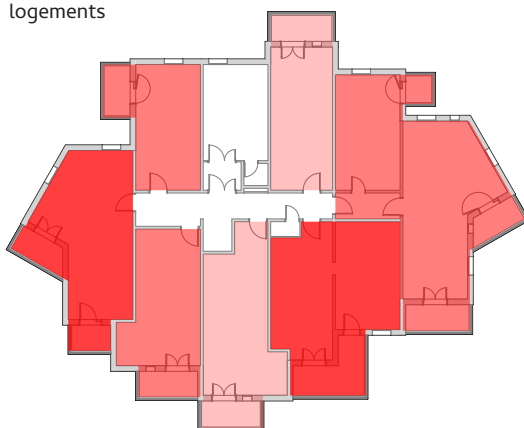


39/ Coupe de
détail des balcons

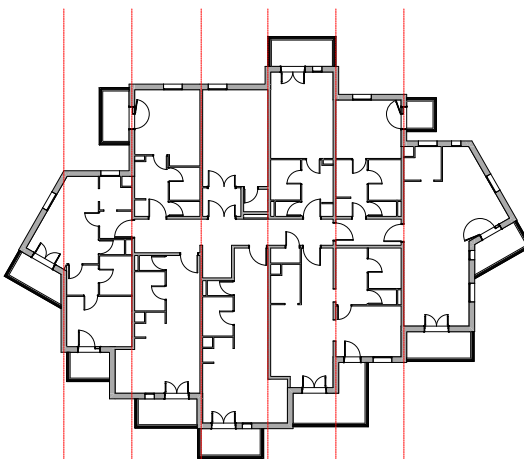
40/ Détail
d'élévation sur les
balcons



41/ Plans
schématiques :
- circulations
- types de
logements



42/ Trame en plan





Le troisième immeuble abordé par l'étude est l'immeuble le Méale. Il fonctionne aussi avec une trame constructive d'une largeur allant de 3,58 à 3,65 m. Les murs de refend expriment la structure principale, même s'il semble que la façade joue aussi un rôle dans le comportement structurel de l'édifice.

Le rez-de-chaussée, dû à son implantation dans le terrain, se trouve au niveau quatre de l'immeuble. Par conséquent, depuis la rue sa hauteur est beaucoup moins impressionnante que les autres plots. À ce niveau-là, il y a le logement du gardien (vide actuellement) ainsi que d'autres logements. Les locaux à ski se trouvent alors à des niveaux inférieurs avec un accès directement vers l'extérieur. L'implantation dans la pente est plus importante pour ce logement, ayant une adaptabilité sur quatre étages, la démultiplication des niveaux pour l'aménagement intérieur a été plus difficile.

Le complexe de toiture, quant à lui, n'est pas conçu de la même manière. Ce sont des toitures plates sur lesquelles se posent une structure en bois qui crée du relief, ainsi qu'un retour en façade pour suivre le bardage bois. C'est également un complexe de toiture, mais qui se rapproche plus de celui de la mise en œuvre de la grande barre.

La disposition intérieure des logements se fait autour d'une distribution centrale. Ici, il y a un ascenseur et deux cages d'escalier. Les logements sont organisés tout autour de cette distribution. Ce sont principalement des logements mono-orientés. Les typologies de logements sont variables, allant du studio au T2. L'ascenseur n'a pas besoin d'aller jusqu'au dernier étage parce que, le dernier logement étant l'appartement de « l'architecte »²³, il est en double hauteur sur le séjour et en duplex pour les pièces de nuit.

23. Il semble que Jean-Michel Legrand ne possédait pas d'appartement aux Orres contrairement à son chef de projet Alain Crouan (mais pas dans cet immeuble).

Le dernier étage est alors aussi composé d'un solarium, ou dite « terrasse commune », avec une vue sur le lac de Serre-Ponçon. La trame étant est-ouest, les logements sont mono-orientés soit est, soit ouest.

Les menuiseries sur ce dernier plot ne sont pas communes à celles utilisées précédemment. Pour l'époque, ce sont toujours des menuiseries en bois, double-vitrage, mais toutes de nouvelles formes. On les retrouvera par la suite dans l'immeuble les Soldanelles. L'architecte choisit de les reprendre pour la suite des travaux.

De même pour les balcons, ce ne sont plus des structures « ajoutées » mais les dalles intérieures qui se prolongent et supportent les garde-corps. Il n'y a plus de tavaillons, mais des systèmes des pleins et des vides, soit horizontaux, soit verticaux. Il y a alors deux typologies différentes pour les balcons.

Les logements ont essentiellement le même dessin que dans les autres immeubles-plots. Les sanitaires seront la variable d'ajustement sur la profondeur totale du logement et donc modifie la place possible pour la ou les pièces d'eau. Les deux possibilités sont soit avec les toilettes à l'intérieur de la salle de douche, soit séparés et permettant la place pour une baignoire. À l'époque, l'équipement complet des salles de bains comprend aussi des bidets, ce qui est, de nos jours, obsolète et permet, à la place, de créer un emplacement pour une machine à linge.

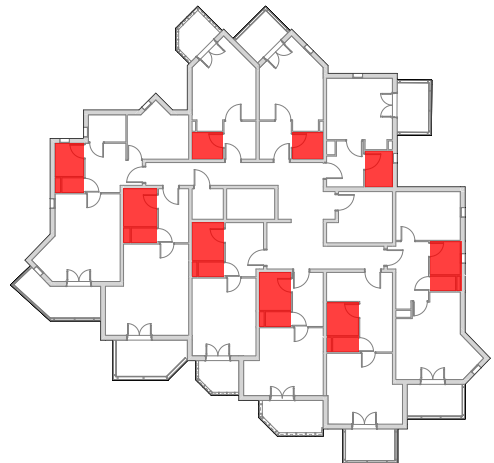
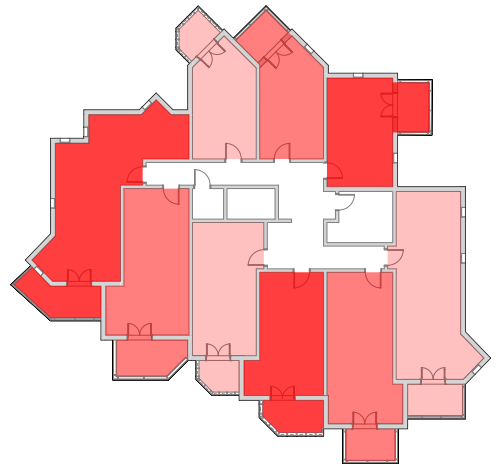
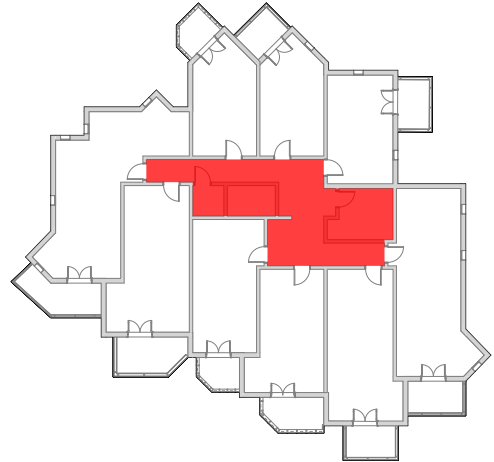
Les finitions extérieures restent similaires pour l'enduit, avec un crépis épais, ainsi qu'un bardage bois en mélèze allant de la façade jusqu'à la toiture. Pour l'intérieur, les logements ont été également livrés avec les sanitaires et les blocs de cuisine.

44/ Photographies
des complexes de
toiture

45/ Coupe du
batiment



46/ Plans
schématiques :
- circulations
- types de
logements
- pièces d'eau



ANALYSE COMPARATIVE

Les premiers immeubles-plots décrits précédemment sont les premiers immeubles construits de la station. Lors de leur étude, il est pertinent d'observer des similitudes comme des évolutions au cours des différentes productions.

Dans un premier temps, il n'y a aucune variable de la manière de construire, c'est-à-dire utiliser la trame constructive qui est constituée de murs de refend, et ainsi d'en faire un plateau à aménager. Néanmoins, par la suite de légères différences donnent sens à différentes hypothèses.

Le système constructif est clair et permet une réceptivité constructive qui sera d'ailleurs utilisée par la suite dans la construction des résidences.

La chronologie des constructions ou les tests (si la construction a eu lieu au même moment) montrent des variations d'immeuble-plot à un autre ; simplification des ouvertures d'arrondis à angles droits, rationalisation du nombre d'ouvertures, essai de finition sur les balcons bardages ou tavaillons, typologie de logements...

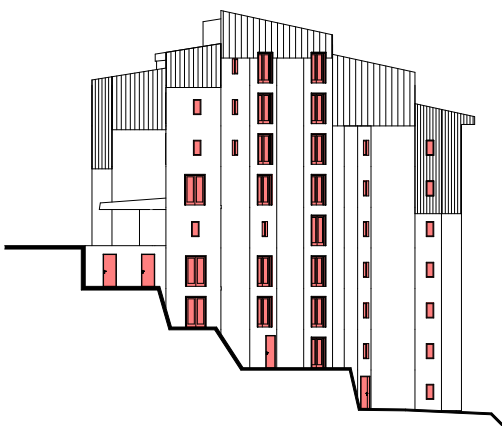
Si la chronologie des études et constructions de ces immeubles-plots n'est pas tout à fait claire, il semble en tout état de cause qu'ils furent le laboratoire de Jean-Michel Legrand et son chef de projet. En effet, les photos d'époque nous montrent qu'ils sont bien les premiers édifices à sortir de terre. Par conséquent, les éléments qui les composent se retrouvent exploités dans le reste de la station. Ils ont ainsi eu cette vocation de prototype.

47/ Tableau comparatif des données des différents plots

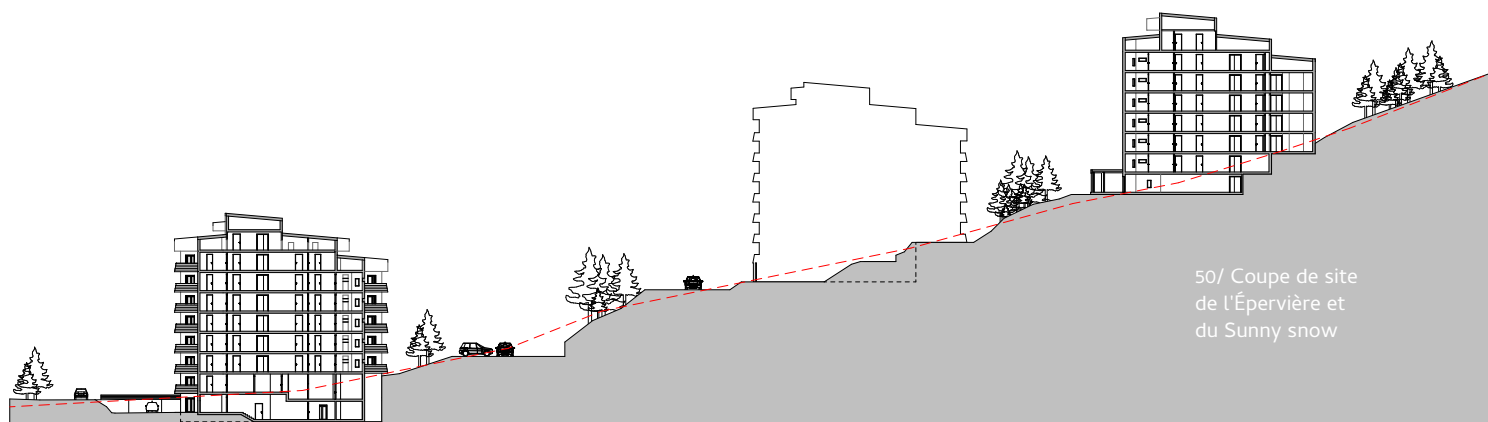
	L'éperviere	Le Sunny Snow	Le Méale
Bâtiment fini	1972	1973	1974
Apparence generale	Enduit blanc, bardages tavaillons pour les balcons et en toitures	Enduit blanc, bardages tavaillons pour les balcons et en toitures	Enduit blanc, bardages bois sur des morceaux de façades, gardes corps différents
Construction	Trame porteuse intérieure, remplissage extérieur.	Trame porteuse intérieure, remplissage extérieur.	Trame porteuse intérieure, remplissage extérieur.
Trame constructive	3,65 m	3,65 m	3,58 - 3,65 m
RDC	Locaux techniques, locaux à skis et à vélos, léger travail d'habillage et de décorations (lumières et boîtes aux lettres).	Locaux à skis et à vélos, entrées, 3 logements et commerces (jusqu'à aujourd'hui restaurant).	Entrée, logements, et petit local de stockage.
Étages	Similaire du niv. +1 au niv. +6, adaptations des deux derniers niveaux en fonction du complexe de toitures.	Similaire du niv. +1 au niv. +6, adaptations des deux derniers niveaux en fonction du complexe de toitures, sous-sol regroupant tous les locaux technique ainsi que les réserves pour le restaurant.	Similaire du niv. +4 au niv. +7, adaptations des deux derniers niveaux en fonction du complexe de toitures, du niv. +3 au niv. +0 adaptations à la pente.
Toitures	Complexe de toitures adapté sur trois niveaux, recouvert d'un bardage en tavaillons.	Complexe de toitures adapté sur trois niveaux, recouvert d'un bardage en tavaillons.	Même types de toitures, mais pas le même bardage, bardages horizontaux en mélange qui se prolonge sur certaines parties de l'immeuble.
Parking	Aucun	Deux niveaux de parking fermés (niv. 0 et +1), et un niveau de parking extérieur (niv. +2).	Un niveau de parking intérieur (niv. -1) et un niveau de parking extérieur (niv. 0).
Le sas d'entrée	Travail sur les luminaires, ainsi que sur les boîtes aux lettres.	Boîtes aux lettres simples, accès direct à l'escalier, sas pour l'accès à l'ascenseur et aux logements.	Double porte d'entrée, accès directe sur les logements, l'ascenseur et la cage d'escalier.
Balcons	Structure ajoutée au corps de bâtiment, balcons pleins, habillage tavaillons.	Structure ajoutée au corps de bâtiment, balcons pleins, habillage tavaillons qui se prolongent en ras de façade jusqu'à l'étage.	Dalle intérieure prolongée, garde corps en bois soit horizontale, soit verticale.
Disposition intérieure	Distribution centrale, organisant tous les logements de différentes tailles autour celle-ci.	Distribution centrale, organisant tous les logements de différentes tailles autour celle-ci.	Distribution centrale, organisant tous les logements de différentes tailles autour celle-ci.
Menuiseries	Menuiseries bois « ovale », 13 menuiseries différentes au total.	Menuiseries bois rectangles, 13 menuiseries différentes au total.	Menuiseries bois rectangles, réduction du nombre de types différentes pour en avoir seulement quatre.
Variables d'ajustements	Les salles de bains sont les variables d'ajustements, en fonctions de la taille des logements, les toilettes sont séparées ou non.	Les salles de bains sont les variables d'ajustements, en fonctions de la taille des logements, les toilettes sont séparées ou non.	Les salles de bains sont les variables d'ajustements, en fonctions de la taille des logements, les toilettes sont séparées ou non.
Finitions	Les finitions intérieures comprennent les sanitaires, un bloc de cuisines, les peintures, les placards intégrés et une tapisserie dans la pièce à vivre.	Les finitions intérieures comprennent les sanitaires, un bloc de cuisines, les peintures, les placards intégrés et une tapisserie dans la pièce à vivre.	Les finitions intérieures comprennent les sanitaires, un bloc de cuisines, les peintures, les placards intégrés et une tapisserie dans la pièce à vivre.



48/ Identification
des balcons sur
l'Épervière et le
Méale



49/ Identification
des ouvertures sur
l'Épervière et le
Méale



50/ Coupe de site
de l'Épervière et
du Sunny snow

Un isolat urbain dans le grand paysage



Paul-Elias Tourné

Étudiant de master

MORPHOLOGIE DE LA STATION

Forme et implantation

Le site de Pramouton de la station des Orres est composé en forme de U, ouvert sur le front de neige et les pistes, côté est. L'ensemble bâti est constitué de plusieurs typologies d'édifices relativement variées, allant de la barre, aux plots, en passant par les bâtiments adossés à la montagne ou même la tour. Les typologies sont donc très variables, cependant leur mise en relation fabrique une forme organique s'appuyant sur les courbes topographiques du site.

En effet, ces dernières forment un replat dans la pente. Cette accalmie topographique permet une implantation plus facile ainsi que la création d'une grenouillère, principe fondamental des stations impulsées par le « Plan neige ».

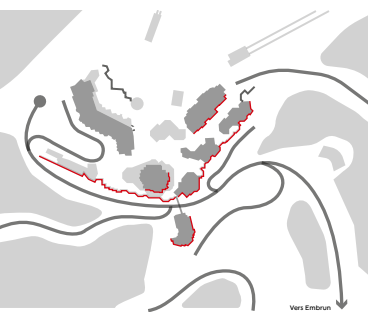
Cette spatialité en U permet de se lover dans la pente et de fabriquer une double orientation, côté aval la station surplombe la vallée et le lac, côté amont les pistes, la montagne. La station est donc caractérisée par cette dichotomie vallée/pistes. Ainsi, les deux faces ont une écriture relativement différente. La face ouest, celle en aval, regardant à la vallée, est définie véritablement par des édifices adossés à la topographie, enterrés sur une face. Ces derniers permettent d'agrandir le niveau du front de neige ainsi que de fabriquer une façade massive d'entrée dans la station. Seule une tour reliée par une passerelle dénote de l'ensemble et fabrique un portique d'entrée massif. Cet élément ponctuel constitue la figure de proue de la composition et oriente le plan vers la vallée.

Perception de l'ensemble bâti

La face est est, quant à elle, bien différente dans sa composition. En effet, la forme en U s'ouvre vers le front de neige et développe un espace accueillant, entouré par les logements. Les skieurs entrent assurément à l'intérieur de la station. Vu des pistes, le front bâti apparaît comme une entité unique, dont l'un des seuls éléments de variation est constitué par les jeux de toiture reprenant la ligne d'horizon morcelée créée par les massifs montagneux en arrière-plan. La station donne à voir une lecture d'ensemble, une unité forte marquée notamment par une matérialité et des jeux de toiture communs. Les toitures constituent l'un des éléments les plus identifiants de la station et donnent à voir une analogie formelle avec les massifs constituant le grand paysage.

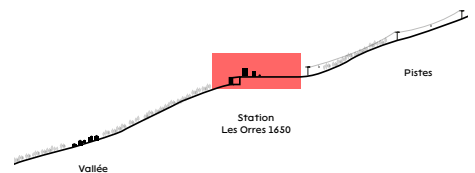


52/ Plan masse actuel schématique de la station, front bâti depuis les pistes

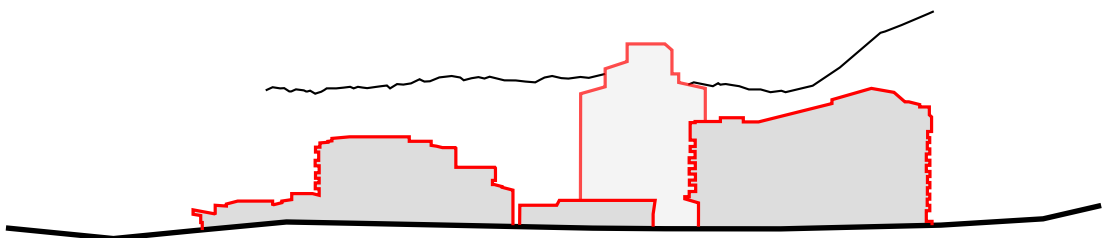


53/ Plan masse actuel schématique de la station, front bâti depuis la route

54/ Front bâti et masques visuels perçus depuis les pistes



55/ Coupe schématique d'implantation de la station

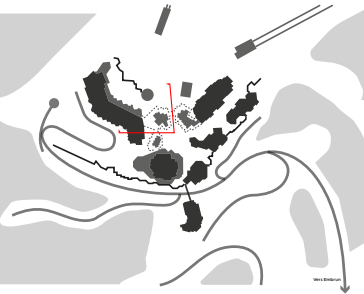


56/ Photographie
de la station
surplombant le
grand paysage

57/ Photographie
de la station
depuis les pistes



ÉVOLUTION DU PROJET



58/ Plan de localisation des coupes

59/ Logique de composition des niveaux de la station, en élévation

Fonctionnement en niveaux

Le fonctionnement du système bâti et de l'aménagement proposé originellement par l'architecte repose à la fois en plan sur la composition en U, mais aussi en coupe sur un jeu de niveaux et de circulations différenciées. Étant un lieu assez reculé, l'accès à la station des Orres 1650 se fait en voiture, en corrélation avec la politique du « tout voiture » qui a son heure de gloire après la Seconde Guerre mondiale. L'accès aux loisirs pour tous est alors l'une des prérogatives importantes de l'aménagement du territoire et les stations de sports d'hiver n'y dérogent pas.

Les niveaux de parking

La place de la voiture constitue l'un des leviers essentiels dans la pensée d'accès au projet de la station. L'accès à la station s'effectue donc par les niveaux inférieurs qui sont constitués de parkings. Ces derniers occupent les espaces souterrains de la station, sans pour autant être sous les logements. On voit ainsi très bien en coupe que les étages de parking constituent le soubassement de la station, aussi bien symboliquement que structurellement. En effet, les parkings, étages peu nobles, permettent l'accès à la station. Ils sont le lien direct entre les logements et la topographie bien qu'elle soit majoritairement artificielle. Les étages de parking permettent de reprendre et de récupérer un niveau de référence à l'échelle du projet. Ainsi, la vocation de ces étages de service n'est pas seulement d'accueillir des voitures ou du stockage, mais ils constituent l'une des étapes du processus d'accès à la station, d'entrée dans le projet et une uniformisation des niveaux de sols.

La création d'un sol neuf par la redéfinition d'un niveau de référence et l'anthropisation des espaces de projet sont des principes hérités du mouvement moderne. Jean-Michel Legrand met en place, au regard de la topographie présente, ce niveau de référence. Par ce biais, la planification dans le temps des constructions pourra être coordonnée dans l'espace.

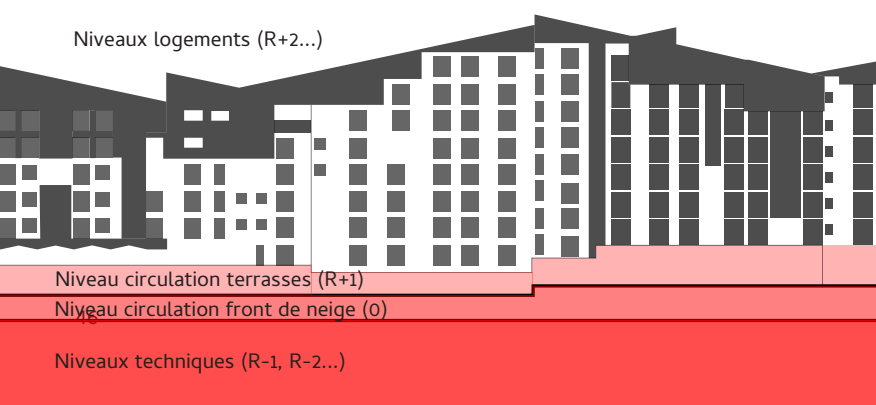
Le niveau dit du « front de neige » se pose à cheval entre sur un sol totalement artificiel, standardisé par les parkings au-dessous et le replat naturel du site. Cela permet en effet de mettre en œuvre le principe de grenouillère, mais aussi de constituer une fluidité et une continuité spatiale qui, nous le verrons par la suite, est l'un des éléments constitutifs du projet.

Le niveau du front de neige

Le niveau front de neige, au niveau 0, établit le niveau référence du projet.

La construction de la station s'est déroulée en plusieurs phases comme vu précédemment, mais rapidement une logique de circulations horizontales se développe sur le niveau front de neige. Ce dernier est conçu comme le niveau en lien avec les pistes et donc pratiqué par les skieurs. On peut ici parler d'une conception à étages où le front de neige est à l'écart des voitures, cantonnées aux niveaux inférieurs.

Ainsi, originellement, le plan de station ne se contente pas seulement de fabriquer une double orientation, mais révèle aussi une intériorité, un entre-deux, pensé comme un espace de rencontre et de vie sociale pour les usagers skieurs. Le centre de la station est tout d'abord envisagé comme un vide, un espace public nommé « forum ». Le forum originel est créé par la présence d'un édifice rayonnant, reliant les différents ensembles d'habitation entre eux. Le centre commercial est alors envisagé comme le point focal de la station. Il est pensé comme une succession d'éléments ponctuels reliés entre eux par une toiture. Celle-ci, débordante, crée ainsi un passage couvert, comme une porte symbolisant le passage entre une partie dédiée aux sports d'hiver et le centre de la station. Le forum est une place, et le reste des bâtiments de la station créent des rues intérieures. Les rues permettent de relier les différents espaces



extérieurs de la station au forum. Ces circulations sont facilitées par la création artificielle d'un nouveau sol de référence par l'intermédiaire des parkings aux étages inférieurs. L'ensemble de la composition architecturale est articulé autour de cet espace central et le centre commercial prévu initialement est un catalyseur de ce système rayonnant. Ainsi, le niveau 0 du projet est accessible par l'intermédiaire des parkings et est un niveau de commerce et de vie sociale, en lien direct avec la grenouillère et les pistes.

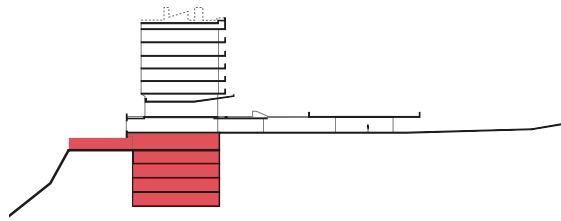
Le niveau des terrasses

Bien qu'une majorité de visiteurs pratiquent des sports de montagne à l'époque de la création de la station, une partie d'entre eux reste à la station en journée. Aussi, le niveau du forum, en lien direct avec la grenouillère, est en proie à la neige et au froid. C'est probablement dans le but d'échapper à ces problématiques qu'a été pensé le niveau de circulation piéton, au-dessus du front de neige.

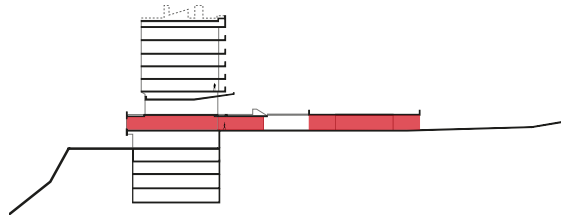
À la première tranche de construction de la station, lors de la construction de la barre centrale, est prévue une circulation piétonne, en dessous du niveau des logements, mais en revanche surélevée de celui du sol. La construction de la barre joue le rôle de prototype en vue d'appliquer ce principe de circulation à l'ensemble de la station, en témoigne la présence d'un escalier au bout des terrasses, au niveau du forum. Le plan initial du centre commercial fonctionne sur deux niveaux. Le niveau bas est occupé par des commerces alors que la toiture plate et débordante est pensée comme un espace de circulation permettant de relier les logements entre eux comme vu sur la coupe.

Les niveaux supérieurs

Enfin, les étages supérieurs des édifices sont occupés par des logements ou de l'hôtellerie. Le plan développé par Jean-Michel Legrand est une cellule normalisée et il l'applique à l'échelle de la station comme nous aurons l'occasion de le voir par la suite. Les niveaux supérieurs des bâtiments constituant la station sont tous consacrés aux logements ou à des complexes hôteliers.



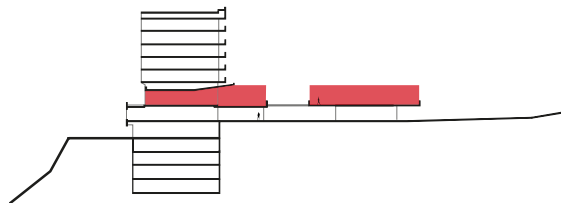
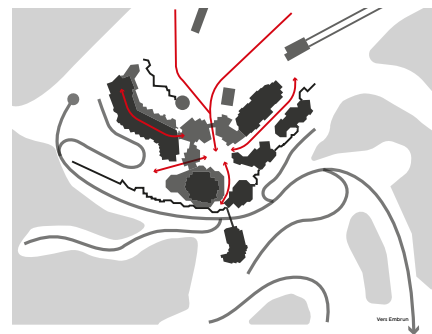
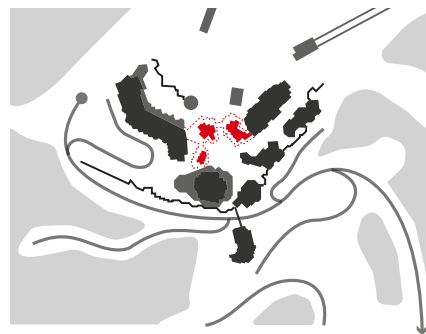
60/ Coupe des espaces de circulation, niveau des parkings



61/ Coupe des espaces de circulation, niveau du front de neige

62/ Plan schématique du forum, niveau du front de neige

63/ Plan schématique des circulation autour du forum, niveau du front de neige

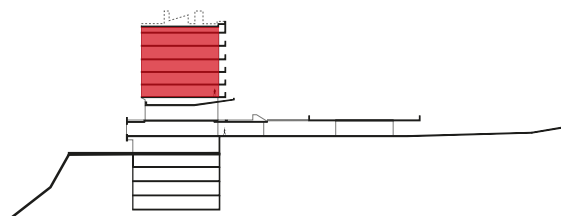


64/ Coupe des espaces de circulation, niveau des terrasses (R+1)

65/ Plan schématique, niveau des terrasses



66/ Plan schématique des circulation, niveau des terrasses



67/ Coupe des espaces des étages supérieurs



68/ Plan schématique actuel, nouvelle forme du centre commercial



69/ Plan schématique des circulations actuelles

Situation actuelle

Actuellement, la situation bâtie de la station est quelque peu différente en comparaison du premier plan d'aménagement. Le centre commercial rayonnant, composant à la fois une circulation et une place centrale, n'existe pas, ou du moins dans une forme bien moins aboutie et intéressante. En lieu et place de l'ensemble prévu, on trouve un édifice en forme de U, orienté du côté de ce qui devait être le forum. Ce dernier n'a pas du tout le même rôle ni le même fonctionnement que son homologue prévu ; a été supprimée la notion de centralité de la place. Le centre commercial actuel peine, en raison de sa forme et sa taille notamment, à constituer une intériorité entre les deux lignes bâties.

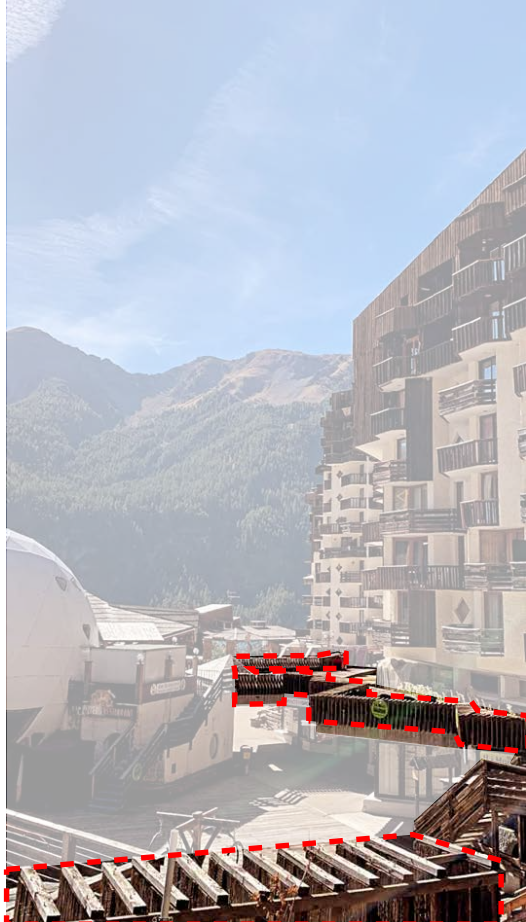
La composition de l'espace actuel n'est plus aussi tenue qu'à l'origine. Les toitures terrasses permettant de relier un édifice à un autre, tant formellement que symboliquement, ont laissé place à une toiture reprenant le dessin des autres édifices. Ainsi, on retrouve aussi sur le centre commercial un système de toiture complexe, composé d'une vingtaine de pentes différentes. Le dessin général des toitures est continué par ce petit édifice central, sans pour autant parfaitement s'intégrer en raison de la différence de hauteur avec les bâtiments voisins comme vu précédemment sur la coupe du front de neige.

Ce qui devait être un point focal de rencontre n'est aujourd'hui plus qu'un simple espace de passage ou un belvédère sur la vallée. Le bâtiment ne permet plus le rituel de passage, la mise en scène d'un changement entre deux espaces, c'est une simple articulation. En effet, le portique constitué par deux corps bâtis et la toiture reliant l'ensemble n'existe plus.

Une nouvelle centralité

Aussi, un nouvel espace de centralité s'est développé sur le front de neige, au niveau de la place des festivals. Ce basculement de l'intérieur vers le front de neige bouleverse la pensée originelle du projet. La place centrale n'est alors plus qu'une arrière-scène, un espace servant de passage, mitée par les activités qui s'y sont développées.

Aussi, le système de galeries surélevées, entre-deux inutilisé en raison de la non-prolongation du système, s'est fortement détérioré. Le prototype de circulation construit en même temps que la barre est aujourd'hui complètement laissée à l'abandon et très dégradé. Cependant, ce n'est pas un espace résiduel du projet pour autant. Les terrasses sont marquées par un dessin et une attention aux détails assez saisissants, en témoignent les gardes corps dont l'assemblage est plutôt complexe et très soigné. Ces derniers sont composés de rangs de planches en bois, assemblés en quinconce, produisant une linéarité qui souligne et marque la fin de cet espace hybride. Leur abandon provient entre autres d'une difficulté à qualifier cet espace, mais aussi probablement de difficultés financières à assurer une telle débauche de moyens pour un résultat peu satisfaisant.



70/ Travail de garde-corps sur les terrasses

71/ Photographie des terrasses - 2022

72/ Photographie du forum - 2022

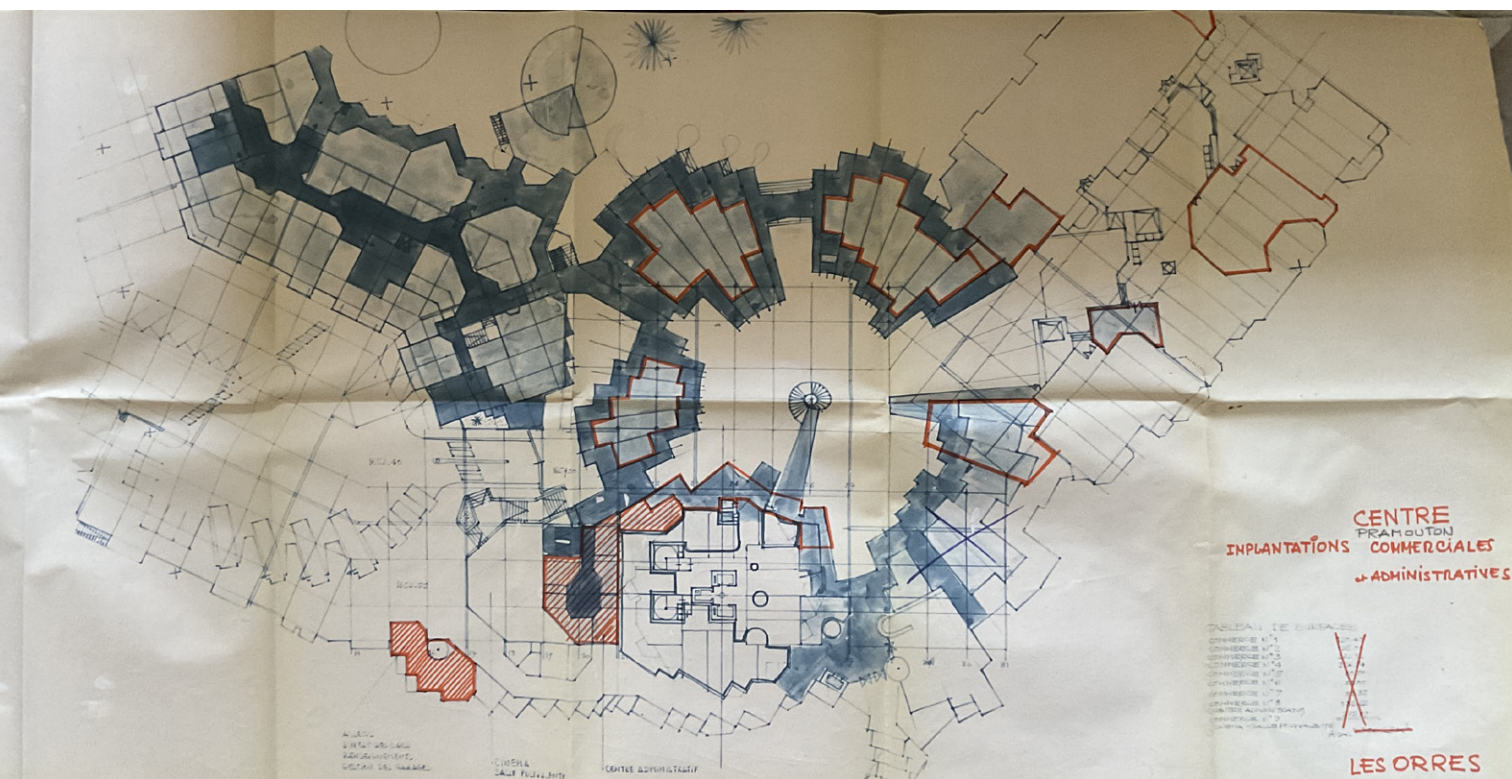
73/ Photographie de la place des festivals - 2022





74/ Esquisse
plan de masse
de la zone de
Pramouton 1968.
Le forum et la
tour le "Cairn"
sont mis en avant.
© Archives privées
Agence LRD.

75/ Plan Centre
Pramouton,
implantations
commerciales et
administratives.
Non daté.
© Archives privées
Agence LRD.



TYPLOGIES ET COMPOSITION DU BATI

Il est possible de répartir les édifices qui composent la zone de Pramouton selon leur nature. Au sein de la station des Orres, il est possible de distinguer plusieurs typologies distinctes.

Les immeubles adossés

Ces derniers permettent de fabriquer un socle pour l'ensemble de la station en reprenant et accentuant la topographie existante. Ils apparaissent comme de véritables murs de soutènement permettant de développer le niveau de front de neige ainsi qu'abriter des usages essentiels tels que le stationnement ou du logement. Ce sont des édifices mono-orientés qui marquent la limite de la station et fabriquent une façade monumentale vers la vallée, premier rapport à la station à l'arrivée des visiteurs.

Les résidences-barres

L'immeuble les Soldannelles va abriter plusieurs résidences touristiques, une galerie marchandes une série d'équipement et deux hôtels. Cet ensemble immobilier issu de la commande initiale est structurante, car elle permet de déployer le projet architectural de la station. Elle est l'expression des intentions souhaitées par l'équipe de Jean-Michel Legrand.

Les tours d'habitation

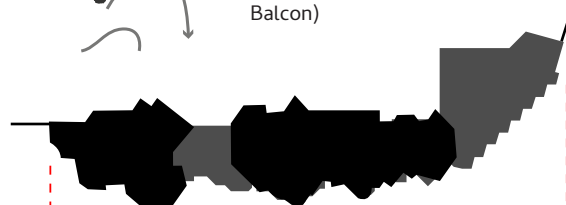
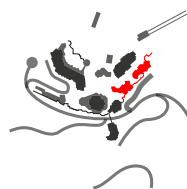
Au nombre de deux, ces dernières ont des rôles plutôt similaires, à savoir accueillir des logements. Aussi, leur intégration dans le reste de la station est forte, ces dernières sont peu distinctes de l'ensemble malgré la différence de positionnement. En effet, la première, « le Belvédère » est située en contrebas de la station et constitue la figure de proue de l'ensemble. Elle est à la pointe du U formé par l'ensemble et reliée au front de neige par une passerelle constituant une entrée monumentale lors de l'arrivée en voiture. L'autre tour, « le Cairn » est située sur le front de neige. Bien qu'étant l'édifice le plus haut de toute la station, cette dernière ne tranche pas du reste en raison de son positionnement au second plan, derrière les deux barres faisant face au front de neige.

Ces dernières fabriquent la majeure partie de la face visible depuis les pistes. Elles constituent les branches du U et abritent à la fois des commerces sur le front de neige ainsi que des logements aux étages supérieurs. Enfin, les plots sont des édifices situés hors de la composition centrale de la station, un peu plus au nord, dans la forêt. La tour « le Cairn » devait initialement être bien plus importante tel qu'on peut le voir sur les esquisses. Pour mieux saisir les propositions plastiques, il est demandé à un artiste de faire un travail de maquette en terre pour mieux appréhender la forme. La complexité constructive et les enjeux politiques de l'époque ont eu raison de sa hauteur qui fut réduite.

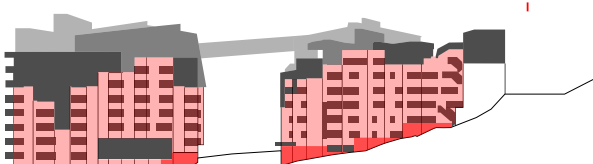
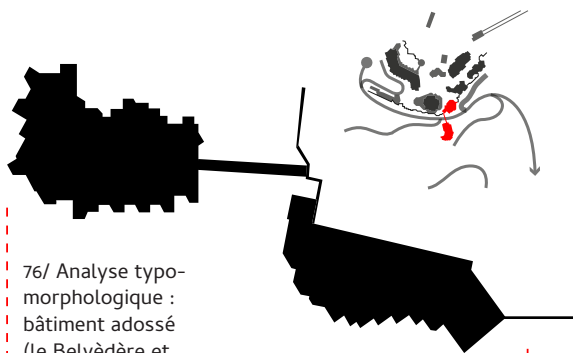
Principes de composition

La composition des édifices de la station est relativement claire. Ces derniers s'appuient sur une tripartition socle, corps de bâti et attique. Le niveau de soubassement est la plupart du temps occupé par un étage de commerce comme vu précédemment. Ce niveau joue le rôle de tampon permettant de s'adapter et de rattraper la topographie et les différences de niveau, bien que déjà fortement travaillé et normalisé par l'étage de parking. Ce niveau de soubassement prend tout son sens dans les cas des édifices adossés à la pente. Il permet à l'architecte d'asseoir ses édifices sur une structure lisible et compréhensible en rattrapant les niveaux de la pente. La valeur du socle est ainsi très variable selon les situations et typologies bâties (voir atlas morphologies). Cependant, c'est une constante observable sur l'ensemble des édifices de la station, du moins ceux ayant été projetés dans l'opération originelle. Le corps bâti des édifices s'appuie sur une grande rationalité constructive consistant en la multiplication du principe de base qu'est la cellule de logement. Néanmoins, ce qui transparait de l'ensemble est d'une complexité relative, due aux jeux de bardage et de menuiseries. Ce développement du front bâti à la verticale se traduit en élévation par la répétition du système et des éléments de menuiserie qui permettent de lire facilement les limites des espaces d'habitation. Ce fonctionnement est, lui aussi, répété dans la grande majorité des édifices de la station.

79/ Analyse typomorphologique : bâtiment adossé (les Oriannes et le Balcon)



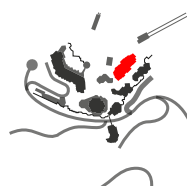
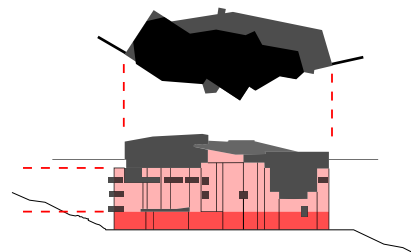
76/ Analyse typomorphologique : bâtiment adossé (le Belvédère et les Gradins)



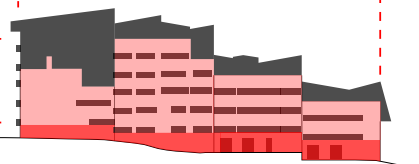
77/ Analyse typomorphologique : barre (la barre centrale)



80/ Analyse typomorphologique : bâtiment adossé (l'hôtel Vita et l'office de tourisme)



81/ Analyse typomorphologique : barre (le bâtiment L1)



78/ Analyse typomorphologique : les édifices ponctuels (les Plots)



82/ Analyse typomorphologique : les édifices ponctuels (le centre commercial)







83/ Photographies
de maquettes
volumétriques
d'étude en terre
de la tour le
"Cairn"

© Images H. Klinger -
maquette appartenant
au service patrimoine
de la Communauté
de communes de
Serre-Ponçon après
don de l'Agence de JM
Legrand



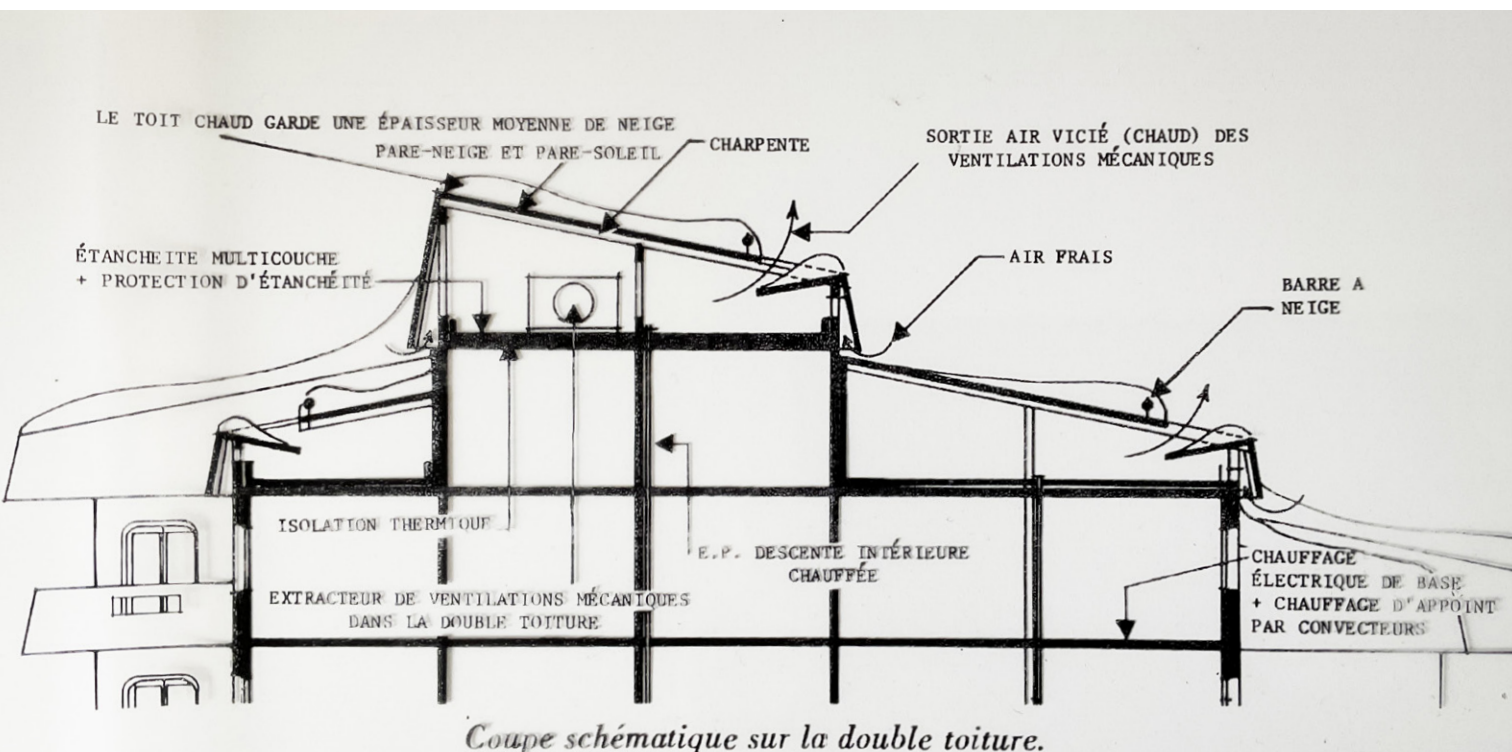
84/ Coupe
schématique sur la
double toiture.
© Archives privées
Agence LRD.

Les jeux de toiture

Enfin, le recouvrement des bâtiments de la station est opéré par un jeu de toiture complexe fabriquant une analogie avec le grand paysage montagneux de l'arrière-plan. Mais le sens des toitures permet aussi d'éviter la chute de la neige sur les balcons et au pied des façades où se trouve des commerces. Le jeu des toitures permet donc de conserver la neige sur les toits. Celle-ci, stockée fond doucement et s'évacue par des descentes d'eau pluviale intégrées au bâtiment. Pour permettre une plus grande liberté dans la composition des toitures, l'architecte fait une double toiture.

Dans un premier temps, est réalisée une dalle haute isolée et étanchée. Dans un second temps, au-dessus, est composée une série de fermes qui constituent des plans obliques. Entre la dalle étanchée et la toiture oblique est placée les sorties d'air vicié haut.

Malgré l'apparente complexité du système de couverture, il est possible de lire une certaine continuité entre les bâtiments. Les lignes de force globales dessinées par les toitures semblent se rejoindre ou au moins tendre les unes vers les autres, conférant ainsi à l'ensemble une concordance dans sa silhouette. Le front bâti et les toitures apparaissent plutôt dans une unité que dans une singularité comme on le voit sur l'élévation. Les toitures paraissent tendre les unes vers les autres, comme pour fabriquer une nouvelle ligne de crête. Cela permet à l'ensemble de figurer dans une grande unité, comme un nouvel environnement reprenant tous les codes et archétypes liés à la pratique du ski, la clairière, la crête montagneuse, les chalets et édifices en bois notamment, au service des vacanciers. L'architecte fabrique, au travers de la station, un environnement naturel nouveau.



La rationalité et l'adaptation



Léandre Le Pichon & Camille Paillat

Étudiants de master

HABILLER L'INDUSTRIALISATION RATIONNELLE

À l'échelle de la cellule

Industrialiser signifie appliquer un procédé de fabrication basé sur des standards. Pour industrialiser un projet de logement, il est nécessaire de définir les besoins et les standards à une première échelle, la cellule. Ainsi, la cellule type devait pouvoir accueillir une famille de quatre personnes et être équipés d'éléments standards.

Une cellule type à Pramouton aura la dimension 7 m x 3,4 m (voir ci-dessous). Elle comprend une salle de bain/toilette, une chambre/couloir et une pièce à vivre servant également de chambre parentale avec un coin cuisine. La maçonnerie et les menuiseries possèdent des dimensions standards :

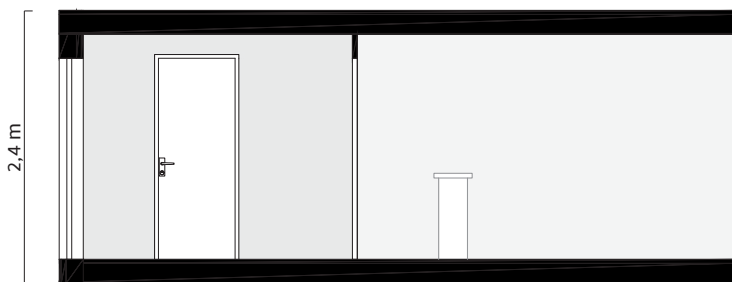
- Les murs porteurs, épais de 17 cm ou 20 cm, sont en béton banché ou en parpaings pleins.
- Les cloisons épaisses de 5 cm sont en briquettes enduites sur les deux faces ou en plaques de plâtre sèche.
- Les dalles sont en béton armé et d'une épaisseur de 16 cm ou 18 cm, isolées avec 1cm de Phaltex et surmontées d'une chape de finition de 6 cm.

Les revêtements de sols sont généralement composés d'une moquette dans les séjours, entrée, et chambres, puis d'un revêtement thermoplastique dans les salles d'eau, wc

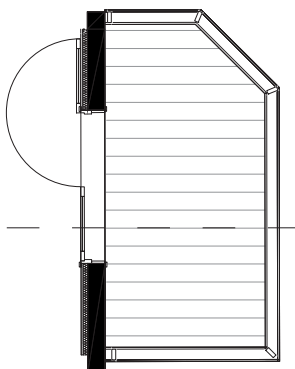
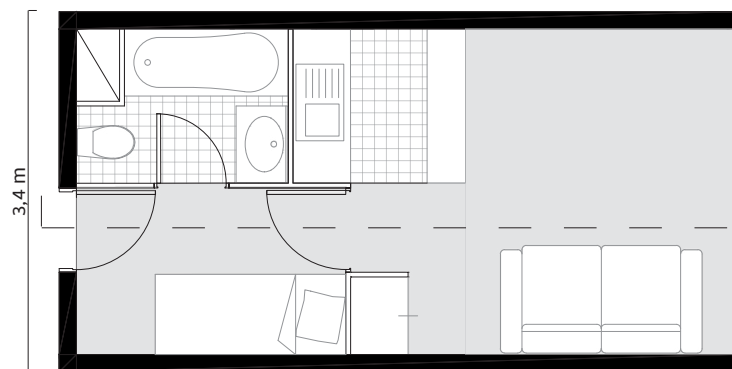
et cuisine. L'ameublement possède des dimensions standards avec des blocs de cuisine et placard de 60 cm de profondeur, des lits (pouvant être superposés ou doubles) large de 90 cm et long de 200 cm et une baignoire de 80 cm par 160 cm ou une douche de 80 cm par 80 cm. Les cellules sont fermées en façades par une baie vitrée de 160 cm de large qui donne sur un balcon.

Les cellules sont mono-orientées et s'organisent par conséquent dans la longueur. En faisant varier cette longueur et l'aménagement intérieur, il est possible de faire varier les typologies. Ainsi, un appartement plus profond permet d'ajouter des lits dans l'espace d'entrée en décalant le bloc servant (salle de bain et cuisine), et un appartement plus petit permet simplement l'accueil d'un couple. La trame des logements a une largeur de 3,56 m d'entre axes, parfois elle peut être élargie ou rétrécie dans certains bâtiments.

Les cellules sont organisées en étages, il est donc également possible de faire varier les typologies en liant les cellules horizontalement pour créer des deux-pièces ou trois pièces (T2 ou T3) mais aussi verticalement pour créer des duplex. Ainsi, à partir d'une cellule type aux dimensions rationnelles et standardisées, Jean-Michel Legrand assure la production industrielle de logements aux typologies variées. Les dimensions de la cellule type permettent aussi d'établir une trame structurelle pour concevoir les logements à une plus grande échelle, la barre.



86/ Plan et coupe d'une cellule type



87/ Plans de variantes possibles de cellules :

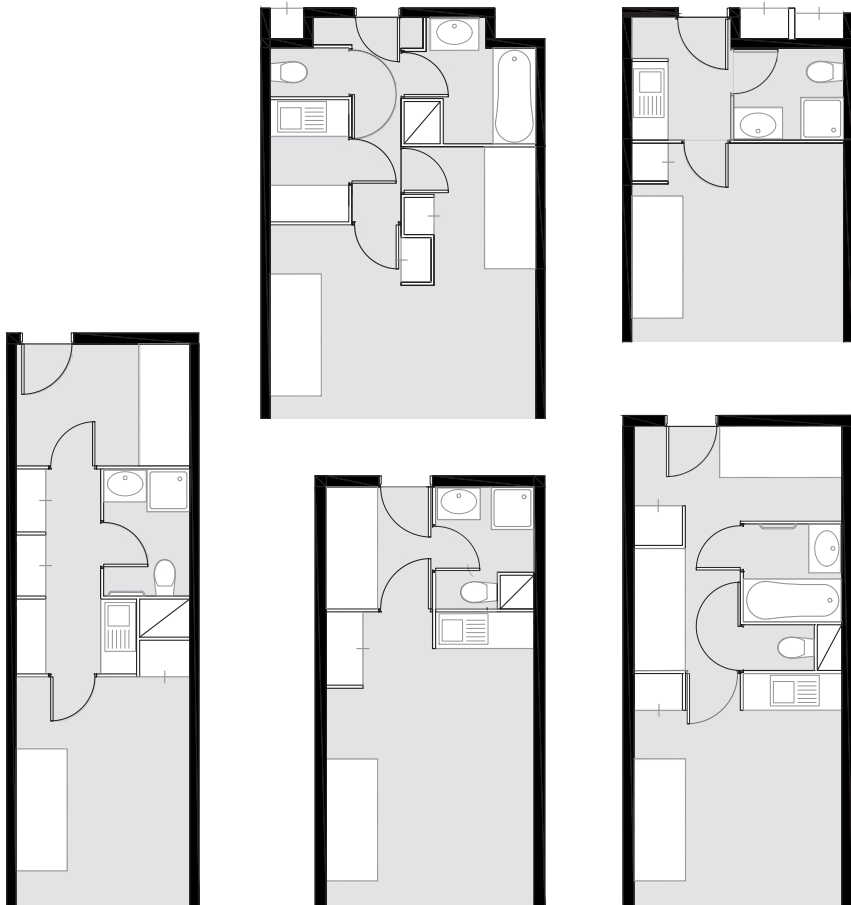
- cellule type élargie

- cellule type raccourcie

- cellule type étroite et allongée

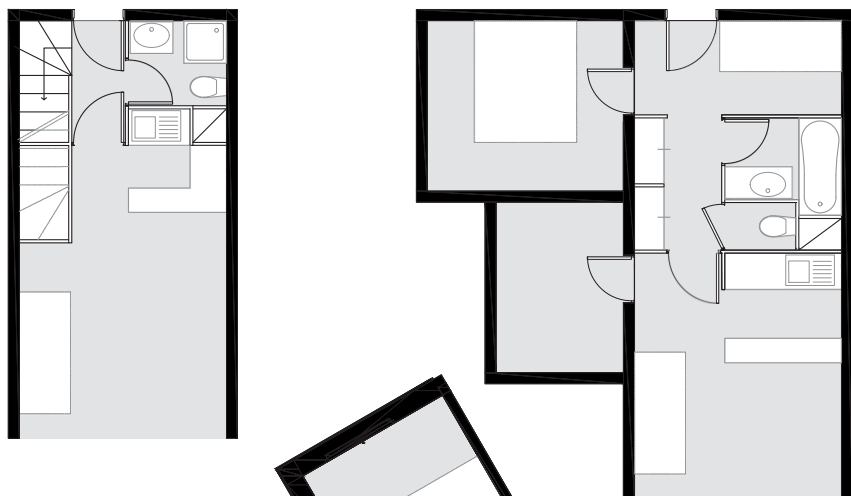
- cellule type avec douche

- cellule type allongée

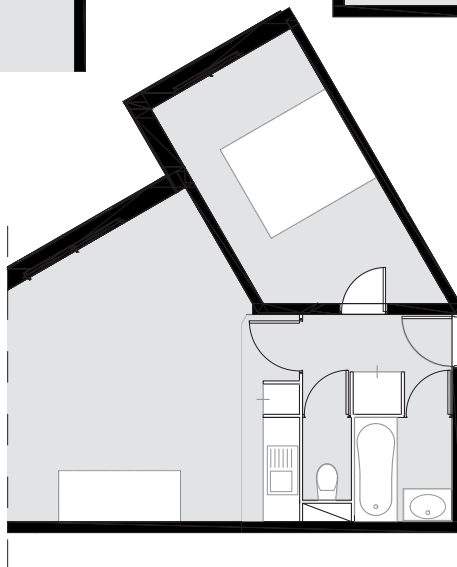


- cellule type duplex

- cellule type T2 droite



- cellule type T2 en angle





88/ Photographie de la façade sud de la barre centrale



89/ Photographie de la façade nord de la barre centrale

Assemblage des cellules

L'organisation et la morphologie des cellules, et plus largement celle des barres, varient selon des principes rationnels. L'un d'entre eux est que toutes les cellules possèdent un fonctionnement identique, elles sont mono-orientées. Les cellules ne présentent donc généralement qu'une seule face visible à l'extérieur. Cette face ferme la cellule et définit son aspect. Afin de perpétuer les efforts de variations intérieures, les éléments qui permettent de fermer et d'orner cette face extérieure, ont été déclinés en plusieurs typologies. Parmi tous les éléments, se distinguent principalement ceux qui clôturent l'intérieur de la cellule de ceux qui complètent son extérieur. Respectivement les murs percés (ou pas) d'ouvertures et les balcons avec ce qui s'y rapporte (garde-corps, cloisons séparatrices, matérialité...). Ce sont les déclinaisons de ces différents éléments qui créent la richesse des typologies. Cependant, ces déclinaisons conservent une rationalité dictée par la logique économique du projet. En effet, pour chaque élément, l'architecte n'offre que deux déclinaisons :

Les matériaux utilisés sont le bois et le béton recouvert d'un enduit blanc. Dans le règlement de la station, il est noté à l'article 18 : « *Les murs seront enduits à l'aide d'un crépi à très gros grains, peint en blanc très légèrement cassé d'ocre...* »²⁴

Les balcons sont à angle droit ou brisé ; la brisure peut être sur un côté ou les deux ; l'angle de la brisure peut être de 30° ou de 45° ; les garde-corps peuvent être pleins ou en structure bois ; le parement de la structure bois peut être horizontal ou vertical ; les balcons peuvent être privés ou partagés avec une mitoyenneté. Seules les ouvertures dérogent à cette règle, car une cellule (de la largeur d'une trame) peut être percée d'une fenêtre ou d'une baie vitrée, mais aussi

ponctuellement d'ouvertures atypiques.

La combinaison de toutes les déclinaisons rationnelles permet une très grande richesse de typologies. Cependant, la cellule type qui compose cette richesse d'assemblage en façade des cellules est extrêmement simple. Ce principe peut être comparé à celui qui prédomine en musique. Pour composer de la musique, un musicien dispose de deux clés (sol et fa) sur lesquelles sont disposées sept notes. Chaque note possède deux variantes, le dièse et le bémol et produit un son particulier. En additionnant plusieurs notes, cela produit un accord qui émet un son encore différent. L'opération peut être répétée sur les deux clés et sur plusieurs octaves. Un nombre de notes réduit permet alors des combinaisons infinies, des accords. Jean-Michel Legrand pourrait donc être comparé à un compositeur dont les façades du centre de la station des Orres sont la partition. Pour composer la façade, il s'appuie sur deux clés, les ouvertures et les balcons qui sont chacun composés de plusieurs éléments avec deux variantes. En accordant ces différents éléments, il s'assure une grande variété de possibilités qui brisent les répétitions monotones en façade.

Avec quelques déclinaisons, Jean-Michel Legrand, arrive à obtenir une grande diversité. Il s'agit ici d'une manière rationalisée de renouer avec la ruralité. En effet, l'architecture vernaculaire s'appuie sur un principe similaire : une grande variation provenant d'un petit nombre d'éléments que l'on retrouve d'une construction à l'autre. Les cellules sont donc fermées puis percées et ornées avec une grande variété de menuiseries et balcons. Elles sont ensuite assemblées pour former un tout à une plus grande échelle, les barres de logements. Par conséquent, les éléments qui clôturent les cellules composent les façades des bâtiments. La diversité de ceux-ci permet de disposer d'une palette qui donne à chaque façade une expression propre.

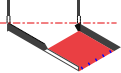
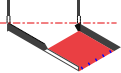
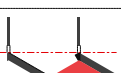
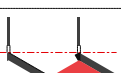
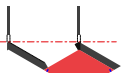
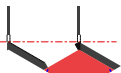
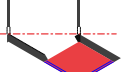
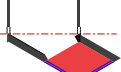
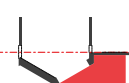
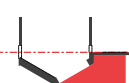
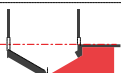
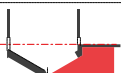
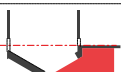
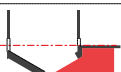
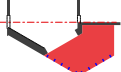
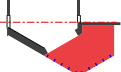
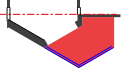
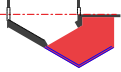
En comparant les deux façades sud et nord de la barre principale, on peut observer une différence importante de traitement, bien que le principe de variation reste semblable.

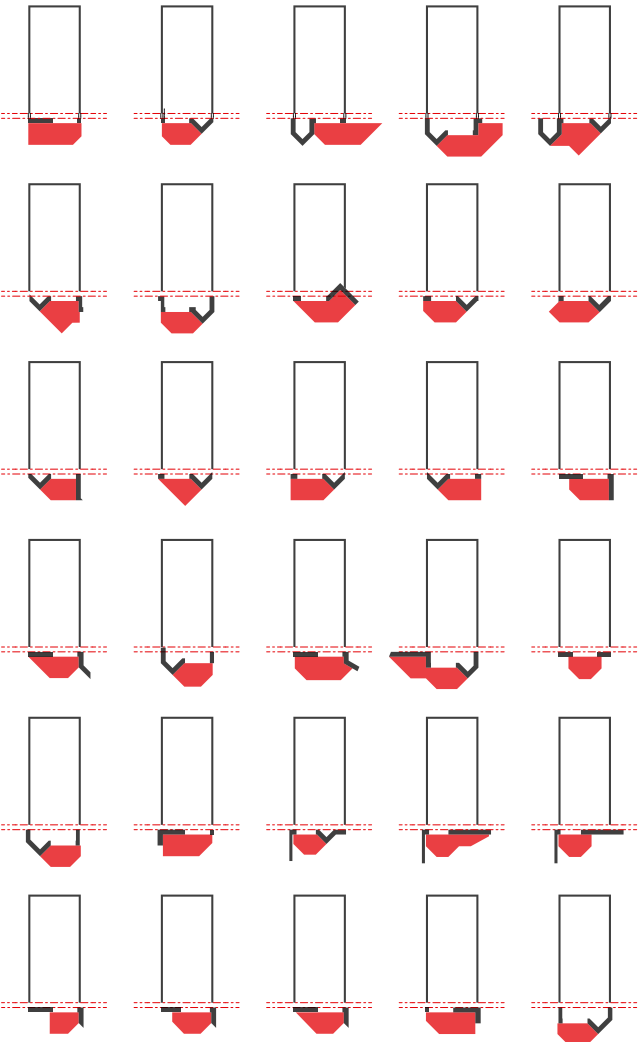
24. L'article 18.4 règlement d'urbanisme n° XX. Société d'équipement du département des Hautes-Alpes. Dispositions générales, Mai 1976 - article 18.4. Archives privées Agence LRD

En effet, côté sud, c'est-à-dire la façade donnant sur l'amont, les divers services et le front de neige, on observe une composition dans laquelle les répétitions sont évitées tant horizontalement que verticalement. Il y a une volonté forte de discontinuité pour casser tout enchaînement de figures qui rappelleraient la typologie de la barre. Cet effet est amplifié par le dispositif en toiture qui couronne le bâtiment. C'est ici une ambiance de petit village de montagne qui est recherchée, afin de recréer une atmosphère typique et à taille humaine. Les typologies de barres urbaines sont dissimulées derrière les éléments d'habillage en façade. Côté nord, la façade donne sur les parkings, le dépose-

minute et la route. Elle est composée d'une grande diversité d'éléments d'habillage, dont les typologies diffèrent de celles côté sud, mais possède des verticales marquées. Celles-ci, combinées au socle plat, sont dégagées et offrent une façade bien visible à la modernité ostentatoire. En conclusion, bien que les typologies de cellules et clôtures varient ingénieusement, un simple assemblage de celle-ci ne peut suffire à masquer la rationalité de la trame dans laquelle elles s'inscrivent. En effet, afin de masquer et d'habiller la rationalité apparente en façade, il est essentiel d'intervenir à une échelle plus globale, celle du bâtiment.

90/ Tableau et schéma de typologies des balcons et leurs déclinaisons

Cellule avec façade à 30°	Balcon débordant ou non		Demi garde corps en maçonnerie ou non		Garde corps vertical / Horizontal	
						
						
						
						
						
						
						
						
						
						
						
						



91/ Schéma
en plan des
déformations des
barres :
- en rouge :
cellules
- en blanc :
espaces servants

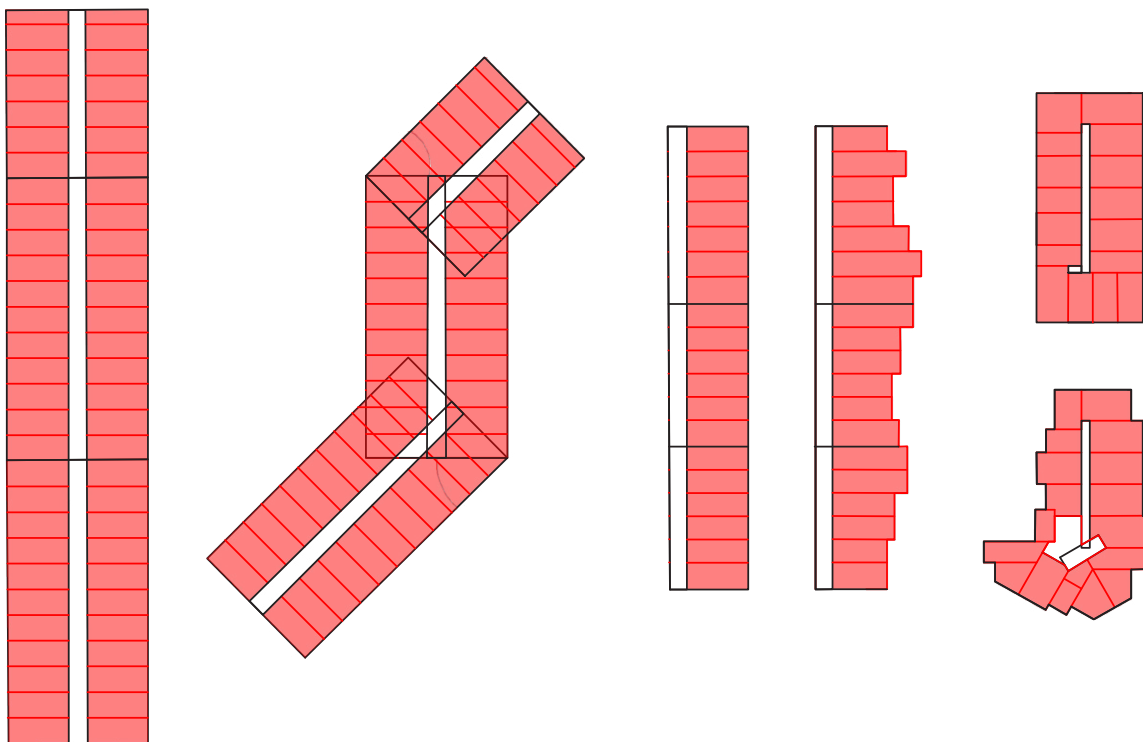
A l'échelle du bâtiment

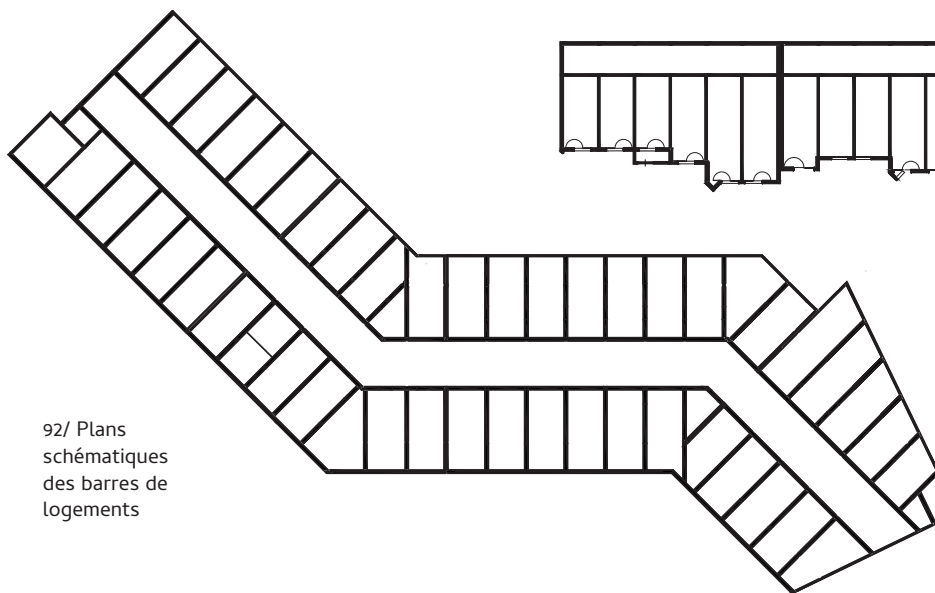
Une barre de logement désigne communément un assemblage de cellules auquel on ajoute des circulations verticales, des dessertes et dont la structure est définie par une trame. L'organisation d'une barre peut être définie selon trois cas de figure : La barre est composée d'une rangée de cellules desservie sur l'une de ses faces, qui peut être aveugle et adossée au terrain naturel ; la barre est composée de deux rangées de cellules entre lesquelles se situent les espaces servants. Elle comporte deux façades fermées mono-orientées ; enfin, les cellules de la barre s'articulent autour d'un noyau servant et aucune façade n'est aveugle, c'est une tour.

La barre industrielle, a, d'origine, un aspect uniforme et rigide. Pour masquer cet aspect et enrichir les typologies de cellule, Jean-Michel Legrand déforme les barres de logements de la station 1650 selon plusieurs

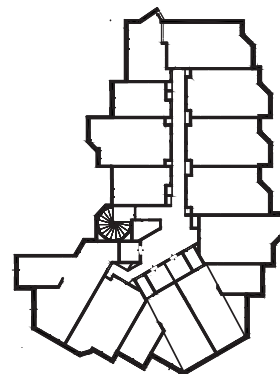
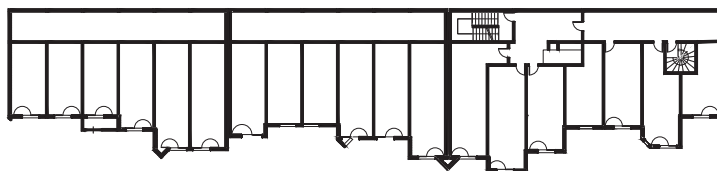
principes rationnels. Il fait tout d'abord varier l'épaisseur de certaines barres en modifiant la profondeur des cellules. Cette modification est régulée par une trame large de 60 cm perpendiculaire à celle structurelle et permet de varier les typologies de cellules comme décrit précédemment. Il modifie également la forme générale de certaines barres en les scindant en bloc qu'il réoriente à 30° ou 45° entre eux.

Ces angles servent de tracé régulateur à toutes les échelles du projet garantissant une rationalité et une unité de celui-ci. Ils créent aussi de la richesse dans la régularité de la trame et donnent lieu à des interstices qui concèdent plus de liberté à l'étoffement des typologies de cellule. En effet, les angles aigus et obtus apportent des possibilités supplémentaires d'aménagement et augmentent les surfaces des logements type. Ainsi, les logements les plus spacieux sont souvent ceux situés dans les irrégularités de la trame.

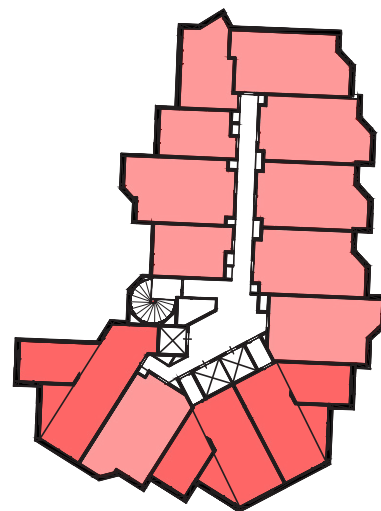
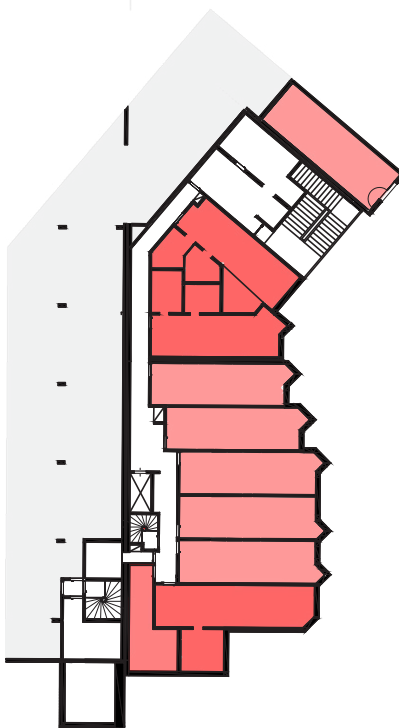
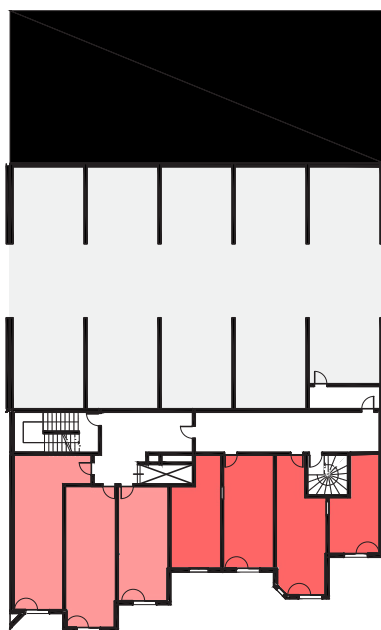




92/ Plans
schématiques
des barres de
logements



93/ Plans
des raisons
d'apparitions
de variations de
cellules

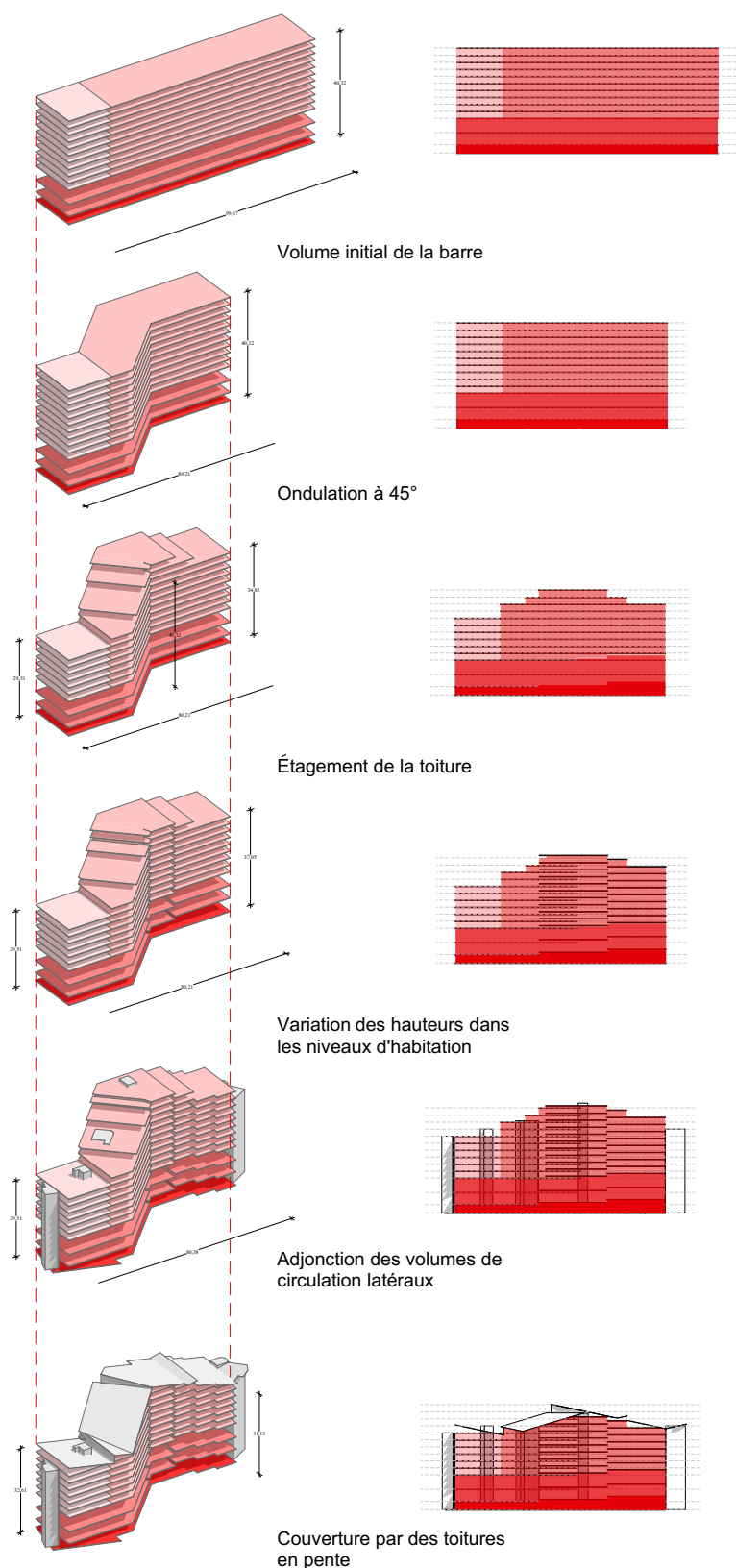


Les bâtiments du centre de la station des Orres s'inscrivent dans la topographie grâce aux garages auxquels ils sont rattachés. Ils adoptent des morphologies variées et les cellules qui les composent sont par ailleurs fermées par divers éléments qui se distinguent. L'ensemble de ces deux variables crée de nombreuses possibilités de combinaisons pour habiller les façades des différents bâtiments. Pour reprendre la métaphore de la musique utilisée précédemment, si les balcons et ouvertures sont les notes qui composent la partition, alors la trame structurale est le tempo qui la rythme. En effet, la trame induite par les cellules forme une base répétitive, régulière et rationnelle sur laquelle s'organisent les façades.

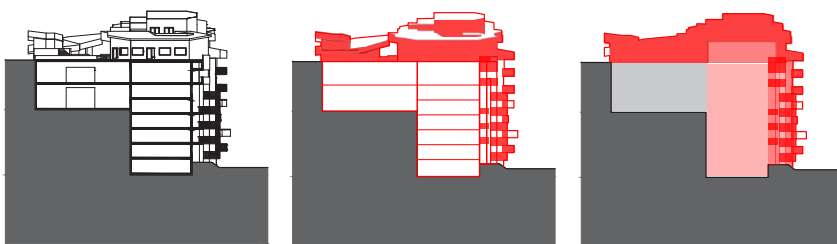
Le jeu des balcons et des ouvertures en façade complexifie la lecture des grands tracés régulateurs à l'origine de la morphologie des barres. Mais ceux-ci ne suffisent pas à masquer la rationalité des barres. En effet, les balcons et ouvertures sont un habillage qui ne modifie pas la lecture du bâtiment dans sa globalité. Dans ce but, un premier travail de variation d'épaisseur des barres, elles-mêmes, permet de donner du volume aux façades. Ce premier travail est complété par les décalages verticaux des différents blocs et brise ingénieusement la continuité apparente des planchers. L'apport de balcons hétérogènes vient savamment compléter le jeu de volume et de redans en habillant la rigidité du bâti par des objets anguleux. Enfin, une dernière variable s'ajoute à la composition, les toits.

Les bâtiments sont clos par des dalles de béton armé coiffées par toitures pentues en taules que supporte une charpente bois. Ces toitures, aux orientations et pentes variables, ne semblent suivre aucune logique de construction si ce n'est celle de complexifier la lecture des volumes des différents bâtiments. Leur silhouette accidentée intègre les bâtiments au paysage environnant et leur attique viennent rompre l'orthogonalité des façades. Les attiques assoient la toiture sur les bâtiments et les parements qui les habillent se poursuivent en façade, assurant une continuité avec celle-ci.

94/ Volumétrie de la barre centrale : de bas en haut : caves et locaux techniques, commerces, appartements, hôtel, toitures



95/ Coupes schématiques de la barre les Oriannes dans sa largeur



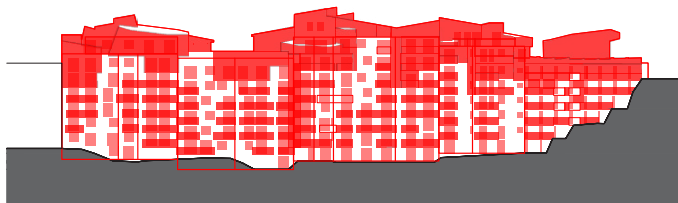
96/ Façades schématiques les Oriannes :
- Les ouvertures (fenêtres rouge, portes fenêtre rose)



- Les excroissances (toitures rouge, balcons et bardages rose)



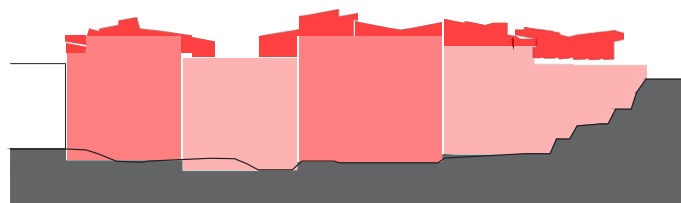
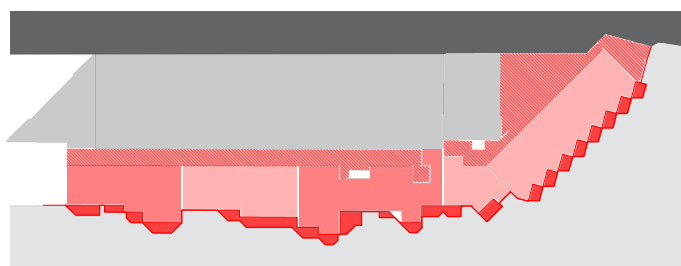
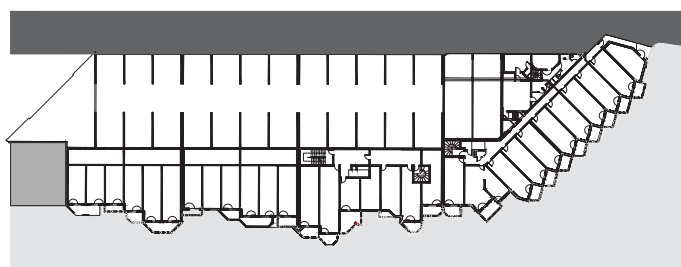
- Les surfaces (bois rouge, ouvertures rose)



- Façade sud



97/ Plans et coupes, les Oriannes, ainsi que leur représentation schématisée



LES PARKINGS, OUTILS D'ADAPTATION À LA TOPOGRAPHIE

98/ Coupes
rayonnantes
perspectives de la
station :
- En rouge :
parkings et garage

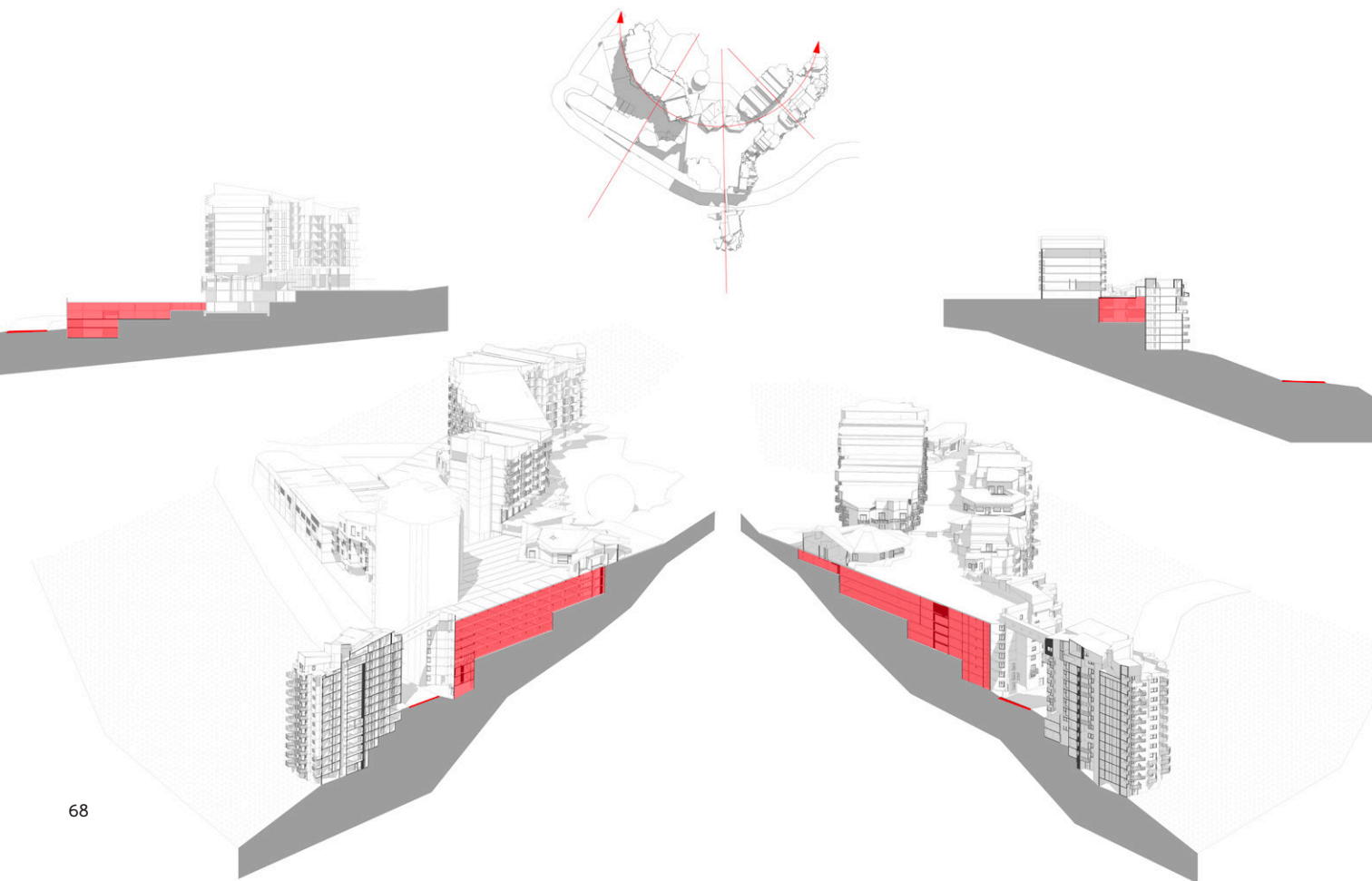
Des tracés régulateurs pour toute la station

Les typologies des barres, et donc réciproquement celles des cellules, sont riches, bien que leur morphologie soit régulée par des principes rationnels. Cependant, les dimensions des barres sont déterminées par le site et sa topographie marquée. En effet, le centre de la station des Orres est implanté sur le plateau de Pramouton dont le replat débute à une altitude de 1550 m. Cette altitude sert de référence et délimite deux parties distinctes. En aval, la partie dénivelée et en amont la partie plane. La construction du centre de la station semble avoir été régulée par différents principes rationnels qui s'appuient sur ce constat.

La limite, que symbolise la courbe de niveau des 1650 m, peut être rationalisée par une ligne brisée dont les segments s'orientent à 120° et à 150° les uns par rapport aux autres. Les différents volumes des bâtiments s'inscrivent de part et d'autre de cette ligne et sont, par conséquent, orientés à 30° ou 45° entre eux comme décrit précédemment. Un tracé rationnel

régule ainsi l'organisation du centre de la station. De plus, les volumes des bâtiments s'adaptent au dénivelé grâce à une disposition en escalier. L'implantation des bâtiments n'a donc nécessité que peu de terrassement, car ceux-ci s'appuient sur le terrain naturel. Les fondations en béton armé sont réalisées par massifs sur puits, en semelles filantes ou isolées et consolidées par des longrines de raidissement ou des reprises en sous-œuvre au besoin²⁵. Certaines comme celle qui reprenne la charge de la tour du « Cairn » ont été renforcées pour faire face au risque sismique. Les volumes géométriques de départ sont scindés en blocs séparés physiquement par des joints de dilatation. La séparation en bloc a d'abord permis d'étaler la construction de la station dans le temps par tranches successives. Les blocs permettent ensuite de distinguer les différentes fonctions qu'abritent les bâtiments et notamment les espaces de garages des espaces de logement.

25. P.10 du devis descriptif sommaire des travaux de l'immeuble C3 « les Gradins », 8 juin 1977



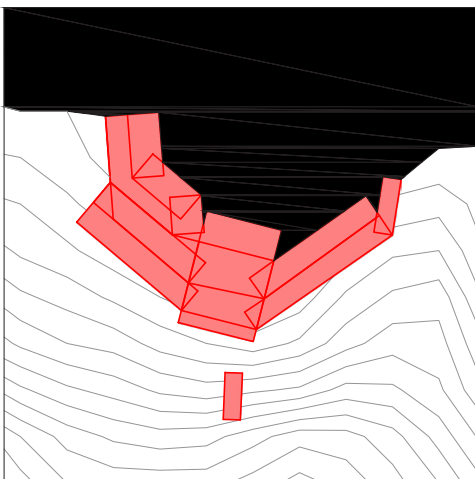
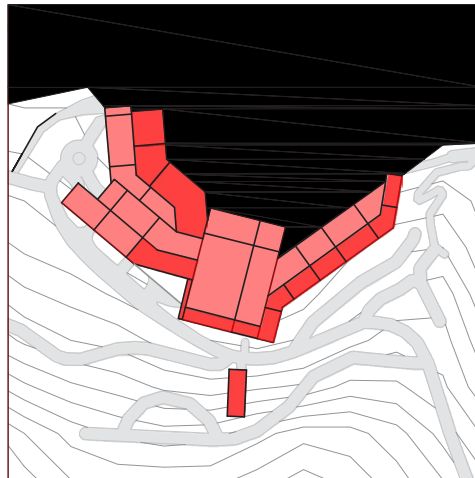
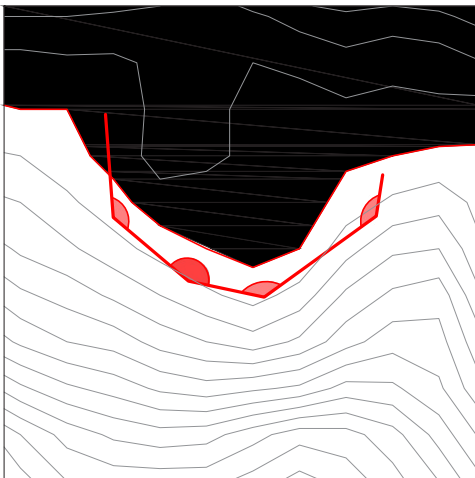
Les différents blocs des garages communiquent et leurs niveaux concordent. Ils sont structurés par une trame régulière de 5 m de large entre milieux d'âmes. Ils contrastent donc avec les barres de logements, scindées en blocs décalés verticalement les uns par rapport aux autres et dont le nombre de niveaux varie. De plus, la trame structurelle des logements peut différer d'un bloc à l'autre selon les barres, sa largeur étant définie par celle des cellules. Cependant, les trames des garages et des logements coïncident régulièrement afin que les deux fonctions coexistent et se complètent.

Les variations de la trame structurelle des barres permettent, comme décrit précédemment, de déformer leur épaisseur. Ainsi la morphologie ample et contrastée des barres de logements dissimule la dureté monolithique de celle des garages. L'infrastructure des garages est donc masquée par les logements, mais aussi par le terrain et n'apparaît qu'en partie nord, où se

situent les entrées. Les entrées des garages sont réparties sur les différents niveaux qui les composent. Ils sont desservis par la principale voie d'accès à la station dont le tracé est induit par la topographie.

Les parkings et garages sont des éléments indispensables pour l'accueil des voitures qui permettent l'accès à la station. Cependant, ce sont des éléments volumineux et inesthétiques. De plus, leur trame structurelle est conditionnée par les places de stationnement (imposant une trame sur un pas de 5 m) qu'il est contraignant de marier avec une trame de logement. Pour pallier à cela, les garages du centre de la station sont des éléments indépendants inscrits dans la pente. Ils forment ainsi une structure rationnelle qui s'adapte à la topographie et à laquelle s'adossent ou se rattachent les barres de logements. Les garages conditionnent également l'organisation générale de la station, car leur niveau sert de référence.

99/ Plans
schématiques des
grand principes
régulateurs de
construction
du centre de la
station des Orres
1650



100/ Axonométrie
programmatique :

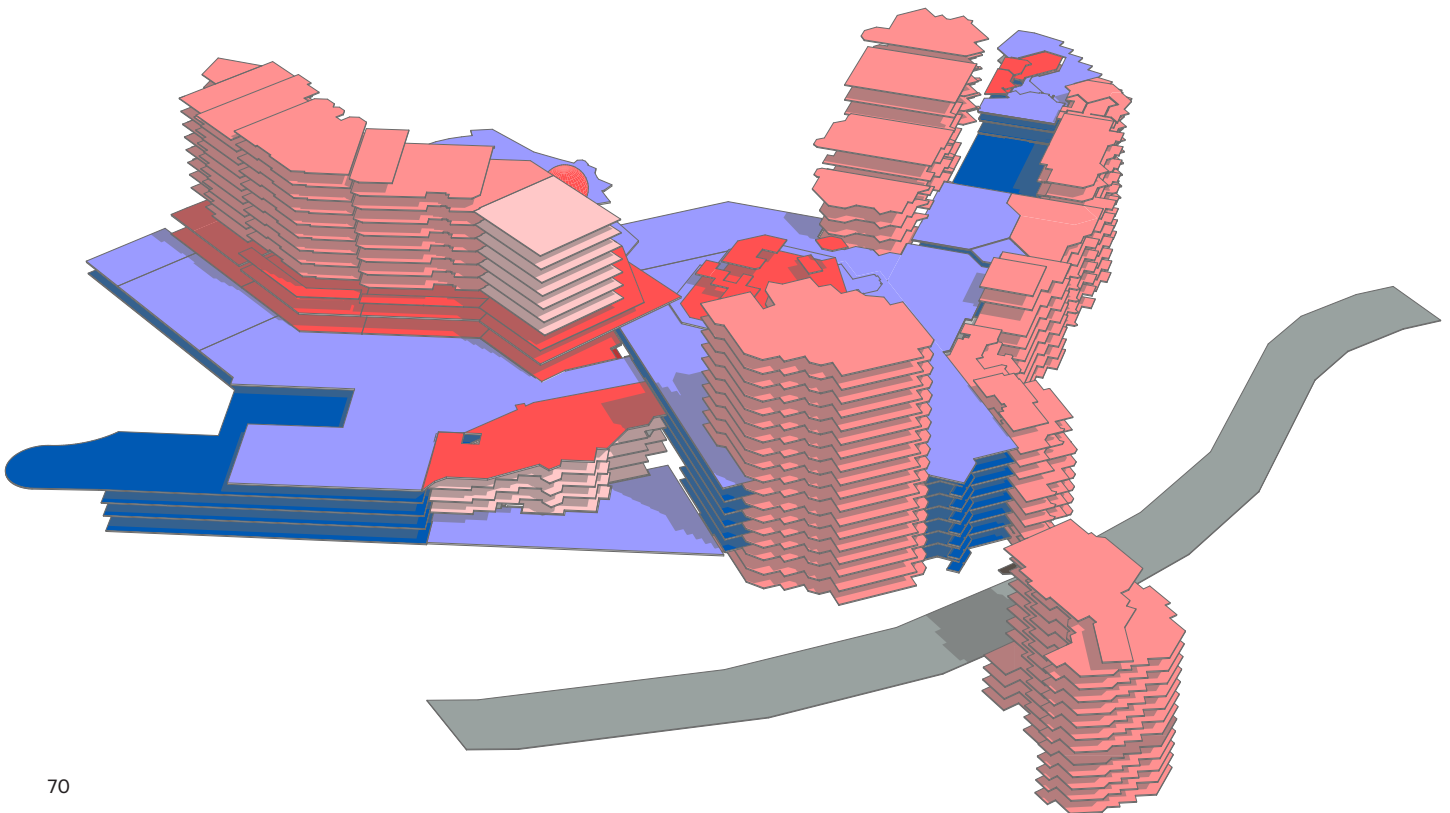


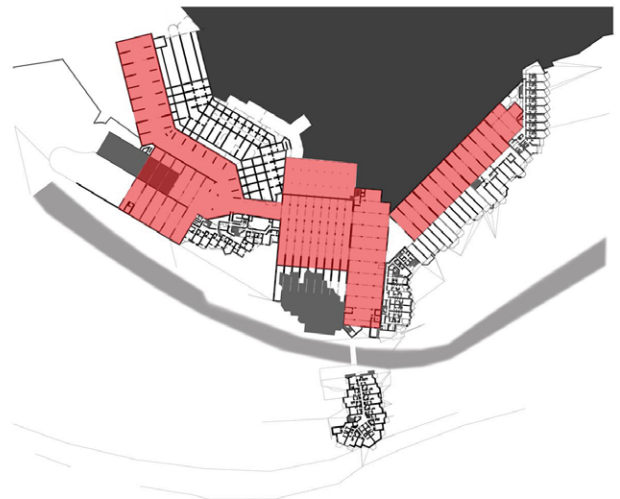
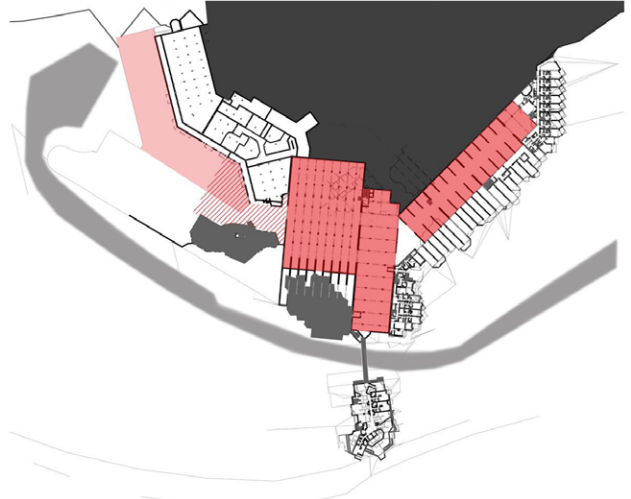
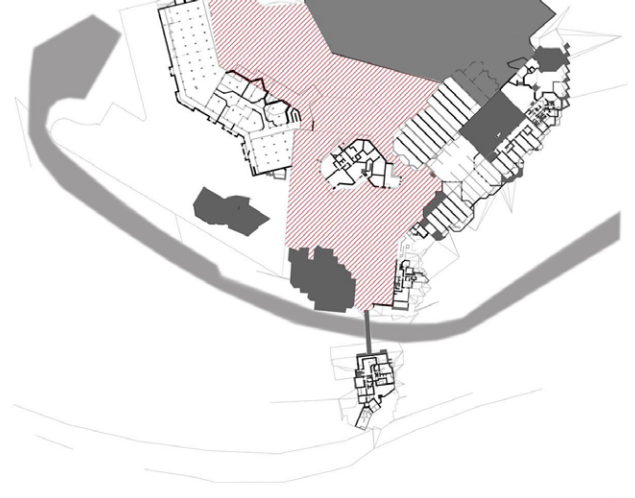
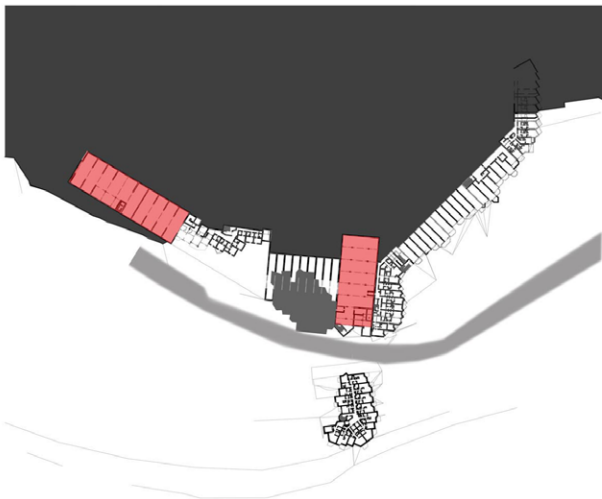
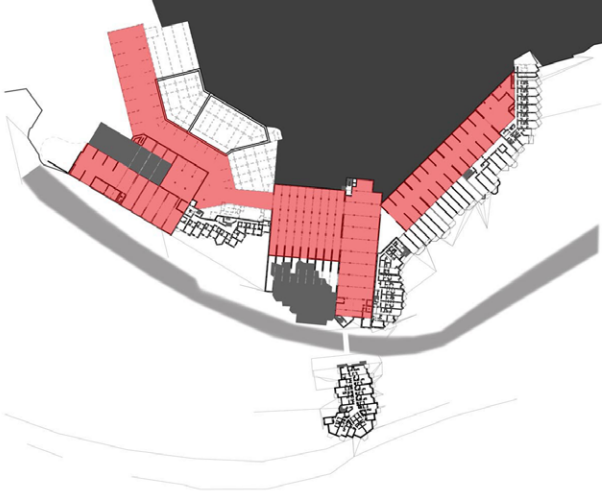
L'espace de la grenouillère est prolongé par le dernier niveau des garages. Ce niveau différencie les bâtiments qui s'élèvent au-dessus de ceux qui s'inscrivent au-dessous d'un niveau commun. En effet, tous les bâtiments possèdent un accès à ce même niveau par lequel ils communiquent. Les garages comportent cinq niveaux, mais le centre de la station est réparti sur vingt-six niveaux en tout. L'inscription dans la pente des bâtiments permet donc de tirer parti de la contrainte topographique en masquant, à la fois, la présence des garages et la massivité de l'opération.

La taille du centre de la station des Orres 1650 s'explique en partie par la largesse du programme qu'elle abrite. En effet, le programme d'une station intégrée requiert que tous les services nécessaires à l'autonomie de ses occupants soient disponibles. Dictée par une logique économique, ce modèle doit permettre de retenir les occupants dans la station en répondant à leurs différents besoins. Ainsi, les services de santé et de premières nécessités sont présents, mais aussi ceux liés au loisir et au tourisme. Tous ces services, du centre

médical au cinéma, se trouvent répartis sur un niveau commun évoqué précédemment. Ce niveau garantit la connexion entre les différents bâtiments et une facilité d'accès aux services, un niveau piéton ou tout est à proximité.

À l'origine, la connexion piétonne entre les services devait permettre, par un réseau de galeries, d'accéder aux services sans quitter le confort de l'intérieur. L'idée n'a pas abouti et la traversée entre bâtiments se fait à découvert. L'espace public est organisé à partir des parkings puis entre les bâtiments dans une logique de rue ponctuée de places. La distinction entre les deux types d'espaces est vague. Dans les projets initiaux, l'espace public était plus fortement composé et structuré autour d'une place rayonnante au centre de la station (voir annexe 2). Si les grandes intentions du programme ont été respectées, le traitement de l'espace public a cependant été largement délaissé. De plus, la morphologie des barres reste très rationnelle. C'est dans le but d'habiller cette rationalité et afin d'introduire une dimension esthétique à ce projet industriel que plusieurs variables furent alors ajoutées.





101/ Plans de répartition des niveaux de parking depuis le front de neige :

- En rouge : parkings et garages
- En rose : zone piétonne

Regard, fonction et site



Maria Bouriaud & Florent Genin

Étudiants de master

POSITIONNEMENT VIS-À-VIS DES AUTRES STATIONS

103/ Photographie de Superdévoluy

© www.reservation-en-devoluy.com

104/ Photographie de Flaine

© CAUE74

105/ Photographie des Arcs

© commons.wikimedia.org, Dmitry A. Mottl

106/ Photographie de La Plagne

© www.ledauphine.com, B.Koumanov

107/ Photographie de Puy-Saint-Vincent

© commons.wikimedia.org, Prométhée33

108/ Photographie de l'hôtel les deux soeurs

© twitter.com/TeamAURA_SDE

La station des Orres 1650 s'inscrit dans une période assez spécifique de l'histoire de l'aménagement de la montagne. Le développement économique du pays passe par la volonté de créer un tourisme de masse à la mer comme à la montagne, et la station des Orres émerge suite à la mise en place des différents Plans neige. Les premières générations de ces stations de sports d'hiver avaient pour objectif d'aboutir à un concept de stations d'altitude très fonctionnelles fondées sur un urbanisme vertical, mais également d'initier un partenariat unique auprès des collectivités et de faire émerger une nouvelle génération de stations très performantes susceptibles d'attirer les devises étrangères. Superdévoluy, Flaine, Les Arcs ou encore Avoriaz font partie de cette première génération de stations.

Dans la continuité, et en voyant que les retombées économiques suivent, l'État continue de développer ce Plan neige et réfléchit à une deuxième génération de stations. Celle des Orres est une des dernières issue de cette seconde génération, qui ne cherche plus à adapter le village historique pour le transformer en station, mais plutôt à créer une station sur un site vierge. La station pionnière de ce type d'aménagement est Courchevel.

Le projet d'aménagement est guidé par une rationalité de la construction, il reprend une partie des codes modernes, mais en fait une interprétation différente. Le mode constructif est industriel et permet de réduire les coûts, mais le projet vient s'enrichir à travers plusieurs éléments comme le bardage en attique ou la diversité des menuiseries. Les différentes typologies de gardes corps ainsi que le bardage qui redescend ponctuellement en façade participent à briser la régularité géométrique du projet et permet aux bâtiments de mieux s'intégrer dans leur site. Là où Superdévoluy ou Flaine sont des projets radicaux, extrêmement modernes et bruts dans leur réalisation, le projet des Orres se détache de cette radicalité et essaie d'apporter une manière plus douce de s'intégrer dans son site. Cela passe par le choix des matériaux, notamment le bois, dont les essences utilisées peuvent être trouvées autour du site, mais également par la manière dont les bâtiments s'inscrivent dans la topographie.

« Il est souhaitable d'éviter les soubassements, l'effet recherché étant que les bâtiments aient, une fois fini, l'air d'être posés sur la prairie, telle qu'elle existait avant le chantier. »²⁶

L'enduit blanc rugueux permet aux bâtiments de se fondre dans le décor en hiver, en se rapprochant du ton de la neige, là où à Flaine avec son béton brut ou aux Arcs avec le bardage bois recouvrant la totalité des bâtiments, on observe un contraste franc entre les bâtiments et le site. Là encore le cahier des charges de la station est précis :

« L'architecture de la région étant à base de murs, avec une proportion moyenne de bois, réservée aux balcons et aux parties hautes, on s'efforcera de rester dans cette tradition. [...] »²⁷

« Les murs seront enduits à l'aide d'un crépi à très gros grains, peint en blanc très légèrement cassé d'ocre [...] »²⁸

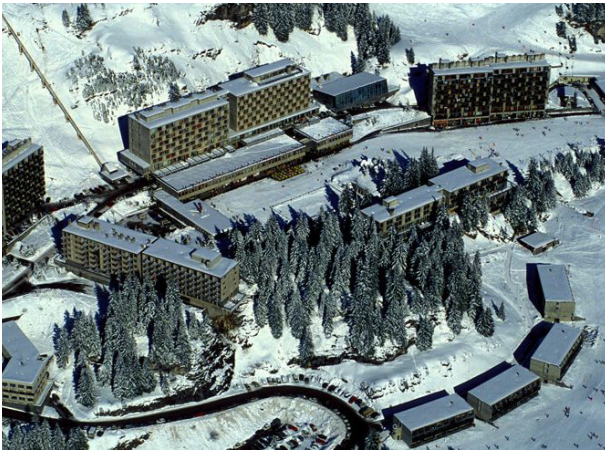
La station de Puy-Saint-Vincent se rapproche de celle des Orres sur certains points. On y retrouve un choix des matériaux qui participent visuellement à intégrer le bâtiment dans son site avec cette peinture, enduit blanc et le rythme donné à la toiture qui brise l'horizontalité des étages courants, tout en suivant la topographie naturelle, ce que l'on ne retrouve pas du tout sur certains immeubles des Ménuires ou à Superdévoluy qui sont de pures barres légèrement courbées. Toutefois, la volonté de créer ces particularités architecturales, qui participent à rendre le projet unique, et avec de réelles qualités, à un coût en comparaison à quelque chose de strictement rationnel comme Superdévoluy²⁹, et ce coût a probablement eu une influence sur d'autres qualités du projet comme la taille, le confort thermique, le confort lumineux ou le confort acoustique des logements.

26. Société d'équipement du département des Hautes-Alpes. Dispositions générales, Mai 1976 - article 5.3.3. Archives privées Agence LRD.

27. Ibid. article 18.1 - aspect extérieur.

28. Ibid. article 18.4 - aspect extérieur.

29. À ce titre, on pourra indiquer que la station est avant tout un projet développé et réalisé par l'entreprise GTM (Grand Travaux du Midi) ce qui explique parfois l'hyper-rationalisation constructive. Voir le carnet n°5 parution 2024, département Bâti du XX^{ème} siècle, ressources immatérielle et matérielle, ENSA-Marseille.



Géographie des architectes concepteurs

Pour comprendre comment Jean-Michel Legrand a abouti à la création de ce projet de station, il faut comprendre les enjeux de l'époque, notamment le contexte du Plan neige, mais aussi l'influence des revues sur la diffusion de l'architecture d'alors. À cette époque, les projets comme Superdévoluy, réalisés par Henry Bernard, Flaine, de Marcel Breuer, Puy-Saint-Vincent, de Michel Ludmer, qui a également travaillé sur la station de Vars et Chamrousse, Les Arcs de Charlotte Perriand ou La Plagne de Michel Bezançon sont des projets importants, qui sont publiés dans des revues d'architecture et influencent directement ou indirectement leurs confrères.

Alain Crouan, chef de projet au sein de l'agence sur le projet des Orres, évoque des influences liées à la préfabrication lourde en béton, mais aussi aux architectures internationales allant des métabolistes japonais à l'architecture brésilienne. Mais pour Alain Crouan « *en tout cas on peut dire que pour l'agence la fonction primait le plus souvent sur l'apparence* »³⁰. C'est une époque foisonnante où la France est à construire. Comme l'explique Christian Legrand³¹, la commande est à Paris. Mais il nous explique aussi que son père est un passionné de montagne, qu'il la pratique depuis son plus jeune âge. Sa relation avec les Hautes-Alpes sera renforcée par son incorporation dans le 159^{ème} Régiment d'infanterie de Briançon. Lors de la démobilisation en août 1940, Jean-Michel Legrand reste dans les Hautes-Alpes et où il travaille avant de remonter à Paris. Rapidement, par le biais de réseaux familiaux il est amené à travailler en Normandie dans le cadre de la reconstruction. Comme bon nombre d'agences de cette époque, les commandes sont importantes et variées. Centralien de formation tout comme son principal associé Jacques Rabinel³², ils développent un travail efficace qui fait qu'ils sont rapidement repérés sur des procédés de construction préfabriquée. Les circonstances exactes de l'obtention de la commande de la station des Orres par l'agence ne sont pas connues, mais il semble que le cercle des connaissances de Legrand et Rabinel y a largement contribué.

30. Correspondance par courriel entre Alain Crouan et Harold Klinger 15 août 2023.

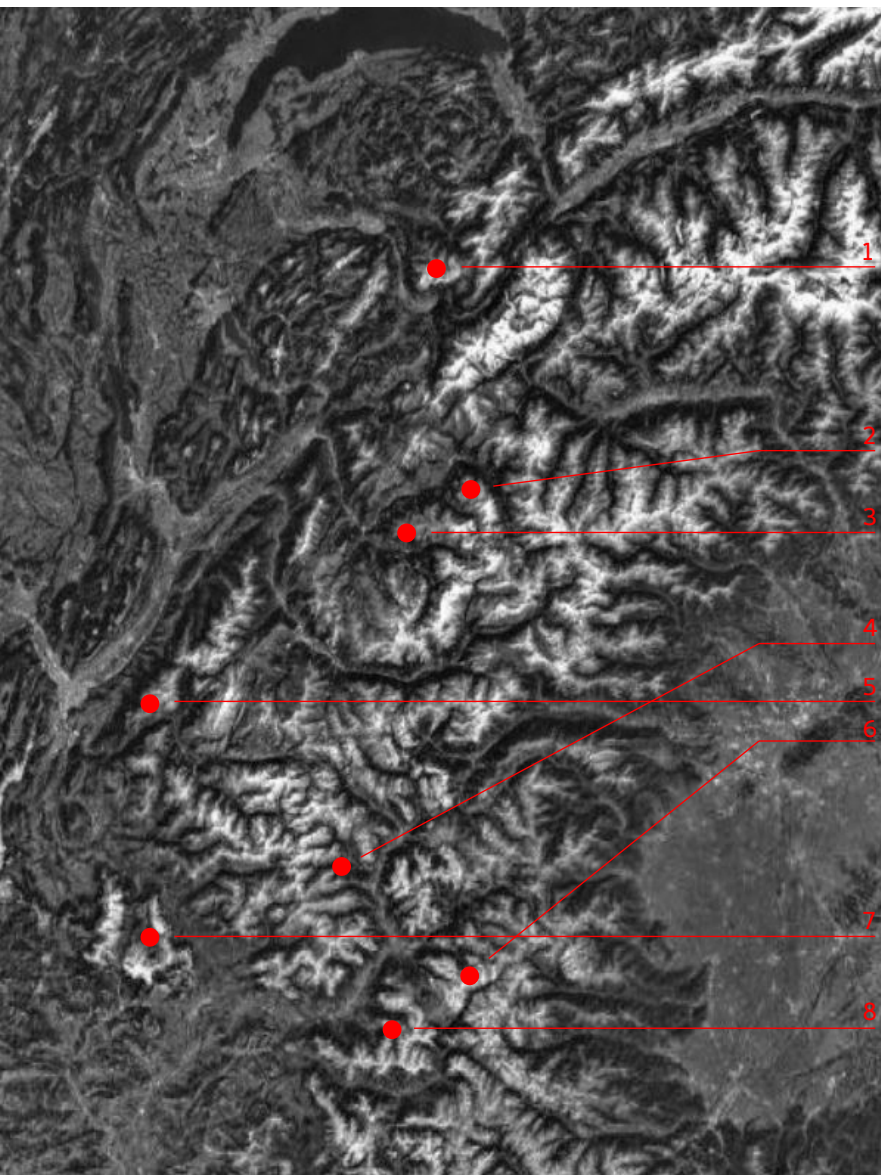
31. Entretien entre Christian Legrand et Harold Klinger réalisé le 18 juillet 2023.

32. Debut rejoint plus tardivement Jean-Michel Legrand et J Rabinel. Plaquette de l'agence Legrand – Rabinel – Debut, archive privée.

109/ Vue aérienne de la disposition géographique des stations de ski dans les Alpes :

- 1 – Marcel Breuer / Flaine / 1969
- 2 – Charlotte Perriand / Les Arcs / 1967
- 3 – Michel Bezançon / La Plagne / 1961

- 4 – Michel Ludmer / Chamrousse / 1965
- 5 – Puy-Saint-Vincent / 1968
- 6 – Vars / 1967
- 7 – Henry Bernard / Superdévoluy / 1966
- 8 – Jean-Michel Legrand / Les Orres / 1970



MATÉRIALITÉ DES ORRES 1650

Dans tous les bâtiments de la station, la structure portante est un système poteau-dalle en béton armé. Des voiles en béton forment les façades, et l'espace intérieur est divisé par des cloisons de briquettes enduites. Les planchers sont en béton armé, avec des parements de sol qui varient selon les endroits. Les parties communes, halls d'entrée, paliers d'étage et escaliers d'étages sont revêtus d'une moquette de feutre aiguilleté, nettoyable par aspirateur. Dans les locaux de vélos, voitures d'enfants, poubelles et locaux techniques, le sol est recouvert d'une chape ciment, traitée par huile Oxane.

Les façades sont traitées par endroit par des revêtements en bois de Red Cedar, mélèze, ou bois du nord. Les surfaces de revêtement sont formées par un système de bardage en languettes et rainures.

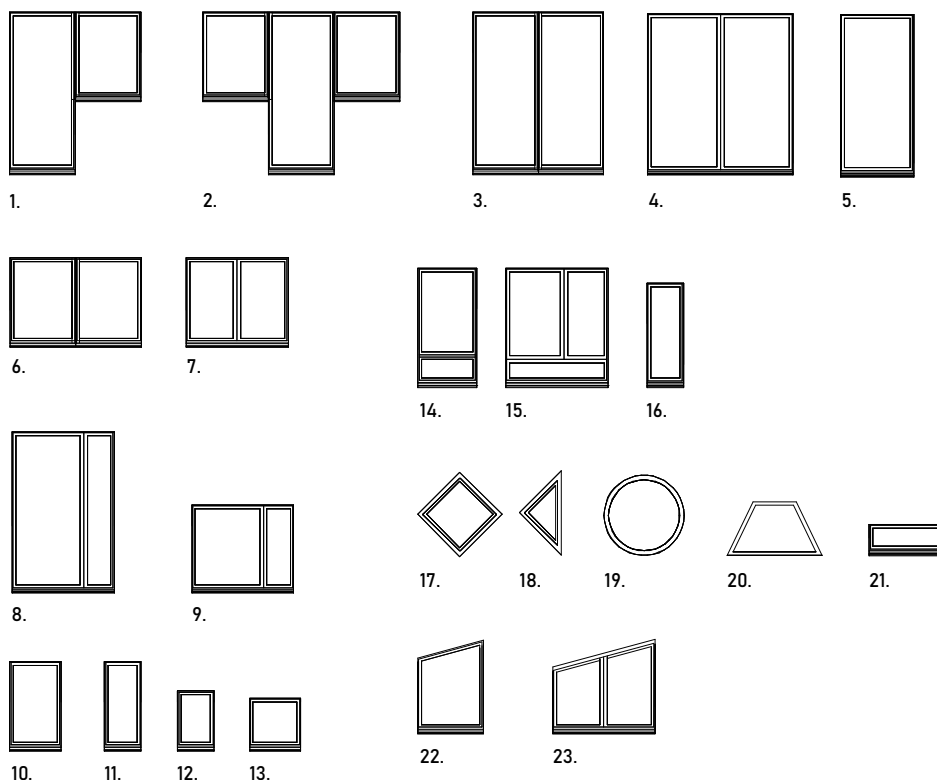
La charpente est en bois de sapin, et elle est protégée par la prolongation des voiles en béton armé dans la hauteur. La couverture

est composée de bacs acier galvanisé autoportants. Les parties en "couronnement" des bâtiments sont revêtues par un bardage très penché, voire vertical à certains endroits. Celui-ci est installé sur une ossature bois dans la hauteur des combles.

Les menuiseries, les portes, ainsi que le garde-corps des balcons, est fait dans le même bois de mélèze ou Red Cedar. Les murs des parties de cuisine et salle de bains sont recouverts par une faïence.

Le caractère industriel de la construction, fait que l'on observe également une rationalité dans le choix et la disposition des menuiseries. On retrouve des portes vitrées ainsi que des fenêtres standardisées sur l'ensemble de la station. La régularité géométrique vient être occasionnellement perturbée par l'ajout de fenêtres de forme losange ou triangulaire, et en attique, la partie supérieure des fenêtres du dernier étage vient parfois suivre l'alignement de la pente de toiture.

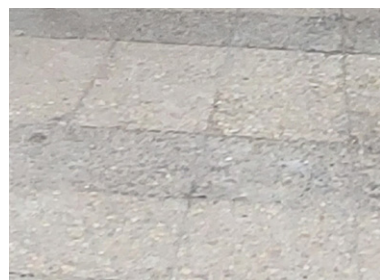
110/ Inventaire des menuiseries du bâtiment



111/ Photographie de la structure béton, recouverte d'un enduit crépis



112/ Photographie des sous faces des dalles de béton



113/ Photographie des chappes de ciment



114/ Photographie des garde-corps et terrasses en bois



Les garde-corps

Concernant les garde-corps, leur composition en bois reprend la même matérialité que le bardage et les menuiseries, ce qui donne une cohérence globale aux façades. Toutefois, l'exposition aux UV et aux conditions climatiques plus directes ont influencé sur le vieillissement d'une partie de ces éléments : le bardage et les garde-corps deviennent plus foncés, ce qui crée quand même un léger contraste avec les menuiseries.



Concernant la forme même des garde-corps, ils suivent des typologies précises qu'on retrouve sur l'ensemble de la station. Les trois principales sont :

- Assemblage vertical bois
- Assemblage horizontal bois
- Remplissage maçonné recouvert d'enduit

On retrouve ainsi des sous-typologies de l'assemblage horizontal bois, qui est composé d'un système de double traverses séparées par un montant. En choisissant de positionner sa traverse devant ou derrière le montant, il vient à la fois briser la régularité à moindre coût, car il utilise exactement le même nombre d'éléments, et il permet aussi à la lumière de franchir différemment cet obstacle et ainsi proposer une diversité dans son projet.



Ces différentes typologies sont réparties selon une certaine logique, bien que celle-ci ne soit pas tout le temps totalement respectée selon les bâtiments. Les garde-corps verticaux sont globalement plus présents sur les étages supérieurs, proches de l'attique ou à proximité

115/ Photographie d'un garde-corps à remplissage maçonné



116/ Photographie d'un garde-corps "horizontal"

117/ Photographies de garde-corps "verticaux"

du bardage de l'attique qui se prolonge sur la façade. Cette disposition amène une verticalité aux éléments de la façade et participe à la rendre organique pour ne pas avoir quelque chose de purement géométrique.

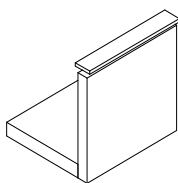
Les garde-corps horizontaux présents majoritairement en partie basse participent à donner une horizontalité au bâtiment et ainsi à marquer l'assise du volume dans son site. Avec la traverse la plus basse, il vient systématiquement masquer la dalle du balcon, mais la laisse quand même en évidence en laissant un écart plus important entre la traverse suivante, qu'entre toutes les autres traverses.

Pour ce qui est des garde-corps en remplissage maçonné, ils se trouvent principalement sur les façades nord, mais sont toujours associés avec un garde-corps assemblage bois, et permettent deux choses : d'abord de créer une effusivité de la façade enduite, ce qui la fait ressortir encore plus dans le paysage, et donc à travers cela, il vient créer un contraste entre les façades sud et nord qui perçoivent ou non la lumière directe du soleil.

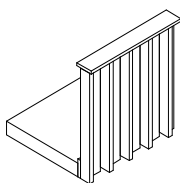
Même si les mêmes éléments sont utilisés pour les façades nord et sud, leurs proportions et leur mise en œuvre participent à donner deux ressentis différents.

En ce qui concerne le garde-corps de la terrasse de l'immeuble les Soldanelles, cette typologie très particulière est aujourd'hui un vestige du projet initial qui avait pour but de créer ce niveau surélevé sur l'ensemble des façades qui donnent sur la place principale, mais qui n'a finalement pas été réalisé dans son intention originale.

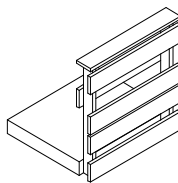
En plus de briser la régularité des façades, ces différentes typologies permettent de jouer avec la manière dont la lumière s'arrête ou non sur le garde-corps, avant de se réfléchir sur l'enduit blanc, le bardage, ou de pénétrer à l'intérieur des logements, ce qui permet de fournir des qualités lumineuses uniques.



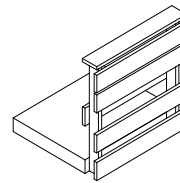
Remplissage
maçonnerie
enduit



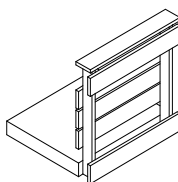
Assemblage
bois
vertical



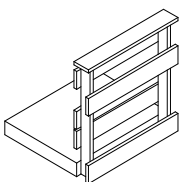
Assemblage
bois
horizontal 1



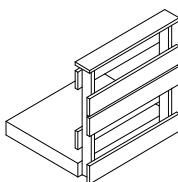
Assemblage
bois
horizontal 2



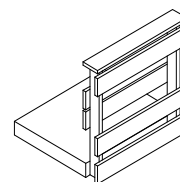
Assemblage
bois
horizontal 3



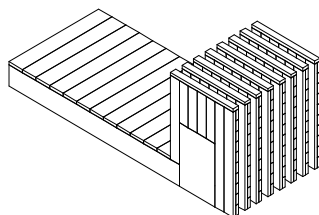
Assemblage
bois
horizontal 4



Assemblage
bois
horizontal 5



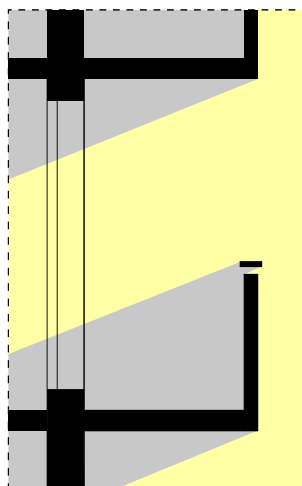
Assemblage
bois
horizontal 6



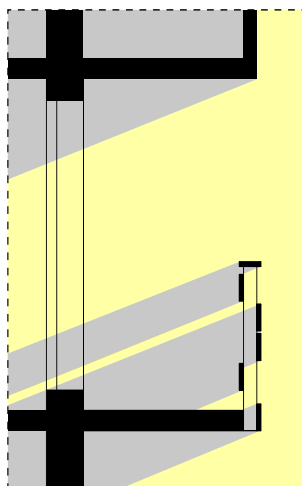
Terrasse
Barre principale

118/ Typologies
des garde-corps

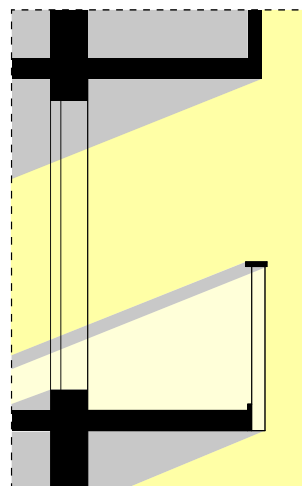
119/ Schéma
révélateur: ombre
et lumière, garde



Remplissage maçonné



Assemblage bois horizontal



Assemblage bois vertical

120/ Descente du bois sur le corps de bâti, façade sud-ouest.

Traitement des façades

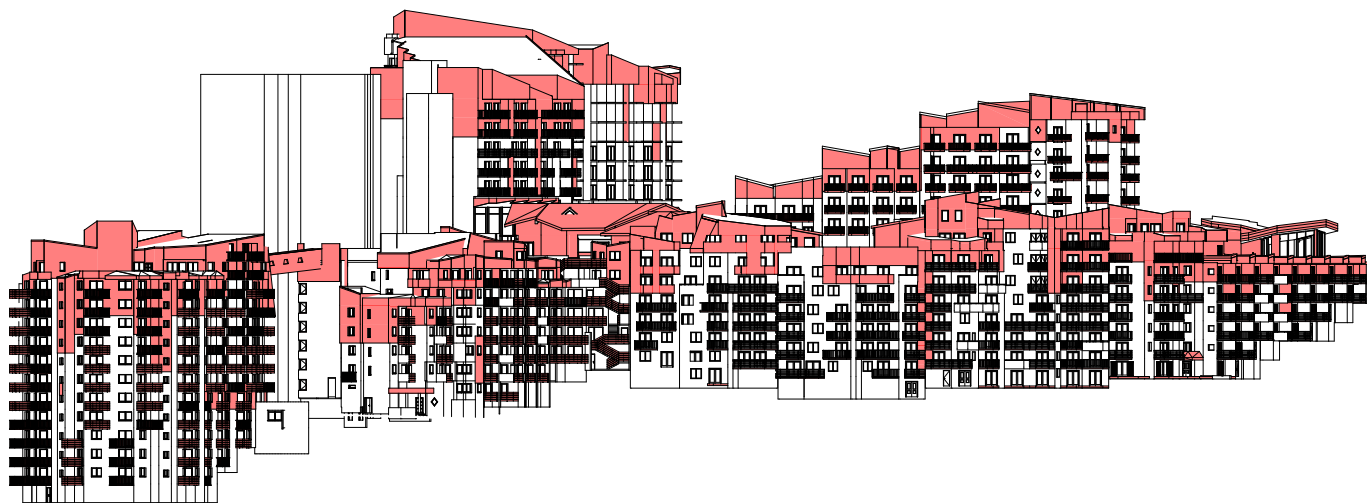
Le travail en bois sur la façade a plusieurs fonctions : de décoration, de référence architecturale, d'hommage au site... Mais la plus remarquable est celle de l'effort contre la monotonie. La hauteur de certains bâtiments pourrait entraîner une perception de barre, trop haute et raide pour le site organique des montagnes.

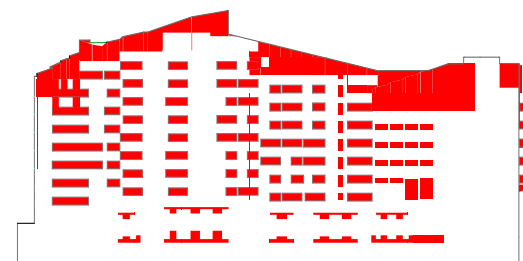
Le bardage en bois, présent dans le couronnement de la toiture, descend en façade, percé parfois par des fenêtres et se glissant derrière les balcons. La descente du bois sur la façade prend position contre la monotonie et lie la toiture, impressionnante par sa géométrie et sa forme irrégulière, au corps de bâti, trouvant un équilibre entre contraste et harmonie.

Les garde-corps des balcons deviennent essentiels dans la composition de la façade : formant une grille de bois-enduit, ils réduisent l'effet de barre et donnent une échelle plus humaine.

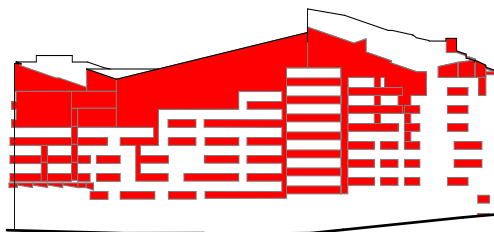
Un calcul du pourcentage des surfaces bois par rapport à l'enduit révèle une différence intéressante entre les façades nord et sud. Comme exemplifié sur les façades de la barre centrale, le bois est beaucoup plus présent dans la façade sud, occupant 43% de la surface, que sur la façade nord, où il n'occupe que 26% de la surface. Il pourrait être présumé que cela est dû à la façon dont la façade devait être perçue. En effet, la façade nord est vue de très loin, depuis le village des Orres. Étant blanche, elle est en contraste avec la forêt, et donc se découpe de la montagne. Mais la façade sud est tournée vers la piste de ski. Par sa façade plus boisée, elle se fait plus facilement observer depuis le haut des cimes.

La station de ski 1650 reprend un langage rustique dans sa matérialité, dans le rapport maçonnerie / bois, et le résultat convoque une image figurative de la montagne. Elle s'encadre dans le grand paysage en trouvant des solutions architecturales ingénieuses pour éviter au mieux la monotonie de la structure.

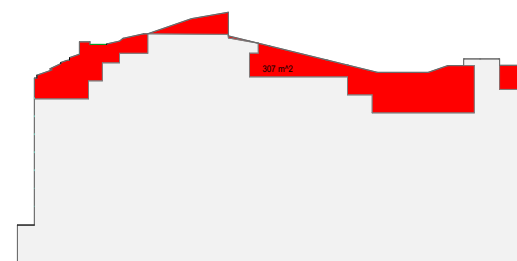




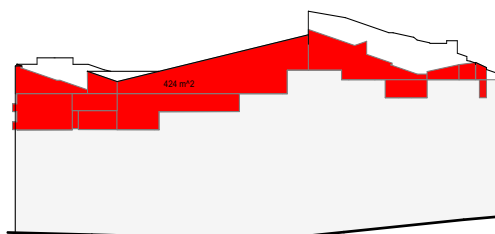
121/ Façade nord
schématique : en
rouge les parties
en bois (bardage
et garde-corps)



124/ Façade sud
schématique : en
rouge les parties
en bois (bardage
et garde-corps)



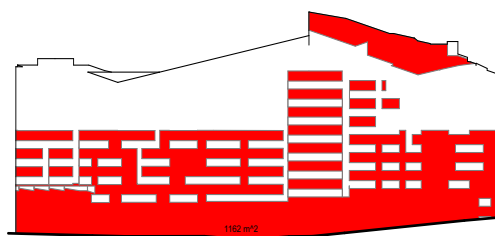
122/ Façade nord
schématique : en
rouge l'emprise
du couronnement
en bardage sur la
façade



125/ Façade sud
schématique : en
rouge l'emprise
du couronnement
en bardage sur la
façade



123/ Façade nord
schématique : en
rouge l'enduit



126/ Façade sud
schématique : en
rouge l'enduit

127/ Colorimétrie :
mosaïque des
différences de
textures et de
couleurs

Colorimétrie des surfaces

Les couleurs choisies dans la conception d'un bâtiment changent énormément la perception de celui-ci.

La station de Ski des Orres a été conçue pour être perçue principalement l'hiver, lors de la saison enneigée, car c'est le ski qui est l'essence du projet et de son implantation. Considérant ceci, la couleur des façades est clairement choisie pour exprimer la blancheur de la neige, mais aussi en référence à l'architecture locale. L'enduit à gros-grain n'est cependant pas parfaitement blanc ; les façades sont légèrement ocre, d'une blancheur différente de celle de la neige. Ainsi, le regard perçoit une unité visuelle cohérente entre le paysage enneigé et les bâtiments, tout en distinguant facilement les formes de ceux-ci. L'été, la blancheur de la façade paraît extrême, surtout en comparaison avec le vert des feuillages entourant. L'effet résultant peut être le mieux observé depuis le village des Orres. La station émerge depuis la forêt telle une tour blanche. Sa position à mi-hauteur de la montagne assure que son contour est visible, tel projeté, sur un fond de couleur uni.

Le blanc n'est pas seulement esthétique, il adoucit aussi la différence d'échelle entre le passant et les bâtiments de grande hauteur, en réfléchissant la lumière et en la diffusant. Ceci rend les ombres entre les hautes façades, moins imposantes. Le crépi joue aussi avec la lumière, sa texture changeant le ressenti des bâtiments selon la luminosité environnante. Sous le soleil de midi, pendant la période estivale, l'enduit accroche les rayons de soleil et le rend poreux, rappelant la minéralité des montages. Les jours de ciel couvert, la texture s'adoucit et la porosité disparaît presque entièrement.

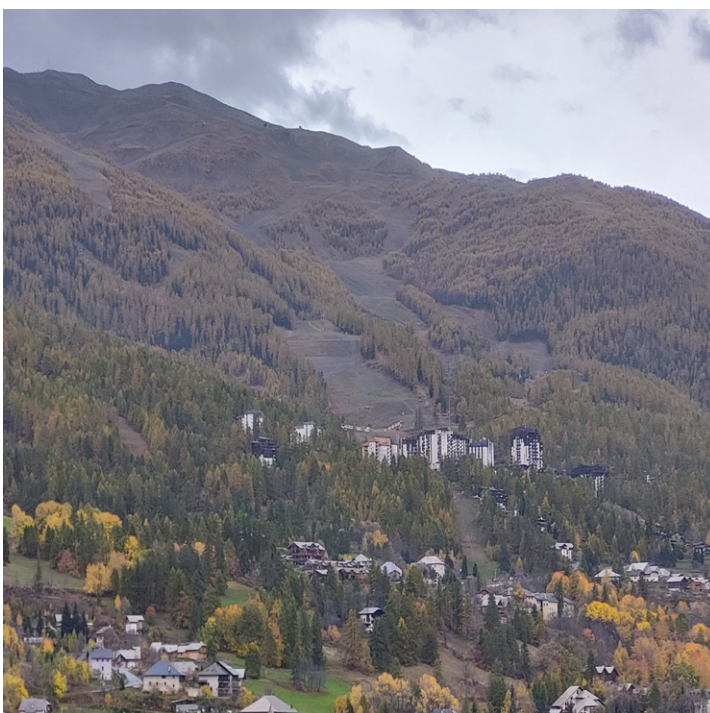
En contraste avec le blanc de l'enduit, le travail du bois dans la façade par moyen de menuiseries, balcons, bardage bois, sont traités pour avoir le ton noyer foncer. Ainsi, la colorimétrie des façades peut être réduite à un appliqué bois sur un fond blanc. Le couronnement des bâtiments hauts (la barre centrale composée de l'hôtel, l'Escale blanche, le Cembros, les Carlines, le Belvédère...), étant en bois, rappelle la tonalité des branches. De plus, la géométrie, grâce à la couleur brun végétal, rappelle la chaîne de montagne qui défile au loin du paysage.





128/ Photographie
de la station en
hiver, vue aérienne
© www.ski-planet.
com

129/ Photographie
de la station en
automne, vue
depuis le village
des Orres



Les chalets Arolles et Crocus



Caroline Han

Étudiante de master



SITE ET CONTEXTE

Quelques années après l'achèvement du site de Pramouton conçu par Jean-Michel Legrand, une multitude de chalets visant à loger des familles durant les vacances se construisent, notamment au sein du lieu-dit de Prébois qui deviendra une entité de la station des Orres. À la manière d'un village, ces constructions s'implantent à l'écart les unes des autres, préservant la forêt de mélèzes et offrent au visiteur une échelle plus domestique que ne le propose la station.

De l'extérieur, les chalets construits a posteriori ne dénotent pas avec l'esthétique de l'ensemble. Nous avons alors tenté de comprendre de quelle manière les architectes de ces objets se sont emparés de l'écriture de la station des Orres 1650 ? Pour cela, deux cas d'étude ont été choisis : le chalet Arolles et le chalet Crocus. Étant les deux constructions les mieux renseignées aux archives, un redessin a pu être effectué afin de saisir au mieux les similitudes de ces bâtiments avec ceux de la station générale, que ce soit au regard de la forme, de la structure, des matériaux ou encore de la logique de rationalisation. À travers un travail comparatif, il en est ressorti deux pensées constructives différentes, que nous détaillons ci-après.



131/ Photographies du chalet Arolles :
- entrée secondaire (niveau sous-sol)
- entrée principale (façade nord)
- vue depuis les terrasses

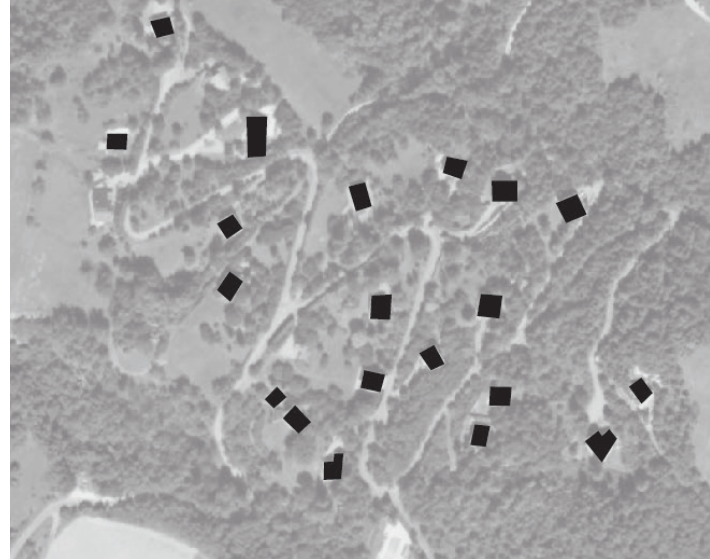
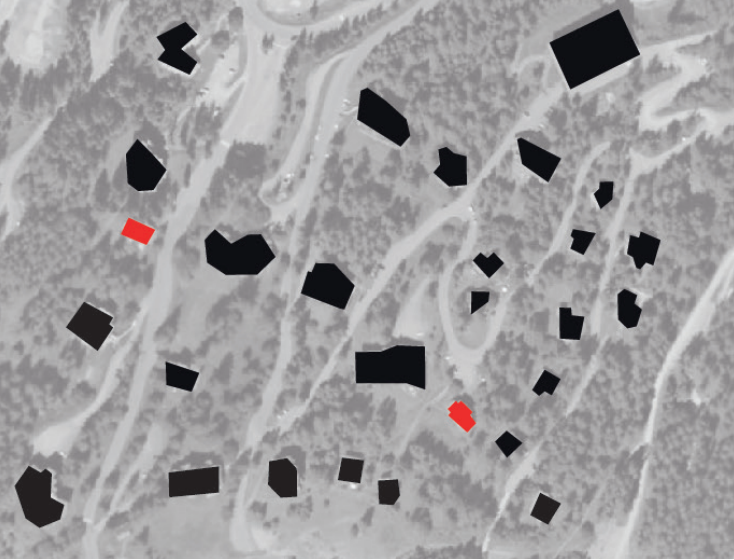
133/ Plan schématique, densité de Prébois 05200

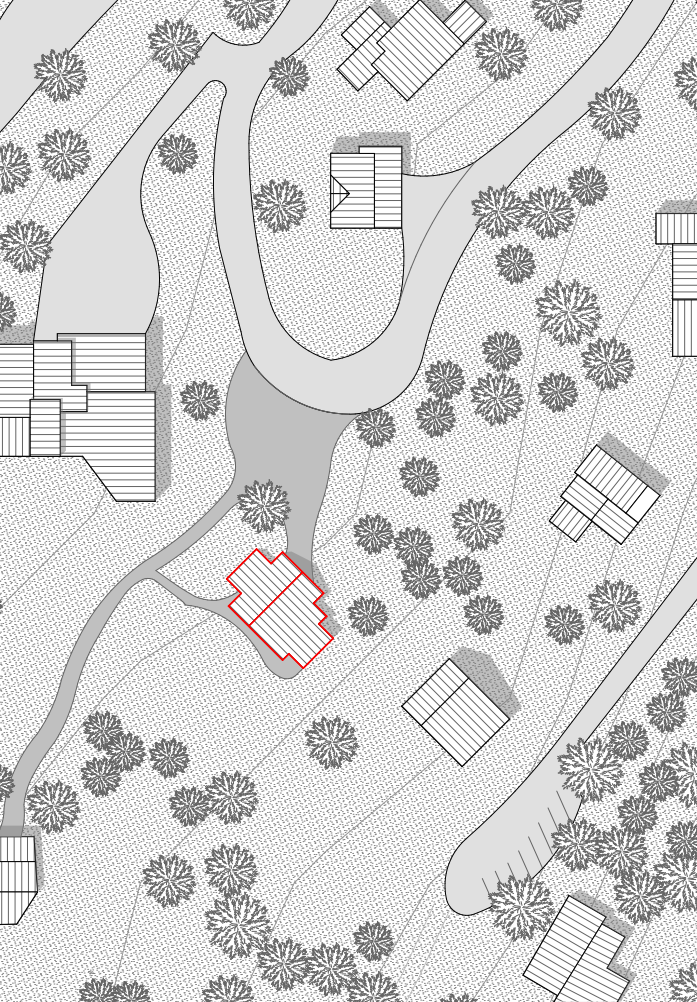
134/ Plan schématique, densité de Beauvoir Saint-Sauveur 05200

132/ Photographies du chalet Crocus :
- balcon des logements (façade sud)
- circulation en coursive (façade nord)
- environnement proche

135/ Plan masse, implantation des chalets par rapport à la station





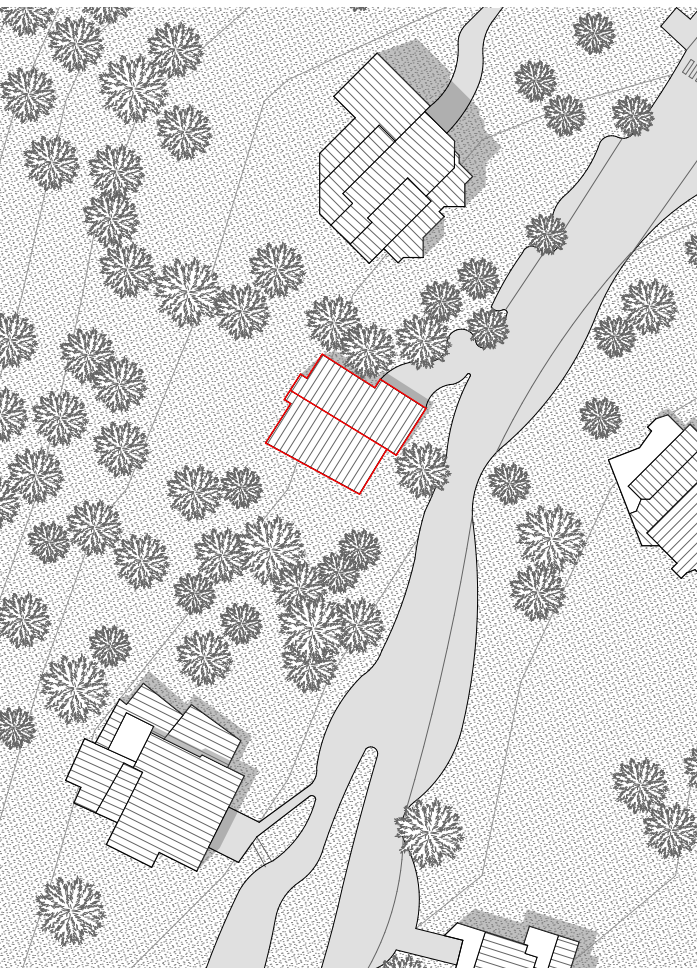


LA COMMANDE ET L'ARCHITECTE

Bien que les chalets soient construits par des architectes différents, ils sont facilement comparables, car présentent une commande ainsi qu'une surface similaires. Tous deux construits entre 1980 et 1985, ils sont pensés comme des appartements de location, composé de 10 chambres pour chalet Arolles contre 9 pour le Crocus.

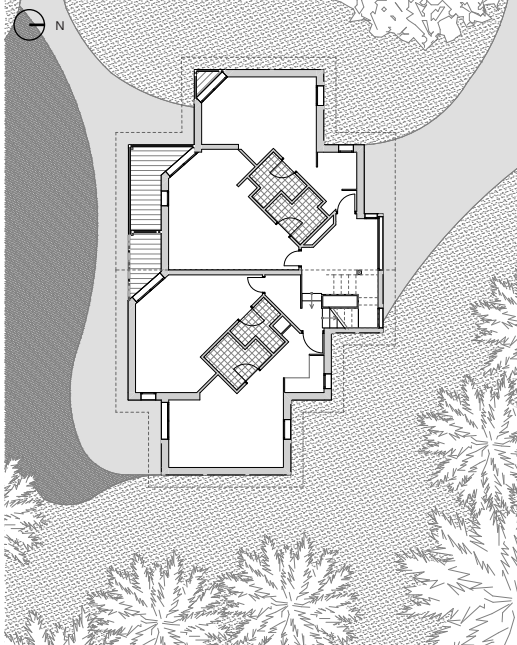
Bruno Legrand est architecte et il conçoit le chalet Arolles pour un particulier, monsieur Jacquot. Bruno Legrand est le dernier fils de Jean-Michel Legrand. Le programme demandé impose pour chacune des « chambres » une kitchenette et une salle d'eau afin que les logements soient indépendants.

De la même manière, Jean Giusto, le gérant de la SCI « Les Crocus » demande à Gilbert Pacconi, un architecte marseillais, de réaliser des appartements autonomes les uns des autres.



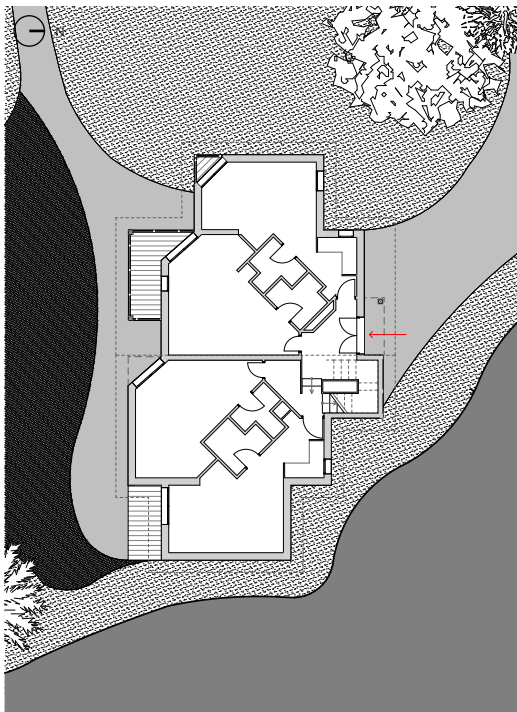
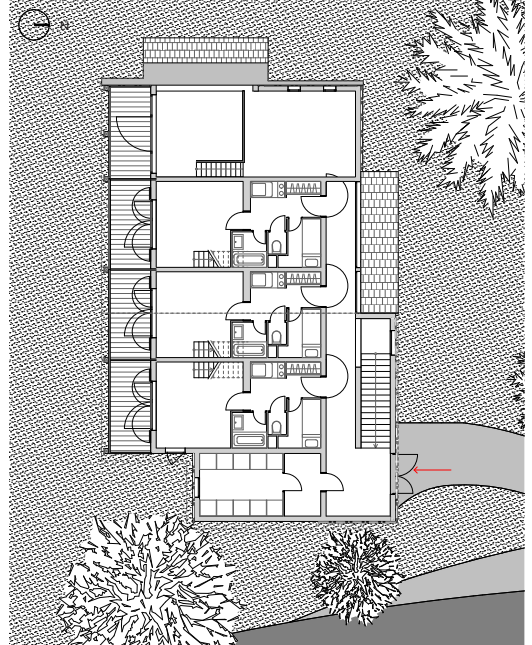
136/ Plan de masse
du chalet Arolles

137/ Plan de masse
du chalet Crocus



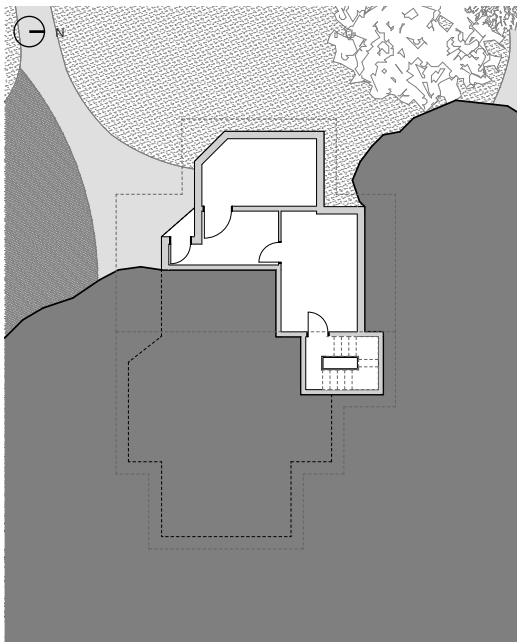
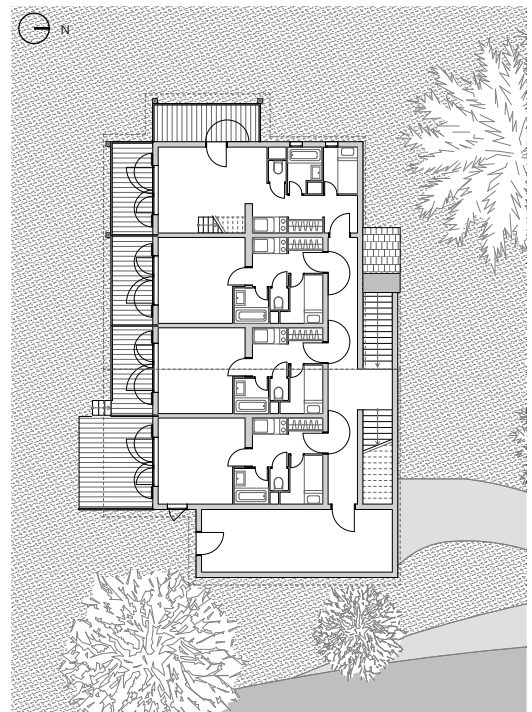
138/ Plan R+1
chalet Arolles

139/ Plan RDC
chalet Crocus



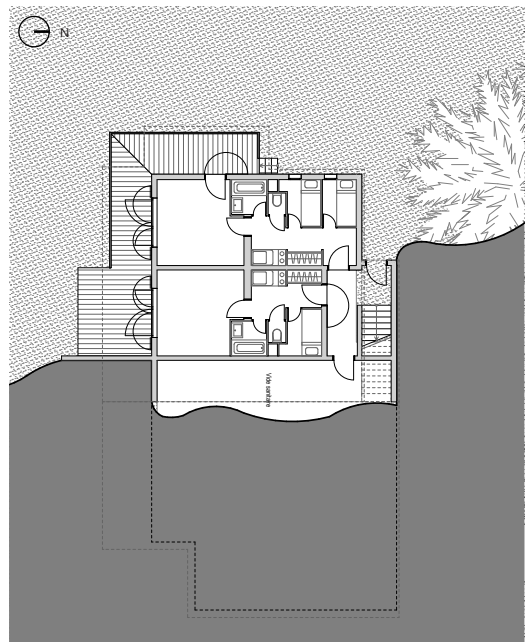
140/ Plan RDC
chalet Arolles

141/ Plan R-1
chalet Crocus

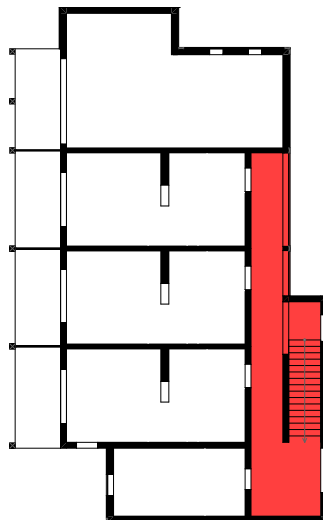
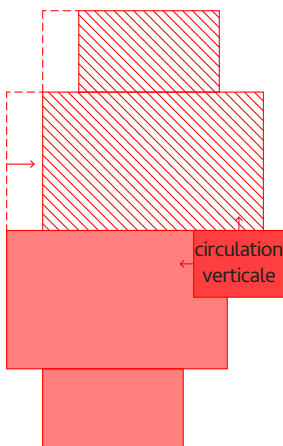
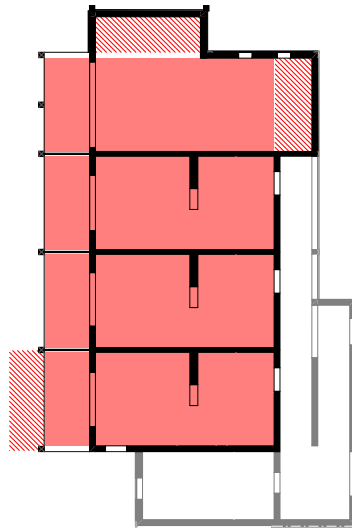
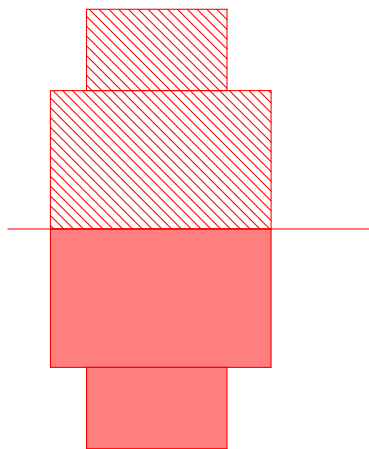
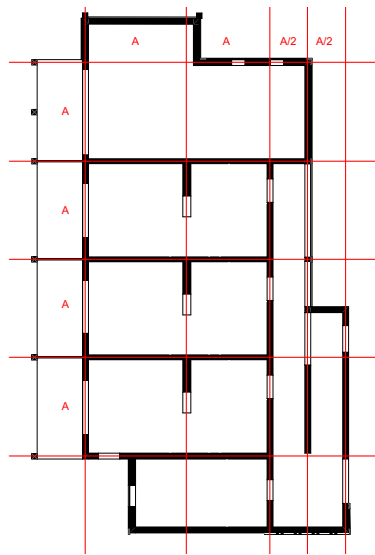
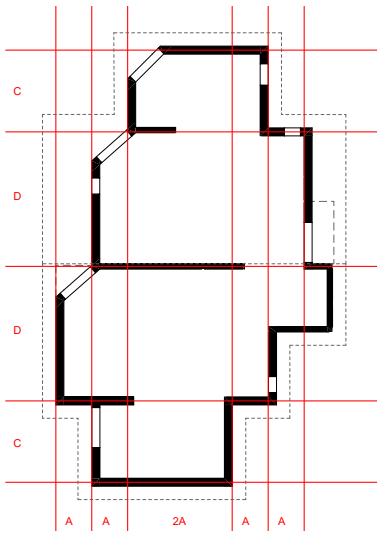


142/ Plan R-1
chalet Arolles

143/ Plan R-2
chalet Crocus



COMPOSITION EN PLAN



L'implantation de ces deux chalets est déterminée en tenant compte de la proximité avec les voisins, en amont, mais également en aval, en plus de s'adapter à l'implantation des arbres existants. Pourtant, les niveaux d'arrivée diffèrent et rendent la construction plus ou moins visible. Alors que l'entrée du chalet Arolles se fait par les niveaux inférieurs, le grand dégagement causé par la route et le parking rend la construction plus visible et plus élanée.

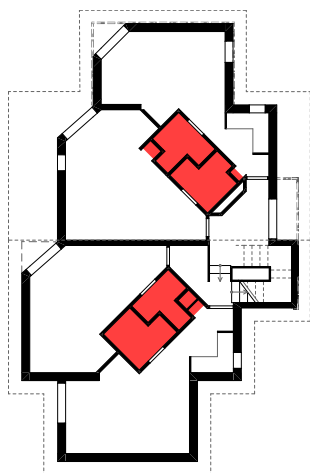
À l'inverse, l'entrée du chalet Crocus se fait au niveau de la route par les étages hauts, ce qui rend ce dernier discret et se camoufle mieux dans la pente.

En plus de ces choix, c'est dans le dessin du plan que la logique de conception des architectes se distingue.

Suite au redessin et à l'analyse du chalet Arolles, il a été remarqué que l'arrangement des volumes s'organise autour de principes géométriques. C'est à partir de deux volumes simples constituant la surface de deux logements que Bruno Legrand réalise une symétrie créant une deuxième partie. Il la fait ensuite glisser afin de loger dans ce décalage, la circulation verticale qui desservira tous les logements. Par la symétrie, il obtient alors un système structurel efficace suivant une trame régulière (C - D - D - C et A - A - A/2 - A - A). Il la superpose ensuite à tous les étages afin de rationaliser la décente des charges et les épaisseurs structurelles.

Quant à Gilbert Pacconi, il s'inspire plus du plan du cœur de la station des Orres 1650 pour la conception du chalet Crocus. En reprenant la trame de 3m68 ainsi que le même plan des cellules de logement, il procède par une répétition des cellules qu'il fait ponctuellement varier en étant plus généreux dans les angles. L'épaisseur du bâtiment étant moins importante que celle de la station, il propose de desservir les logements par une coursive, plutôt que par un couloir central. Cette dernière, en raison des températures basses en hiver, sera ensuite fermée. Ces deux chalets continuent l'usage du cahier des charges et réutilisent donc la même structure porteuse que la station, à savoir du béton banché, recouvert ensuite de crépis, à l'extérieur comme à l'intérieur.

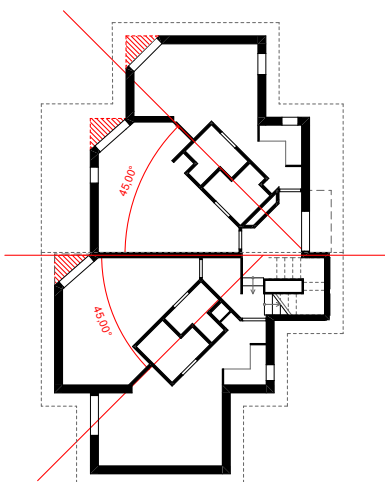
144/ Première
colonne - schémas
en plan de Arolles:
- la trame
- la symétrie
- décalage et
circulation



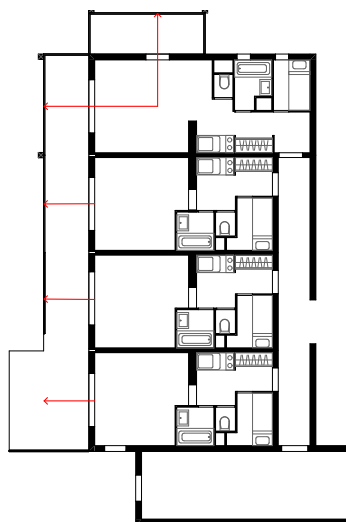
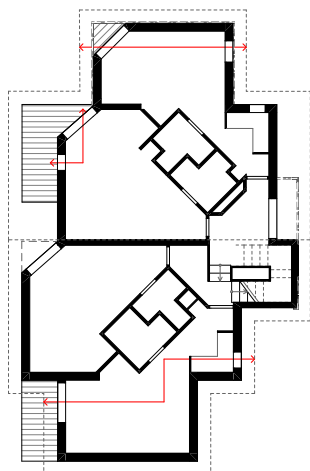
145/ Deuxième
colonne - schémas
en plan de Crocus:
- la trame
- cellules et
variations
- circulation



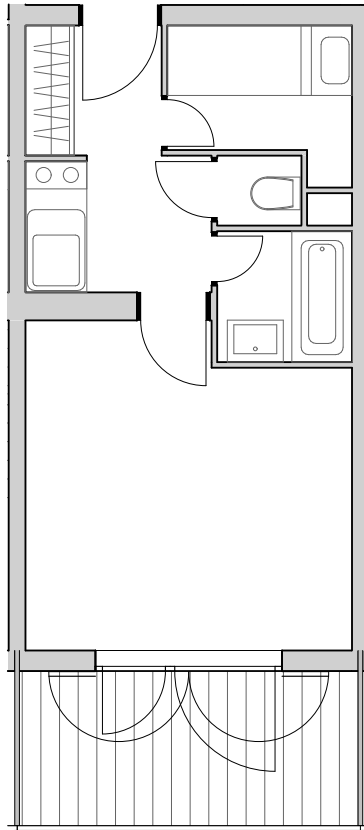
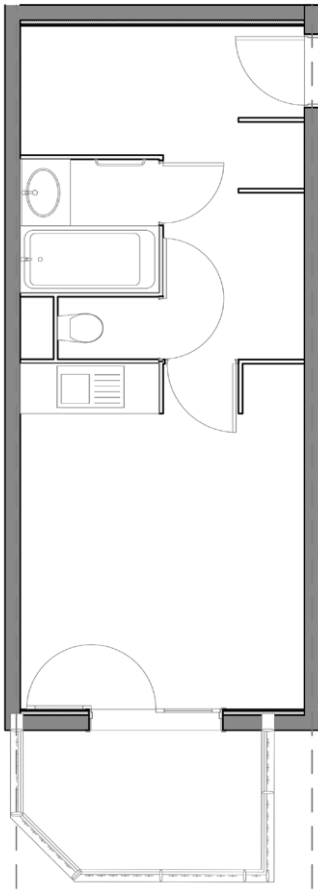
146/ Troisième
colonne - schémas
en plan de Arolles:
- noyaux humides
- utilisation de
l'angle
- double
orientation



147/ Quatrième
colonne - schémas
en plan de Crocus:
- noyaux humides
- positionnement
des cuisines et des
chambres
- mono orientation



ORIENTATION ET LUMIÈRE



148/ Plan d'une cellule type de la station (bâtiment les Oriannes)

149/ Plan d'une cellule type du chalet Crocus

150/ Coupe schématique de la double hauteur du chalet Crocus

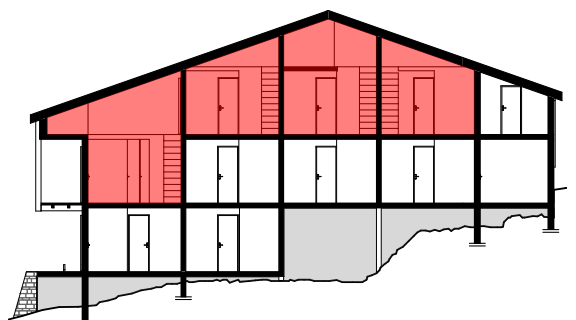
Grâce à l'arrivée de la ventilation mécanique contrôlée en France, les salles d'eau peuvent être repoussées au centre du logement et ainsi laisser la place et la lumière aux pièces de vie.

Pour le chalet Arolles, Bruno Legrand décide donc de pousser l'idée de la rationalisation jusque dans le cheminement des réseaux. Pour cela, il crée deux noyaux de pièces humides au centre des deux parties qu'il place ensuite à 45° par rapport à son axe de symétrie. Toujours sur la base de ce même angle, déjà beaucoup utilisé pour la conception des plans de la station, l'architecte réalise des chanfreins aux coins des volumes afin d'y loger quelques balcons et d'offrir une vue sur la vallée. La forme en entonnoir des logements, permet alors à la plupart d'entre eux de bénéficier d'une double orientation, dont une au sud.

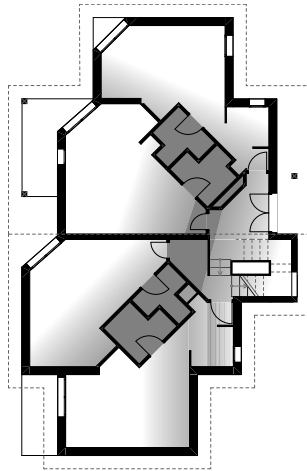
En revanche, le chalet Crocus reprend la cellule type déjà réalisée dans les bâtiments du cœur de station, proposant ainsi des logements mono-orientés à l'exception de celui dans l'angle. Afin de capter un maximum de lumière, les pièces telles que la salle de bain, la cuisine et le coin montagne, servant aussi de chambre, sont reportés à l'entrée du logement.

Cette utilisation intelligente de l'angle dans le chalet Arolles, permet aux chambres de bénéficier d'un apport lumineux plus important, en plus d'avoir une vue sur l'extérieur depuis le seuil de la porte.

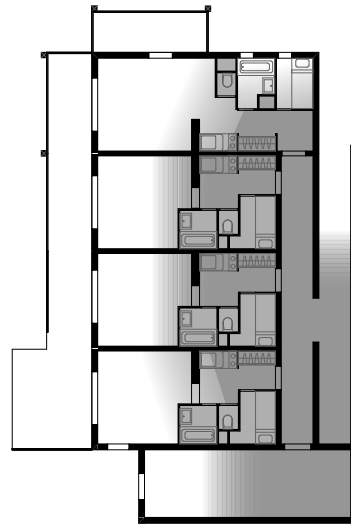
À l'inverse, bien que sur certains logements du chalet Crocus, toute l'attention à la lumière soit dédiée à la pièce principale en jouant sur des doubles hauteurs, cette conception des espaces aboutit à des logements dont les pièces secondaires sont peu lumineuses, voire totalement noires.



151/ Première
colonne - schémas
en plan de Arolles :
- lumière dans les
logements
- vues vers
l'extérieur depuis
l'entrée

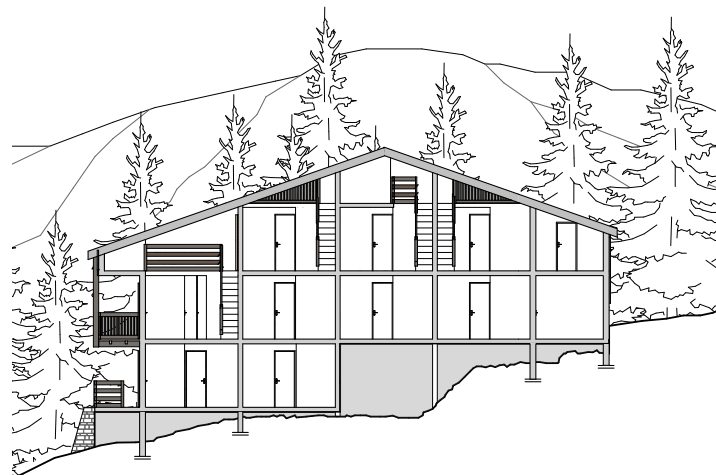
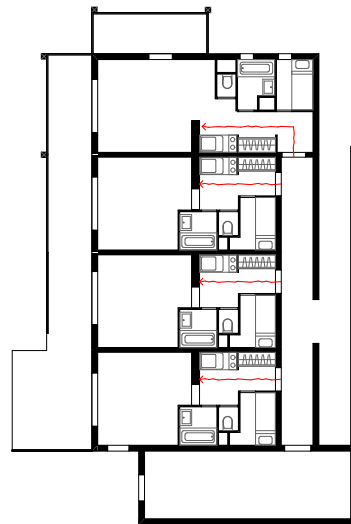
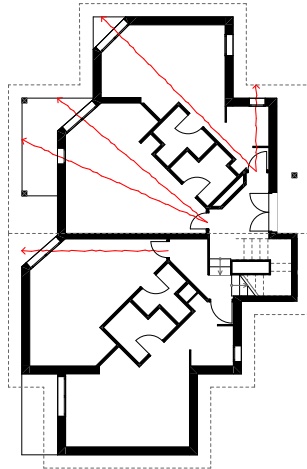


152/ Deuxième
colonne - schémas
en plan de Crocus :
- lumière dans les
logements
- absence de vues
depuis l'entrée

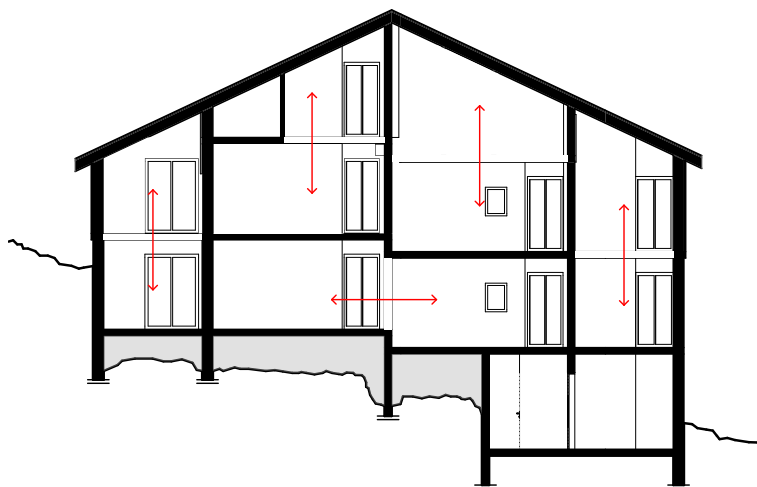


153/ Coupe du
chalet Arolles

154/ Coupe du
chalet Crocus



SEUIL ET DÉCALAGE



C'est à travers la notion de seuil que Bruno Legrand propose de traiter la pente. En effet, afin de mieux adapter le bâtiment à la topographie, il réalise un décalage de 51 cm entre les deux parties de son chalet. De cette manière, il propose des seuils d'entrée distincts pour les logements là où Gilbert Pacconi les dessert sur un niveau égal, à l'image des couloirs qui distribuent la barre centrale de la station.

155/ Schémas en coupe de Arolles :
dégrallages et
mezzanines

156/ Photographies des
intérieurs :
- vue depuis l'entrée du
chalet Arolles
- chambre chalet Arolles
- ue depuis la pièce
principale du chalet
Crocus
- chambre du coin
montagne chalet Crocus
© www.booking.com et
www.montagne-vacances.
com



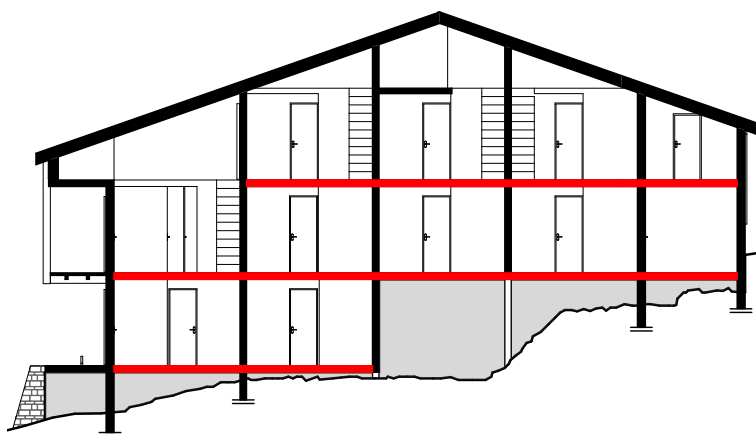
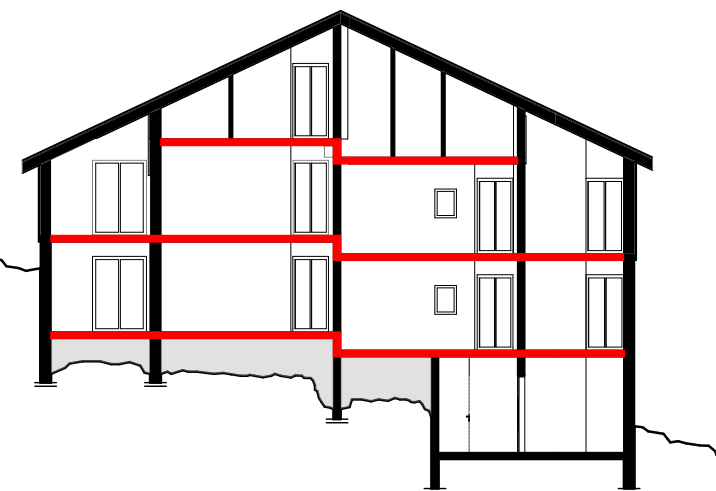
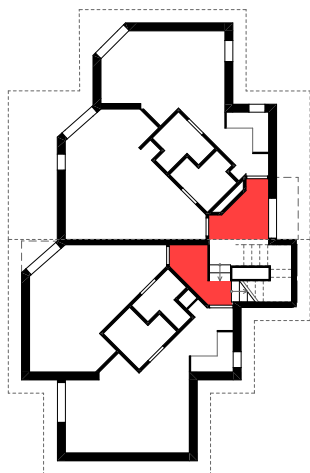
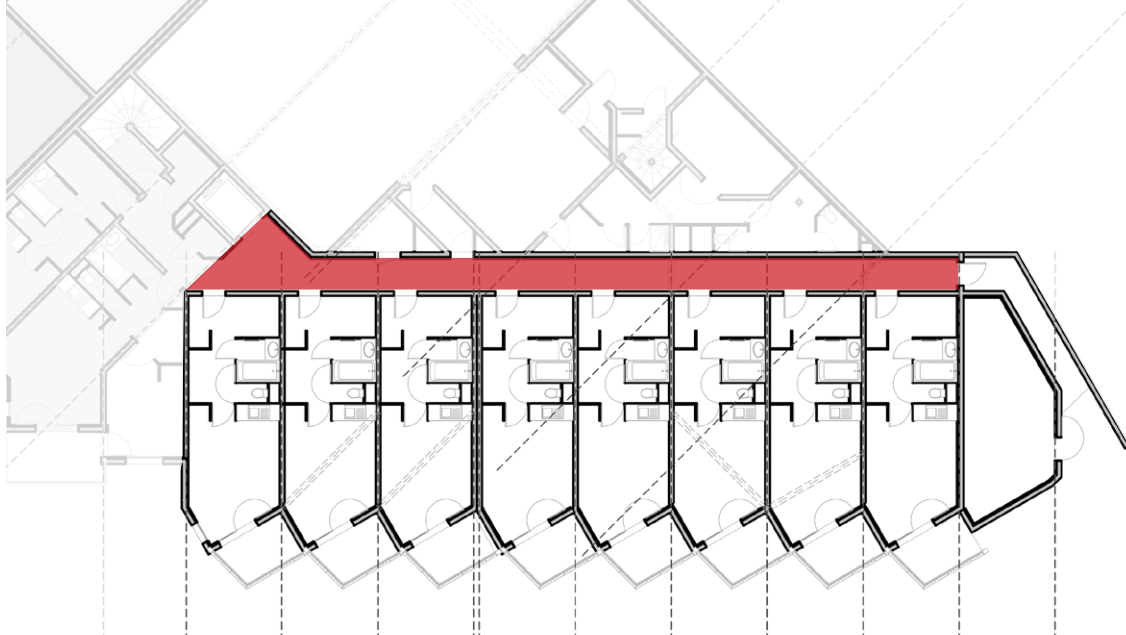
157/ Plan du couloir
de la barre des
Oriannes de la
station des Orres

158/ Schémas en
plan de Arolles :
les seuils

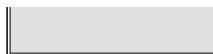
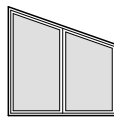
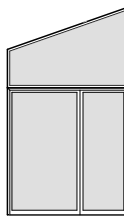
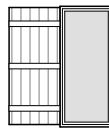
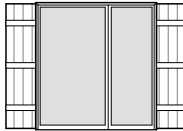
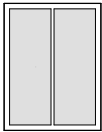
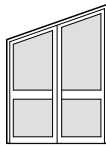
159/ Schémas en
plan de Crocus :
les seuils

160/ Schémas en
coupe de Arolles :
les décallages

161/ Schémas en
coupe de Crocus :
niveau unique



L'ATTENTION AU DÉTAIL



162/ Première
colonne : inventaire
des fenêtres du
chalet Arolles

163/ Deuxième
colonne : inventaire
des fenêtres du
chalet Crocus

C'est à l'aide de la rationalisation de la construction, que ce soit dans la structure, les réseaux ou la répétition d'une cellule, que ces deux chalets arrivent à produire de la diversité en façade à travers le détail.

L'architecte du chalet Arolles ajoute des balcons dans les interstices laissés par le décalage des volumes et alterne avec deux types de garde-corps afin d'éviter la répétition et le systématisme.

Le chalet Crocus suit cette même logique en ajoutant à l'extérieur du bloc principal les escaliers, ainsi que quelques extensions de terrasses.

C'est sûrement sa plus grande rationalité dans le plan qui permet à ce dernier de proposer trois types de balcons et pas moins de neuf types d'ouvertures dont une en forme de losange, un clin d'œil de plus à la station générale. À l'inverse, le chalet Arolles n'en possède que trois différentes, mais évite ainsi, l'effet catalogue de fenêtres.

164/ Schémas en plan de Arolles : ajout des balcons dans les interstices

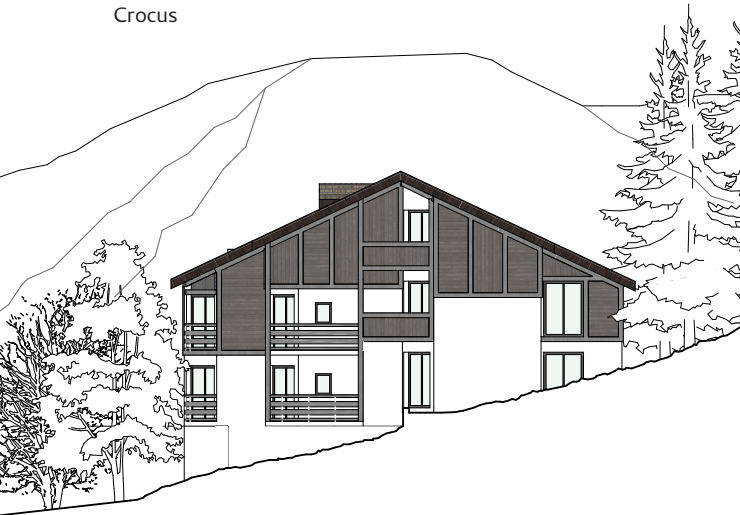
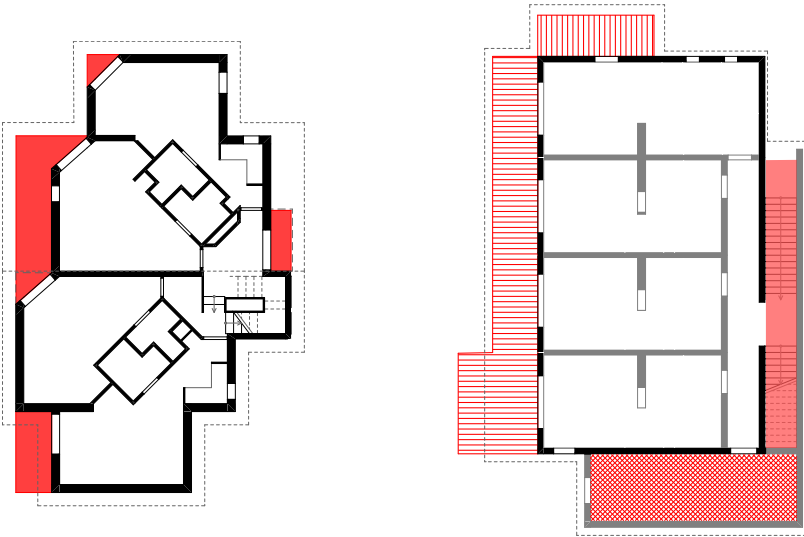
165/ Façade sud du chalet Arolles

166/ Diversité des balcons du chalet Arolles

167/ Schémas en plan de Crocus : ajouts en dehors du bloc principal

168/ Façade sud du chalet Crocus

169/ Diversité des balcons du chalet Crocus



RATIONALISER POUR DIVERSIFIER



C'est à l'aide de la rationalisation de la construction, que ce soit dans la structure, les réseaux ou la répétition d'une cellule, que ces deux chalets arrivent à produire de la diversité en façade à travers le détail.

L'architecte du chalet Arolles ajoute des balcons dans les interstices laissés par le décalage des volumes et alterne avec deux types de garde-corps afin d'éviter la répétition et le systématisme.

Le chalet Crocus suit cette même logique en ajoutant à l'extérieur du bloc principal les escaliers, ainsi que quelques extensions de terrasses.



170/ Photographie
du chalet Arolles
en hiver
© www.booking.com

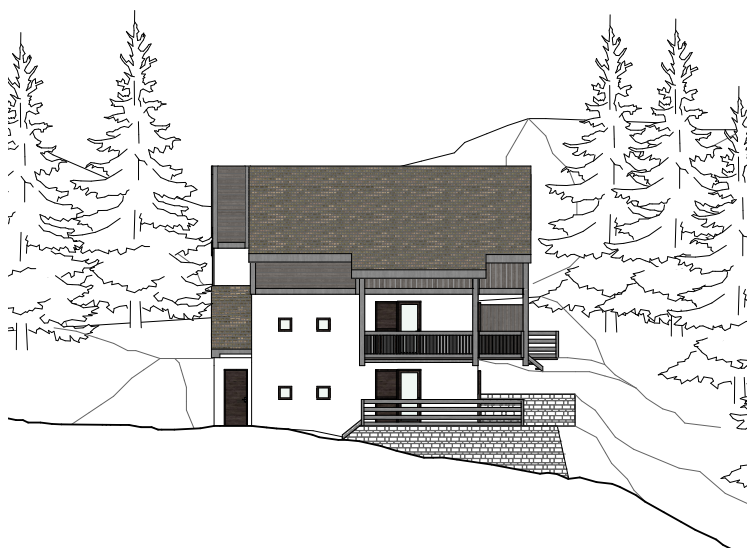
171/ Photographie
du chalet Arolles
en été
© www.booking.com



172/ Photographie
du chalet Crocus



173/ Élévation
ouest du chalet
Arolles

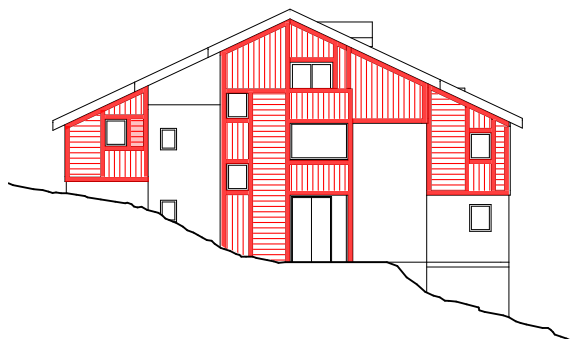


176/ Élévation
ouest du chalet
Crocus



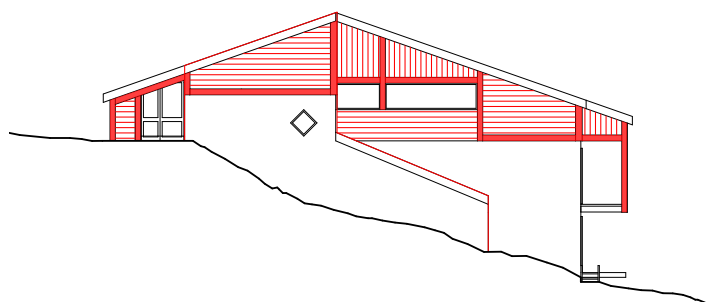
174/ Élévation nord
du chalet Arolles

175/ Composition
de la façade nord
du chalet Arolles



177/ Élévation nord
du chalet Crocus

178/ Composition
de la façade nord
du chalet Crocus



Livres :

Tiano Camille, et Clara Loizzo. « Chapitre 5. Décrire et analyser les territoires de montagne », Le commentaire de carte topographique. Méthodes et applications, sous la direction de Tiano Camille, Loizzo Clara. Armand Colin, 2017, p. 141-164.

Scheibli Isabelle, *Le roman de Gaspard de la Meije*, édition Glénat, 2018. p.11.

Articles de revues :

Delorme Franck, « *Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne* », In-situ -Architecture et urbanisme de villégiature: un état de recherche, 2014.

Guérin Jean-Paul et Gumuchian Hervé, « *Mythes, tourisme hivernal et aménagement de l'espace : l'exemple de la station intégrée* », Revue de Géographie Alpine, 1977, page 169-179.

Knafou Rémy, « *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises; l'aménagement de la montagne française* », Revue de Géographie Alpine, 1978, page 485-487.

L. Debomy Pierre « *Flaine, nouvelle station de sports d'hiver* », Extrait de «Bâtir», N° 175 - Mai 1969.

Articles de presse :

Achin Coralie et George-Marcelpoil Emmanuelle, « *Stations de sports d'hiver dans les Alpes : itinéraire d'un parcours mouvementé* », Parcours thématique, INA.

Antoine Aurélien, « *Comprendre l'architecture des stations d'altitude* », Alti-guide, 30 novembre 2017

Durand Anne-Aël « *Sports d'hiver, sports de riches ? Moins de 10 % des Français partent en vacances au ski* », Le Monde, 09 février 2024.

« *La montagne en été : le choix de la qualité, comme du prix.* », France Montagnes - Site Officiel des Stations de ski en France, 02 mai 2024.

« *La montagne pour tous – 2^{ème} épisode : le Plan neige ou l'industrialisation du ski* », panoramarchi, 10 novembre 2018.

Serraz Gabrielle « *L'héritage du Plan neige. En 1964, la France lançait un grand programme d'aménagement des stations. Avec quelques ratés...* », Libération, 29 décembre 1998.

Émissions radiophoniques :

Gens Bastien, Meignan Frédi, « *La lutte des bergers de Cervières ou la fin de la ruée vers l'or blanc* », Affaire sensible, Radio France, 4 octobre 2022.

<https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/affaires-sensibles/affaires-sensibles-du-mardi-04-octobre-2022-5655010>

Émissions télévisuelles :

Godino Roger, Schnebelen Pierre, « Le Plan neige pour l'aménagement de la montagne », FR3 (Collection: JT FR3 Rhône Alpes), INA, 29 décembre 1977.

<https://fresques.ina.fr/montagnes/fiche-media/Montag00065/le-plan-neige-pour-l-amenagement-de-la-montagne.html>

Textes de loi :

Loi climat et résilience, 22 août 2021

en ligne sur <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924>

Archives :

Archives de la station des Orres 1650, archives municipales

Devis descriptifs sommaires des travaux des immeubles: C1 «le Cairn», 25 avril 1975 / C2 «le Méral», 25 avril 1975 / C3 «les gradins», 8 juin 1977 / C5 «les balcons» 1983

Sites internet :

<https://www.culture.gouv.fr/Regions/Drac-Provence-Alpes-Cote-d-Azur/Politique-et-actions-culturelles/Architecture-contemporaine-remarquable-en-Paca/Le-label-Architecture-contemporaine-remarquable/Les-edifices-labellises-Architecture-contemporaine-remarquable/Label-ACR-Hautes-Alpes/Orres-Les-Station-de-ski>

<https://www.envie-de-serre-poncon.com/guide/station-ski-les-orres>

<https://www.la-plagne.com/>

<https://www.ledevoluy.com/>

<https://www.lesarcs.com/>

<https://www.lesorres.com>

<https://www.mairie-lesorres.fr/station-patrimoine-xxe-siecle>

<https://www.plus2news.fr/les-orres-histoire-de-la-station/>

<https://www.remontees-mecaniques.net/bdd/station-les-orres-100.html>

<https://www.travelski.com/station-de-ski/les-orres/>

1/ Carte représentant le bassin versant de la Durance dans son état actuel, présentée dans le carnet 01 de la publication © Roxane Roussel	5
2/ Un enneigement de plus en plus souvent faible pour les stations de moyennes altitudes. Quelles adaptations ? À quelle échéance ? © Photographie de Harold Klinger	9
3/ Comparaison des états actuels et futurs de l'enneigement (48 stations) Indice fiabilité de l'enneigement : surface du domaine qui peut être ouverte au clients. © consortium (service CLIMSNOW) DIANEIGE / INRAE / Météo France	10
4/ Cabane d'alpage de Fleureau, vallée où fut implantée l'une des dernières stations de ski dans les Alpes du sud. (Station de Réallon au début des années 1980). © Harold Klinger	12
5/ Esquisse du plan de masse de la station des Orres, mars 1968. On y perçoit clairement les deux centralités Pramouton et Bois Méan s'implantant sur les principaux plats, Prébois étant une zone résidentielle diffuse dans la forêt de Mélèzes. © Archives privées Agence Jean-Michel Legrand	14
6/ Principe d'organisation en 3 pôles de la station des Orres © Archives privées Agence Jean-Michel Legrand	15
7/ Croquis perspectif des Orres © Archives privées Agence Jean-Michel Legrand	16
8/ Les Orres et son front de neige © musée rural du chef-lieu des Orres, en ligne sur https://www.plus2news.fr/les-orres-histoire-de-la-station/	19
9/ Photographie de Le Vallon © provence-alpes-cotedazur	20
10/ Photographie de La clairière © www.travelski.com	20
11/ Plan de situation des entités avec courbes topographiques référentes	21
12/ Plan du domaine skiable et liaisons entre entités	21
13/ Photographie et plan masse de type grenouillère : Les Orres	22
14/ Photographie et plan masse de type grenouillère : Superdévoluy (1966), «Le paquebot des neiges» de Henry Bernard © www.reservation-en-devoluy.com	22
15/ Photographie et plan masse de type grenouillère : Flaine, une station sur site vierge (1959) © archives www.ledauphine.com	22
16/ Photographie et plan masse de type grenouillère : Puy Saint-Vincent (1968) © commons.wikimedia.org, Prométhée33	22
17/ Photographie et plan masse de type grenouillère : Les Arcs (2000m), un adossement à la topographie © fr.hotels.com	22
18/ Dessin sur le terrain, Laurent Chappis, mars 1946	24
19/ Illustration des stations intégrées par Jean-Pierre Guerin	24
20/ Dessin pour l'inauguration des Orres	24
21/ Le télésiège de Prélongis, 1983 © https://www.remontees-mecaniques.net/forums/index.php?showtopic=34104	25
22/ Frise chronologique et plans masses des étapes de la construction	26
23/ Photographies aériennes de la parcelle en 1950-1965 et aujourd'hui © https://remonterletemps.ign.fr/	26
24/ Photographie des plots : le Sunny snow, le Sihourais et l'Épervière ©googlemaps	29
25/ Photographie de la construction des immeubles plots durant l'été 1969 pour une ouverture de la station en 1970. © Archives privées Agence LRD	30
26/ Photographie d'archive, date inconnue © https://www.remontees-mecaniques.net/forums/index	30
27/ Plan masse : localisation des plots dans la station	32

28/ Plan masse des plots	32
29/ Élévation paysagère des plots 2 à 4 : l'Horizon, l'Épervière et le Silhourais	32
30/ Élévation paysagère du plot 5 : le Méale	32
31/ Photographies des différentes façades de l'Épervière ainsi que des boîtes aux lettres	34
32/ Coupe menuiserie	35
33/ Plan des salles d'eau	35
34/ Trame en élévation et en plan	35
35/ Plans schématiques :	35
- circulations	35
- types de logements	35
- pièces d'eau	35
36/ Photographies des différentes façades du Sunny snow	36
37/ Représentation du sous sol en élévation	36
38/ Axonométrie des balcons	37
39/ Coupe de détail des balcons	37
40/ Détail d'élévation sur les balcons	37
41/ Plans schématiques :	37
- circulations	37
- types de logements	37
42/ Trame en plan	37
43/ Photographies des différentes façades du Meale	38
44/ Photographies des complexes de toiture	39
45/ Coupe du bâtiment	39
46/ Plans schématiques :	39
- circulations	39
- types de logements	39
- pièces d'eau	39
47/ Tableau comparatif des données des différents plots	40
48/ Identification des balcons sur l'Épervière et le Méale	41
49/ Identification des ouvertures sur l'Épervière et le Méale	41
50/ Coupe de site de l'Épervière et du Sunny snow	41
51/ Photographie de la station © photographie personnelle	43
52/ Plan masse actuel schématique de la station, front bâti depuis les pistes	44
53/ Plan masse actuel schématique de la station, front bâti depuis la route	44
54/ Front bâti et masques visuels perçus depuis les pistes	44
55/ Coupe schématique d'implantation de la station	44
56/ Photographie de la station surplombant le grand paysage	45
57/ Photographie de la station depuis les pistes	45
58/ Plan de localisation des coupes	46
59/ Logique de composition des niveaux de la station, en élévation	46
60/ Coupe des espaces de circulation, niveau des parkings	47
61/ Coupe des espaces de circulation, niveau du front de neige	47
62/ Plan schématique du forum, niveau du front de neige	47

63/ Plan schématique des circulation autour du forum, niveau du front de neige	47
64/ Coupe des espaces de circulation, niveau des terrasses (R+1)	47
65/ Plan schématique, niveau des terrasses	47
66/ Plan schématique des circulation, niveau des terrasses	47
67/ Coupe des espaces des étages supérieurs	47
68/ Plan schématique actuel, nouvelle forme du centre commercial	48
69/ Plan schématique des circulations actuelles	48
70/ Travail de garde-corps sur les terrasses	49
71/ Photographie des terrasses - 2022	49
72/ Photographie du forum - 2022	49
73/ Photographie de la place des festivals - 2022	49
74/ Esquisse plan de masse de la zone de Pramouton 1968. Le forum et la tour le "Cairn" sont mis en avant. © Archives privées Agence LRD.	51
75/ Plan Centre Pramouton, implantations commerciales et administratives. Non daté. © Archives privées Agence LRD.	51
76/ Analyse typo-morphologique : bâtiment adossé (le Belvédère et les Gradins)	53
77/ Analyse typo-morphologique : barre (la barre centrale)	53
78/ Analyse typo-morphologique : les édifices ponctuels (les Plots)	53
80/ Analyse typo-morphologique : bâtiment adossé (l'hôtel Vita et l'office de tourisme)	53
81/ Analyse typo-morphologique : barre (le bâtiment L1)	53
82/ Analyse typo-morphologique : les édifices ponctuels (le centre commercial)	53
79/ Analyse typo-morphologique : bâtiment adossé (les Oriannes et le Balcon)	53
83/ Photographies de maquettes volumétriques d'étude en terre de la tour le "Cairn" © Images H. Klinger - maquette appartenant au service patrimoine de la Communauté de communes de Serre-Ponçon après don de l'Agence de JM Legrand	55
84/ Coupe schématique sur la double toiture. © Archives privées Agence LRD.	56
85/ Photographie de la Station © https://www.ski-planet.com/fr/station-ski/les-orres.html	59
86/ Plan et coupe d'une cellule type	60
87/ Plans de variantes possibles de cellules :	61
- cellule type élargie	61
- cellule type raccourcie	61
- cellule type étroite et allongée	61
- cellule type avec douche	61
- cellule type allongée	61
- cellule type duplex	61
- cellule type T2 droite	61
- cellule type T2 en angle	61
88/ Photographie de la façade sud de la barre centrale	62
89/ Photographie de la façade nord de la barre centrale	62
90/ Tableau et schéma de typologies des balcons et leurs déclinaisons	63
91/ Schéma en plan des déformations des barres :	64
- en rouge : cellules	64
- en blanc : espaces servants	64
92/ Plans schématiques des barres de logements	65

93/ Plans des raisons d'apparitions de variations de cellules	65
94/ Volumétrie de la barre centrale : de bas en haut : caves et locaux techniques, commerces, appartements, hôtel, toitures	66
95/ Coupes schématiques de la barre les Oriannes dans sa largeur	67
96/ Façades schématiques les Orrianes :	67
- Les ouvertures (fenêtres rouge, portes fenêtre rose)	67
- Les excroissances (toitures rouge, balcons et bardages rose)	67
- Les surfaces (bois rouge, ouvertures rose)	67
- Façade sud	67
97/ Plans et coupes, les Oriannes, ainsi que leur représentation schématisée	67
98/ Coupes rayonnantes perspectives de la station :	68
- En rouge : parkings et garage	68
99/ Plans schématiques des grand principes régulateurs de construction du centre de la station des Orres 1650	69
100/ Axonométrie programmatique :	70
101/ Plans de répartition des niveaux de parking depuis le front de neige :	71
- En rouge : parkings et garages	71
- En rose : zone piétonne	71
102/ Photographie de la station Les Orres dans le grand paysage © Photographie personnelle	73
103/ Photographie de Superdévoluy © www.reservation-en-devoluy.com	74
104/ Photographie de Flaine ©CAUE74	74
105/ Photographie des Arcs © commons.wikimedia.org, Dmitry A. Mottl	74
106/ Photographie de La Plagne © www.ledauphine.com , B.Koumanov	74
107/ Photographie de Puy-Saint-Vincent © commons.wikimedia.org, Prométhée33	74
108/ Photographie de l'hôtel les deux soeurs © twitter.com/TeamAURA_SDE	74
109/ Vue aérienne de la disposition géographique des stations de ski dans les Alpes :	76
1 - Marcel Breuer / Flaine / 1969	76
2 - Charlotte Perriand / Les Arcs / 1967	76
3 - Michel Bezançon / La Plagne / 1961	76
4 - Michel Ludmer / Chamrousse / 1965	76
5 - Puy-Saint-Vincent / 1968	76
6 - Vars / 1967	76
7 - Henry Bernard / Superdévoluy / 1966	76
8 - Jean-Michel Legrand / Les Orres / 1970	76
110/ Inventaire des menuiseries du bâtiment	77
111/ Photographie de la structure béton, recouverte d'un enduit crépis	77
112/ Photographie des sous faces des dalles de béton	77
113/ Photographie des chappes de ciment	77
114/ Photographie des garde-corps et terrasses en bois	77
115/ Photographie d'un garde-corps à remplissage maçonné	78
116/ Photographie d'un garde-corps "horizontal"	78
117/ Photographies de garde-corps "verticaux"	78
118/ Typologies des garde-corps	79
119/ Schéma révélateur: ombre et lumière, garde	79

120/ Descente du bois sur le corps de bâti, façade sud-ouest.	80
121/ Façade nord schématique : en rouge les parties en bois (bardage et garde-corps)	81
122/ Façade nord schématique : en rouge l'emprise du couronnement en bardage sur la façade	81
123/ Façade nord schématique : en rouge l'enduit	81
124/ Façade sud schématique : en rouge les parties en bois (bardage et garde-corps)	81
125/ Façade sud schématique : en rouge l'emprise du couronnement en bardage sur la façade	81
126/ Façade sud schématique : en rouge l'enduit	81
127/ Colorimétrie : mosaïque des différences de textures et de couleurs	82
128/ Photographie de la station en hiver, vue aérienne © www.ski-planet.com	83
129/ Photographie de la station en automne, vue depuis le village des Orres	83
130/ Photographie du chalet Arolles en hiver ©www.booking.com	85
131/ Photographies du chalet Arolles :	86
- entrée secondaire (niveau sous-sol)	86
- entrée principale (façade nord)	86
- vue depuis les terrasses	86
132/ Photographies du chalet Crocus :	86
- balcon des logements (façade sud)	86
- circulation en cursive (façade nord)	86
- environnement proche	86
133/ Plan schématique, densité de Prébois 05200	86
134/ Plan schématique, densité de Beauvoir Saint-Sauveur 05200	86
135/ Plan masse, implantation des chalets par rapport à la station	86
136/ Plan de masse du chalet Arolles	88
137/ Plan de masse du chalet Crocus	88
138/ Plan R+1 chalet Arolles	89
139/ Plan RDC chalet Crocus	89
140/ Plan RDC chalet Arolles	89
141/ Plan R-1 chalet Crocus	89
142/ Plan R-1 chalet Arolles	89
143/ Plan R-2 chalet Crocus	89
144/ Première colonne - schémas en plan de Arolles:	91
- la trame	91
- la symétrie	91
- décalage et circulation	91
145/ Deuxième colonne - schémas en plan de Crocus:	91
- la trame	91
- cellules et variations	91
- circulation	91
146/ Troisième colonne - schémas en plan de Arolles:	91
- noyaux humides	91
- utilisation de l'angle	91
- double orientation	91
147/ Quatrième colonne - schémas en plan de Crocus:	91
- noyaux humides	91

- positionnement des cuisines et des chambres	91
- mono orientation	91
148/ Plan d'une cellule type de la station (bâtiment les Oriannes)	92
149/ Plan d'une cellule type du chalet Crocus	92
150/ Coupe schématique de la double hauteur du chalet Crocus	92
151/ Première colonne - schémas en plan de Arolles :	93
- lumière dans les logements	93
- vues vers l'extérieur depuis l'entrée	93
152/ Deuxième colonne - schémas en plan de Crocus :	93
- lumière dans les logements	93
- absence de vues depuis l'entrée	93
153/ Coupe du chalet Arolles	93
154/ Coupe du chalet Crocus	93
155/ Schémas en coupe de Arolles : décollages et mezzanines	94
156/ Photographies des intérieurs : © www.booking.com et www.montagne-vacances.com	94
- vue depuis l'entrée du chalet Arolles	94
- chambre chalet Arolles	94
- ue depuis la pièce principale du chalet Crocus	94
- chambre du coin montagne chalet Crocus	94
157/ Plan du couloir de la barre des Oriannes de la station des Orres	95
158/ Schémas en plan de Arolles : les seuils	95
159/ Schémas en plan de Crocus : les seuils	95
160/ Schémas en coupe de Arolles : les décollages	95
161/ Schémas en coupe de Crocus : niveau unique	95
162/ Première colonne : inventaire des fenêtres du chalet Arolles	96
163/ Deuxième colonne : inventaire des fenêtres du chalet Crocus	96
164/ Schémas en plan de Arolles : ajout des balcons dans les interstices	97
165/ Façade sud du chalet Arolles	97
166/ Diversité des balcons du chalet Arolles	97
167/ Schémas en plan de Crocus : ajouts en dehors du bloc principal	97
168/ Façade sud du chalet Crocus	97
169/ Diversité des balcons du chalet Crocus	97
170/ Photographie du chalet Arolles en hiver © www.booking.com	98
171/ Photographie du chalet Arolles en été © www.booking.com	98
172/ Photographie du chalet Crocus	98
173/ Élévation ouest du chalet Arolles	99
174/ Élévation nord du chalet Arolles	99
175/ Composition de la façade nord du chalet Arolles	99
176/ Élévation ouest du chalet Crocus	99
177/ Élévation nord du chalet Crocus	99
178/ Composition de la façade nord du chalet Crocus	99
179/ Esquisse immeuble centre de Pramouton non daté. © Archives privées Agence LRD	111

INDEX DES NOMS CITÉS

Noms propres :

Henry Bernard

Michel Bezançon

Marcel Breuer

Robert Cassous

Eugene Claudius-Petit

Alain Crouan

Jean Giusto

Bruno Legrand

Christian Legrand

Jean Michel Legrand

Michel Ludmer

Jean François Lyon-Caen

Jean Monnet

Gilbert Pacconi

Charlotte Perriand

Jacques Rabinel

Marie Wozniak

NOTICE DES PRINCIPAUX AUTEURS

Agence Legrand – Rabinel – Debouit

L'agence est fondée sur une amitié, celle-ci est née sur les bancs du lycée Henri IV et s'est poursuivie à l'Ecole Centrale. La Seconde Guerre mondiale disperse pour quelque temps les amis. Mais dès la libération, Jean-Michel Legrand et Jacques Rabinel se retrouvent pour fonder leur agence au 2 rue d'Ulm à Paris. Par des relations de Geneviève Martin (épouse de Jean-Michel Legrand) l'agence s'oriente sur la reconstruction en Normandie où une antenne est ouverte rapidement. Axée vers des projets industriels, l'agence réalise le site Facom, puis en 1955 l'agence démarre 3 grands projets d'usines (Chausson, Helena Rubinstein et Schlumberger). Ces commandes appellent une exigence technique, ce qui conduit à la création d'un bureau d'étude technique intégré. L'agence participe à de nombreux concours et travaille à d'importants programmes de logements (Blanc-Mesnil et Tremblay-les-Gonnesse). Les deux associés parcourent le monde pour s'inspirer de l'architecture qui est produite. En 1962, Jean Debouit devient le 3ème associé de l'agence. Le développement de celle-ci se poursuit avec la création d'une société d'ingénierie (SITAC) en 1973 et la même année est créée la R.U.A. société régionale d'urbanisme et d'architecture permettant une gestion des projets en région. Enfin, en 1980 est créée la SITAC Internationale qui est chargée de développer l'agence à l'étranger.

Alain Crouan

Né en 1937 en Algérie de père breton et mère provençale. Architecte D.P.L.G. ENBA Alger, atelier Léon Claro puis ENSBA Paris Malaquais, atelier Ottélo Zavaroni.

Prix du meilleur diplôme de la SADG en 1964. Après un an de stage au cabinet Legrand Rabinel et deux ans de coopération technique à Madagascar, il réintègre le cabinet de Jean-Michel Legrand, architecte en chef des Orres, qui lui confie le pilotage du groupe montagne à partir de 1968. Son implication au sein de l'agence sera importante et il travaillera sur de nombreux projets dont celui de la S.I.L.I.C (67ha près d'Orly).

Christian Legrand

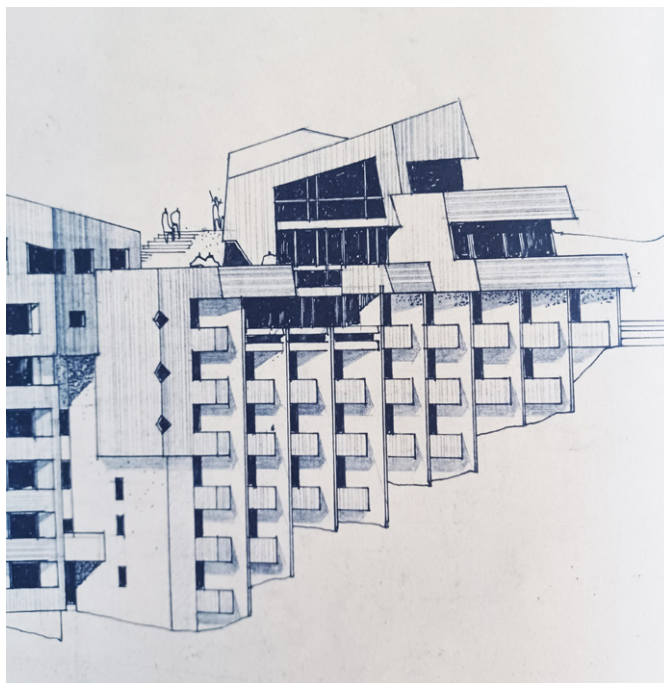
Il est architecte, né en 1941 à Gap dans les Hautes-Alpes. Il suit des études d'architecture à Paris et soutient son diplôme en 1968. Il commence en travaillant avec son père, mais très vite il prend son indépendance avec ses propres opérations. Passionné par la montagne, il continue des collaborations avec l'agence Legrand – Rabinel – Debouit, en particulier sur la thématique montagne. Il participera au projet des Orres, de Jausiers-Restefond, de Chamonix, mais aussi à des projets à l'étranger. Il prend sa retraite en 2020.

Jean-Michel Legrand

Né à Paris, mais grand amoureux de la montagne, Jean-Michel Legrand sort de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures de Paris, section architecture en 1938. Mobilisé en 1939, il est intégré dans le régiment d'infanterie de Briançon. Démobilisé lors de l'armistice, il reste dans les Hautes Alpes avec sa femme, où naît le premier de leurs enfants, Christian, à Gap.

À la libération, Jean-Michel Legrand retrouve son ami Jacques Rabinel et ils fondent leur agence à Paris qui aura très vite une antenne en Normandie. Il faut reconstruire la France.

Leur réseau professionnel leur permet d'accéder à la commande rapidement. Jean-Michel Legrand, attentif à la fonctionnalité des projets, attiré par les enjeux de la préfabrication, développera une architecture proche du style international, mais saura aussi par ces nombreux voyages s'inspirer des architectures contemporaines. Passionné par son métier, il exercera jusqu'à son décès en 2012.



179/ Esquisse
immeuble centre
de Pramouton, non
datée.

© Archives privées
Agence LRD

Comité de relecture

Harold Klinger, Roxane Roussel, Quentin Vogel, Corinne Clivio, Claudie Gaudin

Conception graphique

Roussel

La présente publication est issue du séminaire Matière Patrimoniale de ENSA Marseille, il est encadré par :

Harold Klinger est architecte dplg, maître de conférences à l'ENSA Marseille depuis plus de 10 ans et il est chercheur permanent au sein du laboratoire INAMA. Par ailleurs, il a une activité de praticien au sein de l'Agence des Territoires de Montagne avec ses associés.

Quentin Vogel est architecte titulaire d'un DE, docteur, et enseignant. Sa thèse, interdisciplinaire en architecture, science du numérique, et patrimoine, œuvre à des questions de méthodologie, de représentation et de diffusion de la connaissance, appliquées au bâti du XX^{ème} siècle, joignant la pédagogie et la pratique à ces thématiques.

*cette publication a reçu le soutien financier de
l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille (ensa•m)
La communauté des communes de Serre-Ponçon
La Chambre de Commerce et de l'Industrie des Hautes-Alpes,*



LES ORRES