



HAL
open science

A l'école des chartes

Pascal Amphoux

► **To cite this version:**

Pascal Amphoux. A l'école des chartes : Un contrat naturel pour la route de Genève à Annemasse. Faces, Journal d'architecture, 1996, 39, pp.79-82. hal-01566810

HAL Id: hal-01566810

<https://hal.science/hal-01566810>

Submitted on 21 Jul 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives | 4.0 International License

A l'école des chartes

Un contrat naturel pour la route de Genève à Annemasse

par

Pascal Amphoux

Institut de Recherche sur l'Environnement Construit

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

14, av. de l'Eglise Anglaise

CH 1006 LAUSANNE

Centre de Recherche sur l'Espace Sonore

Ecole d'Architecture de Grenoble

10, Galerie des Baladins

F 38100 GRENOBLE

Article pour la revue Faces

juin 1996

A l'école des chartes

Un contrat naturel pour la route de Genève à Annemasse

Deux pays, deux villes, deux pôles de développement : Annemasse et Genève. Entre deux, un axe de circulation intense et cinq communes : Ambilly, Gaillard, Thônex, Chêne-Bourg et Chêne-Bougeries - dont l'extension, anarchique et déconcertée, se poursuit depuis le début des années 50. La situation est classique - c'est le sort de tous les territoires trop bien nommés sub-urbains - , le conflit ne l'est pas moins : pour relier les deux villes, le grand axe traverse les cinq communes et les coupe en deux.

Mais l'histoire récente de ce territoire est moins banale et mérite d'être relatée, ne serait-ce que brièvement, car elle préfigure à mon sens, et j'aime à croire en certains cas aux "prophéties auto-réalisatrices", certaines pratiques à venir de l'urbanisme du futur : un urbanisme lent, cordial et sensible.

1. Un projet politique

Première étape : les cinq communes s'associent. Françaises ou helvétiques, protestantes ou catholiques, pauvres ou riches, peu importe... Chacune faisant l'expérience, depuis plusieurs décennies, de l'isolement ou de la marginalisation face aux décisions d'aménagement de Genève et de l'administration cantonale du côté suisse, d'Annemasse et du Département du côté français, une prise de conscience progressivement s'impose : les 45 000 habitants qu'elles abritent ensemble constituent une force potentielle indéniable. Mais comment l'actualiser, comment surmonter les difficultés d'une situation transfrontalière, et sur quel objet concret rallier des communes culturellement aussi différentes ? La route de Genève allait constituer le lien le plus naturel, à au moins trois titres différents.

D'abord, elle est devenue un axe de transit régional et international plus qu'un espace de circulation locale. Le premier enjeu, "environnemental", que chaque commune est susceptible de partager est donc d'ordre fonctionnel : en refaire un boulevard de desserte intercommunale et promouvoir une réelle mixité des moyens de transports et des modes de déplacement .

Ensuite, cet axe est devenu peu à peu une sorte de mur infranchissable qui isole et sépare les habitants d'une même commune. En refaire un espace public vivant qui relie les deux rives de la voie et derrière lequel il fait bon vivre apparaît alors comme le second enjeu, "médial" , autour duquel chacun peut se reconnaître. C'est ici la promotion du lien extérieur (inter-communal) qui autorise la reconstitution, vitale et communautaire, d'un lien intérieur (intra-communal) .

Enfin, l'axe Genève-Annemasse s'est peu à peu transformé en une suite désordonnée, éclatée et fragmentée de signes, d'images ou de symboles, d'architectures, d'espaces résiduels ou d'équipements. Lui redonner une identité perceptible (visuelle, sonore, tactile) et réinventer une unité de traitement derrière cet éclatement constituent alors le troisième enjeu, qu'il faut qualifier de "paysager", en ce qu'il reflète des valeurs sensibles et esthétiques de l'espace-rue.

2. Un concours inédit

Deuxième étape : fortes de ce constat, les cinq communes lancent un concours transfrontalier. Mais loin de sombrer dans la tentation du grand geste ou de la consultation internationale de prestige, elles parviennent à inscrire ce concours dans une lignée nouvelle, résolument anti-fonctionnaliste, ludique et patrimoniale .

Le programme tout d'abord est un programme qui n'en est pas un. Pas de périmètre d'intervention strictement délimité, pas de mesure ou de prospective des flux de circulation (ils sont trop aléatoires), pas d'état des lieux figé du foncier (ils sont trop disparates). Bref, pas de programme, au sens classique du terme (on sait trop que ces informations sont fluctuantes), mais des intentions précises, qui recourent les trois enjeux précédents : il faut renforcer le lien intercommunal (enjeu environnemental), lui donner une épaisseur sociale (enjeu médial) et lui conférer une identité sensible et esthétique (enjeu paysager). Autrement dit, et le changement d'attitude est fondamental, on ne réfléchit plus en termes de causalités, on formalise des finalités. Et davantage, on s'interroge sur la manière de donner corps et de transformer ces finalités. Un programme "anti-fonctionnaliste" n'est pas anti-fonctionnel : c'est un programme qui se programme lui-même.

Le jury ensuite est composite et joue le jeu de ce programme auto-référentiel. D'une part, il est composé selon un équilibre subtil entre représentants politiques de chaque commune, représentants administratifs de chaque Etat, et spécialistes de disciplines différentes (un mélange d'architectes, de paysagistes, d'urbanistes et de chercheurs en sciences sociales). D'autre part, la procédure longue, qui s'échelonne à deux reprises sur plusieurs jours, autorise d'innombrables retours sur les projets, permet d'en préciser les problématiques respectives et de distinguer des logiques différentes. Un certain jeu devient possible : entre les jurés (une culture commune se met à circuler), entre les concurrents (plus que "l'excellence du projet", c'est l'écart entre des logiques différentes qui détermine le choix des équipes retenues pour le second tour), entre les communes mandantes (l'idée d'une charte intercommunale, introduite par certains d'entre nous en première phase, va faire son chemin pour s'imposer peu à peu comme une évidence incontournable en deuxième phase). Le jeu n'est pas gratuit : il est un moyen de limiter l'arbitraire du jugement.

Bilan. Trois lauréats, dont les projets reflètent schématiquement les trois enjeux initiaux, sont désignés. Le premier privilégie l'échelle locale et l'approche environnementale : distinguant quatre types de configurations spatiales (les places, les poches, les connexions pédestres et les fronts bâtis), il propose un outil opérationnel de très grande souplesse, sur le plan économique comme sur le plan sociologique, en définissant quatre degrés d'intervention allant de l'action minimale ("désencombrer") à la plus lourde ("aménager"), en passant par deux niveaux intermédiaires ("remplacer" et "transformer"). Le second privilégie l'échelle intercommunale et l'approche médiale : s'appuyant sur l'identification socio-spatiale de quatre "milieux" successifs traversés par l'axe (séquence Villa, séquence Bourg, séquence Barre, séquence Frontière), il fournit une image d'ensemble du parcours, en tire une méthode pour dégager des sites d'intervention prioritaire, et propose la mise en place d'une boîte à idées susceptible de faire émerger des actes fondateurs, mineurs ou majeurs, entre les communes (de la fabrication d'une chaise publique à l'invention d'un marché transcommunal). Le troisième enfin, partant d'une analyse à très grande échelle de l'évolution des grandes structures paysagères d'un territoire élargi, fonde la recherche d'un traitement unitaire de l'espace-rue sur la mise en oeuvre de trois principes d'aménagement : le traitement des sols, le positionnement d'écrans (maîtrise locale des effets visuels et sonores) et la réalisation d'une structure modulaire autour du tram - dont la prolongation à terme, du côté français, est en quelque sorte postulée.

Dans les trois cas, la démarche doit être qualifiée de patrimoniale, au sens le plus fort du terme : non seulement elle identifie un patrimoine existant (c'est un héritage du passé proche ou lointain), mais elle en tire un potentiel d'actions immédiates (c'est une ressource actuelle) et en fait un gage pour l'aménagement de demain : les résultats du concours eux-mêmes font patrimoine en ce qu'ils constituent un réservoir d'idées et d'actions possibles pour le développement à long terme de l'axe Genève-Annemasse. Le patrimoine n'est pas donné, il se construit.

3. Une charte intercommunale

Troisième étape. Sur les recommandations du jury, les trois équipes reçoivent le mandat de faire le bilan des réflexions produites et de montrer quelles sont les suites possibles d'un tel concours à travers la mise en forme d'une charte intercommunale.

L'acte doit avoir valeur symbolique : il s'agit pour les élus de témoigner du travail accompli et d'afficher la naissance et l'existence d'un esprit commun - d'où l'importance fondatrice de la forme matérielle de la charte, petit livre soigneusement relié, illustré et mis en page. Mais il doit aussi avoir valeur opératoire : il s'agit de montrer comment la charte peut effectivement faire référence, orienter des projets, aider à la définition de programmes, fonder des oppositions - et tel est le rôle que doit jouer son contenu .

Cinq cahiers la composent : le premier est un cahier de référence, qui pose une philosophie générale du projet urbain, précise le domaine et les règles d'application de la charte; les trois suivants développent trois thèmes transversaux simples, celui de la "continuité" de l'axe (marquée notamment par le lien linéaire du tram), celui de son "épaisseur" (immédiate, proche ou lointaine) et celui du "paysage" (alignements majeurs, rivières, parcs et jardins); pour chacun d'entre eux, la définition du concept débouche sur une analyse de l'existant, puis sur des recommandations concrètes pour améliorer la situation. Dans le dernier cahier, enfin, la démarche proposée est mise en oeuvre, à titre d'exemple, sur cinq lieux stratégiques particuliers qui ont été proposés par chacune des communes signataires.

Sans doute certains resteront-ils dubitatifs devant la relative complexité du document ou le prétendront inutiles faute de valeur juridique ou réglementaire. Et pourtant, c'est précisément ce qui fait l'intérêt d'une telle charte : échapper d'une part au piège de la vulgarisation simplificatrice, d'autre part à l'obsession de la norme et de la réglementation. La charte n'est ni un catalogue de recettes, ni un règlement, elle est un contrat. Et ce contrat peut être dit naturel, non seulement au sens où il intègre des préoccupations sensibles et paysagères mais surtout en ce qu'il tend à refonder des liens naturels, ceux d'une culture locale partagée, entre les communes signataires.

4. Une démarche pionnière

Pour conclure, j'aimerais, très simplement, affirmer le caractère pionnier de la démarche d'ensemble - sur le plan pragmatique autant que sur un plan théorique. D'un côté, elle part à la recherche de nouvelles formes de gestion urbaine de territoires métropolitains et constitue à ce titre un précédent exemplaire. De l'autre, nous pouvons l'inscrire dans le cadre d'une épistémologie contemporaine en désignant trois principes latents qui marquent la mutation actuelle de la pensée urbaine.

Le principe d'incomplétude. La charte prend acte du caractère inachevé du projet d'urbanisme, quel qu'il soit. Celui-ci n'est plus considéré comme un produit fini, totalement déterminé et devant avoir valeur de loi, mais comme un processus par principe inachevé, ouvert mais devant jouer un rôle mobilisateur. Il ne s'agit plus d'imposer une solution pratique à partir d'un modèle d'urbanisme théorique, mais d'impliquer un processus de résolution de questions urbaines théoriques à partir de modèles pragmatiques.

Le principe de cordialité. La charte prend acte de la multiplicité des acteurs impliqués, de l'accroissement de complexité des procédures de décision, de la légitimité grandissante des groupes de pression les plus divers. Mais loin de chercher à hiérarchiser le poids spécifique de chacun dans le processus de décision, elle définit des règles du jeu rigoureuses entre les acteurs - des règles de cordialité . Au déjà vieux concept de la participation des usagers elle substitue celui, nouveau, de la partition des tâches. La première mettait l'acteur en situation réactive, la seconde s'efforce de le mettre en position active. Le projet d'urbanisme alors ne peut plus être considéré comme l'oeuvre

d'un auteur unique, homme de l'art ou responsable politique, mais comme le résultat d'un lent travail de construction collective.

Le principe de récurrence enfin. La charte prend acte de l'évolution des usages, des désirs ou des besoins. Elle institue la nécessité de constamment faire retour sur les réalisations en cours. Un aménagement est réalisé, il modifie les pratiques, qui transforment les besoins. Comme la vie, le projet urbain n'atteint jamais son but, car ce qu'il atteint renouvelle sans cesse ce que l'on croit désirer. On ne définit plus alors des objectifs à atteindre "à tel horizon", mais des finalités qui doivent se préciser à mesure que le projet se développe. De la vieille temporalité linéaire du programme, on passe à la temporalité récursive qui redonne son plein sens au beau mot, trop souvent galvaudé, de projet.

Mais attention. Les chartes aujourd'hui sont à la mode. En quelques années, le mot a pris et l'on peut craindre qu'il ne devienne le nouvel alibi des techniciens ou un simple artifice de communication médiatique. Celle-ci, pour le moins, échappe à ce travers et mérite de faire école. Plaidons pour qu'elle tienne ses promesses et pour qu'elle trouve les modalités nouvelles de financement - qu'exige de manière urgente l'invention d'un mode nouveau de gestion métropolitaine - d'où l'enjeu particulier de la prolongation côté français de la ligne de tram suisse qui, loin de concurrencer le projet de métro léger qui doit relier rapidement les deux pôles extrêmes, lui apparaît éminemment complémentaire.

"Médial" est le qualificatif correspondant au mot "milieu", que nous définissons rigoureusement comme "l'ensemble des relations fusionnelles, naturelles et vivantes qu'un acteur social entretient avec le lieu qu'il habite". Le milieu, c'est le support occulte de nos pratiques ordinaires : nous ne le voyons plus tant nous sommes enfouis dedans, mais sans lui nous ne pouvons vivre.

Le regroupement des communes ne consiste pas à créer un nouveau centre illusoire dans l'une d'entre elles, mais une nouvelle centralité, un espace linéaire d'animation et de services quotidiens fortement interconnecté, derrière lequel et à partir duquel se développent les zones d'habitat de chaque commune.

C'est dans cette même lignée que nous inscrivons l'expérience du coteau de Cour à Lausanne. Les arguments développés ici poursuivent à ce titre la réflexion amorcée dans notre article "Sous couvert végétal", Faces, no 37, 1995.

Par exemple, on ne cherche pas à savoir combien il faudra faire passer de véhicules pour en déduire la largeur des voies ou le type d'aménagement approprié, on cherche à déterminer quelle nature d'espace permettrait une vie sociale et habitante intéressante pour promouvoir des options de transport adéquates.

1er prix, "Estran", G. Grosjean, M.H. Giraud, H. Luedin, C. Romer-Charles, O. Rossel

2ème, "Quatre saisons en ville", BRS architectes, P.A. Bohnet, P. Clochard, S. Ray, A. Ris, D. Stiles

3ème prix, "CH07", G. Descombes, L. Séchaud

D'ores et déjà, avant même que le document ne soit sorti, deux cas concrets en révèlent l'opérationnalité. Gaillard s'appuie sur les recommandations de la charte pour un projet d'extension de la Place du marché vers le Foron (et le concepteur mandaté à en mains un véritable outil de travail pour élaborer son projet). Thônex de son côté demande une expertise aux rédacteurs de la charte pour argumenter une opposition à l'implantation d'une station-service autorisée, malgré un préavis négatif, par Genève (Thônex n'est donc plus seule, son opposition de facto est appuyée par cinq communes).

Par exemple sont d'ores et déjà admis les trois règles suivantes entre les communes : le secrétariat permanent de la charte est assuré à tour de rôle par chaque commune durant une année; une assemblée générale annuelle doit faire le bilan des opérations de l'année; des réunions de coordination ponctuelles

doivent être convoquées à la demande à chaque fois qu'une commune est soumise à un problème lié à l'axe.