



HAL
open science

Confluence à Genève : entre désirs des habitants et grands projets urbains, quel avenir pour la Pointe de la Jonction ?

Sonia Rosello

► To cite this version:

Sonia Rosello. Confluence à Genève : entre désirs des habitants et grands projets urbains, quel avenir pour la Pointe de la Jonction ?. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01266792

HAL Id: dumas-01266792

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01266792>

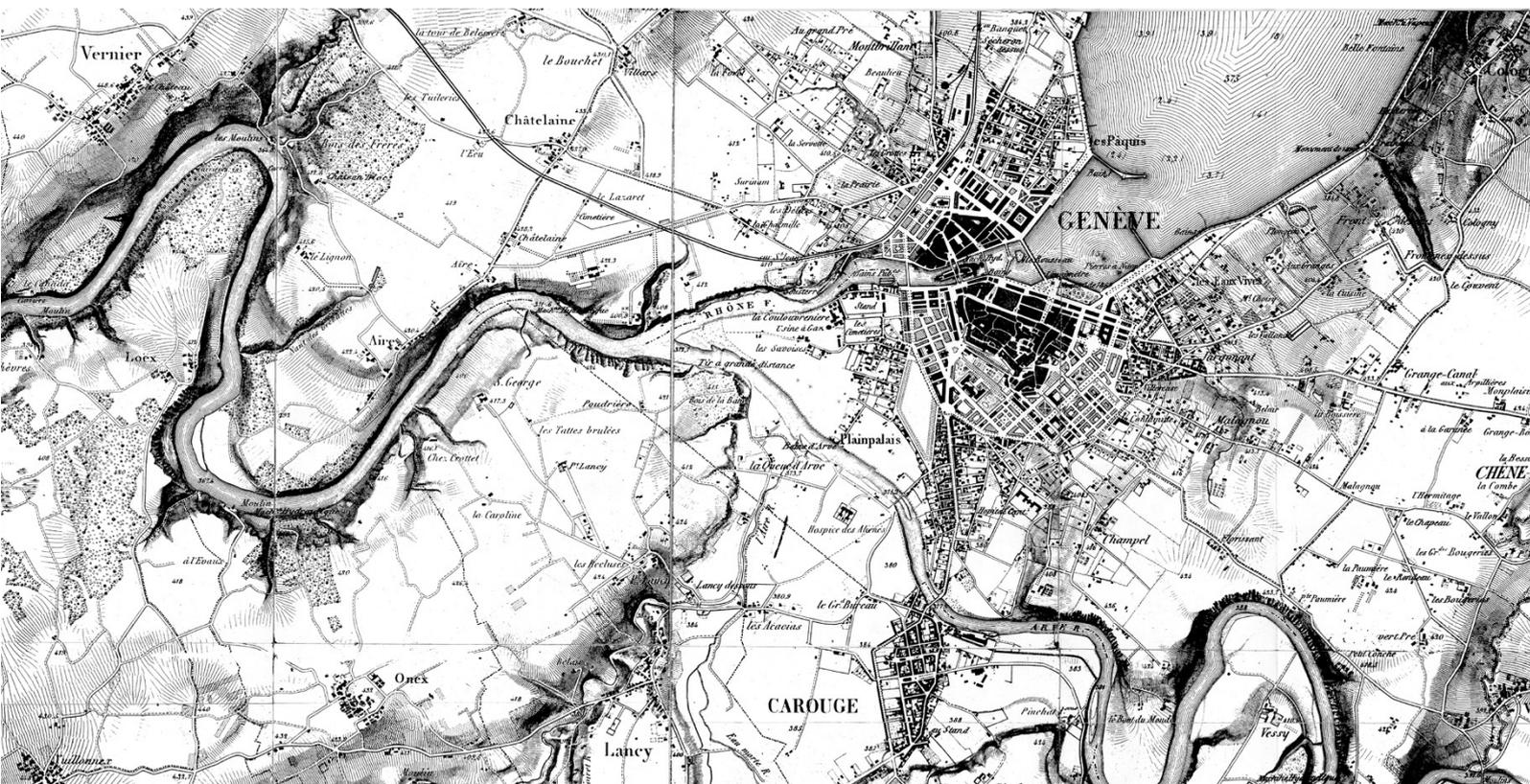
Submitted on 3 Feb 2016

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.

Confluence à Genève :

Entre désirs des habitants et grands projets urbains, quel avenir pour la Pointe de la Jonction ?



Etudiante :
Sonia ROSELLO

Directrice de mémoire :
Jennifer BUYCK

Responsable formation continue :
Paulette DUARTE

Septembre 2015
Master Sciences du territoire, « Urbanisme et projet urbain » (UPU)

NOTICE ANALYTIQUE

Nom et prénom de l'auteur:
ROSELLO Sonia

Titre du projet de fin d'études:
Confluence à Genève:
Entre désirs des habitants et
grands projets urbains, quel
avenir pour la Pointe de la
Jonction?

Date de soutenance:
8 septembre 2015

Organisme d'affiliation:
Institut d'Urbanisme de
Grenoble, Université Pierre-
Mendès-France

h e p i a

Haute école du paysage, d'ingénierie
et d'architecture de Genève

Directrice de mémoire:
BUYCK Jennifer

COLLATION

Nombre de pages:
151

Nombre d'annexes:
7

Nombre de références
bibliographiques:
89

Mots-clés analytiques:
confluence, jonction, friche,
métropole, métropolisation,
presqu'île, renouvellement
urbain, revalorisation.

Mots-clés géographiques:
agglomération franco-valdo-
genevoise, Genève, Grand-
Genève, Grenoble Presqu'île,
Île de Nantes, Lyon Confluence,
PAV, Pointe de la Jonction.

RÉSUMÉ

Français

Les territoires de confluence ont souvent été marginalisés au cours du siècle passé. Coupés de la ville par leur situation géographique – de presqu'île –, ils ont longtemps accueilli des activités bruyantes, dangereuses ou encombrantes, qui étaient à écarter du centre historique. Il était donc commun d'y trouver des industries, de l'artillerie ou encore des marchés de gros. Le déclin de l'ère industrielle a permis de libérer ces territoires au profit de nouveaux usages et occupation des sols. Des villes en quête de métropolisation se sont saisies de ces opportunités pour y développer d'ambitieux projets de renouvellement urbain. Genève, en fera-t-elle autant avec sa Pointe de la Jonction ?

Anglais

Places of confluence, at the junction of territories, have often been marginalized over the past century. Separated from the city by their geographical location they have long hosted noisy, hazardous or burdensome activities, which were set away from the historic center. It was therefore common to find industries, artillery or wholesale markets. The declining industrial age enabled to free these territories in favor of new uses and land use. Cities in quest of metropolization have captured these opportunities in order to develop ambitious urban renewal projects. Will Geneva do the same with the «Pointe de la Jonction» peninsula ?

Espagnol

Los territorios de confluencia han sido marginados a mediados del siglo pasado. Separados de la ciudad por su posición geográfica – casi insular – han cobijado actividades ruidosas, peligrosas o de tamaño considerable, que no podían realizarse en el centro histórico. Entonces, era común de encontrar en dichos lugares, industrias, artillería o mercados al mayor. La caída de la industria ha liberado estos terrenos al beneficio de nuevas usanzas. Ciudades en búsqueda de metropolización han aprovechado estas oportunidades con el fin de desarrollar ambiciosos proyectos de renovación urbana. Ginebra, hará lo mismo con su confluencia llamada «Pointe de la Jonction» ?

SOMMAIRE

Confluence à Genève : Entre désirs des habitants et grands projets urbains, quel avenir pour la Pointe de la Jonction ?

Remerciements	p. 7
Avant-propos	p. 9
Définitions	p. 11
INTRODUCTION	p. 13
Partie I: La Pointe de la Jonction, confluence des Genevois	
Chapitre 1 : Genève et son rapport à l'eau	p. 19
Chapitre 2 : La Pointe de la Jonction, un espace en devenir	p. 39
Chapitre 3 : Participation citoyenne et associative	p. 53
Partie II: Etudes de cas – comparaisons avec d'autres territoires de confluence : Lyon Confluence/ Grenoble Presqu'île/ Île de Nantes	
Chapitre 4 : Des territoires marginalisés	p. 67
Chapitre 5 : Genèse d'un projet	p. 79
Chapitre 6 : De grands projets urbains	p. 93
Partie III: Quel avenir pour la Pointe de la Jonction ?	
Chapitre 7 : Un fleurissement grandissant de projets urbains pour la Pointe de la Jonction	p. 115
Chapitre 8 : Enseignement, recommandations et recherche de solutions pour de nouveaux projets	p. 127
Chapitre 9 : La quête de la métropolisation	p. 137
CONCLUSION GENERALE	p. 149
Annexes	p. 152
Liste des sigles et acronymes	p. 162
Liste des entretiens	p. 164
Bibliographie	p. 165
Table des illustrations	p. 172
Table des matières	p. 175

« La reconnaissance est la mémoire du cœur »
(Hans Christian Andersen, écrivain danois)

Remerciements

C'est pour moi un réel plaisir de remercier toutes les personnes qui m'ont permis, de près ou de loin, d'une manière ou d'une autre, par leur collaboration, leur soutien et leur avis judicieux, de mener à bien ce travail.

Je remercie tout d'abord hepia, qui m'a donné l'opportunité de réaliser cette formation, parallèlement à mon poste d'assistante d'enseignement.

Mes remerciements vont aussi à Jennifer Buyck, ma directrice de mémoire, qui a su trouver le temps et l'énergie pour me guider dans la construction de mon projet de fin d'études.

En outre, je tiens également à exprimer toute ma gratitude à Natacha Seigneuret, qui s'est montrée enthousiaste à suivre ce travail et a accepté de participer au jury.

Je tiens aussi à remercier l'ensemble de mes collègues assistants, qui se sont montrés flexibles pour me remplacer sur certaines tâches lors de mes sessions de cours à Grenoble. Les discussions, les rencontres intellectuelles et les débats ayant jalonné ces quelques mois de recherches ont fait de cette année une expérience humaine et professionnelle particulièrement enrichissante.

Je souhaite encore exprimer mes remerciements à tous ceux avec qui j'ai eu la chance de travailler et dont les échanges sont venus alimenter ma démarche intellectuelle, dans sa conception, sa construction et son élaboration. J'adresse une dédicace spéciale à Marion Sgorbini, ancienne étudiante à l'IUG et collègue actuelle, pour la disponibilité dont elle a su faire preuve à mon égard et pour les conseils avisés qu'elle m'a apportés durant la préparation et la rédaction de mon mémoire. Ses relectures attentives et ses remarques constructives m'ont permis d'avancer dans son élaboration.

Enfin, je remercie mes proches de tout mon cœur pour leur soutien et leurs encouragements.

Avant-propos

Architecte paysagiste de formation, je m'intéresse et me préoccupe de la qualité de notre environnement naturel et bâti car, à mon sens, les différents aspects du développement durable devraient être intégrés dans tout processus d'aménagement du territoire et gestion du paysage. Pour cette raison, j'ai complété ma formation universitaire – Bachelor en architecture du paysage à hepia – par un certificat de formation continue (CAS) en développement durable à l'université de Genève. Alors que j'ai toujours été personnellement sensible aux notions de bien-être liées aux qualités spatiales d'un environnement social et construit, j'ai eu l'opportunité, lors d'une expérience professionnelle en agence, de travailler en équipes pluridisciplinaires sur des études d'urbanisme et paysage, ainsi que sur la réalisation de plans d'aménagements paysagers. Ces études ont permis l'obtention d'autorisations de construire donnant naissance à différents projets de développement d'habitats collectifs et privés, dont certains sont actuellement en construction. Ces années d'expérience professionnelle ont nourri mon envie de m'impliquer davantage dans la création et la gestion de projets urbains. Mon poste actuel d'assistante d'enseignement à hepia m'a donné la possibilité de mener à bien un projet personnel de formation et il m'est paru évident que le master en « Sciences du territoire » proposé par l'institut d'urbanisme de Grenoble, en formation continue, offrait l'opportunité d'acquérir une formation plus large en aménagement du territoire. Ce mémoire de fin d'études m'a permis de me plonger au cœur d'un sujet pleinement d'actualité à Genève, qui me tenait à cœur : l'aménagement de la Pointe de la Jonction. Ce travail se veut ainsi être pensé comme une étude comparative et prospective de l'urbanisation de territoires de confluence, accueillant de grands projets de renouvellement urbain.

Les principaux concepts-clés utilisés dans le cadre de notre réflexion sont mentionnés ci-dessous. Ils sont complémentaires mais ne sont pas synonymes, c'est pourquoi ils méritent, avant toute lecture, d'être définis tels qu'ils sont appréhendés et entendus dans le développement de ce mémoire.

Les définitions portant un astérisque ont été reformulées à partir du Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés (LEVY-LUSSAULT) alors que les autres sont retravaillées à partir du Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement (MERLIN-CHOAY). Certaines citations leur sont directement empruntées.

Définitions

Agglomération : Ensemble constitué par une ville-centre (au sens administratif) munie de ses banlieues (entités administratives incluses dans la continuité urbaine), s'il y a lieu. La notion peut également avoir une dimension politique, dans ce cas elle correspond à plusieurs entités administratives interconnectées, mais pas nécessairement agglomérées, qui gèrent leurs projets en commun (transports, déchets, projets de réhabilitation de quartiers, etc.).

Confluence* : Réunion de deux cours d'eau, dont le plus petit est l'affluent de l'autre. Leur point de jonction est appelé confluent ou point de confluence.

Gentrification : Phénomène d'embourgeoisement urbain par lequel une population plus aisée s'approprié un espace initialement occupé par des habitants ou usagers moins favorisés. Ce phénomène engendre une transformation de la sociologie d'un quartier.

Île* : Terre isolée de tous les côtés par des eaux.

Métropole¹ : Une métropole est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays, qui, à la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles, permet d'exercer des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine.

Métropolisation : Processus de renforcement de la puissance des grandes métropoles, engendrant un accroissement de la population, une densification des réseaux de communication et la concentration d'organismes de commandement dans tous les domaines.

Presqu'île* : Il s'agit d'une île rattachée à la terre par un isthme. On la distingue d'une péninsule par sa taille plus réduite.

Renouvellement urbain : Opérations permettant la relance «[...] de quartiers (d'habitat social prioritairement, mais pas exclusivement) en déshérence moyennant une intervention très volontaire et diversifiée sur l'habitat, l'emploi, la sécurité, l'école, etc. Le concept de renouvellement urbain implique un réinvestissement sur des sites ayant un potentiel économique sous-utilisé, un remodelage des quartiers avec une part de démolition-reconstruction qui complète la réhabilitation de l'existant. Il implique aussi une nouvelle articulation des quartiers avec le reste de la ville [...] »².

1 Pour une définition plus précise de la métropole en France, consultez: MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise (Dir). Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Nouvelle édition mise à jour. Quadrige, mars 2015, pp. 663-664.

2 MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise (Dir). Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Nouvelle édition mise à jour. Quadrige, mars 2015, pp. 460-461.

« Le bonheur ne se trouve ni dans l'effort ni dans la lutte acharnée ; mais réside là, tout proche: dans la détente, dans l'abandon, dans la sérénité et dans la plénitude physique et morale ». (« Sur ma mère » de Tahar Ben Jelloun)



INTRODUCTION

Il existe un lieu magique à Genève nommé « La Pointe de la Jonction ». C'est le point où se mêlent les eaux claires du Rhône et celles limoneuses de l'Arve. Dès notre plus jeune âge, nous avons toujours été fascinés par cet endroit, dans lequel on ne voit pas passer le temps. Les minutes et les heures s'écoulent aussi vite que l'eau, tandis qu'on y demeure figé, en admiration : cette vision nous procure une sensation de détente, de sérénité, d'abandon...

Ayant grandi dans le quartier de « Plainpalais-Jonction », nous y avons donc passé toute notre enfance. Vous l'aurez compris, nous vouons un attachement particulier à « La Pointe de la Jonction », mais nous ne sommes pas les seuls car de nombreux Genevois sont également fortement attachés à ce site. Ce lieu a connu d'importantes mutations au cours des siècles, en passant de terrain agricole à zone industrielle. Lors du déclin de l'ère industrielle, certaines entreprises ont été remplacées par du logement et une ancienne usine (Kugler) a été investie par une association d'artistes. Aujourd'hui, la Pointe est encombrée par le dépôt des transports publics genevois (TPG) qui doit être délocalisé sur la commune de Vernier, à l'extérieur du centre-ville d'ici 2018. Depuis notre plus jeune âge, nous avons trouvé assez décevant que ce lieu magique abrite un modeste dépôt de bus. Notre imagination s'est donc souvent laissé aller pour tenter de deviner à quoi l'avenir du site pourrait ressembler dans un aménagement futur.

La Pointe de la Jonction est un territoire encore en devenir, puisque le départ du dépôt des TPG marquera le feu vert à d'innombrables projets, qui ont d'ailleurs déjà fleuri au cours de cette dernière décennie. Tous ces projets ont cependant connus des échecs. Le Canton de Genève ne parvient pas à se prononcer sur l'avenir du site. Que faire ? Un parc ? Un campus universitaire ? Un centre de recherche ? Des logements ? Ces interrogations vont dans le sens de **notre question de recherche** : « **Quel avenir pour la Pointe de la Jonction ?** ». L'intérêt et la pertinence de notre étude sont donc de tenter de répondre dans notre conclusion générale à cette question.

Pour ce faire, notre réflexion nous amènera à chercher des points de comparaison avec d'autres territoires. En effet, bien que le site de La Pointe de la Jonction dégage un attrait singulier, il possède quelque chose de plus commun, rattaché à l'essence même des territoires de confluence. Ces territoires, longtemps marginalisés de par leur situation géographique, font d'eux des territoires enclavés. La plupart ont connu différentes évolutions pour accueillir, à une certaine époque, des infrastructures dont personne ne voulait en ville : dépôts, artillerie, usines, etc. Après le déclin de l'ère industrielle, leur situation géographique exceptionnelle à proximité du centre-ville en a fait des territoires à fort potentiel urbain. Les villes en quête de métropolisation ne manquent pas de se saisir de ces opportunités pour planifier de grands projets urbains.

Nous mettrons par conséquent en perspective le site de la Pointe de la Jonction avec d'autres territoires de confluence qui, de par leur position géographique, ont connu des développements similaires. Ces territoires, autrefois marginalisés, constituent aujourd'hui un potentiel immense d'urbanisation car le départ des industries a laissé de vastes terrains vacants. Par exemple, Nantes, Lyon et Grenoble sont des villes qui se sont saisies de ces opportunités pour y implanter de grands projets urbains. Nous nous sommes rendus personnellement à Nantes, à Lyon et à Grenoble pour étudier les projets de « l'Île de Nantes », « Lyon-Confluence » et de « Grenoble Presqu'île ». Nous pensons que ces villes, en quête de métropolisation, se sont servies de ces territoires pour construire la ville nouvelle, à l'effigie de l'image qu'elles souhaitent donner. La confluence est donc une figure de proue de la métropolisation. On y dresse des musées (p. ex. le musée de la Confluence), des grandes infrastructures (p. ex. l'Hôtel de Région), des objets architecturaux, de l'habitat signé ou encore de grands pôles de loisirs et de commerces.

L'hypothèse que nous soutenons est que Genève, comme nos trois autres cas d'étude, souhaiterait se servir de la confluence pour affirmer sa métropolisation.

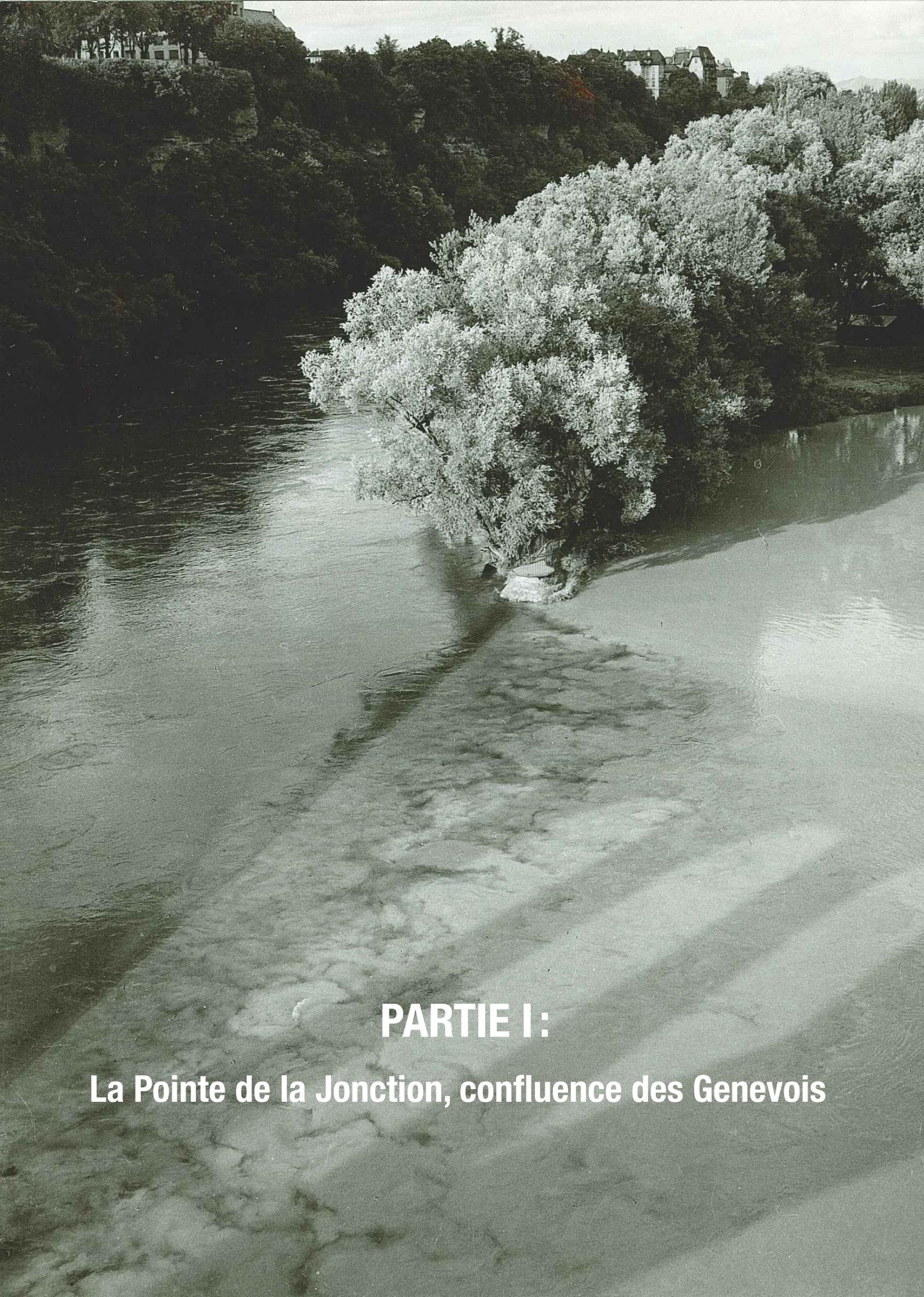
Dans cette optique, la Pointe de la Jonction pourrait être le miroir de l'émergence de la nouvelle puissance métropolitaine du « Grand Genève », préalablement connu sous l'appellation de « projet d'agglomération franco-valdo-genevoise ». Cette hypothèse nous a permis d'articuler notre recherche en trois parties.

La première partie nous permet de nous familiariser avec le site de la Pointe de la Jonction, afin que cette connaissance du lieu nous renseigne sur les enjeux et le potentiel du site. A cette fin, ce territoire sera tout d'abord contextualisé au sein du réseau fluvial et lacustre de Genève, car toute transformation de la confluence ne peut, à notre sens, faire l'économie d'un débat sur la ville et son rapport à l'eau.

La deuxième partie nous aide à prendre un peu de recul et à tirer parti de l'expérience d'autres villes qui connaissent des situations similaires à celle de Genève. Pour ce faire, les villes de Nantes, Lyon et Grenoble ont été choisies, car elles possèdent toutes des territoires de confluence qui ont fait l'objet de grands projets de renouvellement urbain ces dernières années. Ces trois cas d'étude seront comparés entre eux afin de voir les caractéristiques communes et les points de divergence.

La troisième et dernière partie favorise la réflexion sur l'avenir de la Pointe de la Jonction. L'analyse, à la fois des projets la concernant et des entretiens que nous avons menés avec des acteurs de ces projets (voir la liste des personnes interviewées), et les comparaisons avec nos trois cas d'étude mettent en évidence les enseignements et les recommandations qui peuvent être tirés en vue de penser au mieux à l'avenir du site. Par ailleurs, afin de pouvoir confirmer ou infirmer l'hypothèse de notre travail, nous faisons le point sur la question de Genève en tant que métropole et de ses ambitions de régionalisation.

2 / Genève, la Jonction du Rhône et de l'Arve vue du Pont de la Jonction, Max F. Chifelle photographe, Chexbres (Vaud), 1950. Centre d'iconographie genevoise (CIG).



PARTIE I:

La Pointe de la Jonction, confluence des Genevois

Chapitre 1 :

Genève et son rapport à l'eau



L'eau du lac est amenée dans les fossés périphériques et participe au système de défense.

Pour comprendre la confluence de Genève, il faut d'abord comprendre le rapport qu'entretiennent les Genevois avec l'eau. Nous commencerons ainsi par l'histoire du développement de Genève autour du lac, ainsi qu'une présentation de son contexte territorial et patrimonial, puis nous nous plongerons dans le développement des loisirs et de la balnéothérapie. L'offre correspond-elle à la demande actuelle? Les Genevois sont-ils toujours en quête de baignade? De prime abord, une demande semble présente de la part des citoyens, d'où une tentative de réponse de la part du canton, avec la création d'une future plage publique aux Eaux-Vives. Nous parcourrons par la suite le projet de plage en cours afin de comprendre la position du canton concernant de futurs aménagements lacustres. Ces transformations ne peuvent pas faire l'économie d'un débat sur la ville et son rapport à l'eau et c'est, à notre sens, dans ce débat que le site de la Pointe de la Jonction peut être compris et repensé au sein du réseau fluvial et lacustre de Genève.

3 / Plan de la ville de Genève corrigé sur les lieux, en 1777 et en 1793, eau-forte coloriée. C. B. Glot.

1.1 La Genève sur l'eau³

1.1.1 Des villes suisses, nées des eaux

Il est parfois difficile de déterminer quand commence l'histoire d'une ville. Certains pensent qu'il s'agit du moment où le chasseur-cueilleur se sédentarise et érige un camp. D'autres estiment que réaliser un foyer près d'une butte ou d'une source, par exemple, est déjà une façon de s'approprier un territoire.

Outre ces débats, ce dont nous sommes certains aujourd'hui est que « L'émissaire d'un lac est évidemment un site particulièrement favorable, puisque c'est l'endroit où l'on peut traverser les eaux par un gué, un bac ou un pont et où les flux migratoires favorisent les rencontres et les échanges. L'évolution du village de pêcheurs à l'agglomération fortifiée protégeant le passage [...] »⁴ a souvent été la règle pour de nombreuses villes européennes. La Suisse n'y échappe pas, avec par exemple Zurich, Constance, Thoune, Bienne ou encore Genève.

Bien qu'une position à l'émissaire offre les avantages mentionnés, elle n'en offre toutefois pas moins d'inconvénients. Les tempêtes, raz de marée imprévisibles, fluctuations du lac, marécages et autres substrats géologiques peu propices à l'édification sont des obstacles à l'urbanisation. Les grandes transformations opérées au cours du temps ont donc été réalisées en modifiant fortement les sites naturels, en masquant ou en recréant de nouveaux paysages.



4 / Reconstitution du paysage de la Rade pendant l'âge du Bronze final. Phase d'occupation du Banc de Travers lors d'une période de bas niveau du lac (AEU).

3 Titre issu de l'ouvrage de BROILLET, 455 p.

4 BROILLET, p.03.



5 / Konrad Witz.
La Pêche miraculeuse,
face extérieure du volet gauche de l'ancien retable
de la cathédrale Saint-Pierre de Genève,
1444, huile sur bois de sapin.

1.1.2 Genève, à la conquête de ses rives

Comme mentionné précédemment, l'ouverture sur le lac et la nécessité d'échanges restent au travers des siècles une constante de Genève. Nous allons donc voir, de façon succincte, quelles sont les principales étapes de son urbanisation par rapport à son plan d'eau.

En introduction de l'ouvrage « La Genève sur l'Eau », il est expliqué que « [d]ès le quatrième millénaire, l'émissaire lacustre – l'actuelle Rade de Genève – semble bien être la zone de prédilection des populations agricoles ». Ainsi, vers 120 av. J.-C, « les rives sont préférées à la terre ferme »⁵. Les Gaulois puis les Romains implantent une ville frontière sur la rive gauche du lac. Cette ville s'étend autour de son port jusqu'au pont du Rhône, avant d'envahir la colline du Promontoire. Pendant de nombreux siècles, l'ouverture sur le lac est préservée, induite par la nécessité des échanges.

Lors des incursions alémanes du V^e siècle, l'enceinte du Bas Empire relie le quartier du port à celui du haut de la colline. Le lac et le Rhône constituent le même attrait qu'à l'époque romaine. L'activité économique est maintenue par le trafic de la voie fluviale jusqu'au courant du haut Moyen Âge.

L'évêque devenu seigneur favorise l'expansion vers le bas de la colline. « Dès le XII^e siècle, il décide la construction d'une île et de son château (l'Île) »⁶. Les rues basses actuelles auraient probablement été créées à cette même période, le long des berges aménagées. La Savoie contrôle alors le Léman. Les luttes de l'évêque avec un mouvement d'émancipation marchande ne sont pas un frein au processus. « Le tissu urbain s'étend même plus au nord, au XV^e siècle, à la faveur de nouvelles extensions portuaires ». La rive droite connaît des mouvements d'urbanisation comparables. Les rues de Coutance et de Villeneuve sont créées (actuellement connues sous le nom de rue de l'Etuve et rue des Cendriers).

Déjà avant 1450, l'évêque souhaite intégrer l'émissaire lacustre au tissu urbain par la construction d'un pont bâti. Une fois réalisé, Genève, ville portuaire, s'ouvre sur ce nouveau plan d'eau. L'enceinte médiévale n'existe pas encore côté lac, mais des extensions fortifiées dans le lac apparaissent au XVI^e siècle. Le Bastion de l'Île au lac, actuelle Ile Rousseau, est créé et le bassin est progressivement encerclé. Dans sa deuxième moitié, la rue du Rhône voit le jour sur un dernier comblement par le gouvernement de la République protestante.

Au XVIII^e siècle, le Gouvernement de l'Oligarchie genevoise réalise un cadastre du plan d'eau et interdit toute nouvelle extension sur le plan d'eau. D'autres projets du même type ne prennent pas forme. Suite au démantèlement des fortifications du lac au XIX^e siècle, un nouveau port (la Rade) est inauguré en 1857. Le dessin de cette nouvelle avancée symbolise l'idée de la ville ouverte souhaitée. Dès lors, la rade devient le joyau des Genevois, et toute nouvelle édification sur le lac est sujette à un vif débat.

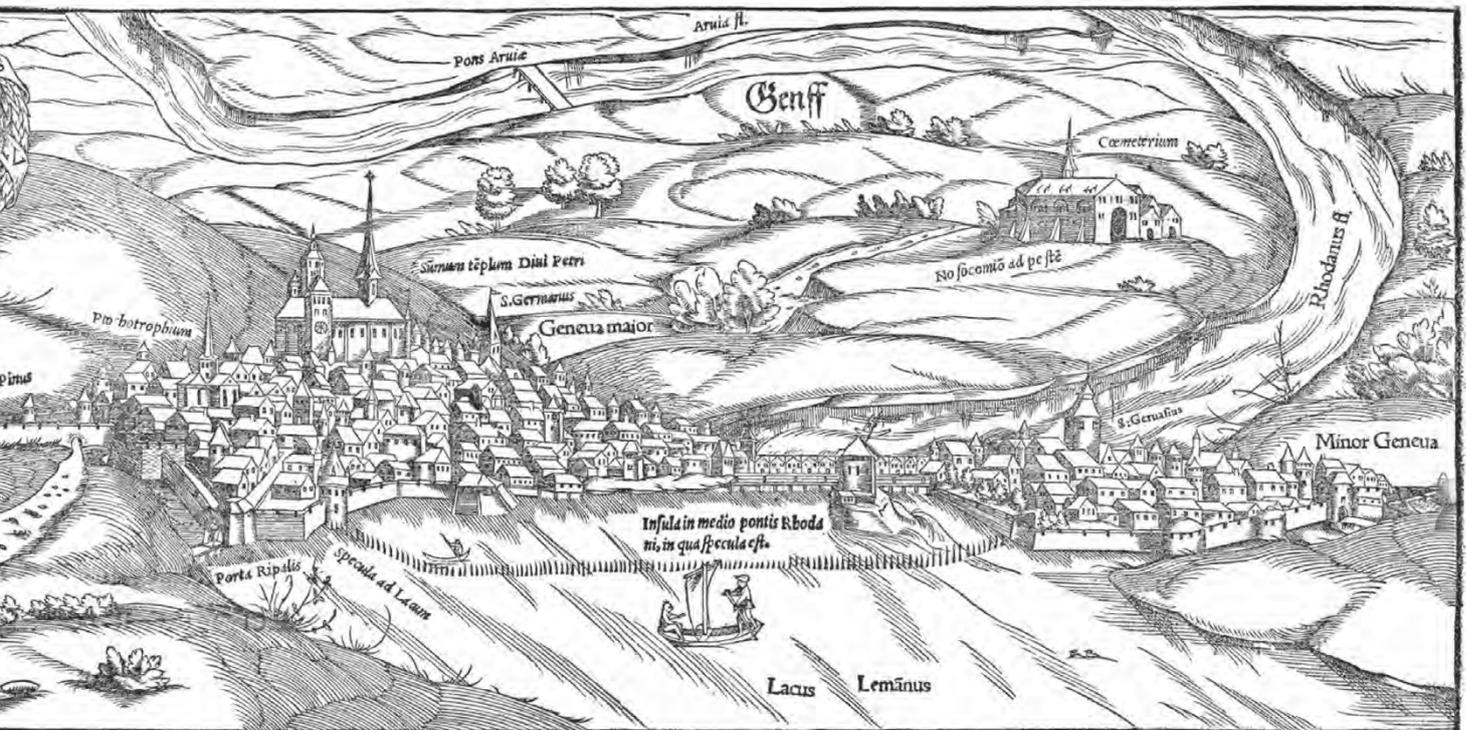


5 BROILLET, p.01.

6 *Ibidem.*

6

/ Hans Rudolph Manuel Deutsch.
Vue de Genève depuis le nord, 1548, gravure sur
bois, publiée en 1550 par Sebastian Münster dans
la *Cosmographia Universalis*.



1.1.3 Le développement des loisirs et de la balnéothérapie

Genève est donc une ville qui s'est développée au bord de l'eau, de son lac, mais aussi de ses deux principaux cours d'eau que sont le Rhône et l'Arve. Historiquement, l'eau a joué le rôle d'espace de protection pour les habitants comme barrière naturelle. Elle a également été un espace de transport pour déplacer des marchandises à un coût abordable et en sécurité avant l'invention du chemin de fer et des routes asphaltées. Par ailleurs, elle a été bénéfique pour les activités du foyer telles que la cuisine et le ménage.

Au XIX^e siècle, le rapport à l'eau change. Avec le développement du tourisme, de l'hygiénisme et du culturisme, la simple approche fonctionnelle disparaît au profit d'usages à des fins de loisirs. Apparaissent alors les premiers bains publics, les pratiques de balnéothérapie ainsi que les quais et autres lieux de promenade. Les Bains des Pâquis ouvrent leurs portes en 1872, suivis des bains de l'Arve en 1874 et de Genève-Plage qui est inaugurée en 1932. De façon générale, les bains connaissent le même essor dans les autres villes suisses et européennes car les espaces en bord d'eau deviennent des lieux privilégiés.

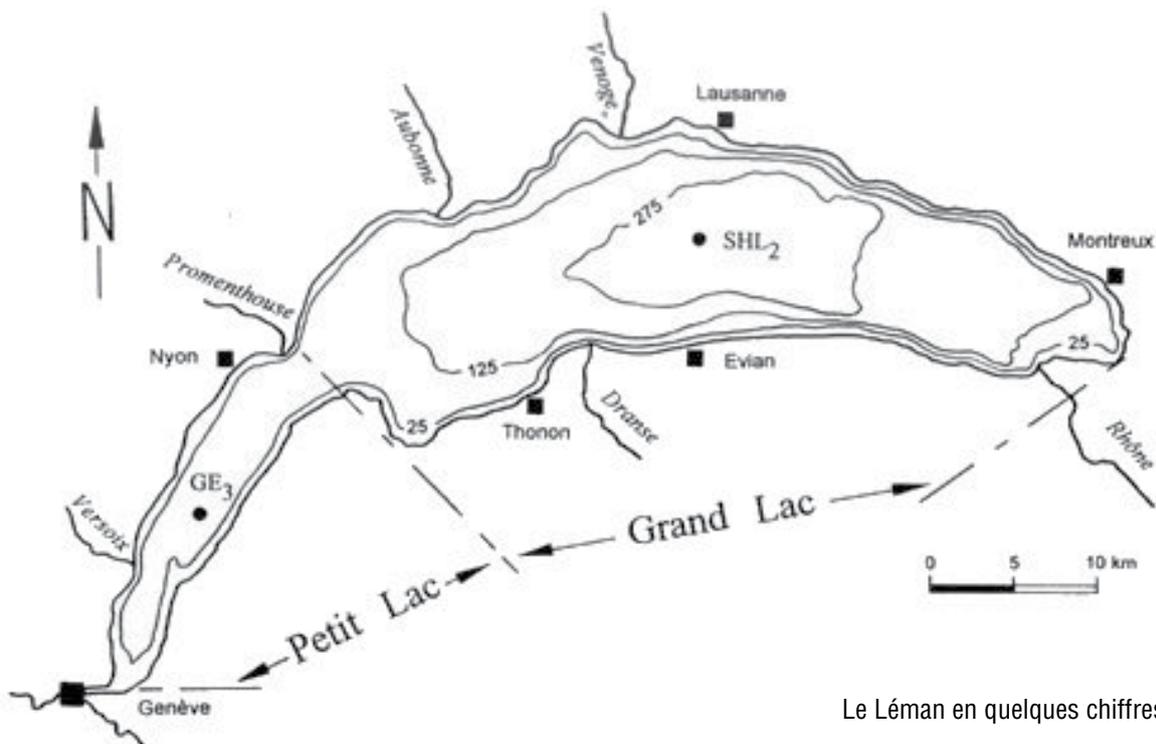
1.1.4 Le Léman, lac des Genevois ?

De nos jours, certaines personnes parlent du «Lac de Genève» de façon équivoque pour mentionner le «Lac Léman». N'est-il pas un peu prétentieux de s'attribuer le lac tout entier alors que Genève n'en borde qu'une petite partie ?

Cette confusion remonte au XVI^e siècle, lorsque «la renommée internationale de Genève convertie au calvinisme laisse apparaître la dénomination Lac de Genève. À cette époque, cette dénomination désigne le "Petit Lac" (79 km²), tandis que le "Grand Lac" (503 km²) est baptisé lac de Lausanne»⁷.

Encore aujourd'hui, le lac Léman est divisé par ces deux secteurs distincts, bien qu'ils ne constituent qu'une seule entité géographique. Le terme «Lac de Genève» a finalement disparu au profit de celui de «Lac Léman», adopté par tous.

7 / Subdivision du lac Léman.
Image et chiffres: Urbaplan.
(15-07-2014).



Le Léman en quelques chiffres:

Superficie totale : 580,1 km²
Longueur des rives : 200,2 km
Rives vaudoises : 102 km
Rives valaisannes : 7,6 km
Rives genevoises : 32,6 km
Longueur du Lac (axe médian) : 72,3 km
Largeur maximale : 13,8 km
Altitude moyenne : 372,05 m
Profondeur maximale : 309,7 m
Volume moyen : 89 km³

7 WIKIPEDIA. Lac Léman. [en ligne]. https://fr.wikipedia.org/wiki/Lac_L%C3%A9man. [page consultée le 10 mars 2015].

Notre travail se concentrant sur Genève, nous nous intéresserons davantage au secteur géographique du lac situé sur le canton, soit le périmètre du Petit Lac et celui de la Rade. Le Petit Lac genevois est situé à l'extrémité ouest du Léman. Il s'étend des frontières cantonales de Versoix et Hermance jusqu'au Pont du Mont-Blanc, où recommence le Rhône. Le plan d'eau du Petit Lac subit l'influence de différents paramètres tels que les vents, la bathymétrie, la courantologie et la géologie qui jouent un rôle sur sa qualité sanitaire, sa capacité d'érosion et le potentiel d'aménagement de ses rives. Le secteur de la rade se situe entre les rives de Genève-Plage et la Perle du Lac jusqu'à l'embouchure du Rhône.

Le plan d'eau du Petit Lac genevois, ses rives et ses aménagements sont soumis à différentes mesures garantissant la préservation du patrimoine naturel, culturel et bâti. Parmi elles, il est important de mentionner le plan de site de la rade, initié par l'association Patrimoine Genève en 1974 et adopté en 1978. Ce plan vise non seulement la protection du front des quais du plan d'eau (jetées, zones de verdure, ponts), mais également des immeubles en retrait.

Par ailleurs, l'initiative municipale « Sauvons nos parcs au bord du lac ! », obtient un soutien favorable du peuple, le 24 novembre 2013. Elle vient renforcer la protection et la préservation des rives et abords du lac, puisqu'elle interdit toute nouvelle construction sur le domaine public ou privé de la Ville de Genève sur les secteurs bordant le lac⁸. Conformément à cette initiative, la Ville de Genève doit dorénavant s'opposer à toute modification des zones de verdure et à toute nouvelle construction sur les quais et les parcs situés dans le périmètre défini.

Bien que contrainte par ces nouvelles dispositions, la ville a pourtant de tout temps développé un fort attrait pour son lac. L'histoire des bains à Genève témoigne de ce fort engouement pour la baignade et de nombreuses installations ont vu le jour à différentes périodes du passé.

8 Les secteurs concernés sont les suivants: bords de lac, quai Général-Guisant, quai Gustave-Ador, quai du Mont-Blanc, quai Wilson, rue de Lausanne, parcs de la Grange, parcs des Eaux-Vives, partie sud des Nations, et Jardin Botanique.

1.1.5 Peu d'offre, une grande demande

Au cours du siècle passé, les rives du Léman ont connu de multiples utilisations. Le tableau ci-dessous représente les différents jalons historiques qui marquent l'utilisation des rives de la rade et des activités nautiques.

Période	Usages des rives de la rade et développement des activités
1916 :	Construction des Bains de soleil et du lac sur la grève des Eaux-Vives.
1930-1940 :	Construction des bains de Genève-Plage et des bains des Pâquis.
1960-1970 :	Construction de nombreuses piscines, développement des activités de détente et sportives liées à l'eau.
1970-1980 :	Dégradation importante de la qualité des eaux du lac, moins grande attractivité du Léman pour la baignade.
1990-2000 :	Amélioration progressive de la qualité de l'eau du lac (amélioration du traitement dans les STEP, interdiction des phosphates dans les lessives en Suisse).
1995 :	Sauvegarde et rénovation des Bains des Pâquis.
2011 :	Installation des pontons du Rhône, réappropriation de la Pointe de la Jonction par la population.

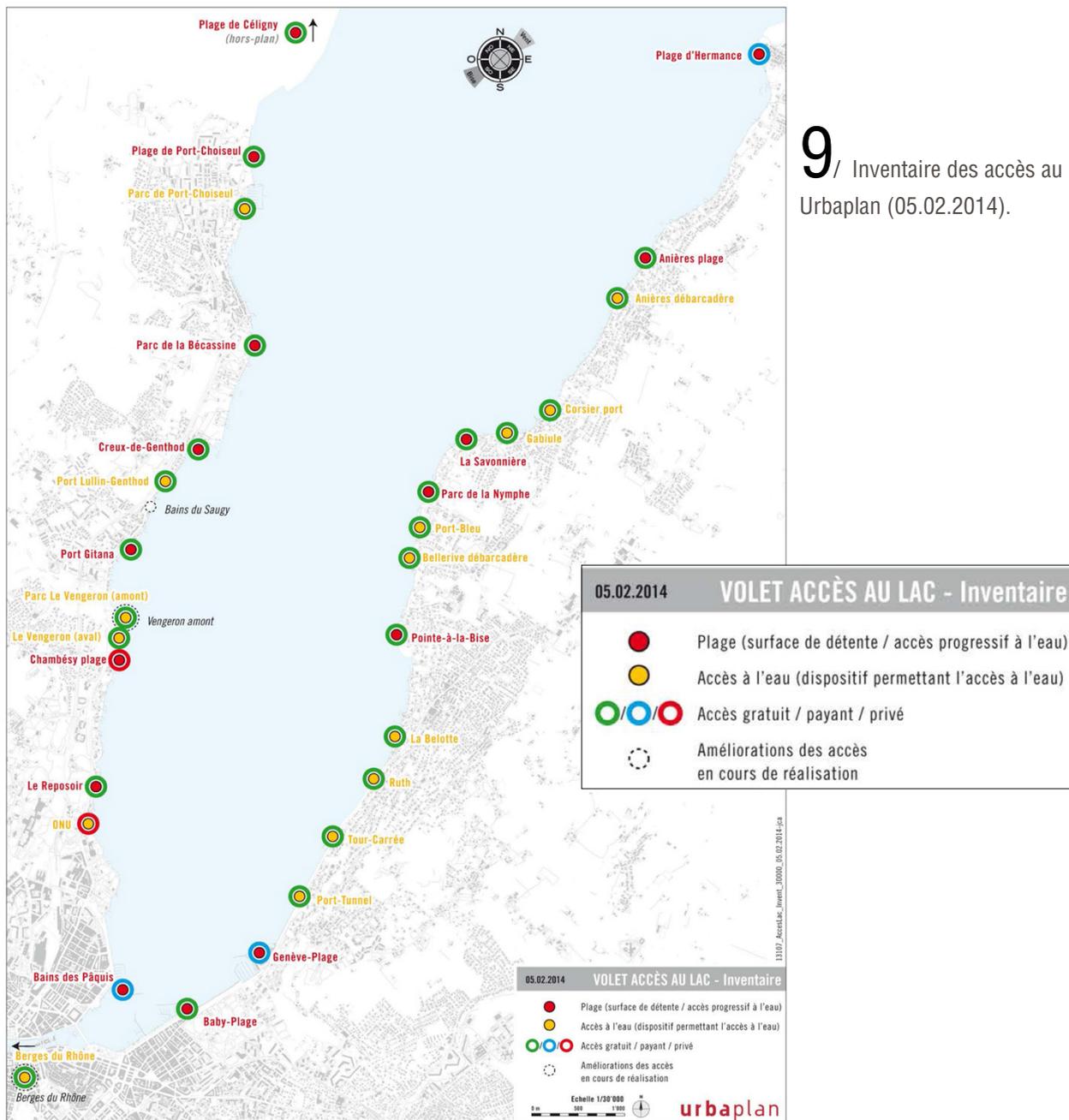
8 / Jalons historiques de l'utilisation des rives de la Rade et des activités nautiques. Tiré de ADR/EDMS/Viridis (2009).

Dans les années 1920, l'accès pour tous aux bains était encouragé pour des raisons de santé et d'hygiène publique. Dans un second temps, les piscines publiques se développent et leur popularité surpasse celles des bains lacustres. Pendant quelques années, les eaux du Léman sont eutrophisées et engendrent une baisse de popularité de la baignade en lac. Cependant, l'amélioration de la qualité des eaux redonne au lac, depuis une vingtaine d'années, une forte attractivité pour la baignade et les loisirs.

Aujourd'hui, les activités de loisirs et de détente autour du lac connaissent un accroissement paradoxalement continu alors que parallèlement peu d'aménagements encouragent l'accès au lac.

L'offre actuelle fait état de vingt-neuf accès aux lacs, concentrés autour du Petit Lac sur le canton de Genève, dont quatorze points d'accès à l'eau (accès public au lac) et quinze plages (aires de détente et d'accès à la baignade).

Ces aménagements sont répartis de la façon suivante :



9 / Inventaire des accès au lac. Urbaplan (05.02.2014).

Comme nous pouvons l'observer, la majorité des plages se trouvent hors du centre-ville de Genève, alors que seulement quatre sont localisées dans son cœur : les bains des Pâquis, baby-Plage, Genève-Plage et le Reposoir. Par ailleurs, il est également important de relever que sur ces quatre plages, seules deux d'entre elles sont gratuites. Pour accéder aux plages se situant hors du centre-ville, l'utilisateur ne disposant pas de véhicule personnel est contraint d'utiliser les transports publics qui ne desservent ces lieux qu'à une fréquence restreinte. Moins de quinze pour cent des rives de la grande rade sont aménagés pour la baignade et l'accès public à l'eau. Pour répondre à la forte demande publique, de nouveaux sites, très prisés en période estivale, ont été aménagés sous la forme de pontons, au bord du Rhône. Cependant, malgré ces infrastructures, la demande locale d'accès à l'eau pour la baignade et les loisirs n'est, aux yeux de la population, toujours pas satisfaisante et fait émerger des débats autour de cette question. La nouvelle plage des Eaux-Vives, au cœur de ces tractations, serait-elle un premier élément de réponse ?

1.1.6 La nouvelle plage des Eaux-Vives

Le lac est un élément naturel au cœur de Genève, et pourtant peu de ses rives offrent un contact direct à l'eau, sûr et propice à la baignade. Les baigneurs sont donc contraints d'utiliser des lieux peu adaptés, voire dangereux. Il existe une demande de la part de la population pour la création de nouveaux lieux de baignade. Une pétition signée par plus de 6000 personnes en 2005, ainsi que diverses autres pétitions et motions témoignent de cet engouement. De plus, l'encombrement des quais par des activités et installations aux abords du jet d'eau entrave la circulation piétonne et obstrue les vues. Suite à ce constat, le canton se mobilise pour créer une nouvelle plage publique afin d'offrir un nouveau lieu de détente et de loisir lacustre au cœur de la ville. Ce nouvel accès à l'eau devra être populaire et de qualité. Genève souhaite également embellir les quais en les désengorgeant, par une augmentation de la capacité portuaire actuelle, de façon à valoriser les quais existants par un meilleur partage de l'espace public et la création d'un espace de promenade plus convivial.

Pour mener à bien ce projet, le canton a mis en place un plan d'action débutant en 2013. Conformément au calendrier établi, la nouvelle plage publique de Genève pourrait être inaugurée dès l'été 2019. Cependant, bien que le projet ait été accepté par le Grand Conseil, le 4 décembre 2009, et l'autorisation de construire délivrée le 19 novembre 2010, il se trouve actuellement arrêté par divers recours ayant un effet suspensif.

Les associations WWF Genève et WWF Suisse, à l'origine des recours, reprochent outre un défaut de procédure de planification, un remblai trop important de la zone littorale. Le tribunal administratif de première instance (TAPI) a rendu son jugement le 28 juin 2013 et donne raison aux associations concernant la question des remblais. En effet, ces derniers sont interdits sur le lac au regard de l'art. 39 de la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux), sauf si « l'aménagement est envisagé dans une zone bâtie et justifiée par un intérêt public prépondérant, ne peut être implanté ailleurs, ou s'il permet une amélioration de la qualité du rivage »⁹.

A la suite du jugement concernant le recours du projet de la nouvelle plage publique des Eaux-Vives (PPEV), le canton mandate un bureau d'urbanistes-conseils (Urbaplan) afin de mener l'étude souhaitée par le tribunal administratif de première instance.

9 Art. 39 - Introduction de substances solides dans les lacs de la Loi fédérale sur la protection des eaux, (LEaux) du 24 janvier 1991 (Etat le 1^{er} juin 2014).

La Plage Publique des Eaux-Vives *depuis 2013*

10 / Canton de Genève.
Affiche de promotion pour le projet
de Plage Publique aux Eaux-Vives.



1.2 Etude préliminaire de localisation et de morphologie pour de futurs aménagements lacustres (réalisée par le bureau Urbaplan)

1.2.1 Contexte et objectifs de l'étude

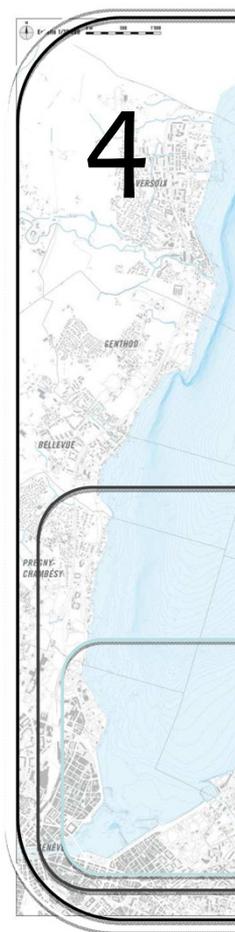
Comme décrit ci-dessus, suite au jugement concernant le recours du projet de la nouvelle plage publique des Eaux-Vives (PPEV), le bureau d'urbanistes-conseils Urbaplan a été mandaté par le canton afin de mener une étude préliminaire qui comprend trois objectifs principaux.

Le premier objectif est de mettre en lumière les besoins en matière d'accès publics au lac, notamment les places d'amarrage et d'activités professionnelles lacustres.

Le deuxième objectif consiste à déterminer les localisations permettant de « satisfaire les besoins d'accès de la population au lac et d'espaces de baignade (volet accès au lac); mettre à disposition, à court terme, une offre en places d'amarrage pour les bateaux de loisirs qui permette de mieux répondre à la demande, tant en termes quantitatif que qualitatif, ainsi qu'un nombre suffisant d'accès à l'eau fonctionnels pour les bateaux des privés (volet navigation de loisirs); assurer des conditions cadre pour l'exploitation et le développement des activités professionnelles liées au lac, en garantissant des espaces publics de qualité sur les quais (volet activités professionnelles lacustres); améliorer la qualité environnementale et biologique des rives et du plan d'eau suivant la planification d'une stratégie de renaturation à l'échelle du canton (volet renaturation). »¹⁰

Le troisième objectif vise à déterminer un scénario programmatique obtenu grâce à une évaluation multicritère et une étude macromorphologique. Ce scénario devrait permettre de voir si l'on peut se passer de remblais ou les réduire au maximum.

Il est important de relever que cette étude préliminaire n'a pas pour objectif d'évaluer des projets, mais plutôt des programmes. Le but est d'offrir une vision d'ensemble de la rade et du Petit Lac permettant d'esquisser la morphologie des aménagements projetés en lien avec les objectifs fixés.



10 Urbaplan. Etude préliminaire de localisation et de morphologie des aménagements lacustres, rapport final, 15 juillet 2014, p. 10.



Renaturation

Permettre le développement de la biodiversité (faune/flore/milieus), notamment en réaménageant les rives de manière à tendre vers un état naturel, en réorganisant et optimisant les installations de corps-morts.

Navigation de loisirs

Mettre à disposition, à court terme, une offre en places d'amarrage qui permette de mieux répondre à la demande, tant en terme quantitatif (listes d'attente), qu'en terme qualitatif (dimension et emplacement).

Activités professionnelles lacustres

Assurer des conditions cadres pour l'exploitation et le développement des activités professionnelles liées au lac, en garantissant des espaces publics de qualité sur les quais.

Accès au Lac

Satisfaire les besoins de la population d'accès au lac et d'espace de baignade.

Espace public

Valorisation de l'espace public de la Rade (notamment en libérant le Quai Marchand).

11 / Mise en évidence des volets d'étude par secteur. Urbaplan. (15-07-2014).

1.2.2 Diagnostic de la situation actuelle

Dans cette phase de diagnostic, le bureau Urbaplan a travaillé sur les quatre volets suivants : la renaturation, l'accès au lac, la navigation de loisirs et les activités professionnelles.

Voici les éléments de synthèse, issus du rapport d'étude¹¹, qui méritent d'être soulevés pour chacun de ces volets.

Premièrement, à travers le volet « renaturation », Urbaplan constate que la rade bénéficie d'une très grande diversité et richesse biologique. Bien que la Grande Rade soit un espace fortement artificialisé, des mesures ont été menées au cours de ces dernières années afin de rendre ponctuellement des espaces à la nature. Le Petit Lac fait actuellement l'objet de nombreuses mesures de protection au niveau légal. La faune ornithologique bénéficie d'un lieu d'hivernage d'importance internationale et l'impact des activités anthropiques a été réduit concernant les menaces liées à des micropolluants. La qualité des eaux du Petit Lac s'est améliorée au cours de ces dernières années et est à présent considérée comme bonne.

Deuxièmement, le volet concernant l'« accès au lac » nous donne de multiples enseignements ainsi que des recommandations et recherches de solutions. Le diagnostic met en avant un accès limité au lac puisque l'accès à l'eau du Petit Lac est de manière générale rendu difficile du fait de la forte artificialisation des rives. Les murs, enrochements, voies de circulation et la privatisation des rives en dehors du centre sont autant d'éléments venant entraver l'accès au lac. Les plages existantes connaissent une activité très intense en période estivale. Les plateaux et pontons de type superstructure sont des dispositifs ponctuels pour pallier au manque d'accès à l'eau, mais ne peuvent en aucun cas être des solutions pour un large public, principalement pour des raisons de sécurité. D'après le bureau Urbaplan, « le dispositif de type “grève” permet notamment de concilier accès à l'eau pour la population et amélioration de la qualité du rivage. Par ailleurs, il offre de surcroît une grande flexibilité en termes d'aménagement et une capacité d'accueil confortable pour un large public selon le site d'implantation. Il permet également une dissipation de l'énergie des vagues, responsable de l'érosion des rives »¹². Paradoxalement à la forte demande politique et populaire pour bénéficier de plus d'accès à l'eau, les remblais sont, comme déjà vu précédemment, interdits sur le lac.

11 Urbaplan. Etude préliminaire de localisation et de morphologie des aménagements lacustres, rapport final, 15 juillet 2014, p. 50.

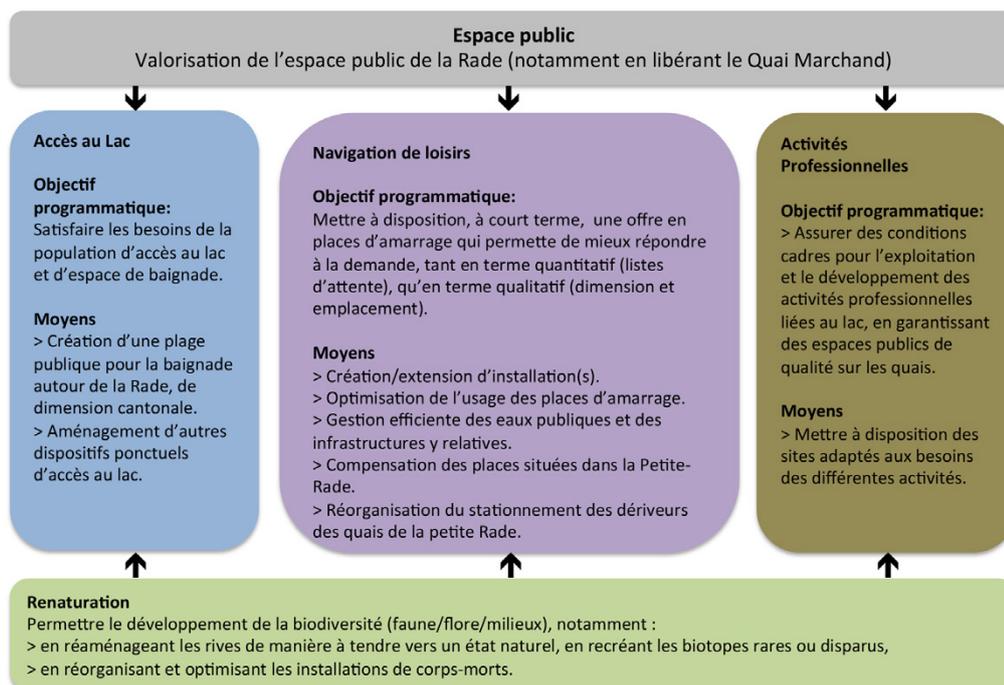
12 *Ibidem*.

Troisièmement, le diagnostic relatif à « la navigation et le loisir » montre une forte demande de places d'amarrage — par exemple, 760 places demandées en 2013 — pour un faible renouvellement, ralenti par des procédures longues et un manque d'effectif des services compétents. Il existe pourtant des potentiels d'amélioration de la situation « tant du point de vue des infrastructures (nouvelles installations et extension) que de la gestion des places. Des changements légaux seraient également à envisager pour réduire le nombre de « bateaux ventouses »¹³, mais de telles mesures pourraient être considérées comme des entraves à la liberté individuelle.

En quatrième et dernier lieu, le diagnostic relatif aux « activités professionnelles » relève que, même si la Rade est reconnue pour sa haute valeur paysagère et patrimoniale, la multiplicité des activités et l'encombrement des quais marchands ternissent son image. Pour Urbaplan, « des solutions de relocalisation des activités problématiques, qui ne nécessitent pas un emplacement dans l'hyper-centre, sont à trouver. » Finalement, seules les activités nécessitant un lien avec le centre et l'espace public des quais doivent pouvoir rester dans la Petite Rade. Par ailleurs, la localisation des espaces de ski nautique pourrait s'avérer problématique, voire même incompatible avec certaines propositions de nouveaux plans d'eau de baignade.

1.2.3 Objectifs et lignes directrices

Les objectifs formulés par Urbaplan ont été classés par volet d'analyse dans le but de répondre aux problématiques identifiées dans le diagnostic. Ils sont complétés par deux objectifs transversaux liés à la valorisation de l'espace public de la Rade, et à la renaturation. Ces objectifs sont synthétisés par Urbaplan de la manière suivante :



12 / Objectifs programmatiques formulés par volet d'analyse. Rapport final, Urbaplan (15-07-2014).

13 Bateau ventouse : Bateau qui ne sort pas ou peu sur le lac.

A partir de ces objectifs, des scénarios sectoriels par volet d'analyse ont pu être créés. Par leur combinaison et synergie, deux scénarios programmatiques ont été construits. Le premier scénario était dit décentralisé et le second centralisé. Passé au crible par une analyse multicritère (21 thèmes), c'est le second qui a été choisi et retenu dans la formalisation de l'image directrice que nous présenterons au point suivant.

1.2.4 Image directrice

Une image directrice des aménagements lacustres pour la Rade et le canton de Genève est proposée par le bureau Urbaplan. Celle-ci se base sur le scénario programmatique 2, dit «centralisé» vu précédemment. Cette image directrice localise des programmes et décline une série de mesures répondant aux besoins de la population par volet d'analyse et propose également une amélioration des conditions environnementales du Petit Lac. La répartition des programmes est illustrée autour des rives du canton (figure 13) et de la Grande Rade.

1.2.5 Synthèse

En conclusion, l'étude réalisée par le bureau Urbaplan se base sur une évaluation multicritères prenant en compte des objectifs issus des principes du développement durable tout en étant comprise dans une démarche d'évaluation environnementale stratégique (EES)¹⁴. Elle propose une image directrice répondant aux besoins des volets analysés et permet d'alimenter le Schéma de protection, d'aménagement et de gestion des eaux (SPAGE) du canton de Genève. Néanmoins des études de détail doivent encore être développées sur chaque site majeur identifié.

14 L'évaluation environnementale stratégique (EES) est une analyse plus globale des considérations environnementales que celle concernant uniquement un projet. Définition issue de <http://www.bafu.admin.ch>. [page consultée le 28 juin 2015].





1.3 Se baigner à la Pointe de la Jonction

1.3.1 Le besoin de bains au fil de l'eau

A Berne, Bâle et Zurich, l'Aar, le Rhin et respectivement la Limmat accueillent des bains au fil de l'eau. Ces activités sont très appréciées des habitants, mais aussi des visiteurs. A Genève, pour pallier le manque d'accès à l'eau, les berges du Rhône ont récemment été aménagées avec des pontons. La Jonction accueille deux de ces infrastructures.



14 / Réfection du ponton du Pont Sous-Terre à la Jonction. Photographie Magali Girardin, TDG (2013).

Mises à disposition des Genevois en 2011, ces deux plateformes ont connu un succès immédiat. L'Association pour la reconversion des Vernets (ARV) met à disposition une buvette ainsi que des chaises longues pendant l'été. Elle organise également diverses soirées et activités constituant un point d'attrait supplémentaire à celui de la baignade. Nonobstant, l'attrait majeur du site est son cadre paysager doté d'un aspect sauvage grâce au fleuve et à ses berges. On remarque que le site attire beaucoup de jeunes animés par l'envie de braver le courant ou encore de sauter du Pont Sous-Terre, même si cela reste strictement interdit. Les Genevois ne voient pas ces pontons comme des éléments « palliatifs », mais plutôt comme une autre façon d'entrer en contact avec l'eau, différente de celle offerte dans le centre-ville par le lac.

1.3.2 Des réponses ponctuelles

Bien que ces pontons offrent des réponses ponctuelles pour pallier la demande actuelle, ils ne sont, de toute évidence, pas adaptés à tous les publics. Le courant du Rhône est dangereux pour les enfants et les non-initiés. Le nombre de morts par noyade a augmenté dans le secteur proportionnellement à la fréquentation du site, et cela malgré les règles de sécurité et recommandations prescrites par l'Etat et la Ville de Genève.

Conclusion

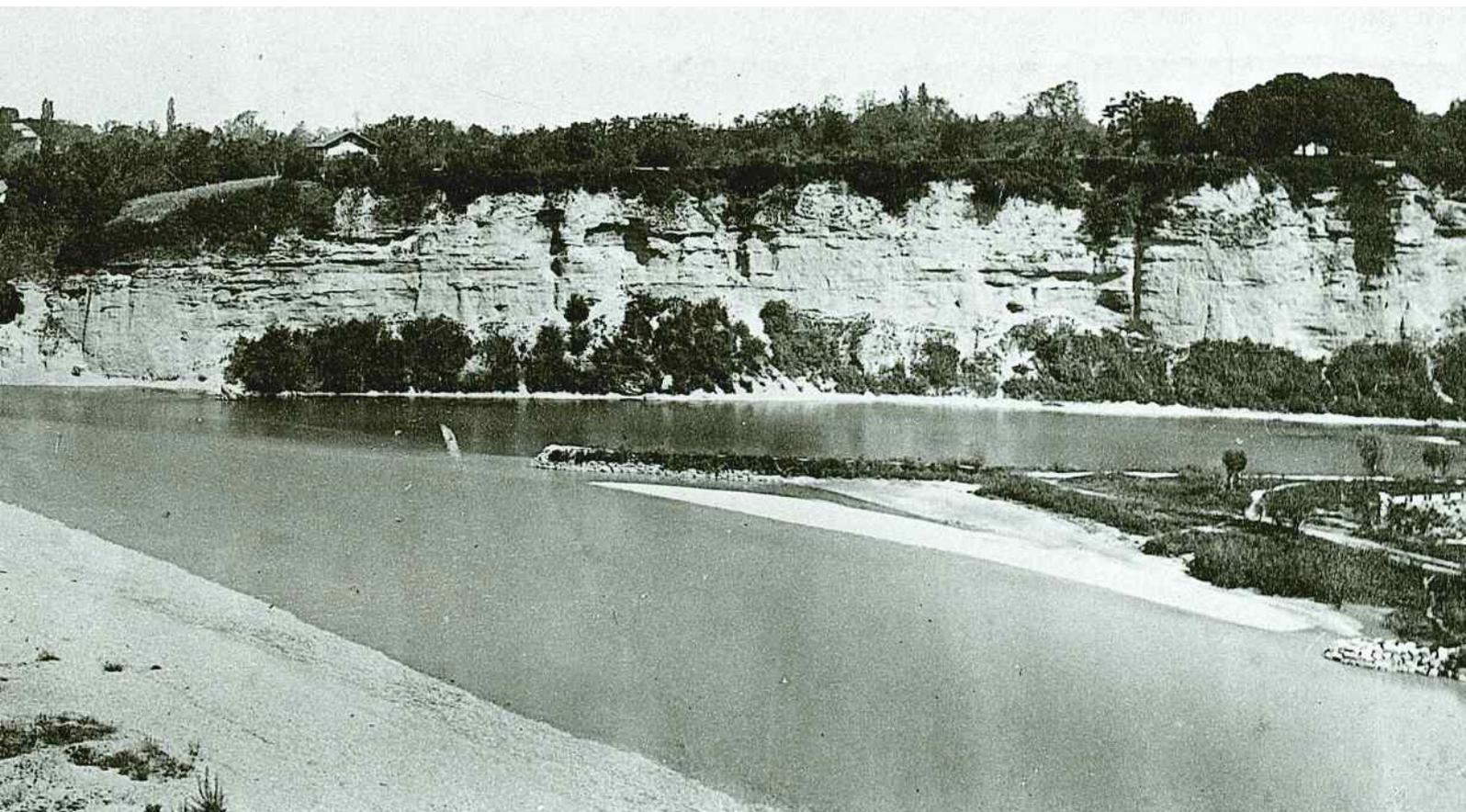
Ainsi, il apparaît que les Genevois sont intimement attachés à la Rade. Genève est une ville dense qui établit un rapport particulier avec les éléments naturels qui l'entourent. Lors des différentes périodes du développement de ce canton, le tissu urbain a subi d'importantes transformations autour du plan d'eau. Cette ville d'eau résulte donc d'une succession d'entreprises construites sur le lac et sa valeur patrimoniale est fortement reconnue et ardemment défendue. Toute intervention dans la rade suscite des élans passionnés. Mais que peuvent nous apporter ces connaissances pour le site de la Pointe de la Jonction ? L'analyse du rapport de la Ville à l'eau et les éléments de connaissance du site de la Jonction sont indispensables à la compréhension de son évolution d'hier à aujourd'hui. Elle fait également émerger des pistes de réflexion quant à son devenir.



15 / Plongeon depuis le Pont Sous-Terre à la Jonction. Photographie de Tamedia Publications, TDG (2013).



Chapitre 2: La Pointe de la Jonction, un espace en devenir



16 / La Pointe de la Jonction vue depuis le Bois de la Bâtie. Date inconnue. RVGN 13x18. Centre d'iconographie genevoise (CIG).

Après avoir étudié le rapport que Genève entretient avec l'eau (chapitre 1), nous allons à présent (chapitre 2) descendre à une échelle plus rapprochée, celle du quartier de la Jonction. Nous verrons quelles sont les limites géographiques de ce quartier, pour comprendre comment il s'insère dans la ville, mais étudierons également son histoire, afin de comprendre son évolution. L'analyse de ce territoire à travers différentes thématiques nous permettra de mieux saisir les enjeux actuels qui pèsent sur son devenir.

2.1 Diagnostic territorial

2.1.1 Situation géographique et toponymie

Le quartier de la Jonction tire son nom de sa situation géographique. Il est localisé à la confluence de deux cours d'eau : le Rhône et l'Arve. Le Rhône, originaire des Alpes suisses, se mélange aux eaux torrentielles de l'Arve avant de devenir méditerranéen quelques centaines de kilomètres plus tard. L'Arve, au caractère torrentiel (crues brutales), provient des montagnes françaises et charrie un important volume de limon, ce qui lui donne cette couleur boueuse, caractéristique des rivières de montagne. Ce fort contraste avec les eaux claires du Rhône offre au spectateur un paysage incroyable au moment de la rencontre.

De nombreux clichés immortalisent ce phénomène suscitant l'intérêt d'internautes du monde entier.

« L'Arve vient avec impétuosité mêler ses eaux bourbeuses à celles du Rhône; celui-ci semble vouloir éviter ce mélange; il se range contre la rive opposée, l'on voit dans un long espace ses eaux bleues et pures couler dans un même lit, mais séparées des eaux troubles de l'Arve. » H.-B. De Saussure, 1779.

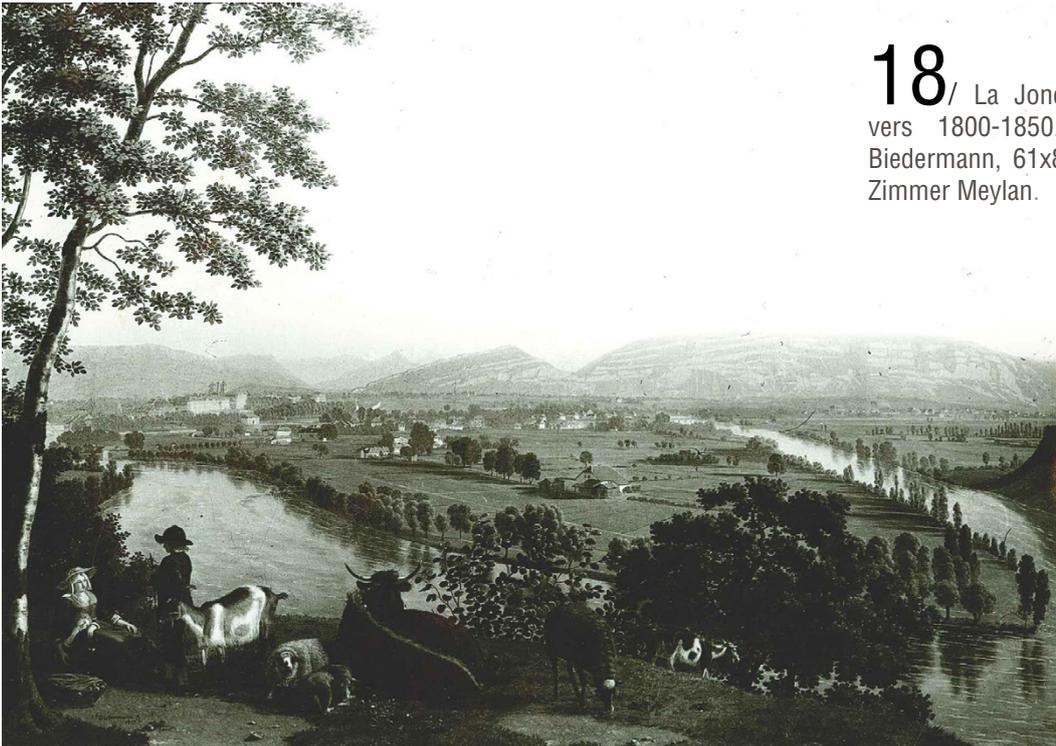
Telle est l'image, encore actuelle, de la Jonction vue par ce linguiste genevois.



17 / Contraste entre les eaux du Rhône et celles de l'Arve. Photographie: Laurent Guiraud, 2013.

2.1.2 Histoire du quartier

La Jonction a changé plusieurs fois d'identité à travers son histoire passant d'une commune rurale à un quartier-village, avant de prendre la caractéristique de quartier urbain que nous lui connaissons aujourd'hui. Le rapport à l'eau a été primordial, tant pour l'arrosage des cultures durant la période rurale, que pour la production et l'alimentation énergétique des activités industrielles.



18 / La Jonction, territoire agricole vers 1800-1850. Huile sur toile de Biedermann, 61x82 cm, photographie de Zimmer Meylan.

« Hors les murs de la Genève fortifiée, la région est agricole et abrite des cultivateurs, jusqu'au milieu du XIX^e siècle »¹⁵. La toponymie des rues du quartier témoigne, encore aujourd'hui, de ce passé agricole. En effet, en se promenant dans le quartier, on peut emprunter la Rue des Jardins, des Maraîchers, de la Puiserande ou encore des Plantapôrets. Dès 1850, le quartier va connaître de fortes mutations en raison de la tombée des fortifications. Les ateliers de la Société des Instruments de Physique de Genève (SIP), inaugurée en 1860, vont prendre la place des potagers.

15 PERREGAUX, Christiane et al. Bons Baisers de la Jonction. Genève, Editions Slatkine, 2000, p. 10

L'industrialisation naissante, poussée par la croissance économique, nécessite de la main-d'œuvre. Des Confédérés, des Savoyards ou encore des étrangers plus lointains convergent vers la Pointe et lui confèrent une identité cosmopolite qui perdure encore aujourd'hui. L'horlogerie s'implante également et, progressivement, l'artisanat, l'industrie et les services viennent remplacer les occupations potagères.

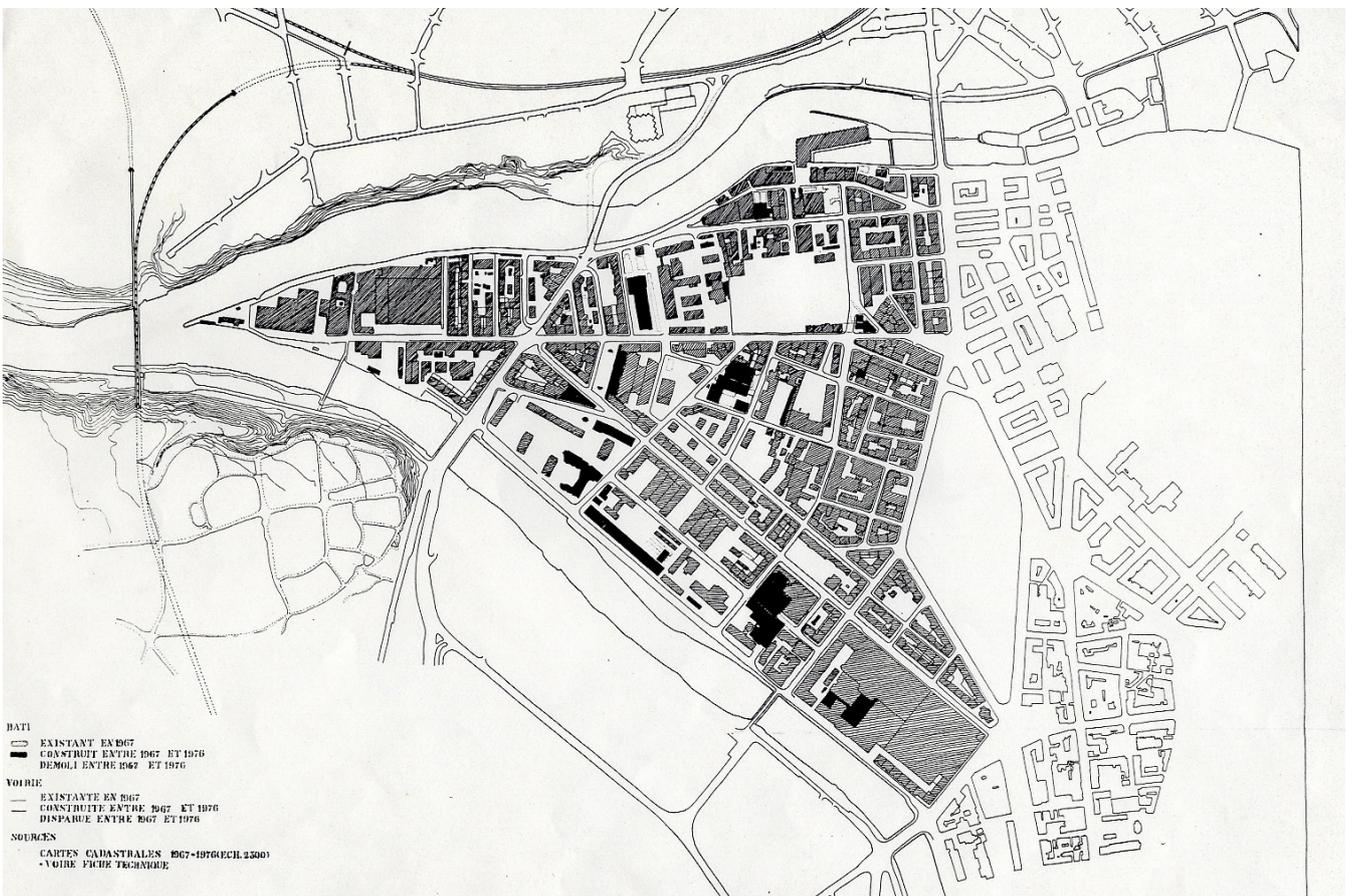
La Jonction va connaître d'importantes mutations dès 1850 avec la démolition des fortifications encerclant Genève. Dix ans plus tard, en 1860, la Société des Instruments de Physique de Genève (SIP) vient s'installer sur le site, suivie des casernes militaires, en 1875. L'exposition nationale de 1898 choisit la Jonction pour venir y installer son «village suisse» et son «village nègre». La Compagnie Genevoise des Transports Electriques (CGTE) s'établit dans le quartier en 1900, suivie de près par la création de l'Ecole de Médecine en 1925 et du Palais des expositions en 1926. A cette période, la radiotélévision suisse romande borde le quartier côté Arve et Carl-Vogt. C'est en 1931 que la Jonction, appartenant à la commune rurale de Plainpalais, rejoint Genève. La Faculté des sciences, quant à elle, vient s'implanter dans le quartier en 1967.

Comme on peut l'observer, en moins d'un siècle, on s'aperçoit que la ville s'est installée à la Jonction, entraînant la perte de nombreux espaces de verdure. Ce quartier très populaire est bien connu et accueille de nombreux travailleurs et visiteurs. La population de la Jonction poursuit sa mutation. « Afin de participer à l'essor de la cité, des immigrés arrivent du Sud (Italie, Espagne, Portugal) en plusieurs vagues successives. Rejoints peu à peu par leurs familles, les écoles prennent à leur tour un caractère multiculturel ».¹⁶ On rase ou rénove d'anciens immeubles pour proposer de nouvelles habitations plus modernes. Les différentes crises politiques et les guerres de fin de siècle vont pousser à l'exil des hommes et des femmes qui trouvent refuge à la Jonction.

16 PERREGAUX, Christiane et al. Bons Baisers de la Jonction. Genève, Editions Slatkine, 2000, p. 11



19/ Evolution du quartier de la Jonction entre 1906 et 1943. Perroulaz.



20/ Evolution du quartier de la Jonction entre 1967 et 1976. Perroulaz.

2.1.3 Contexte socio-économique

La Jonction est un quartier emblématique de Genève à la fois par sa localisation qui lui confère une dimension symbolique particulière, et son rapport aux éléments naturels qui l'entourent, mais aussi par sa dimension populaire.

D'après l'office cantonal de la statistique (OCSTAT), le quartier réunit 14'000 habitants en 2013, ce qui représente 8% de la population de la Ville de Genève. Concernant leurs origines, 24,6% de Genevois vivent à la Jonction, 31,7% de Confédérés et 43,8% d'étrangers. Ce dernier taux est identique à celui de la Ville de Genève.

Cette répartition fait émerger l'image d'un quartier cosmopolite, mais à majorité européenne puisque « huit personnes sur dix proviennent du continent. Le quartier abrite 8'700 logements, ce qui correspond à 8,5% du parc de location urbain. Le parc immobilier quant à lui est relativement ancien puisque 65% des logements ont été construits avant 1960. La Jonction est un quartier qui semble attirer la jeunesse, car la proportion de jeunes y résidant est supérieure à la moyenne de la ville. On compte 30,3% de jeunes âgés entre 20 et 35 ans, contre 24,6% en Ville de Genève. »¹⁷

Le quartier abrite des bâtiments de l'administration cantonale, le dépôt des transports publics genevois, des activités tertiaires et du logement. On y retrouve des commerces, des services de proximité, ainsi que des structures favorables à l'artisanat. La Jonction n'apparaît donc pas seulement comme étant la rencontre physique entre le Rhône et l'Arve, mais elle est aussi celle des travailleurs qui s'y rendent chaque matin.

Autre point de confluence, celui de nombreux artistes qui ont trouvé refuge dans les divers locaux abandonnés suite au déclin du secteur secondaire. On trouve par exemple, dans l'ancienne usine Kugler¹⁸, un regroupement de diverses associations d'artistes. Dans un souci d'assainissement et de palliation de déficit de logement, ces lieux d'expression et de partage culturels risquent de disparaître. Il est donc important de tenir compte du potentiel de cohésion sociale de ces lieux dans les réflexions futures quant à l'avenir de la Pointe de la Jonction.

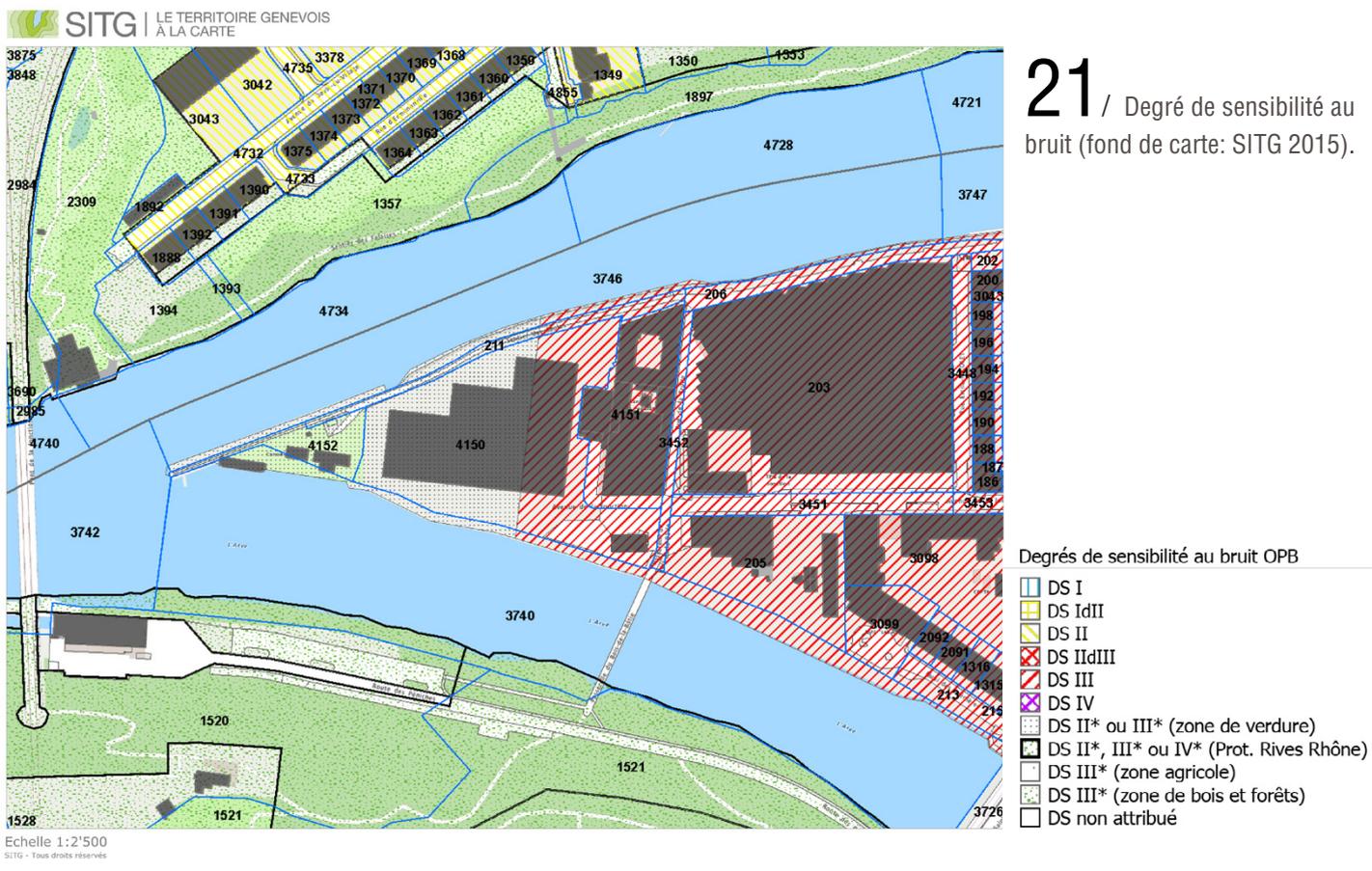
17 PERREGAUX, Christiane et al. Bons Baisers de la Jonction. Genève, Editions Slatkine, 2000, p. 15

18 L'usine Kugler abritait autrefois des ateliers de décolletage, assemblage, chromage, usinage, mécanique et une fonderie.

2.1.4 Contexte paysager et environnemental

De par sa situation géographique, entre deux rives, le site de la Pointe de la Jonction possède un fort rapport aux éléments naturels qui l'entourent. Hormis le caractère fluvial de ce territoire de confluence, la Pointe est bordée par deux falaises boisées qui lui confèrent un caractère fortement végétalisé sur son pourtour. Le cordon boisé le long du Rhône fait partie du périmètre protégé des rives de Rhône par la Convention de Ramsar¹⁹. La rive gauche de l'Arve est également bordée d'une falaise boisée, menant jusqu'au bois de la Bâtie.

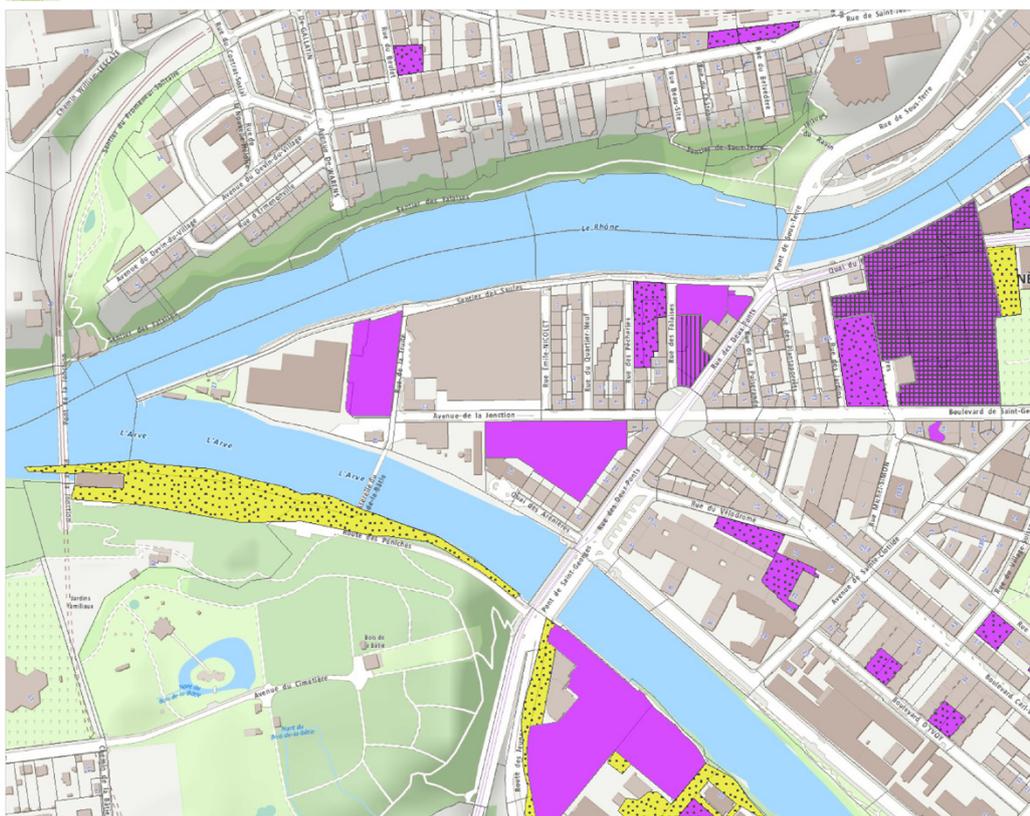
Le site est fortement réglementé en matière de pollution sonore. Etant donné qu'il fait partie du périmètre de protection des rives du Rhône, il est soumis au degré de sensibilité DS II, imposé par l'Ordonnance fédérale sur la pollution du bruit (OPB) du 15 décembre 1986. Ce degré n'autorise aucune entreprise gênante. Le reste de la Pointe est soumise au DS III et peut accueillir des entreprises décrites comme « moyennement gênantes ». Cette donnée mérite d'être soulignée, car certains projets peuvent être compromis du fait du respect de cette réglementation.



19 Officiellement : Convention relative aux zones humides d'importance internationale. Cette convention a pour mission « La conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides par des actions locales, régionales et nationales et par la coopération internationale, en tant que contribution à la réalisation du développement durable dans le monde entier ». RAMSAR. About Ramsar. [en ligne]. <http://www.ramsar.org>. [page consultée le 10 mars 2015].

Par ailleurs, en raison de son fort passé industriel, il semblerait qu'une partie du site soit polluée. L'ancienne usine Kugler, qui abrite aujourd'hui six associations d'artistes, est désignée selon l'Ordonnance fédérale sur l'assainissement des sites pollués (Osites) du 26 août 1998, comme «site pollué: aire exploitation nécessitant investigation». D'après l'Etat de Genève, la pollution de ce bâtiment se trouve être une menace de pollution des eaux souterraines.

SITG | LE TERRITOIRE GENEVOIS
À LA CARTE



Echelle 1:5'000
SITG - Tous droits réservés

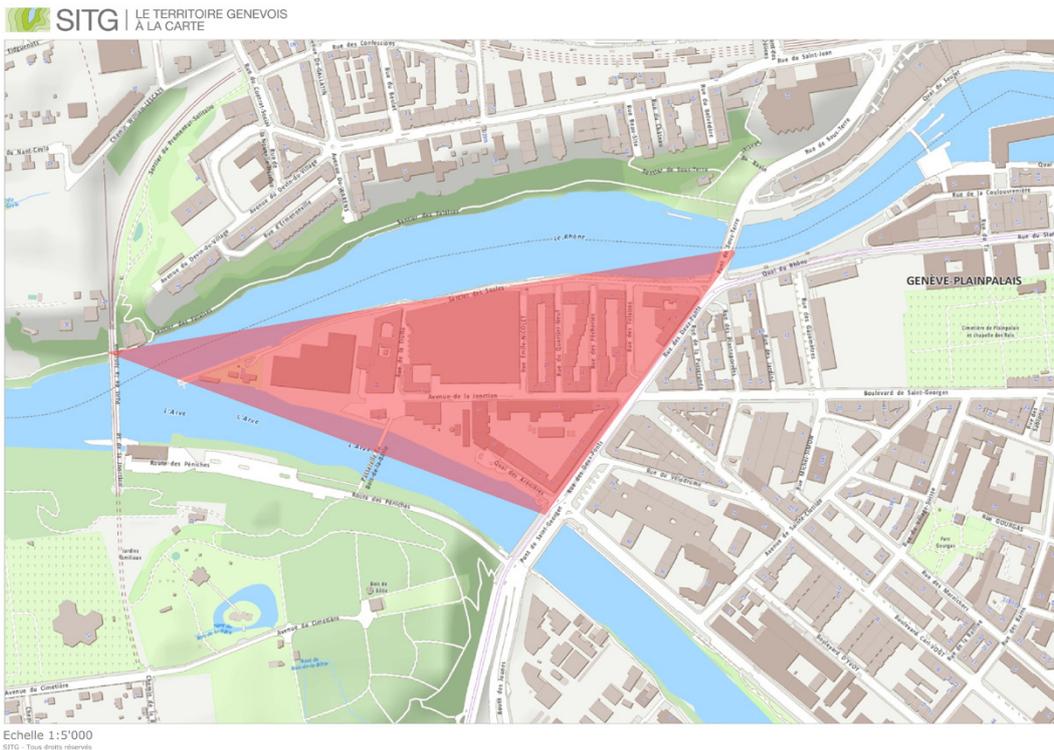
Sites pollués

-  Aire exploitation contaminée
-  Aire exploitation à surveiller
-  Aire exploitation nécessitant investigation
-  Aire exploitation ne nécessitant pas de surveillance/assainissement
-  Aire exploitation sans atteinte nuisible/incommodante
-  Lieu accident nécessitant investigation
-  Lieu accident ne nécessitant pas de surveillance/assainissement
-  Lieu accident sans atteinte nuisible/incommodante
-  Site stockage contaminé
-  Site stockage à surveiller
-  Site stockage nécessitant investigation
-  Site stockage ne nécessitant pas de surveillance/assainissement
-  Site stockage sans atteinte nuisible/incommodante

22 / Pollution des sols
(fond de carte : SITG 2015).

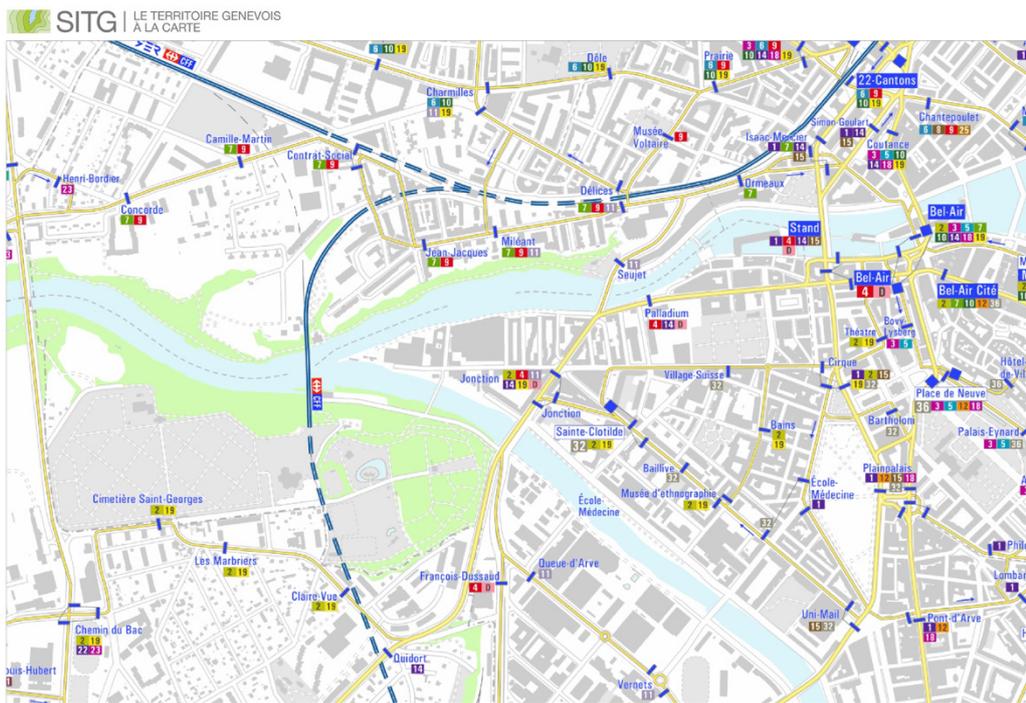
2.1.4 Terrain d'étude (limites, connexions, affectation des zones et données cadastrales)

Le périmètre institutionnel délimitant le quartier de la Jonction compose un espace triangulaire contenu entre le pont Sous-Terre, le pont de Saint-Georges, en passant par la rue des deux ponts, pour rejoindre le pont de la Jonction. Nous nous attarderons plus spécifiquement sur le secteur de la Pointe de la Jonction, puisqu'il s'agit de la zone sur laquelle se portent les nouveaux projets à l'étude.



23 / En rouge : limites du quartier de la Jonction selon le découpage institutionnel (fond de carte : SITG 2015).

Le quartier de la Jonction, malgré son caractère de « presque île » est relativement bien desservi par les lignes de transport en commun. A travers une étude menée par un groupe d'étudiants du MUSE (Master en sciences de l'environnement)²⁰, neuf lignes de bus s'arrêtant à l'arrêt Jonction, situé à 320m du périmètre d'aménagement ont pu être comptabilisées. Ces différentes lignes couvrent un espace de desserte relativement large sur le territoire genevois sans compter les nombreuses possibilités de connexions qui rendent le territoire genevois complètement poreux et perméable aux transports en commun.



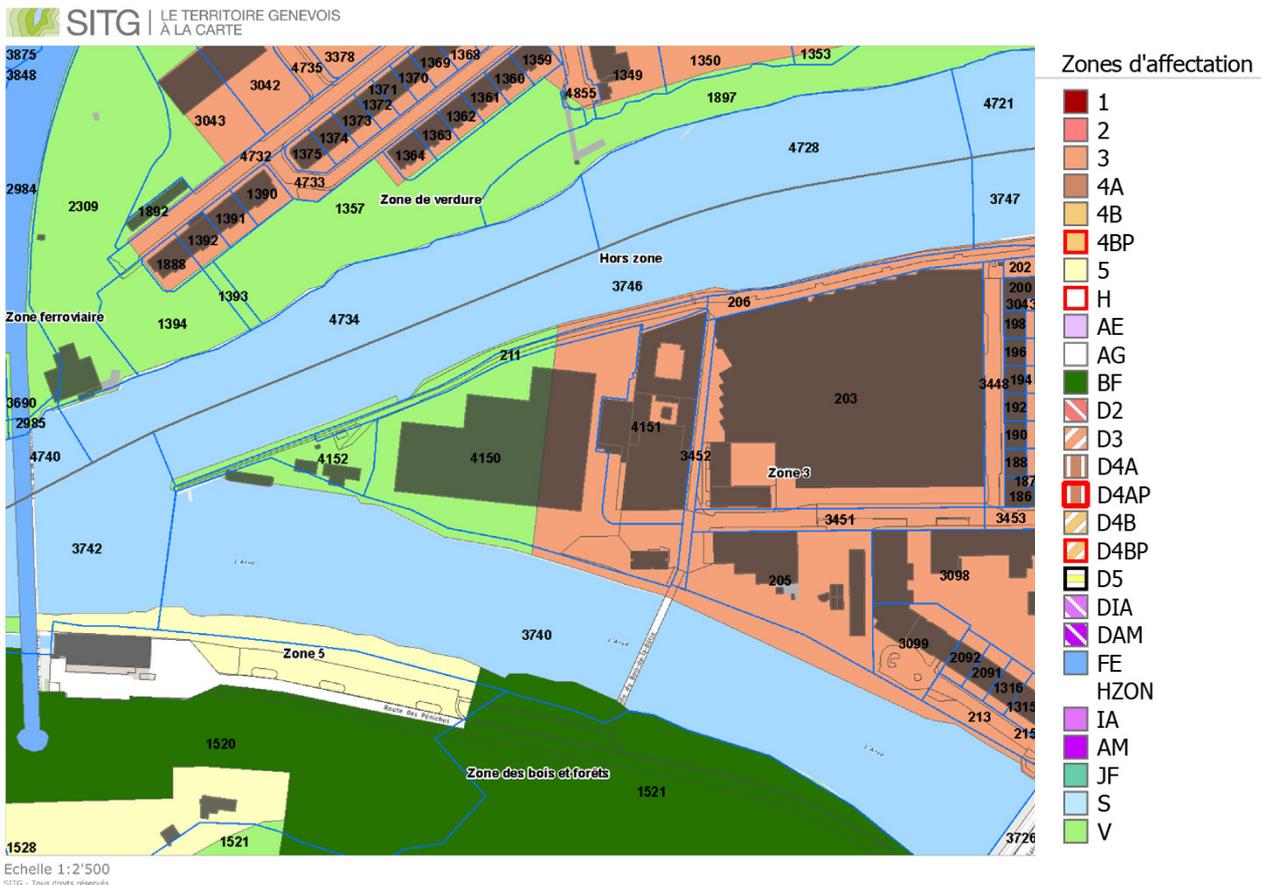
24 / Le réseau de TPG (fond de carte : SITG 2015).

Il est possible de parcourir le site à pied ou en vélo. Une passerelle piétonne, interdite aux véhicules motorisés, facilite par ailleurs l'accès depuis le bois de la Bâtie. Les voitures peuvent emprunter l'axe central de l'avenue de la Jonction dans les deux sens de circulation. Au nord, le long des berges du Rhône, une voie à sens unique parcourt le sentier des Saules en direction du pont Sous-Terre. Pour le stationnement, les étudiants du MUSE²¹ ont recensé deux aires de 47 et 171 places, propriétés privées des TPG et réservées au personnel selon des horaires très spécifiques.

20 MUSE: Master en sciences de l'environnement, Université de Genève.
MUSE. Un projet urbain à la Pointe de la Jonction. Atelier : Le Rhône et la ville, Université de Genève, juin 2010, p. 11.

21 *Ibidem*.

Le site de la Pointe de la Jonction appartient à l'Etat de Genève. « Il se situe dans une “zone de verdure et de développement”. La “zone de verdure” comprend les terrains ouverts à l'usage public destiné au délassement et les cimetières. Il y est permis des constructions d'utilité publique dont l'emplacement est imposé par leur destination et des exploitants. Quant à la “zone de développement”, elle est destinée à l'habitation, au commerce et aux activités du secteur tertiaire. L'Etat de Genève est le propriétaire des parcelles n°4150, 4152 et 211»²² (voir le plan ci-dessous). Actuellement, les infrastructures présentes sur le site de la Pointe sont un hangar ouvert (dépôt de bus), un bâtiment de bureaux des TPG sur la parcelle n°4150 et des hangars propriété de l'Etat sur la parcelle n°4152. L'Etat concède un droit de superficie aux TPG pour l'exploitation de leur infrastructure jusqu'en 2020. Les TPG devraient donc libérer ce périmètre après cette échéance. Un nouveau centre de maintenance secondaire des TPG est en cours de construction sur le lieu-dit « En Chardon », à Vernier. Sa mise en service est prévue pour 2019.



25/ Propriété des collectivités publiques sur le secteur de la Pointe de la Jonction (fond de carte: SITG 2015).

22 MUSE. Un projet urbain à la Pointe de la Jonction. Atelier : Le Rhône et la ville, Université de Genève, juin 2010, p. 10.

2.2 Enjeux et devenir du site

Nous l'avons compris, le site de la pointe de la Jonction jouit non seulement d'une position centrale et stratégique au cœur de la ville, mais est exceptionnel de par les éléments naturels qui l'entourent, le Rhône et l'Arve, accompagnés de leurs cordons boisés. Nous avons également vu dans le chapitre premier, consacré à Genève et son rapport à l'eau, que les espaces de baignade manquent et que les Genevois sont à la recherche d'espaces offrant du délasserment en bord d'eau.

Pour ces différentes raisons, conscients du potentiel de l'espace situé entre la Pointe de la Jonction et l'Usine Kugler, nombreux sont les acteurs qui ont des vues sur le site. Pour l'instant, le hangar des Transports publics genevois (TPG) occupe toujours cette étendue située entre le Rhône et l'Arve. Mais il est prévu qu'ils déménagent dans un nouveau dépôt à « En Chardon », près de l'aéroport en 2018. Puisqu'un lieu de repli adéquat a été trouvé, le vrai problème reste donc de nature financière car « [e]n 1995, l'Etat a investi quelque 70 millions pour aménager un nouveau hangar TPG, d'une surface de 2000 m² à la Jonction. Les frais sont loin d'être amortis. L'Etat devrait donc dédommager les TPG pour cette moins-value. »²³

La libération du site laissera quoi qu'il en soit la place à d'autres aménagements qu'il est important de penser dès aujourd'hui.

Les visions sont divergentes concernant l'avenir de la Pointe de la Jonction. Certains y verraient bien une œuvre architecturale sous la forme d'un musée ou d'une salle de concert, d'autres prônent des logements et un parc géant. La Tribune de Genève, principal journal du canton, a même lancé un sondage sur le web pour poser la question aux citoyens genevois. Ce sondage s'intitulait « Que faire de la pointe de la Jonction ? » et proposait les réponses suivantes :

- créer un parc public ;
- construire des logements ;
- construire une seule tour avec un parc autour ;
- créer un parc d'attractions ;
- installer une technopole ;
- laisser en l'état ;
- je ne sais pas ;

Bien que les réponses de ce sondage n'aient pas été publiées, on pourra constater dans la troisième partie de ce travail que quasiment l'ensemble des réponses proposées par le journal, hormis le parc d'attractions, ont été source de propositions et ont fait l'objet de divers projets, portés par différents acteurs.

23 GANI, Cynthia. « Les Genevois qui rêvent d'une nouvelle pointe de la Jonction devront attendre ». Le Temps [en ligne]. (18 août 2008). <http://www.letemps.ch> [page consultée le 13 juin 2015].

Conclusion

Comme nous avons pu le voir à travers ce chapitre, le territoire de la Pointe de la Jonction représente de grands enjeux en termes de potentialités d'aménagement. Le départ des TPG prévu pour 2018 marquera sans doute le feu vert pour une pluie de nouveaux projets. Le tout est de se tenir prêts quant à l'avenir souhaité pour le site. Aurons-nous affaire à un grand projet urbain imposé par le canton ? Ou bien le citoyen aurait-il son mot à dire ? Le chapitre suivant, traitant de la question de la participation nous permettra de nous plonger sur la question du contexte participatif et associatif pour comprendre si le site de la pointe jouit d'un soutien populaire concernant son devenir.



Chapitre 3 :

Participation citoyenne et associative



Après nous être penché sur le rapport qu'entretient Genève à l'eau et sur le nouvel espace en devenir que constitue la Pointe de la Jonction, nous nous posons la question de la participation; qu'elle soit d'ordre individuel, émanant de citoyens, ou collectif, en provenance d'associations. Nous traverserons plusieurs échelles, en commençant par celle nationale, puis cantonale avec Genève, pour finir sur notre site d'étude de la Pointe de la Jonction. En effet, il semble primordial, pour comprendre la place qui est donnée à la voix du citoyen, de poser de façon très synthétique le cadre politique suisse et de voir la place de la participation à Genève. Ainsi, nous verrons de façon générale quelle est la politique de participation citoyenne à Genève. Nous étudierons également le cas exemplaire du sauvetage des bains des Pâquis, qui mobilisa des milliers de Genevois dans les années quatre-vingt. Pour finir, nous nous pencherons sur les associations qui, si diverses sont-elles, défendent les intérêts de la Pointe de la Jonction, en tâchant de comprendre leur position et leurs arguments.

26 / Projet « A LA POINTE ».

Buvette associative tenue par l'ARV.

Photographie: club suisse de la presse (2013).

3.1 La question de la participation

3.1.1 Particularités du système politique suisse

On dit souvent du système politique suisse qu'il est unique au monde, car il donne une grande place au citoyen qui peut participer directement à la vie politique. Chacun peut décider comment l'Etat (la Confédération), les cantons et les communes sont organisés. La Suisse se distingue fondamentalement des autres démocraties par la démocratie directe, le fédéralisme et la démocratie de concordance. Selon le professeur Minh Son Nguyen²⁴, de l'Université de Neuchâtel, dans une démocratie directe, le peuple peut influencer directement sur la politique du gouvernement par l'intermédiaire d'initiatives et de référendums. Le fédéralisme signifie qu'outre le peuple, les cantons régissent et conservent toutes les prérogatives que la Constitution n'accorde pas directement à la Confédération. La démocratie de concordance quant à elle, par le principe de la majorité des cantons, permet de donner aux petits cantons la même valeur représentative qu'aux grands, à l'exemple du Conseil des Etats, chambre haute de l'Assemblée fédérale, qui réunit deux représentants par canton.

La démocratie directe

Dans le cadre de notre étude, nous allons nous attarder davantage sur la démocratie directe pour comprendre comment les citoyens peuvent faire entendre leur voix à travers les deux dispositifs que sont l'initiative populaire et le référendum.

L'initiative populaire

Il s'agit d'un droit civique octroyé à un nombre donné de citoyens - munis du droit de vote - leur permettant de proposer qu'un texte de loi soit soumis en votation populaire. Le texte proposé entre en vigueur s'il est validé par les organismes compétents et accepté par le souverain. Ce droit existe au niveau fédéral, pour proposer une modification de la Constitution, ainsi qu'au niveau cantonal et communal pour proposer la modification ou la création d'une nouvelle loi. Les trois niveaux politiques nationaux sont donc ainsi couverts par ce droit.

Le référendum

Toujours d'après le professeur Minh Son Nguyen, le référendum vient du latin « referendum » qui signifie « pour rapporter » et il est synonyme de consultation. Il s'agit d'un procédé de démocratie semi-directe permettant aux citoyens de manifester eux-mêmes un choix politique. On distingue deux formes de référendum, l'une considérée comme obligatoire, l'autre, facultative.

Le référendum obligatoire a lieu d'office lorsqu'il faut modifier la Constitution ou un texte de loi ayant un impact supranational. Lors de la votation, le référendum obligatoire doit alors obtenir la double majorité des voix du peuple et des cantons pour que la modification soit acceptée.

24 RTS découverte. Prof. Minh Son Nguyen: Qu'est-ce que le référendum? [Vidéo en ligne]. <<http://www.rts.ch/decouverte/monde-et-societe/economie-et-politique/systeme-politique-suisse/15>>. Durée 3min33. (Consulté le 25 avril 20)

Le référendum facultatif - à l'échelle fédérale - est lancé sur la demande de 50'000 personnes ou d'au moins huit cantons. Lorsqu'il s'agit d'une loi adoptée par le Parlement, il faut récolter 50'000 signatures en 100 jours. Lors de la votation, la majorité simple des voix du peuple suffit pour un référendum facultatif; s'il est rejeté, la loi contestée entre alors en vigueur.

Le système politique suisse est souvent cité comme exemplaire, car il met à disposition des citoyens de puissants instruments démocratiques offrant d'importants débats sur tous les thèmes. Il a pour avantage de permettre au peuple de participer à la vie active de la nation. Toutefois, des inconvénients sont à relever: parmi eux, l'absence d'un tribunal institutionnel, le faible taux de participation au scrutin (car il semblerait qu'en moyenne, seuls deux citoyens sur cinq se rendent aux urnes)²⁵ ou encore le manque de transparence dans le financement des partis. Avec la neutralité et le fédéralisme, la démocratie directe représente une part de l'identité nationale. Ce système politique, unique en Europe et dans le monde, participe à la cohésion des différentes langues, religions et cultures de la Suisse.

3.1.2 La participation citoyenne à Genève

A Genève, la participation citoyenne prend de l'ampleur et devient incontournable pour faire avancer les projets d'urbanisme. Toutefois, elle reste difficile à intégrer dans les mœurs politiques et administratives.

Ces dernières années, la participation citoyenne est en vogue à Genève. Dans le cadre de la réflexion menée sur les quartiers durables, le canton souhaite développer une démarche participative pour les projets d'aménagement de l'ancien site d'Artamis ainsi que pour le projet Praille-Acacias-Vernet (PAV). Mais quels sont les avantages et inconvénients d'une telle démarche de façon générale? D'après le chercheur vaudois Laurent Thévoz, appartenant à la Communauté d'étude en aménagement du territoire (CEAT), le diagnostic d'un quartier par ses habitants met en avant l'importance des questions d'espaces publics et de vie sociale. C'est en s'appuyant sur leurs représentations que s'ouvre la voie à une intégration plus importante de ce qui fait sens pour ceux que le projet concerne. Selon lui cela, facilite par la suite la mise en œuvre de solutions créatives développées sur des valeurs communes. Par ailleurs, la démarche participative a pour autre avantage de diminuer les risques d'opposition. Ce dernier argument n'est pas minime, puisqu'à Genève le problème est récurrent. Elle permet de « [...] conduire un accord entre les parties propices à cultiver un climat de confiance et pour que collectivement, on puisse mettre en œuvre à long terme un projet à partir d'une base potentiellement conflictuelle ». ²⁶

25 SWI swissinfo.ch. Courte introduction au système politique suisse. [Vidéo en ligne]. <http://www.swissinfo.ch/fre/d%C3%A9mocratie-directe_courte-introduction-au-syst%C3%A8me-politique-suisse/3688441615>. Durée 6min06. (Consulté le 25 avril 20)

26 MACIA, Cathy. « La participation citoyenne en marche ». Le Courrier (16 juin 2009), p. 4.

Pour Mark Muller, conseiller d'Etat à Genève, la participation citoyenne est «aujourd'hui, [...] une composante incontournable des grands projets d'urbanisme»²⁷. Cependant, l'aménagement participatif rencontre passablement de freins d'ordre institutionnels et culturels.

Mais qu'entend-t-on par participation ? Parfois, les termes peuvent prêter à confusion. Pour Cathy Macia²⁸, journaliste, selon les cas, la participation peut prendre la forme d'une simple information, d'une consultation ou encore d'une concertation. Lors d'une consultation, l'avis de la population est demandé — groupes d'intérêt ou public — sans qu'il ne soit forcément par la suite pris en compte. A contrario, la concertation implique une participation au processus décisionnel.

Laurent Thévoz²⁹, cité précédemment, met en évidence trois aspects fondamentaux pour garantir l'efficacité de la démarche participative, par analogie avec une pièce de théâtre.

Selon le chercheur, le premier élément concerne les acteurs: il faut pouvoir les identifier et veiller à ce que tous les acteurs potentiellement concernés soient correctement représentés et qu'ils aient pu s'exprimer, notamment les citoyens en rupture sociale.

Deuxième point, l'intrigue: il faut pouvoir se mettre d'accord sur le contenu du projet. Il est important qu'une concertation soit au préalable faite sur les définitions, le périmètre d'étude, les enjeux, les besoins, etc.

Dernier point, le scénario: il faut établir clairement le dispositif de la concertation, les modalités de collaboration, le degré de la participation citoyenne, les étapes à franchir, le scénario d'arbitrage en cas de désaccord.

Les règles sont indispensables pour éviter que le processus soit manipulé par les parties prenantes. Ces dernières peuvent être diverses: pouvoirs politiques, propriétaires fonciers, associations, etc.

Parfois, des groupes de citoyens se rassemblent sous la forme d'une association pour faire entendre leur voix, sans que leur opinion ne leur ait été demandée. C'est le cas de l'AUBP³⁰ avec le sauvetage des bains des Pâquis, que nous allons de suite présenter.

27 MACIA, Cathy. « La participation citoyenne en marche ». Le Courrier (16 juin 2009). p. 4.

28 *Ibidem*.

29 *Ibidem*.

30 AUPB: Association d'usagers des bains des Pâquis

3.1.3 Le cas exemplaire du sauvetage des bains des Pâquis

Il semble important de parcourir ensemble l'histoire du sauvetage des bains des Pâquis, car elle représente, à notre sens, un bel exemple de réussite de ce que peut offrir la démocratie directe participative.

Tout d'abord, il est important de rappeler que cette opération a pu être menée grâce à l'obstination de quelques personnes, amoureuses des bains et fortement attachées au lieu, prêtes à se battre pour assurer sa sauvegarde et sa pérennité. Dans certains milieux, on entendait que ces bains avaient fait leur temps. On envisageait leur destruction pour reconstruire de nouveaux dispositifs tels que des bassins artificiels tempérés, des solariums et un grand restaurant. « De plus, disait-on, le béton semblait pourri »³¹.

Les opposants à la destruction ne défendaient vraisemblablement pas les bains pour leur qualité architecturale, mais plutôt « pour ce qu'ils offraient dans leur rapport d'une simplicité extrême à l'eau et l'atmosphère unique qui y régnait »³². En effet, il s'agissait d'un des rares lieux de Genève où le baigneur pouvait jouir d'installations fonctionnelles pour un prix d'entrée populaire, sans séparation des sexes. Il s'agissait à la fois d'un lieu de retraite et d'observation, de rencontre entre les gens d'un quartier et de l'extérieur. Pour de nombreux Genevois, ce lieu leur rappelait leur enfance, l'expérience des premières baignades et ils y étaient fortement attachés. Ainsi, en 1987, lorsqu'un groupe d'usagers voit apparaître « Reconstruction des Bains » dans la feuille d'avis officielle (FAO), il comprend que leur destruction est imminente. Un petit groupe décide au printemps de la même année de fonder « l'Association d'usagers des bains des Pâquis » (ci-après AUBP) et dépose un recours contre ce projet. Jusqu'alors, les autorités avaient donné peu d'informations à la population sur le nouveau projet et, à l'époque, les mots « dialogue » et « concertation » avec les citoyens n'étaient pas à l'ordre du jour. Malgré les arguments de l'AUBP, principalement d'ordre émotionnel et esthétique, le crédit du nouveau projet est voté. Aussitôt, l'association lance un référendum contre cette décision et obtient rapidement plus de 9'000 signatures.

Commence alors une grande campagne d'information afin d'obtenir le soutien de la population. Deux membres du comité partent en exploration spéléologique sous les bains afin de vérifier l'état des structures en béton. Après avoir contrôlé l'état de près de cinq cents piliers dans des eaux glaciales en février, les dégâts se révèlent être moins importants que ceux annoncés. L'association affirme donc qu'une restauration est envisageable et moins coûteuse que la démolition-reconstruction projetée, soit moins de dix millions. Il s'agit d'un argument de poids quelques mois avant la votation communale.

31 VILLE DE GENEVE, Département municipal de l'aménagement de constructions et de la voirie. Bains des Pâquis, quai du Mont-Blanc. Genève, Kurz, 1995, p.15.

32 *Ibidem*.

De plus, l'AUPB déploie une énergie démesurée dans la communication : publicistes, imprésarios, orateurs, colleurs d'affiches, etc. Ils organisent des fêtes chaque vendredi soir sur la jetée pendant tout l'été avec de la musique et des stands d'information. D'autres associations et mouvements de quartier se joignent à eux pour soutenir les bains. La campagne référendaire connaît un succès sans précédent et l'un des moments d'apothéose est le grand spectacle « Sacrée Foirée » donné sur la jetée des bains. « Dans cet opéra balnéaire, au scénario prémonitoire, il est question d'un royaume des bains menacé par un affreux "hippopodrame". Du haut du phare, Neptune, roi des eaux, exhorte son peuple à la rébellion. Conduites par le preux Roger, les générations du futur humide sacrifient le monstre en peignant sur son corps un immense "NON" »³³. Ce « non » sera étendu des Genevois, puisqu'ils le déposeront dans les urnes le week-end suivant, soit le 25 septembre 1988. Ce ne sont pas moins de 72% de votants qui marquent ainsi leur volonté de sauver les bains des Pâquis.

Suite à cette votation référendaire, le conseil administratif demande à l'AUBP de lui soumettre un projet idéal pour moins de dix millions. Ils s'engagent à accepter ledit projet avec pour condition que l'AUPB se charge également de la gestion des bains.

L'AUBP accepte la proposition tout en posant elle-même sa propre condition: travailler avec les architectes et ingénieurs de son choix. En effet, elle ne pouvait envisager de travailler avec ceux qui, jusqu'alors, avaient prétendu qu'une rénovation n'était pas possible. Les conditions des deux parties acceptées, l'AUBP passe du rôle d'opposant à celui de partenaire et relève brillamment le défi lancé par le conseil administratif. Ce n'est pas sans sueur, car la responsabilité est assumée bénévolement en plus des activités professionnelles de chacun. Cette fin heureuse n'aurait probablement jamais vu le jour si le Conseil Administratif de la Ville de Genève n'avait pas eu l'audace de lier projet de restauration et de gestion. C'est sans doute la clé du succès de l'opération qui a permis non seulement de débloquer une situation délicate, mais a également contribué à la mise en place d'un nouveau type de partenariat.

33 VILLE DE GENEVE, Département municipal de l'aménagement de constructions et de la voirie. Bains des Pâquis, quai du Mont-Blanc. Genève, Kurz, 1995, p. 09.



27 / Affiche de propagande pour encourager les Genevois à se prononcer contre la destruction des bains, lors de la votation du 25 septembre 1988.

3.2 Les associations et leurs désirs pour la pointe de la Jonction

Le site de la Pointe de la Jonction, laissé quelque peu à l'abandon après le déclin de l'ère industrielle, est aujourd'hui un terrain défendu et protégé par certaines associations. Bien que les intérêts de ces dernières soient différents, il est intéressant de les comprendre et de les comparer afin de voir les éventuels points d'entente ou de friction concernant le devenir du site. Nous présenterons brièvement ces associations ci-dessous.

3.2.1 FAK – Fédération des artistes de Kugler

La Fédération des artistes Kugler (FAK) est un groupement d'associations d'artistes aux intérêts communs. Sa constitution s'est opérée le 26 octobre 2009, au sein même de l'usine Kugler, bâtiment vestige et témoin de l'ère industrielle révolue.

La FAK « [...] regroupe 8 associations d'artistes, soit 220 personnes actives dans les domaines des industries créatives: la recherche, la conception, les arts plastiques et sonores, le design, les arts appliqués et l'artisanat. Elle abrite des ateliers et des lieux ouverts aux publics dans l'ancienne usine de robinetterie Kugler à la Pointe de la Jonction. [...] ». Elle « [...] défend les intérêts de ses associations membres et la pérennité du bâtiment l'Usine Kugler afin qu'il puisse y accueillir encore longtemps de nombreux ateliers artistes. Par ce biais, elle soutient l'émergence de créatrices et de créateurs de talent qui font rayonner le canton de Genève en alimentant sans relâche une place culturelle forte et de qualité ». ³⁴

Depuis avril 2011, la FAK accueille le public sur son site. Elle gère un espace ouvert, par l'intermédiaire d'un bureau dénommé la Fonderie Kugler. Ce lieu est « [...] ouvert aux différentes formes de cultures émergentes et projets pluridisciplinaires inscrits dans une dynamique de recherche, de production et d'expérimentation. Sa programmation est constituée de résidences, de concerts de musique nouvelle, de soirées de soutien de plusieurs associations genevoises à but social et non lucratif, d'expositions d'art contemporain, de festivals et de workshop pour les enfants. Depuis l'ouverture de la Fonderie Kugler, 400 artistes y ont travaillé, pour plus d'un millier d'intervenants et 10'000 spectateurs, artistes, tout public, musiciens ou amateurs d'art ». ³⁵

34 FAK. Fédération des artistes Kugler. [en ligne]. <http://www.usinekugler.ch>. [page consultée le 10 mars 2015].

35 *Ibidem*.

3.2.4 ARV – Association pour la reconversion des Vernets ³⁶

L'Association pour la reconversion des Vernets (ARV) est une association qui comprend 270 membres, 80 sympathisants, un comité de 13 personnes et plus de 1'500 personnes qui suivent son profil Facebook.

Née en 2008, elle a initialement été créée dans le but de promouvoir la création d'un lieu culturel sur le site de la caserne des Vernets. Par la suite, l'association a également lutté de façon générale pour que les friches urbaines puissent être investies par la culture. En parallèle, l'association a également développé d'autres projets dont « A la Pointe », sur le site de la Pointe de la Jonction, depuis l'été 2011.

« A la Pointe » est une buvette associative et culturelle se situant dans le cadre idyllique de la Pointe de la Jonction à l'intersection du Rhône et de l'Arve tout au bout du sentier des Saules. L'association organise des apéritifs, baignades, grillades, ainsi que des concerts pendant toute la période estivale, du mardi au dimanche. Au programme, on peut y trouver différents Dj's locaux et bénéficier de petits-déjeuners et de brunchs les samedis et dimanches, de cours de yoga, d'une librairie ambulante de la bibliothèque de la Jonction et divers événements proposés par des associations qui viennent animer le lieu et présenter leurs activités. L'accès est gratuit et ouvert à tous.

Le projet est soutenu par le département de la cohésion sociale et de la solidarité de la Ville de Genève et par le service de la jeunesse. Cette collaboration permet notamment d'offrir des places de stage tout l'été pour des jeunes en réinsertion sociale.

3.2.2 Association EcoQuartiers-Genève ³⁷

L'association EcoQuartiers-Genève a été fondée dans le but de promouvoir et de participer à la réalisation d'écoquartiers dans la région genevoise. « Elle est en outre régulièrement sollicitée par les collectivités publiques pour évaluer des projets sur les aspects “ écoquartier ” et de formuler des recommandations. »³⁸

« Pour EcoQuartiers-Genève, le site de la Pointe de la Jonction doit faire l'objet d'un projet d'aménagement exemplaire, à la mesure de son caractère exceptionnel, dans le cadre d'une démarche écoquartiers participative, respectant un certain nombre d'objectifs citoyens, urbanistiques et environnementaux. »³⁹ C'est précisément le but que s'est assigné le Forum Pointe de la Jonction.

36 Les développements ci-après sont tirés de: ARV. Association. [en ligne]. <http://www.arv-ge.ch>. [page consultée le 10 mars 2015].

37 Les développements ci-après sont tirés de: ECOQUARTIER-GENEVE. Qui sommes-nous? [en ligne]. <http://ecoquartiers-geneve.ch> [page consultée le 10 mars 2015].

38 *Ibidem*.

39 *Ibidem*.

3.2.3 Forum Pointe de la Jonction

Le Forum Pointe de la Jonction est né à l'initiative de plusieurs associations ou fédérations telles que l'association EcoQuartiers-Genève – déjà mentionnée –, la Maison de quartier de la Jonction, la Fédération des artistes de Kugler et encore l'association des habitants de la Jonction.

Pour les fondateurs du Forum, « [l]a transformation de la Pointe de la Jonction doit faire l'objet d'un large débat public, dans le cadre d'un processus participatif, avec une information régulière et complète sur l'évolution des réflexions. »⁴⁰ A cette fin, deux forums ont déjà eu lieu, le 15 mars 2010 et le 10 mars 2011.

Les membres du Forum poursuivent les mêmes objectifs urbanistiques pour le futur quartier. Ils sont à la recherche d'un nouveau quartier ouvert à tous, comprenant des espaces publics généreux. Ce quartier serait principalement parcouru sans voiture et la priorité serait donnée à la mobilité douce. Le futur projet devrait prendre en compte la mémoire du lieu, l'histoire du site et ses spécificités. Les terrains resteraient propriété publique et viendraient accueillir de la densité urbaine proposant un bon équilibre entre surfaces bâties et non bâties. Le nouveau quartier apporterait une grande mixité fonctionnelle et sociale et laisserait de la place pour la culture.

Toujours selon les membres du forum, l'utilisation de matériaux de construction locaux, sains et recyclables est souhaitée pour atteindre certains objectifs environnementaux. Des mesures devraient être prises pour le maintien et le développement de la biodiversité ainsi que la gestion intégrée des eaux. La haute performance énergétique des bâtiments devrait permettre l'autonomie énergétique.

40 ECOQUARTIER-GENEVE. Qui sommes-nous. [en ligne]. <http://ecoquartiers-geneve.ch> [page consultée le 10 mars 2015].

Conclusion

Le système démocratique suisse donne un grand pouvoir de parole aux citoyens grâce à la démocratie directe. A Genève, les démarches participatives prennent de l'ampleur et leur intégration dans les processus de planifications est de plus en plus souhaitée. Lorsque la parole ne leur est pas donnée, les associations n'hésitent pas à se mobiliser pour se faire entendre. Le cas exemplaire du sauvetage des bains des Pâquis est un magnifique exemple offrant des pistes intéressantes à ce nouveau type de partenariat. Dans ce contexte participatif et associatif, quel sera le poids des associations quant au devenir du site de la Pointe de la Jonction ?

28-29-30 / En haut: l'éléphant
des Machines de l'Île. Au centre: le musée de la
Confluence à Lyon. En bas: le Synchrotron sur la
Presqu'île de Grenoble.

Ile de Nantes

(460 ha)



Lyon Confluence

(150 ha)



Grenoble Presqu'île

(250 ha)



PARTIE II

**Etudes de cas - comparaisons avec
d'autres territoires de confluence**



Un fleuve disparaît

« Le vingtième siècle a vu disparaître les bras de la Loire et une partie du cours de l'Erdre. Cette disparition a fait naître un attachement nostalgique de la ville et de ceux qui y vivent à l'eau et au fleuve. Sur le cours des Cinquante Otages et autour de l'île Feydeau, le souvenir du comblement est cultivé d'une manière métaphorique par un dessin des espaces publics qui, sur un mode allusif, entretient le souvenir de la Loire et de l'Erdre. »⁴¹

41 CHEMETOFF, Alexandre, BERTHOMIEU, Jean-Louis, *L'île de Nantes: le plan guide en projet*. Nantes, Editions MeMo, 1999, p. 6.

Chapitre 4 :

Des territoires marginalisés



La problématique de réhabilitation de la Pointe de la Jonction à Genève s'est déjà posée dans d'autres villes sur des terrains à caractère similaire à Nantes, Lyon et Grenoble. Ces trois cas d'études ont la particularité d'être géographiquement délimités par de l'eau : l'Île de Nantes, comme son nom l'indique, est entièrement entourée d'eau tandis que les presqu'îles de Lyon et Grenoble se rattachent à la terre ferme par une bande de terre. Leur morphologie de territoires enclavés leur a conféré des caractéristiques communes dans le passé qui font d'eux, aujourd'hui, des sites à fort potentiel de requalification urbaine. Nous allons nous inspirer de ce qui a été fait dans ces trois villes, afin d'imaginer le futur de la Pointe de la Jonction.

31 / Photographie ancienne du quai des Antilles et du hangar à bananes, Nantes (2003).

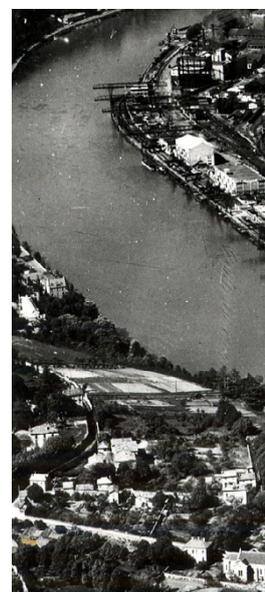
4.1 Des territoires enclavés à forts potentiels urbains

4.1.1 Des sites entre deux eaux

Tout d'abord, l'Île de Nantes, tout comme les deux autres territoires étudiés, est entourée d'eau mais sur l'entier de son pourtour puisqu'il s'agit d'une île fluviale. Elle s'insère au cours de la Loire, entre le « bras de Madeleine » au nord et le « bras de Pirmil » au sud. Elle constitue à elle seule l'un des onze quartiers de la ville. Ce territoire jadis connu sous le nom « d'archipel nantais » résulte de la réunion d'un ensemble d'îles. Ces îles étaient autrefois séparées par les bras de la Loire, appelés localement « boires », qui furent comblés aux XIX^e et XX^e siècle. Avec ces comblements, un certain nombre d'îles disparurent, parmi elles : l'île Beaulieu, l'île Sainte-Anne, l'île de la Prairie du Duc, l'île Vertais, l'île de la Petite Biesse, ainsi que sa sœur aînée, l'île de la Grande Biesse.



Ce territoire a longtemps été marginalisé avant d'être la convoitise d'un grand projet de transformation urbaine. Le nom « Île de Nantes » est apparu et a été pensé pour le grand projet d'aménagement urbain en cours de réalisation. De nombreux nantais continuent par conséquent d'utiliser la dénomination d'« île Beaulieu », l'une des plus anciennes îles qui la constituent. Actuellement, l'un des sous-quartiers de l'Île de Nantes a conservé cette appellation.



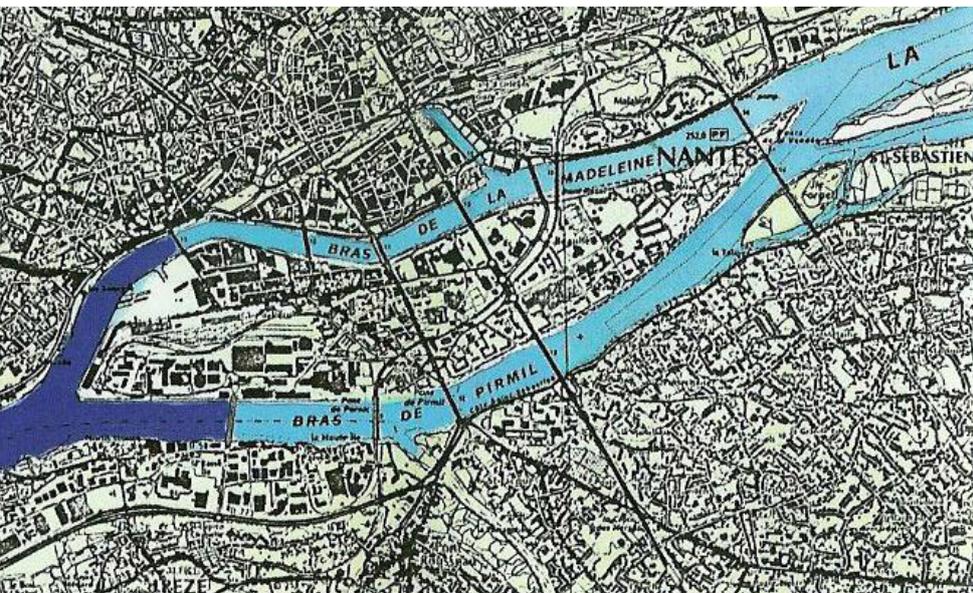
Le second cas d'étude ressemble de très près à celui de la Jonction puisque la confluence de Lyon est un territoire situé au sud de la presqu'île lyonnaise dont elle ne constitue que la pointe. Egalement nommé « le Confluent », il est délimité par la gare de Perrache et la pointe du confluent du Rhône et de la Saône. Ce territoire est clairement identifié par trois limites : « le Rhône, à l'est, la Saône à l'ouest, et la voie ferrée au nord. Le confluent (2^eème arrondissement) se trouve dans le prolongement naturel du vieux centre-ville de Lyon. Il est ainsi situé dans la continuité physique de l'urbanisation originelle de la presqu'île. Desservi par l'autoroute urbaine A7, ainsi que par la voie ferrée (gare de Perrache), il jouit d'une situation fluviale exceptionnelle (confluent) et constitue l'une des portes d'entrée de la ville de Lyon au sud »⁴².



Enfin, la presqu'île de Grenoble est un quartier situé au nord de la ville. Tout comme à Lyon, il s'agit d'un territoire délimité par deux rivières, ici l'Isère et son affluent, le Drac. La presqu'île est bordée de chaque côté par une rocade routière, celle de l'A480 côté Drac et celle de l'A48 côté Isère. La limite sud se trouve au niveau de la rue Félix-Esclançon. Contrairement à Lyon Perrache, cette limite est beaucoup plus poreuse et ne constitue pas de barrière visuelle, même si la présence de la voie ferrée perturbe fortement les échanges avec le reste de la ville.

Ainsi nous pouvons observer que nos trois sites ont une situation géographique similaire leur conférant une identité de territoire quelque peu marginalisé.

42 BOUJU, Adrien. *Pilotage et management des projets urbains lyonnais : exemples des projets urbains de Gerland, de la Cité Internationale, de la Confluence et de La Duchère*. Institut d'Urbanisme de Grenoble ; Institut de Géographie Alpine, 2007, pp. 63-64.



32 / Limite entre la Loire maritime et la Loire fluviale. L'Île de Nantes.



33 / Photographie ancienne. La confluence de Lyon.



34 / État de l'endiguement du Drac à Grenoble en 1745. Archives nationales, CP/F14/8479.

4.1.2 Une position centrale en continuité avec le centre-ville

Nous pouvons relever un point commun entre ces trois territoires puisque, malgré leur caractère marginal (entouré d'eau), ils jouissent à la fois d'une position centrale dans la ville et d'une continuité avec leurs centres respectifs. Par ailleurs, de nombreux projets ont vu le jour pour les reconnecter au reste de la ville tels que l'amélioration de l'offre de transports publics (notamment en prolongeant le tramway au cœur de ces sites).

L'Île de Nantes, tout d'abord, est aujourd'hui relativement bien desservie puisqu'elle est connectée par treize ponts permettant l'accès à d'autres quartiers de la ville : huit traversent le bras de Madeleine et les cinq autres le bras de Pirmil. L'Île est traversée sur sa pointe est vers Saint-Sébastien-sur-Loire par un ouvrage ferroviaire : le pont de la Vendée. Toutefois, il n'existe pas de point d'arrêt sur l'Île. Le grand projet de l'Île de Nantes a développé l'offre en transports en commun. Elle est actuellement desservie par des tramways (ligne 2 et 3), bus (26) et chronobus (C5). D'autres dispositifs devraient compléter l'offre d'ici 2020. Au niveau ferroviaire, plusieurs lignes parcourent l'Île sans pour autant y faire de halte. En effet, la gare de l'Etat par laquelle les lignes transitaient autrefois ayant été fermée au trafic voyageur, il n'existe donc plus aucun arrêt ferroviaire sur l'Île de Nantes. Pour pallier à ce manque, Nantes métropole émet l'hypothèse d'y implanter à l'avenir deux haltes et envisage peut-être même la création d'une gare terminus TER.

Le site du Confluent à Lyon se trouve lui aussi dans cette posture « en marge ». D'après Adrien Bouju⁴³, il peut être considéré comme « un faubourg de la ville de Lyon » car, « longtemps coupé du reste de la ville par deux fleuves, une autoroute et une voie ferrée », il s'est développé sur le mode d'un faubourg industriel aux XIX^e et XX^e siècles. Aujourd'hui toutefois, des efforts sont faits pour le reconnecter au mieux à son centre-ville, puisque la ligne de tramway T1 a été prolongée au cœur du quartier de la Confluence.

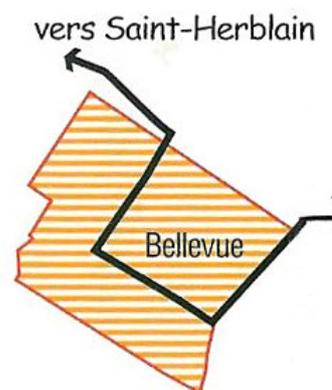
Tout comme la confluence de Lyon, le territoire de la Presqu'île de Grenoble a longtemps été coupé du reste de la ville. Contenu entre deux fleuves, deux roades et une voie ferrée, il s'est finalement peu développé hors des limites mentionnées. Le quartier est actuellement desservi par la ligne B de tramway ainsi que par deux ponts qui la relient au reste de la ville : le pont des Martyrs sur le Drac et le pont d'Oxford sur l'Isère, ouverts respectivement depuis 1986 et 1991.

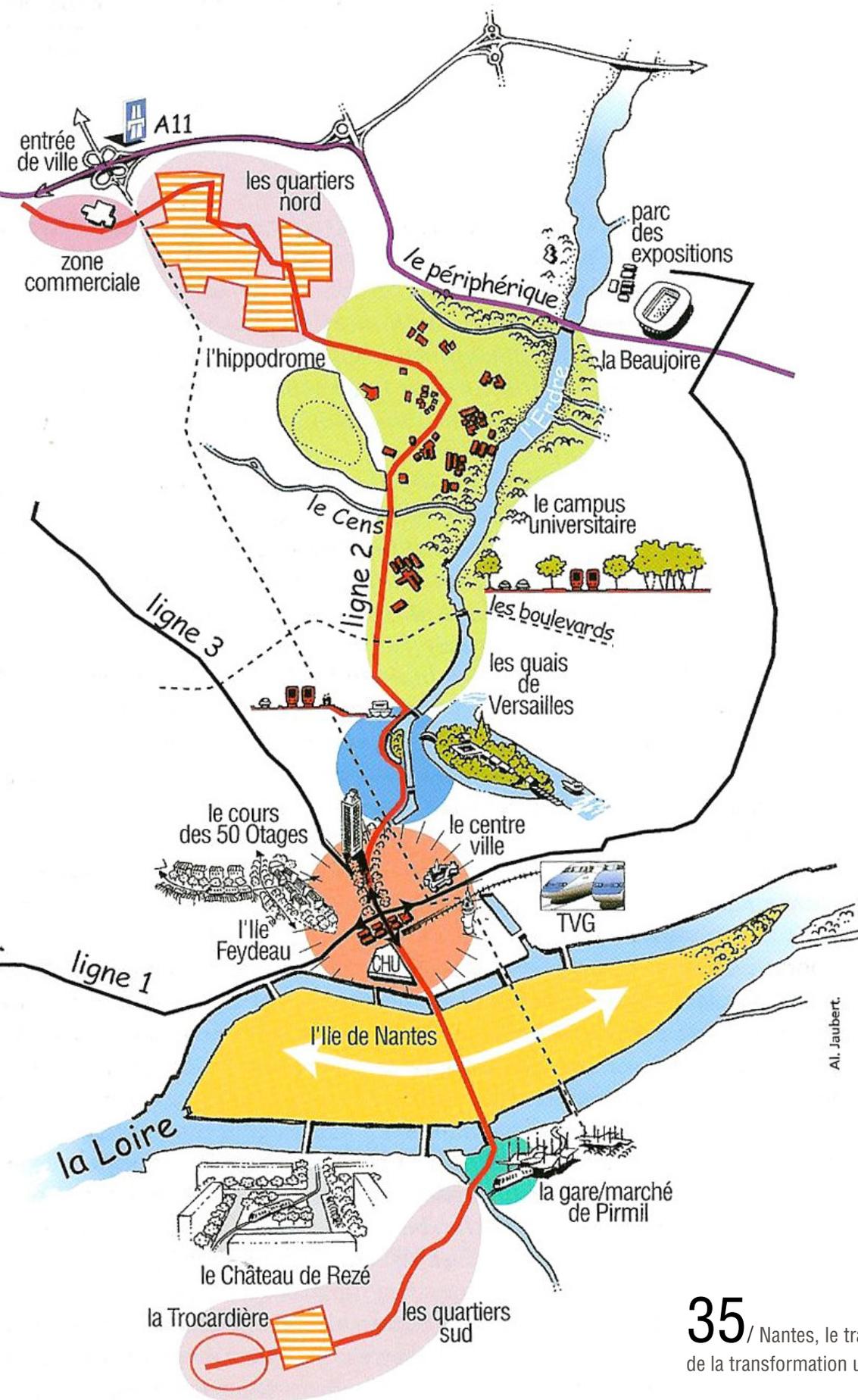
Comme nous avons pu l'observer, la position centrale de ces territoires, proches de leur gare respective et sis dans un environnement unique, les rend aujourd'hui incontournables dans l'optique d'une reconquête par l'urbanisation de terrains vacants.

43 BOUJU, Adrien. *Pilotage et management des projets urbains lyonnais : exemples des projets urbains de Gerland, de la Cité Internationale, de la Confluence et de La Duchère*. Institut d'Urbanisme de Grenoble ; Institut de Géographie Alpine, 2007, pp. 63-64.

Levier de la transformation urbaine, le tramway irrigue les quartiers d'habitat social, désenclave le campus, permet la reconquête des quais de l'Erdre et affirme une nouvelle centralité au cœur de Nantes.

Streetcar leverage : linking public housing, the campus and the Erdre riverbanks with a newly vitalized Nantes city center.





Al. Jaubert.

35 / Nantes, le tramway comme levier de la transformation urbaine.

4.2 Des territoires mémoriels et identitaires forts

4.2.1 De l'archipel d'îlots changeants à l'île

Jules Verne, dans ses souvenirs d'enfance et de jeunesse, évoque le territoire de l'Île de Nantes sous les traits d'un « archipel d'îlots changeants »⁴⁴. A son époque, les îlots étroitement rassemblés formaient déjà une entité de 350 hectares que l'homme a fini d'unifier par des remblais pour se préserver des crues, dans un premier temps, et construire, dans un second temps. Les prairies basses irriguées par des eaux vives disparaissent ainsi pour laisser place à de vastes emprises sur lesquelles viennent s'implanter l'industrie navale, la gare de marchandises, ainsi que les constructions du faubourg Mangin.

Nous l'aurons donc compris, l'Île de Nantes, tant par sa géomorphologie que par sa toponymie, est une pure création de l'homme, faite d'un assemblage composite dont elle garde encore certaines traces aujourd'hui. Le centre, l'est et l'ouest de l'Île connaissent, eux, des développements différents.



36 / Constituée au fil des décennies par les comblements de petits bras de la Loire, elle a conservé la trace des îles qui la composent et lui ont donné des identités contrastées. Gravure de 1888.

44 Cf., à cet égard, VIOLEAU, Jean-Louis. *Nantes, l'invention d'une Ile*. Editions Autrement, 2011, Collection : Le Mook Autrement, p. 61.

En effet, le centre de l'Île est la première partie habitée puisqu'elle y accueille un faubourg dès le XVII^e siècle. Selon Jean-Louis Violeau,⁴⁵ ce faubourg vient s'implanter autour de la ligne de ponts qui offre un premier franchissement entre les rives nord et le sud. Le courant du fleuve permet le développement d'activités artisanales puis industrielles. Le paysage est progressivement modifié par les endiguements lancés en 1753 dans le but d'unifier l'archipel. Le contour actuel de l'île prend forme, offrant une voie navigable toute l'année. Le faubourg voit sa physionomie changer aux XIX^e et XX^e siècles suite aux densifications, à la traversée des voies ferrées et à la création de deux axes majeurs : le boulevard Victor Hugo et celui des Martyrs-Nantais.

L'ouest est conquis par l'industrie qui, dès le XIX^e siècle, rase les prairies pour agrandir le port et développer la construction navale. Le développement des activités industrielles entraîne l'apparition d'un nouveau quartier d'habitat ouvrier. Dès le début du XX^e siècle, la gare de l'Etat ainsi qu'un réseau ferroviaire voient le jour. Entre 1918 et 1935, les derniers comblements sont réalisés afin de relier l'île de Sainte-Anne à la Prairie-du-Duc. Suite au déclin industriel, le dernier chantier naval est fermé en 1987.

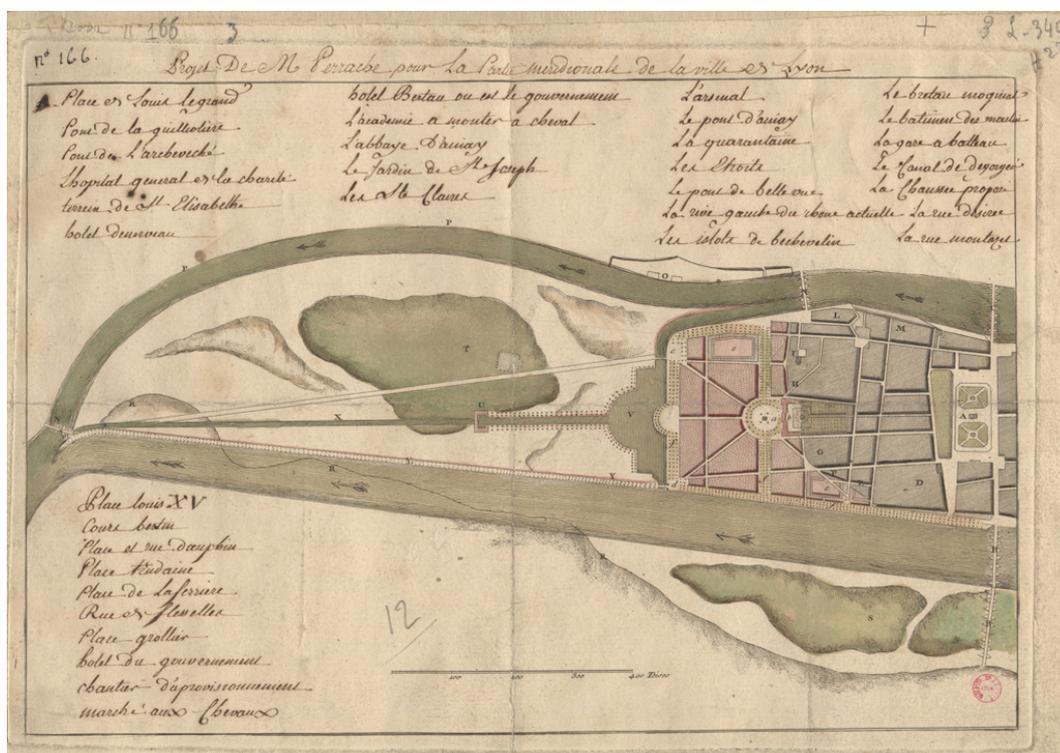
L'est de l'île connaît une urbanisation dès les années soixante. Le niveau de son sol naturel est surélevé pour lutter contre les inondations des prairies, qui caractérisaient l'ancienne île Beaulieu. Sur ces remblais, un quartier à vocation résidentielle et tertiaire de vingt-mille habitants est construit sous l'œil attentif de la « Sela » (Société d'équipement de Loire-Atlantique). Pour améliorer sa connexion à la ville, une seconde ligne de ponts est inaugurée en 1966 via le boulevard du Général-de-Gaulle. Entre les années septante et quatre-vingt, viennent s'y implanter une série d'équipements emblématiques tels que l'Hôtel de Région, le Tripode, la Maison de l'administration nouvelle (MAN) et le palais des sports.

45 Les informations suivantes sont extraites de: VIOLEAU, Jean-Louis. *Nantes, l'invention d'une Ile*. Editions Autrement, 2011, Collection : Le Mook Autrement, p. 61.

4.2.2 D'un territoire fragmenté aux terrassements de l'ingénieur Perrache

Adrien Bouju nous raconte que, « jusqu'au XVIIIe siècle, le confluent du Rhône et de la Saône était instable en raison des nombreux chenaux (les "îônes") et îlots (les "brotteaux") qui fragmentaient ce territoire. A partir de cette période, la ville s'étend et déplace le confluent plus au sud en raccordant ce qui était alors une île (« l'île Moniat ») au reste de la presqu'île. Ce territoire instable a eu longtemps l'image d'un "no man's land". A partir du XIXe siècle, l'essor économique de Lyon conduit à la construction sur ce territoire d'infrastructures industrielles (usines à gaz, abattoirs, entrepôts) et portuaires (port Rambaud) en lien avec l'arrivée du chemin de fer (construction de la gare de Perrache en 1860). »⁴⁶

Le site actuel de la Confluence est donc un territoire nouveau, qui émerge de terre avec les travaux d'agrandissement de la presqu'île au XVIIIe siècle. Ces travaux, menés par l'ingénieur Perrache, dont son nom sera par la suite donné à la gare, sont suivis d'autres constructions telles que l'édification d'un embarcadère au sud du quartier, marquant le terminus de la ligne de chemin de fer Lyon-Saint-Etienne, remplacé en 1845 par la gare du Bourbonnais. La construction de la gare Perrache en 1860 vient créer une séparation franche entre le quartier d'Ainay au nord, à vocation résidentielle et commerciale et la partie sud, devenue résolument industrielle et logistique.



37 / Projet de l'ingénieur Perrache pour la partie méridionale de la ville de Lyon. Fonds Coste. Cote 166. BML

46 BOUJU, Adrien. *Pilotage et management des projets urbains lyonnais : exemples des projets urbains de Gerland, de la Cité Internationale, de la Confluence et de La Duchère*. Institut d'Urbanisme de Grenoble ; Institut de Géographie Alpine, 2007, pp. 75-78.

4.2.3 Du polygone militaire au polygone scientifique

Suzanna Larroquet nous explique que « l'histoire de la Presqu'île commence à la naissance de la confluence des rivières Isère et Drac, en 1771. Sa première vocation est celle d'un polygone d'artillerie, propriété de la marine nationale, ce qui lui vaut son futur nom de "polygone", qui apparaît encore aujourd'hui. L'activité militaire disparaît du site dès la fin de la guerre, au milieu du XX^{ème} siècle, pour peu à peu laisser place à une activité principalement scientifique. »⁴⁷

Annexée en 1857 par la ville de Grenoble, la Presqu'île accueille différentes infrastructures au fil des années, tout en conservant son caractère de territoire enclavé. Tout d'abord, une enceinte de sécurité est édifiée en 1880, l'isolant davantage du reste de la ville. Puis, en 1853, arrive la voie ferrée, en même temps que la gare de Grenoble, structurant en partie le paysage actuel de la Presqu'île. Au début du XX^e siècle, la Presqu'île accueille l'implantation d'une usine à gaz, un terrain d'aviation et un groupe industriel, Merlin Gerin (aujourd'hui Schneider SA) : il s'agit de la toute première entreprise à vocation technologique installée sur le périmètre.

Dès la fin de la guerre, les quatre-vingts hectares libérés par la disparition du polygone d'artillerie sont convoités. La communauté scientifique vient s'y implanter, marquant ainsi la naissance de la Presqu'île scientifique.

D'après Suzanna Larroquet, « l'histoire scientifique de la Presqu'île, alors polygone scientifique, est en partie marquée par l'action d'un homme, le physicien Louis Néel qui obtiendra en 1970 le prix Nobel. En effet, il fait acheter en 1956 les terres désaffectées de l'ancien polygone militaire pour y implanter le Centre d'Etudes Nucléaires de Grenoble, au profit du Commissariat à l'Energie Atomique. L'installation de la première pile atomique y amorce la dimension internationale de ce qui devient un véritable pôle de recherche scientifique. »⁴⁸

47 LARROQUET, Suzanna. La Presqu'île de Grenoble : du projet urbain au projet architectural, évolutions, interactions & innovations à travers différentes échelles de projet. IUG, septembre 2014, p. 10.

48 *Ibidem.*

4.3 Une sociologie changeante

4.3.1 Mixité versus gentrification

Les trois projets de renouvellement urbain sont en train de changer la sociologie des quartiers et recherchent sur le fond une certaine mixité sociale.

L'Île de Nantes est actuellement le refuge d'habitants dont le revenu est modeste, puisque le revenu moyen des occupants de l'Île est inférieur de 20% à celui du centre-ville, et que 17% des ménages vivent sous le seuil de pauvreté.⁴⁹ La sociologie de l'Île risque fortement d'évoluer via le projet. Une part importante du programme a pour but de faire de l'Île un nouveau point de convergence pour les sciences et techniques des industries créatives, de nombreux espaces seront consacrés à la communication, au design, aux arts de la scène et aux arts visuels. Le quartier de la création drainera probablement une nouvelle population. De plus, le projet se doit d'augmenter la capacité d'accueil de l'Île en terme de logements pour répondre à des enjeux démographiques. Si l'Île accueille environ 18'000 habitants en 2012, elle devra atteindre les 40'000 habitants à l'horizon 2030. Actuellement, on constate qu'une population relativement jeune investit l'Île étant donné que 35% de ses habitants ont entre 15 et 29 ans et que plus de la moitié des foyers sont constitués de personnes seules.

Ensuite, le nouveau projet de renouvellement urbain qui concerne Lyon-Confluence est également en train de modifier en profondeur la sociologie du quartier : le marché de gros est relocalisé à Corbas, le port Rambaud est reconverti en un espace public de promenade, les bâtiments industriels et les friches sont remplacés par des immeubles de logement et des commerces. Malgré la présence des voûtes, qui crée une rupture physique et psychique, on tente de reconnecter ce nouveau quartier au centre-ville. Ce dispositif architectural a par ailleurs également une symbolique en termes d'image et de sociologie. En effet, les Lyonnais ont pour coutume de dire « au-delà des voûtes » pour parler du quartier du Confluent, secteur fréquenté pendant deux siècles par une population essentiellement ouvrière venue s'implanter en réponse à une demande de main-d'œuvre pour les activités industrielles, portuaires et au marché de gros présents sur le site. Ce territoire en marge est également devenu, avec Gerland, l'un des centres de la prostitution lyonnaise. Depuis 2006, le maire de Lyon, Gérard Collomb, s'efforce d'expulser les prostituées et leurs camionnettes de Perrache.

49 Les chiffres présentés dans ce paragraphe sont extraits de: WIKIPEDIA. Île de Nantes [en ligne]. https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%8Ele_de_Nantes [page consultée le 10 mars 2015].

Enfin, la presqu'île de Grenoble, pôle scientifique de référence mondial où se trouve le Synchrotron ainsi que de nombreuses filiales d'entreprises internationales, est aujourd'hui l'une des vitrines de Grenoble. François Peyronnet, directeur général adjoint des services chargé du développement des affaires économiques et internationales, nous explique qu'ils ont « [...] voulu éviter que la Presqu'île se transforme en ghetto de scientifique. Nous avons donc confié les 250 hectares de terrain à l'aménageur Innovia pour en faire un lieu de vie ».⁵⁰

Le projet urbain qui la concerne viendra donc modifier la sociologie du quartier scientifique en apportant de la mixité par la création de logements familiaux et étudiants. De plus, « l'effet ghetto » devra s'effacer étant donné que le projet a pour ambition de reconnecter la Presqu'île au centre-ville. Pour Cyril Ravier, directeur associé du Cabinet Besson, « ce nouveau quartier est une extension du centre-ville, qui devrait bénéficier aux secteurs limitrophes »⁵¹. D'après lui, cela devrait « donner un peu plus de cote au quartier de Saint-Bruno, au sud de la Presqu'île, qui reste très vivant et multiculturel, et où les primo-accédants trouvent le bonheur à des prix abordables »⁵².

Tous les projets de renouvellement urbain que nous avons énoncés, risquent de modifier en profondeur la sociologie des quartiers qu'ils touchent. Malgré la part de logements sociaux imposés, les risques de phénomène de gentrification rapide sur les secteurs ne sont pas à exclure.

Conclusion

Ce chapitre pose le contexte de nos trois sites d'études. Par nos différentes thématiques, nous avons effectivement pu à la fois comprendre la géographie, l'histoire, mais aussi la sociologie de ces territoires. Nous avons vu que de par leur situation géographique marginalisée, des équipements et installations sont venus se loger sur ces terres (industries, polygone militaire, marché de gros, etc.), et ont laissé des terrains vacants lors de leur disparition. Ces terrains vacants et la position stratégique de ces territoires en font aujourd'hui les points de mire pour d'ambitieux projets de renouvellement urbain.

50 PELLEFIGUE, Marie. « La très scientifique Presqu'île de Grenoble veut accueillir des familles ». Le Monde [en ligne]. (14 septembre 2013). <http://www.lemonde.fr> [page consultée le 13 juin 2015].

51 *Ibidem.*

52 *Ibidem.*

adiense

PASSE

raye PALAIS DE JUST

GRUE TITAN JA

38/ Inscriptions sur le mur du bar
« Le Nid » à Nantes, bénéficiant d'une vue
à 360° sur la ville. Photographie personnelle
(juillet 2015).

Chapitre 5 :

Genèse d'un projet

Après avoir eu une première approche de nos trois sites à travers leur contexte géographique, historique et sociologique, nous allons à présent découvrir les origines et le développement des projets urbains qui font l'objet de notre étude. L'identification des différents acteurs et leur implication dans le projet nous aideront à comprendre les méthodes de gouvernance. Nous tâcherons également d'identifier quelle a été la place donnée au citoyen dans les démarches participatives. Les habitants ont-ils eu leur mot à dire sur la programmation de ces grands projets urbains ?

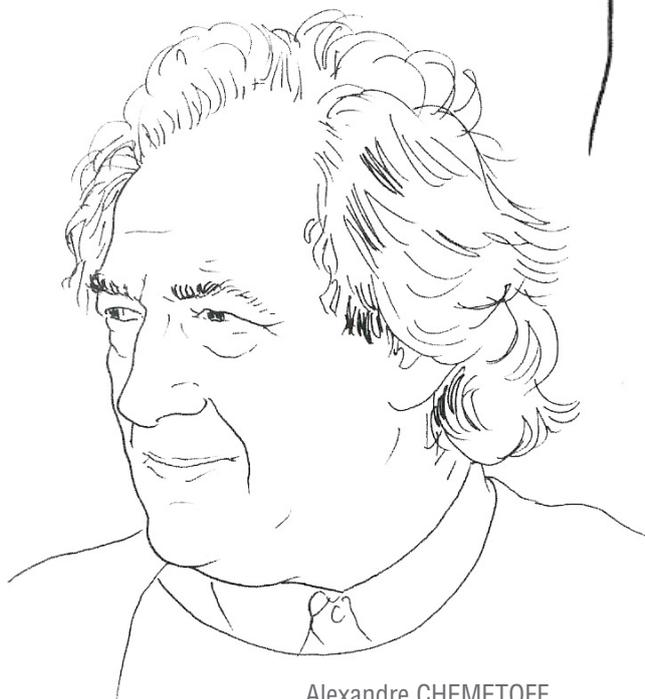


François GRETHER

39 / Croquis des acteurs impliqués dans le projet de l'Île de Nantes. Extrait de : VIOLEAU, Jean-Louis. Nantes, l'invention d'une Ile. Editions Autrement, 2011, Collection : Le Mook Autrement.



Jean-Marc AYRAULT



Alexandre CHEMETOFF

5.1 Genèse

5.1.1 La disparition d'anciennes activités ouvre une brèche dans le territoire

Pour l'Île de Nantes, l'élément déclencheur qui permet à la municipalité un questionnement sur l'avenir du site est la disparition des activités industrielles liées à la construction navale. La fermeture du dernier chantier naval en 1987 est, par conséquent, un tournant majeur dans son histoire. Bien que situé seulement sur la partie ouest de l'Île, l'effondrement de la construction navale crée une rupture géographique et psychologique dans le territoire. Cette disparition va réveiller chez certains Nantais une volonté à conserver l'identité fluviale, maritime et industrielle du quartier en défendant et en refusant la disparition de symboles patrimoniaux.

Pour la presqu'île de Lyon, c'est également le déclin de l'ère industrielle avec la délocalisation du marché de gros à Corbas en 2009 qui donne l'occasion de repenser l'avenir du site.

Quant à Grenoble, le déclassement des emprises militaires permet à la communauté scientifique de venir s'y implanter à partir des années cinquante. Depuis 2011, on cherche à diversifier les activités présentes sur le secteur par un projet de remodelage urbain de grande envergure.

40 / Île de Nantes.

Les abords du Palais de Justice en 2003.



« Unité de lieu et d'action, à défaut de temps que nous ne maîtrisons pas totalement... L'île de Nantes est une création. Comme peut l'être une œuvre d'art. En trois dimensions et peut-être plus encore. Une création urbaine et politique, vivante: un projet culturel, enraciné dans une réalité physique et humaine, pour transformer, embellir et, surtout mieux vivre la ville en profitant de sa proximité exceptionnelle avec le fleuve. »

Jean-Marc Ayrault

5.1.2 Des projets, fruits d'une volonté politique

En premier lieu, après la fermeture du dernier chantier naval à Nantes, une réflexion sur le devenir du site est menée sur demande de la municipalité qui choisit Dominique Perrault et François Grether, tous deux architectes urbanistes, pour cette mission. En 1994, ils remettent une étude où apparaît l'idée d'unifier les trois parties de l'Île⁵³, dans une dynamique commune, visant la transformation de l'ensemble du territoire comme un tout. C'est à ce moment que naît « L'Île de Nantes ».

Le second projet urbain est fortement né de la volonté d'un homme politique, Raymond Barre, maire de Lyon, qui, en 1995, crée la mission « Lyon-Confluence ». En 1997, il organise un concours international de définition, remporté par l'équipe MBM⁵⁴ composée par Thierry Melot, Oriol Bohigas et Catherine Mostach. Cette équipe se voit confier un contrat d'étude qui aboutit en 1999 à un premier schéma directeur de l'opération. Ce schéma, présenté publiquement, propose une vision à long terme sur 30 ans, préconisant le désenclavement de la presqu'île par différentes mesures. Le projet est phasé en plusieurs opérations urbaines dont certaines séquences ont des échéances à court ou à moyen terme. La même année, la ville de Lyon, aménageur de l'opération, confie à la SPLA (Société publique locale d'aménagement), sous la direction de Jean-Pierre Gallet⁵⁵, la promotion et la réalisation l'opération. En 2001, Gérard Collomb est élu nouveau maire de Lyon et a l'intention ferme de poursuivre le travail de son prédécesseur. Avec cette nouvelle élection, quelques changements s'opèrent, notamment la fin de la collaboration avec le groupe MBM au profit d'une nouvelle équipe, composée du duo François Grether et Michel Desvignes.

Finalement, contrairement à Lyon Confluence, le projet urbain de la Presqu'île de Grenoble n'est pas né de la volonté politique d'un seul homme, mais a été la conjugaison de divers projets menés par différents acteurs. A ce propos, Suzanna Larroquet nous explique, dans son travail de fin d'études, que « [s]'il est défini comme LE projet Presqu'île, l'histoire et la construction de celui-ci laissent apparaître en réalité plusieurs projets. Ces projets, portés par des acteurs différents, prétendent chacun à des ambitions à la fois distinctes et communes, qui s'attachent toutes à faire de la Presqu'île un territoire exemplaire et emblématique à toutes les échelles. »⁵⁶

53 Cf. chapitre 4.2.3

54 MBM pour Melot, Bohigas et Mostach.

55 La SPLA change de nom et devient SPL en 2012.

56 LARROQUET, Suzanna. *La Presqu'île de Grenoble : du projet urbain au projet architectural, évolutions, interactions et innovations à travers différentes échelles de projet.* IUG, septembre 2014, pp. 6.

5.1.3 Une extension des centres historiques comme stratégie territoriale

En ce qui concerne Nantes, des comités consultatifs de quartiers sont mis en place en 1995 et le District de l'agglomération nantaise adopte le projet « Rives de Loire ». Le fleuve est placé au cœur des réflexions et au centre de la stratégie territoriale. Il s'agit des fondements du futur projet urbain. A ce propos, Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes, mentionne : « [l]es grands projets d'urbanisme le prouvent à travers le monde, les villes qui possèdent un waterfront – un front urbain en contact direct avec l'eau – ont dans leur jeu un atout incomparable. Cette chance, il serait dommage de la laisser passer. Dans ce contexte, l'Île de Nantes tout entière concentre les diverses problématiques qui se posent aujourd'hui aux rives urbaines de la Loire. »⁵⁷ Parmi les principaux enjeux, outre le fait de faire renouer la ville avec ses rives, apparaît clairement l'intention de faire de l'île l'extension du centre historique. A ce sujet, Jean-Marc Ayrault spécifie qu' « [i]l s'agit désormais de concevoir et de réaliser un nouveau quartier de centre d'agglomération où puissent cohabiter et se mêler, dans le plus grand respect de l'environnement naturel et urbain, les différentes fonctions qui font la ville, donc tout l'intérêt qu'il y a à y vivre. »⁵⁸ L'implantation du Palais de Justice sur l'île, en 1996, peut être considérée comme signe précurseur de cette volonté.

Lyon a également l'intention d'étendre son centre historique avec le projet de Lyon-Confluence. « Ce projet d'extension de l'actuelle presqu'île offre un territoire d'expansion aux fonctions métropolitaines »⁵⁹, explique Jean-Pierre Gallet, directeur de la société d'économie mixte (SEM) Lyon Confluence, aménageur en charge du projet. « La qualité de situation et d'environnement sera confortée par une mise en relation de la ville à l'eau avec le parc des berges de Saône (épine dorsale du projet) avec la reconversion des docks et des quais par voies Navigables de France », et la place nautique, espace public miroir pour le pôle de loisirs de Jean Paul Viguié »⁶⁰. C'est donc sur ce site, en bord d'eau que s'expriment les ambitions de l'agglomération : « A partir d'un site magnifique, la diversité et la force des programmes et des architectures contemporaines doivent illustrer la dynamique nouvelle d'un grand centre urbain étroitement lié au paysage et aux deux fleuves ».⁶¹

57 MASBOUNGI, Ariella. *Nantes : la Loire dessine le projet*. Editions de la Villette ; DGUHC, 2003, Collection : Projet urbain, p. 95.

58 *Ibidem*.

59 DELOHEN, Pierre et Claude FERRERO, « *Lyon Confluence : Un second centre-ville* ». Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n° 5216, Groupe Moniteur, 2003, 14 Novembre 2003, p. 43.

60 *Ibidem*.

61 *Ibidem*.

Pour Grenoble, le projet urbain de la Presqu'île permet également de rattacher ce territoire à la ville en le « désenclavant ». Nonobstant, le projet de la Presqu'île n'est pas que ça, puisque, vu de près, il est finalement la résultante de trois différents projets: le projet GIANT, projet scientifique porté par le CEA⁶², le projet urbain, développé par l'architecte urbaniste Claude Vasconi puis Christian de Portzamparc et le projet ECOCITÉ, programme d'innovation à l'échelle nationale. Le projet GIANT, pour Grenoble Innovation for Advanced New Technologies, a pour vocation principale de propulser Grenoble en tête de liste des pôles scientifiques mondiaux. Un programme scientifique, économique et universitaire finement établi a pour objectif de « positionner le secteur comme un campus international d'innovation d'envergure mondiale »⁶³. En second lieu, le projet urbain permet de désenclaver la Presqu'île pour la faire dialoguer avec le reste de son territoire en l'intégrant à la ville sous la forme d'un « quartier à vivre »⁶⁴. En dernier lieu, le projet Ecocité est pour Suzana Larroquet « [...] un des treize projets Ecocité retenus à l'échelle nationale, et qui, avec un programme mêlant aménagement urbain, mobilité, recherche et enseignement supérieur, se veut être un « territoire de démonstration de la ville post-carbone »⁶⁵, où la question de l'innovation au service du développement durable est un enjeu majeur. »⁶⁶ C'est donc grâce à la combinaison de ces trois projets qu'est né le projet Presqu'île.

62 CEA : Commissariat à l'Énergie Atomique.

63 Ville de Grenoble et Grenoble Alpes Métropole. Grenoble, la Presqu'île, dossier de presse et plaquette de présentation.

64 THERME, Jean. Cité par NOVARINA, Gilles et SEIGNEURET, Natacha. Développement urbain durable : Grenoble entre stratégies urbaines et projet, rapport de recherche. Réemployé par Suzanna Larroquet dans son travail de fin d'études, p. 6.

65 Ville de Grenoble et Grenoble Alpes Métropole. Grenoble, la Presqu'île, dossier de presse et plaquette de présentation.

66 LARROQUET, Suzanna. *La Presqu'île de Grenoble : du projet urbain au projet architectural, évolutions, interactions & innovations à travers différentes échelles de projet*. IUG, septembre 2014, p. 6.

5.2 Acteurs et gouvernance urbaine

5.2.1 La SAMOA pilote l'Île de Nantes pour « construire la ville sur la ville »

Parmi les acteurs qui ont initié le projet, nous aurons compris la place importante du maire, Jean-Marc Ayrault, qui a fait de l'Île de Nantes son cheval de bataille de 1989 jusqu'à aujourd'hui. A l'origine du projet, la Ville de Nantes, sixième ville de France, comptant plus de 290'000 habitants, conduit sa recomposition urbaine conjointement à Nantes Métropole. La communauté urbaine de Nantes qui regroupe près de vingt-quatre communes et près de 600'000 habitants profite du potentiel de l'île pour y développer un centre urbain d'ambition européenne. De plus, ce projet de renouvellement urbain offre une alternative au départ des familles en périphérie et répond au principe de « construire la ville sur la ville », en limitant l'effet d'étalement urbain.

Constitution d'une SEM - La SAMOA

Depuis 2003, une société d'économie mixte (SEM) nommée Samoa — Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique — assure le pilotage et la maîtrise d'œuvre opérationnelle du projet urbain de l'Île de Nantes. Les actionnaires principaux de la Samoa sont Nantes Métropoles (majoritaire), la Ville de Nantes, la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE), le Conseil régional des Pays de la Loire, le Conseil général de Loire Atlantique, le Syndicat mixte du SCOT Nantes Saint-Nazaire et la ville de Rezé.

Pour Jean-Marc Ayrault, la création de la SEM paraissait être un outil bien adapté : « [l']Île de Nantes représente un tel enjeu, qui fait intervenir de si nombreux opérateurs, qu'il nécessite une parfaite lisibilité. Créer un établissement public aurait également permis cette identification, mais la SEM, outil plus léger, paraît mieux adaptée à ce projet évolutif. »⁶⁷ « L'importance du projet, la multiplicité des programmes et des sites ont conduit la collectivité à s'interroger sur la force et la pertinence de son dispositif opérationnel. Créer un nouvel opérateur, une SEM projet, s'est imposé comme la solution qui permet au projet de s'incarner de façon lisible, d'accélérer sa réalisation, cadre institutionnel efficace aux partenariats publics et privés, outil à la fois souple et rigoureux. »⁶⁸

67 MASBOUNGI, Ariella. *Nantes : la Loire dessine le projet*. Editions de la Villette ; DGUHC, 2003, Collection : Projet urbain, p. 159.

68 MASBOUNGI, Ariella, *ibid.*, p. 161.





Loire désaffecté, derrière Béghin Say et Les Frigos.

41 / L'île de Nantes vue par Stéphane Pichot: quai de la Loire désaffecté.

La SEM, chargée de la gestion globale du projet et de la maîtrise d'ouvrage des opérations, est opérationnelle à l'automne 2003. A sa tête, Laurent Théry — directeur général de la Samoa de 2013 à 2010 — mène une équipe composée d'une dizaine de personnes. L'équipe, soumise au rythme des projets, s'accroît de façon progressive. Laurent Théry est remplacé par Jean-Luc Charles à partir de 2010.

La maîtrise d'œuvre associe les architectes urbanistes Marcel Smets et Anne-Mie Depuydt de l'agence uapS depuis 2010. L'équipe est également complétée par Joao Nunes, paysagiste de PROAP, la société d'ingénierie et d'aménagement SCE et le bureau d'études énergie Transsolar. Ce groupement a pour mission de concevoir la seconde phase qui a débuté de manière opérationnelle en 2014, notamment sur la pointe Sud-ouest. Le transfert du Marché d'Intérêt National (MIN), l'implantation du futur centre hospitalo-universitaire (CHU) et la nouvelle École des Beaux-Arts au cœur du Quartier de la création font partie des opérations marquantes. Cette seconde phase succède au travail mené par Alexandre Chemetoff et Jean-Louis Berthomieux entre 1999 à 2009.

5.2.2 La SPL à la tête de Lyon Confluence dans une dynamique partenariale

L'actuelle SPL a porté plusieurs noms puisqu'elle s'appelait SEM (société d'économie mixte), lors de sa création en 1999, puis SPLA (société publique locale d'aménagement) dès 2008, pour se convertir en SPL (société publique locale) dès 2012. Si son appellation a changé au cours des années, son rôle a toujours été le même : concevoir et réaliser le projet « Lyon Confluence ». Parmi ses différentes missions, la SPL s'occupe de faire réaliser toutes les études préalables, assure la maîtrise foncière, procède à l'acquisition d'immeubles ou d'emprises non bâties, ordonne des démolitions si nécessaire, accomplit les études ainsi que toutes les opérations financières et promeut le projet Lyon Confluence en entreprenant les actions de communications et de concertation susceptibles de favoriser sa réalisation. Par ailleurs, la SPL travaille dans une dynamique partenariale afin d'acquérir les expertises de spécialistes sur des questions pointues. Notons l'exemple d'un partenariat signé en juillet 2010 avec WWF, qui marque le commencement d'un travail en commun et a permis à la Confluence d'obtenir le label « quartier durable WWF ». Cette distinction signale la reconnaissance d'une qualité de vie et la prise en considération des questions environnementales visées par une réduction de l'empreinte écologique.

5.2.3 Plusieurs niveaux de pilotage pour la Presqu'île de Grenoble

A Grenoble, le projet Presqu'île est à la fois la somme et la conjugaison de plusieurs projets. Les différentes ambitions portées par les nombreux acteurs ajoutent une complexité au niveau du pilotage, assuré à plusieurs niveaux se juxtaposant.

Pour le projet GIANT, la communauté scientifique du CEA conduit le projet, avec le soutien financier d'entreprises privées telles que Schneider Electric SA. Le projet urbain est quant à lui dirigé par la Ville de Grenoble, la Métro et le Conseil Général de l'Isère, avec l'appui de partenaires d'autres institutions publiques, parapubliques ou privées.

Le rôle d'aménageur a été confié à la SEM Innovia, société dont l'actionnaire principal est la Ville de Grenoble. Elle a pour mission de rendre opérationnelles les volontés politiques des collectivités. «La SEM Innovia se charge ainsi d'acheter, de dépolluer, de découper, et de revendre le foncier par lots ; de réaliser les espaces publics et les infrastructures ; mais aussi de traduire et de mener à bien les exigences initiales du projet, et ce même après la vente des lots aux promoteurs privés et aux bailleurs sociaux, qu'elle contrôle via l'architecte en chef Christian de Portzamparc, et différentes aides à la Maîtrise d'ouvrage».⁶⁹

A un second niveau du pilotage, les promoteurs privés et bailleurs sociaux dirigent les maîtres d'œuvre et les entreprises lors de l'exécution des travaux. Selon Suzanna Larroquet, «ces différents niveaux de pilotage, où chacun doit défendre ses objectifs, contribuent à l'évolution du projet Presqu'île, pas toujours dans la direction imaginée initialement, et d'eux dépend la construction de ce quartier démonstrateur en termes d'innovation».⁷⁰

Le thème de la participation citoyenne a été préalablement abordé dans le chapitre 3 de ce travail. Nous avons vu que parfois, les termes peuvent prêter à confusion et que selon les cas, la participation peut prendre la forme d'une simple information, d'une consultation ou encore d'une concertation. Nous avons également constaté que, lors d'une consultation, l'avis de la population est demandé - groupes d'intérêt ou public - sans qu'il ne soit forcément par la suite pris en compte et que, a contrario, la concertation implique une participation au processus décisionnel. Quelle a donc été la place laissée à la participation citoyenne dans nos trois cas d'étude ?

69 LARROQUET, Suzanna. *La Presqu'île de Grenoble : du projet urbain au projet architectural, évolutions, interactions & innovations à travers différentes échelles de projet*. IUG, septembre 2014, p. 15.

70 *Ibidem*.

5.3 La place de la participation citoyenne

5.3.1 Une réflexion en deux temps

Le projet de l'Île de Nantes est nourri par des débats qui prennent appui sur une réflexion collective; le dialogue est alimenté par des acteurs publics et privés. Lors de la deuxième phase de projet, sept workshops ont été organisés par la maîtrise d'œuvre. Réunissant les acteurs de la gouvernance, une discussion a été menée autour de maquettes de travail pour passer en revue les différents secteurs de l'île. On entend que les diagnostics ont été enrichis d'un dialogue permanent avec les citoyens, associations et professionnels. Lors de la deuxième phase du projet urbain, la Samoa a initié un atelier de dialogue citoyen. Ce dernier, animé par le Conseil de quartier début 2010, a gagné en densité. Le groupe est constitué de 4 habitants – de novembre 2011 à janvier 2012 – représentant la population de l'agglomération de par leurs différentes provenances. Ils ont été invités à formuler leurs questions, leurs souhaits et leurs recommandations pour la construction de la deuxième phase du projet, à l'horizon 2030. Lors de la première session de travail, six thèmes ont été identifiés : vie sociale, déplacements, environnement, logement, commerces et emploi. Ces différents thèmes ont fait l'objet d'un débat approfondi lors des deux séances suivantes. Les conclusions du groupe ont été formalisées sous la forme d'un « avis citoyen » ayant pour but de participer à la définition de la phase 2 du projet urbain. Une réponse à leurs réflexions et propositions leur a été adressée courant septembre 2012.

Poursuivons par le projet Lyon Confluence, pour lequel une participation citoyenne a également été souhaitée. Gérard Claisse, adjoint au maire et vice-président du grand Lyon, a été chargé de la participation citoyenne et du conseil de développement. Son rôle, dès 1998, a été de « provoquer le débat entre les habitants et [de] traduire avec eux leurs propos, inquiétudes ou désirs quant à ce que ce projet révélait vraiment ». ⁷¹ L'opération a nécessité de faire rencontrer « deux niveaux de territoire » pour ne pas inclure uniquement les riverains, mais aussi l'ensemble des Lyonnais. En 2000, un centre d'information est devenu permanent dans les locaux de la SEM ; il a été le point de rendez-vous pour les différents échanges. Lorsque Gérard Collomb a remplacé le maire Raymond Barre en 2001, une rupture s'est quelque peu opérée au niveau de la concertation. Les habitants impliqués depuis 1998 avaient eu pour principe de penser d'abord au désenclavement de la presqu'île avant son développement, alors qu'on leur demandait à présent de faire l'inverse soit de « développer avant de désenclaver ». Les habitants ont dû par conséquent « faire le deuil » du premier projet et leur confiance a dû être reconquise. C'est dans cette période que s'est renforcé « le choix de requalifier entièrement le Cours Charlemagne et de prolonger le tramway ». ⁷²

71 SPLA. Lyon Confluence : *Retour sur les îlots A, B, C, décortiquer la modernité*, supplément au n°44 de Traits urbains, janvier-février 2011, Inovapresse, p. 10.

72 SPLA, *ibid.*, p. 11.

Entre 2002 et 2003 s'en est suivie une période de scepticisme des habitants, juste après la fin de la première phase de concertation fin 2002. Dès 2003, la période de scepticisme a laissé place à une période d'inquiétude car le projet avançait trop vite selon les habitants. Une méthode de débat est alors mise en place, fonctionnant à double détente par des réunions publiques de 300-400 personnes à l'Hôtel communal et des ateliers de thématiques variées, menés par des groupes inférieurs (50 personnes), animés par un médiateur. Les questions abordées ont été diverses, mais revenaient fréquemment celles du pôle de loisirs, des commerces, des équipements, des transports, etc. De ces ateliers sont ressortis d'abord « ce que les gens ne voulaient pas (" pas un part-Dieu bis, ni une ville nouvelle, ni le modèle de la Cité Internationale de Lyon ") et une "incrédulité générale", à laquelle il a fallu répondre par de nouvelles méthodes durant la phase de concertation continue de 2003 à 2007, au sein du centre d'information, puis de la Maison de la Confluence. »⁷³

Tout comme pour l'Île de Nantes, la concertation s'est opérée en deux phases. En 2007 a été lancée la deuxième phase. Pour Gérard Claisse, la participation citoyenne a vraiment été « force de propositions » alors que sur la première phase « ils savaient surtout ce qu'ils ne voulaient pas à la Confluence ». On attribue une attention particulière à la mixité et à la qualité environnementale, découlant directement de ces rencontres citoyennes. Les préoccupations étaient les suivantes⁷⁴: « ne pas concevoir une ville haussmannienne, mais favoriser la diversité architecturale autant que la diversité des fonctions urbaines », « aller plus loin sur l'enjeu de la mixité », « maintenir la qualité environnementale des programmes et des modes vie », aller plus loin dans « la réduction de la place de la voiture » et « renforcer la convivialité ». Ce dernier point a toujours occupé une place prépondérante dans les débats. Alors que lors de la première phase de concertation les participants avaient peur du changement, ils se sont montrés beaucoup plus confiants sur la deuxième phase et ont même organisé des animations sur ce territoire reconquis pour y accueillir les nouveaux habitants. Finalement, la participation citoyenne sur Lyon Confluence a donné naissance à une charte de participation du Grand Lyon et de nouveaux outils ont été développés, tels qu'un comité de suivi participatif ou encore un programme annuel de concertation. L'aménageur, en l'occurrence la SPL, a donc servi de médiateur entre les professionnels et les habitants.

73 SPLA. Lyon Confluence: Retour sur les îlots A, B, C, décortiquer la modernité, supplément au n°44 de Traits urbains, janvier-février 2011, Inovapresse, p. 11.

74 *Ibidem*.

En ce qui concerne le projet urbain de la presqu'île de Grenoble, peu d'informations ont malheureusement pu être recueillies sur l'implication des citoyens. Malgré le fait que Grenoble soit une ville exemplaire en matière d'expérimentation urbanistique, qui s'accompagne de nouveaux dispositifs d'action fondés notamment sur la participation habitante (Charte de la participation signée en 2010, Assises citoyennes, etc.), ces derniers ne semblent pas avoir été mis au bénéfice du projet urbain de la Presqu'île. En effet, d'après Charles Ambrosino et Gilles Novarina, enseignants à l'Institut d'urbanisme de Grenoble et chercheurs : « Si avec le projet de la Presqu'île scientifique, la technopole se réinvente en utilisant la ville comme un espace de démonstration, l'urbanisme qui en découle tend à privilégier des solutions techniques universelles (Pass Mobilité, îlot urbain intégré, etc.) au détriment d'un projet territorial partagé avec l'ensemble des acteurs locaux. »⁷⁵

Finalement, nous pouvons constater que nos trois cas d'études ont tous mis en place des lieux clairement identifiables dans lesquels le projet urbain est exposé et présenté. Ces différents espaces, bien que similaires, ne remplissent pas tous les mêmes fonctions. Nous verrons quels sont leurs similitudes et points de divergences dans la suite de notre analyse.

75 AMBROSINO Charles et Gilles NOVARINA. «L'indépassable "laboratoire grenoblois" ?», Métropolitiques, [en ligne]. (2 mars 2015). <http://www.metropolitiques.eu/Lindepassablelaboratoire.html>. [page consultée le 15 juin 2015].

Conclusion

A travers ce chapitre, nous avons vu que la disparition d'anciennes activités ouvre une brèche dans le territoire permettant de reconstruire la ville sur des friches urbaines. Nous avons également pu comprendre que ces projets de renouvellement urbain sont nés grâce à une forte volonté politique qui vise à faire de ces territoires marginalisés des extensions du centre-ville historique. Finalement, nous avons pu observer comment les différents projets ont été pilotés par des sociétés d'économie mixte, spécialement créées pour l'occasion, et comment ces dernières ont intégré des démarches participatives et les ont conduites pendant la durée de l'opération.



« L'aménagement de la Confluence est déterminant pour l'avenir de la presqu'île : l'offre de loisirs qui s'y développe, les nouvelles connexions à l'est, à l'ouest et au nord, la nature omniprésente – six kilomètres de rives paysagères côté Saône et bientôt le Champ – vont faire de la presqu'île le cœur de cette grande métropole lyonnaise qui doit s'étendre de Saint-Etienne à la plaine de l'Ain. »

Gérard Collomb, sénateur et maire de Lyon

Chapitre 6 :

De grands projets urbains



Après nous être familiarisés avec nos trois terrains d'étude, ainsi qu'avoir découvert la genèse des projets, et les différents acteurs impliqués, nous allons à présent nous pencher sur les projets pensés pour le désenclavement de ces territoires. Dans un premier temps, nous présenterons le projet urbain pour chacun de nos cas d'étude, puis signalerons les diverses critiques formulées, également pour chacun d'entre eux. Il est intéressant de garder en mémoire ces remarques pour la troisième partie de ce travail, dans l'éventualité où la Pointe de la Jonction serait amenée à connaître un développement similaire à nos trois cas d'étude. Dans cette optique, ces critiques pourraient être importantes à retenir pour prévenir des problématiques similaires qui peuvent émerger. Finalement, dans nos trois cas d'études, des lieux d'exposition, vitrines démonstratives des projets urbains, ont été mis en place afin de mettre en valeur les différentes idées de développement.

42 / La Confluence comporte 128 000 m² de logements et bureaux, répartis en îlots mixtes au nord de la Place nautique. Les îlots accueillent également services et commerces. Ici : projet pour l'îlot B, par les architectes Massimiliano Fuksas, Vincenzo Amantea, Clément Vergely et Franck Vella.

6.1 Présentation des projets

6.1.1 L'invention d'une île

Le projet « Île de Nantes » est le projet phare de l'agglomération nantaise. Ce projet, dont les enjeux ont été tout d'abord identifiés par Dominique Perrault et François Grether a, par la suite, pu être poursuivi par Alexandre Chemetoff et Jean-Louis Berthomieu. Il vise à « faire exister cet amalgame de nombreuses îles comme un cœur d'agglomération jouxtant la ville historique. Il travaille sur les hétérogénéités du site pour marier unité et diversité autour d'un espace public recomposé, unissant modernité et patrimoine, notamment industriel ».⁷⁶

Le projet se traduit graphiquement par un outil de planification: le plan guide. Connu de tous publiquement en 1999, il a régulièrement été actualisé jusqu'en 2008. Cet outil à la fois souple, indicatif et « en projet » a très vite séduit les Nantais. Alexandre Chemetoff a pour sa part « opté pour le plan guide et une écriture qui s'invente dans le rapport avec ce qui existe: d'abord une lecture de l'histoire à travers le paysage, et puis de là, penser la modification de l'état des lieux. Aller du site au programme et du programme au site, et soigner la force d'évocation: trop petit, le plan guide ne servirait à rien, plus détaillé il deviendrait encombrant »⁷⁷.

Les lignes directrices du projet ont pour visée de « préserver la mémoire du lieu et y privilégier les qualités des sites et des ambiances, tout en développant, au centre géographique de Nantes, le paysage d'une ville ouverte sur son fleuve et ses berges ».⁷⁸

D'après Ariella Masbourgi⁷⁹, le projet « Île de Nantes » c'est tout d'abord le projet du « ET/ET au lieu de OU/OU » car il a la vertu de faire coexister ce qui est souvent « intellectuellement opposé »⁸⁰. Il propose des choix modérés dans des dilemmes où l'on aurait tendance parfois à se radicaliser, pour exemple les politiques de transport où l'on a souvent tendance à opposer les modes doux à la voiture. Deuxièmement, ce projet est aussi un projet urbain qui n'impose pas une cohérence pensée à long terme et à grande échelle. « Une telle stratégie peut se lire aussi comme une planification implicite, non formulée, avec des secteurs d'intervention stratégique dont la mise en œuvre est difficilement prévisible »⁸¹. Cette politique urbaine semble avoir bien réussi à Nantes et a servi par la suite de modèle.

76 MASBOUNGI, Ariella. *Nantes : la Loire dessine le projet*. Editions de la Villette ; DGUHC, 2003, Collection : Projet urbain, p. 95.

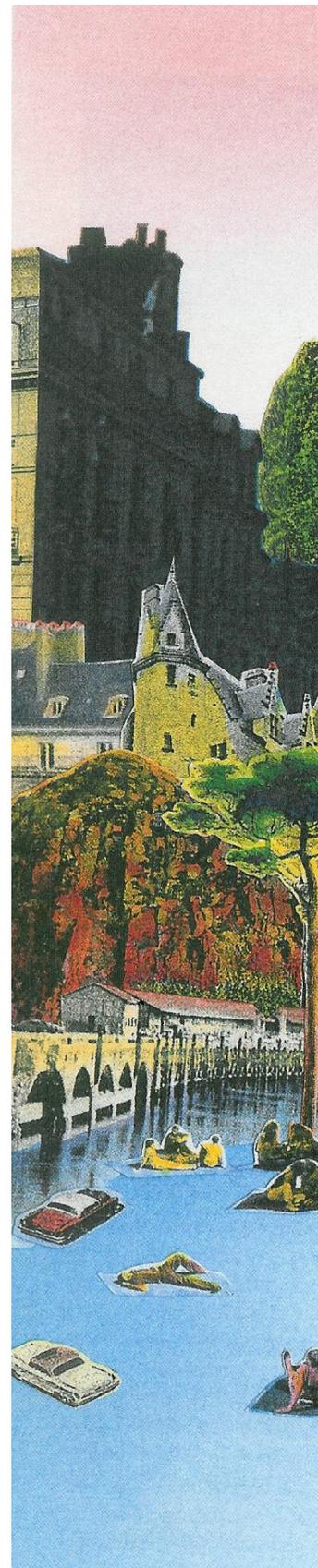
77 VIOLEAU, Jean-Louis. *Nantes, l'invention d'une Ile*. Editions Autrement, 2011, Collection : Le Mook Autrement, p. 30.

78 *Ibidem*.

79 MASBOUNGI, Ariella. *Nantes : la Loire dessine le projet*. Editions de la Villette ; DGUHC, 2003, Collection : Projet urbain, p. 95.

80 MASBOUNGI, Ariella, *ibid.*, p. 11.

81 MASBOUNGI, Ariella, *ibid.*, p. 13.





«Penser l'Île comme une série de transformations successives qui scandent autant de périodes qui auront vu la ville subir dans son ensemble de profondes transformations. Parce que l'Île est inséparable de la ville, parce que l'Île est un morceau de Nantes, tout en exprimant dans un même mouvement les transformations de la ville entière : une partie pour le tout, une synecdoque. Paris, c'est la tour Eiffel. Et Nantes serait désormais son Île.»

VIOLEAU, Jean-Louis. Nantes, l'invention d'une Ile. Editions Autrement, 2011, Collection : Le Mook Autrement, p.7.

43 / Illustration fantastique de l'Île de Nantes vue par Julien Grataloup. Extrait de: VIOLEAU, Jean-Louis. Nantes, l'invention d'une Île. Editions Autrement, 2011.

Notons que notre deuxième cas d'étude, Lyon, a également utilisé l'outil « plan guide » pour la planification de son projet « Lyon-Confluence ». Cet outil apparaît donc être une bonne méthode à « l'ère de la réorganisation métropolitaine » pour « conduire un projet urbain de manière moderne, souple, ouverte au débat et à la négociation, sans perdre le fil conducteur qui en donne la direction [...] ». ⁸²

Par ailleurs, l'absence de projet unificateur tend à accepter une forme d'hétérogénéité. « Le projet n'est pas un grand projet : il est une multitude de petits projets. Ce n'est pas 350 ha mais 350 fois un hectare »⁸³, selon le point de vue d'Alexandre Chemettoff qui refuse l'idée d'un grand projet rédempteur. Le lien doit se faire par l'espace public. Le projet « Île de Nantes » c'est aussi « lutter contre l'étalement urbain par l'incitation plus que par l'interdit »⁸⁴. Sans planification dirigiste, la ville a su renforcer l'attractivité de son centre, en évitant ainsi l'étalement urbain et en contribuant à renforcer la « ville consolidée. »⁸⁵

A présent, voyons de plus près les éléments qui caractérisent le plan guide :

« Carte de l'île en état futur d'achèvement, à la fois état des lieux et projection de dans l'avenir, le Plan guide est l'outil évolutif de la fabrication urbaine. Plus qu'une représentation du projet, un élément de sa méthode. Il figure l'ensemble des îlots, occupés ou disponibles, fixe l'ambition et en détermine les contraintes. Tout y est dessiné avec une égale précision, ce qui existe, les hypothèses probables, les idées plus prospectives. Document de référence, il guide l'action à court terme, dans le cadre d'une vision du territoire à long terme. Il prend en compte l'ensemble des politiques sectorielles de la ville et de l'agglomération, et récolte toutes les actions entreprises. Ni règle, ni procédure, il s'adaptera aux initiatives qui y trouveront place. [...] Le Plan guide devient alors un outil de discussion pour la collectivité »⁸⁶.

Après cette première étape du plan guide menée par Alexandre Chemettoff et Jean-Louis Berthomieu, le projet connaît un tournant avec un changement d'équipe, nous l'avons vu, dès 2009.

82 MASBOUNGI, Ariella. *Nantes : la Loire dessine le projet*. Editions de la Villette ; DGUHC, 2003, Collection : Projet urbain, p. 13.

83 *Ibidem*.

84 MASBOUNGI, Ariella, *ibid.*, p. 14.

85 *Ibidem*.

86 MASBOUNGI, Ariella, *ibid.*, p. 99.

Dès lors, l'équipe de l'architecte Marcel Smets et du bureau Uaps dirigée par Anne Mie Depuyt assure la maîtrise d'ouvrage du chantier de rénovation urbaine. L'essentiel de la restructuration se concentre sur la partie ouest de l'île, puisqu'il s'agit de l'emplacement où se trouvaient les anciens chantiers navals et les restes du patrimoine industriel. Le programme prévoit des constructions de logements, des bureaux, des commerces et équipements publics sur le secteur. Deux ensembles immobiliers doivent voir le jour avec, en leur centre, un grand parc paysager de 15 hectares. A l'est de ce parc est prévue l'implantation d'une partie des services du Centre hospitalier universitaire (C.H.U) sur 100'000 m² de SHON⁸⁷.

Grâce au quartier de la Création, les sciences et techniques des industries occuperont une part importante du programme. La Fabrique, l'école nationale supérieure d'architecture de Nantes, l'école supérieure des beaux-arts de Nantes Métropole ou encore les Machines de l'île sauront contribuer à l'essor de ce nouveau point de convergence en la matière.

La partie centrale de l'île, la plus anciennement urbanisée, connaîtra de plus modestes changements. Elle doit toutefois accueillir de nouveaux équipements publics, des programmes de logement et un jardin couvert (le jardin des Fonderies), aménagé dans les anciennes halles des Fonderies de l'Atlantique.

La partie est, quant à elle, subira d'importantes transformations avec notamment l'édification du quartier d'affaires « Euronantes ». Ce nouveau quartier sera constitué d'immeubles de bureau, de logements, de commerces et d'hôtels. L'ensemble sera relié par une succession de bassins, de canaux et de jardins d'eau établis en escaliers et descendant vers le fleuve.

Il nous semble important de mentionner que les éléments précédemment énoncés ne sont qu'un résumé succinct des principales actions menées sur les trois secteurs (est, centre et ouest). Elles ne sont en aucun cas pas représentatives de l'ensemble des différents et multiples chantiers menés sur l'Île, qui constitueraient à eux seuls l'objet tout entier d'une étude.

87 La surface S.H.O.N. est la Surface Hors Œuvre Nette, définie en m² et utilisée en droit de l'urbanisme français jusqu'au 1er mars 2012. Dès lors, cette mesure est remplacée par la surface de plancher.

6.1.2 Un second centre-ville pour Lyon

Le projet Confluence est une opération d'aménagement urbain qui a pour objectif de doubler la superficie du centre-ville de Lyon. « Ce projet d'extension de l'actuelle presqu'île offre un territoire d'expansion aux fonctions métropolitaines »⁸⁸ explique Jean-Pierre Gallet, directeur de la SEM Lyon Confluence. Pour Gérard Collomb, « [l]a situation exceptionnelle du site, à l'embouchure du Rhône et de la Saône, l'originalité et l'envergure du projet, conjuguées à l'ambition du Grand Lyon et de nos différents partenaires de promouvoir une nouvelle qualité de vie en ville, sont les principales composantes d'un projet d'une ampleur jamais égalée à Lyon »⁸⁹.

Le premier schéma directeur élaboré par l'équipe MBM⁹⁰, présenté au public en 1999, propose une vision à trente ans qui tente de donner des réponses à plusieurs objectifs. La reconquête des friches industrielles n'est qu'un défi parmi d'autres, car le projet a pour ambition de « conférer une nouvelle centralité à un espace trop longtemps resté en marge de l'agglomération ; désenclaver le quartier du Confluent, notamment à travers le développement des transports et des modes doux ; mettre en valeur le patrimoine culturel et naturel du site, afin de donner vie à un ambitieux programme de construction et d'équipements publics ».⁹¹

Le désenclavement de la presqu'île doit être réalisé par de fortes mesures sur les infrastructures, parmi lesquelles figurent le déclassement de l'autoroute A7 en boulevard urbain ou encore la création d'un contournement autoroutier ouest de Lyon. Mais dans l'attente de ces lourdes opérations, le prolongement du tramway amorce la liaison.

Le projet s'étale sur deux phases : ZAC 1 et ZAC 2. La première phase du projet Confluence (François Grether, urbaniste ; Michel Desvignes, paysagiste) lancée en 2002 et dont la fin est prévue en 2015 totalise 4'000'000 m² SHON sur 41 ha. Elle a été menée dans une logique de coordination, à parité, de l'investissement public et privé. La deuxième phase, quant à elle, est déjà esquissée ; elle s'étend sur un territoire de 35 ha depuis l'est du cours Charlemagne jusqu'au Rhône et au sud de la pointe de la Confluence. « Portée par un dynamisme économique et ce malgré la crise (10'000 logements lancés en 2009), la Ville programme d'y accueillir 6'000 habitants et 4'000 emplois. »⁹²

88 DELOHEN, Pierre, FERRERO, Claude. « *Lyon Confluence : Un second centre-ville* ». Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n° 5216, Groupe Moniteur, 2003, 14 Novembre 2003, p. 43.

89 « *Lyon Confluence : l'ABC d'une consultation* ». Traits urbains, n° hors-série, Agence Innovapresse, 2005, p. 7.

90 Cf. chapitre 5

91 « *Lyon Confluence : l'ABC d'une consultation* ». Traits urbains, n° hors-série, Agence Innovapresse, 2005, p. 7.

92 VÉРАН, Cyrille. « *Lyon Confluence se déploie vers le Rhône* » Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n° 5547, Editeur : Groupe Moniteur, 2010, 19 mars 2010, p. 48.

Le coup d'envoi de ce projet a été donné en 2009 lors du départ du marché d'intérêt national (MIN) délocalisé à Corbas et libérant une emprise de 24 ha. Cette deuxième phase a été confiée à l'agence d'architecture suisse Herzog et de Meuron et au Paysagiste Michel Desvignes.

A termes, le projet Lyon Confluence doit permettre au minimum de tripler le nombre d'habitants sur le territoire — 7'500 habitant aujourd'hui pour 25'000 dans le futur — et d'offrir plus de 15'000 nouveaux emplois. Un vaste programme de logements, bureaux et un centre commercial est prévu sur les 150 hectares. Une partie des berges est aménagée, dont un bassin nautique qui relie la Saône. La ville est mise en relation avec l'eau par le parc des berges de la Saône et la reconversion des docks et des quais. « Enfin, figure de proue de l'ambition architecturale et d'une mutation stratégique, le musée des Confluences de Coop Himmelb(l)au, sous maîtrise d'ouvrage du conseil général du Rhône, s'arrime à l'extrême pointe de la Presqu'île où Saône et Rhône mêlent leurs eaux sur fond de la colline de Fourvière »⁹³.



44 / Image de synthèse du pôle de commerces et de loisirs de Lyon Confluence (2012).

93 DELOHEN, Pierre, FERRERO, Claude. « Lyon Confluence : Un second centre-ville ». Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n° 5216, Groupe Moniteur, 2003, 14 novembre 2003, p. 43.

6.1.3 Urbaniser la Presqu'île de Grenoble

Comme relevé dans le précédent chapitre, il n'existe pas qu'un seul projet «Presqu'île», mais bien une combinaison de plusieurs projets. Nous nous attarderons principalement sur les enjeux et le dessein du projet urbain, dans le but de le comparer plus tard à nos deux autres territoires. Nonobstant, l'emprise territoriale du projet GIANT figure également sur les plans, même si les différents projets ont, à notre sens, du mal à dialoguer entre eux.

Le projet urbain de la Presqu'île est traduit graphiquement par un plan guide réalisé par l'architecte urbaniste Christian de Portzamparc, chargé de la conception du projet initialement mené par Claude Vasconi. Le projet de leur prédécesseur est donc remodelé par Christian de Portzamparc et son atelier, sous la forme d'un plan guide et d'un programme réparti en sous-secteurs.

D'après Suzanna Larroquet, «l'intérêt d'un plan guide est que, s'il définit précisément une trame urbaine, il ne détermine que le périmètre et la constructibilité d'îlots dont la structure interne est au départ inconnue. Le plan guide fait par ailleurs un état des lieux de l'existant dans lequel le projet s'inscrit et évolue peu à peu : il n'est ainsi pas figé et permet de s'adapter au contexte de plus en plus complexe de la planification territoriale.»⁹⁴

Comme vu précédemment, Alexandre Chemetoff et Jean-Louis Berthomieu avaient déjà eu recours à cet outil dans les années 2000 sur l'île de Nantes. Ce plan guide est aujourd'hui encore un exemple très connu en la matière.

Christian de Portzamparc émet un état des lieux ainsi que des principes généraux du projet urbain à lier au plan guide. Ces principes peuvent être résumés de la façon suivante. Premièrement, le projet a pour ambition de reconnecter le site avec le centre historique de Grenoble et ses territoires voisins car, pour Christian de Portzamparc, il existe actuellement deux villes qui se tournent le dos et qu'il s'agit de réconcilier : la ville scientifique et sa ville mère, Grenoble. En second lieu, la rue des Martyrs est aménagée comme épine dorsale structurant la Presqu'île. Elle a pour vocation de reconnecter le projet urbain au reste de la ville. Le prolongement de la ligne B du tramway sur son sillon devrait permettre de mieux desservir le futur quartier. Troisièmement, Christian de Portzamparc souhaite une perméabilité interne de la Presqu'île, comme une «MIT à la française»⁹⁵, en référence au célèbre Massachusetts Institute of Technology de Boston. C'est également le souhait exprimé par le CEA, même si nous verrons plus loin que cette perméabilité n'est que théorique.

94 LARROQUET, Suzanna. *La Presqu'île de Grenoble : du projet urbain au projet architectural, évolutions, interactions & innovations à travers différentes échelles de projet*. IUG, septembre 2014, p. 16.

95 LARROQUET, Suzanna, *ibid.*, p. 18.

En quatrième lieu, il s'agit de redonner un caractère urbain à l'avenue des Martyrs, d'y apporter une certaine urbanité en la « re-sculptant » par « un jeu de pleins et de vides, laissant apparaître aux endroits stratégiques des espaces dédiés à la restauration, élément du programme qui permettra de rassembler, de faire « se rencontrer », travailleurs visiteurs et futurs habitants »⁹⁶. En cinquième lieu vient la création de deux places : la Place Nelson Mandela et la Place de la Résistance, inscrites au plan guide. Elles ont pour but à la fois de fabriquer des points de convergence, de marquer les deux entrées de l'Avenue des Martyrs et, plus globalement, de créer de nouveaux espaces de rencontre à l'échelle de la ville. Pour finir, le projet a pour volonté de retisser des liens avec son environnement naturel. Tout d'abord avec les trois massifs montagneux qui l'entourent (la Chartreuse, le Vercors et Belledonne) et qui constituent l'une des richesses fondamentales du site. « Il s'agit dans le cadre du projet, de ré-offrir, aux travailleurs-habitants-passants, présents et futurs, ce paysage si familier, et de les inviter à se retourner, à redécouvrir un panorama exceptionnel. La hauteur bâtie est ainsi, entre autres arguments, mise en avant dans le projet. S'élever pour contempler, pour se sentir physiquement au cœur des montagnes, pour “ voir au loin ” ».⁹⁷



45 / Première maquette du projet d'urbanisation de la Presqu'île scientifique de Grenoble, dévoilée par Christian de Portzamparc en avril 2011.

96 LARROQUET, Suzanna. *La Presqu'île de Grenoble : du projet urbain au projet architectural, évolutions, interactions & innovations à travers différentes échelles de projet*. IUG, septembre 2014, p. 21.

97 LARROQUET, Suzanna, *ibid.*, p. 25.

6.2 Analyse critique : regards et évaluations

6.2.1 Ne pas dilapider l'héritage de l'Île de Nantes

Avec quelques années de recul, la première phase du projet, menée par Alexandre Chemetoff et Louis Berthomieu, peut à présent être discutée. Laurent Théry semble être satisfait de cette expérience : « On ne peut que se féliciter de la méthode : un plan ouvert, souple, évolutif, permettant d'accueillir les projets quand ils se présentent et à même de se transformer avec eux, une façon de penser par le projet et non par la règle, idée très largement reprise aujourd'hui [...] Je crois que lorsqu'on regarde ce qui a été fait, on peut en être fiers. Les réalisations parlent d'elles-mêmes »⁹⁸.

Si dans son ensemble, le projet est pour l'instant concluant, il subsiste toutefois des points à améliorer. « La façon dont vit le quai des Antilles n'est pas satisfaisante »⁹⁹, concède Laurent Théry. D'après lui, « il faut trouver une évolution pour qu'il connaisse plus d'activité le jour, pas seulement la nuit »¹⁰⁰. En revanche, Hangar 32, espace d'exposition du projet, mais aussi temporairement du Fonds régional d'Art contemporain connaît un grand succès et accueille jusqu'à 10'000 visiteurs pour certains événements. « Il y a aussi trop de vide entre le Hangar à bananes et les Nefs », d'après Laurent Théry qui pense qu'« il faut se dépêcher de combler ce trou, de construire une continuité physique »¹⁰¹ même si les 13 hectares du parc des chantiers ont toutefois le mérite de dégager des perspectives en valorisant le patrimoine. Le projet crée de l'urbanité, même si de nuit certaines zones restent encore mal fréquentées. De jour, l'Île de Nantes séduit les touristes avec ses Machines de l'Île et son grand éléphant, de Pierre Orefice et François Delarozière. Il s'agit d'un projet artistique qui mixte à la fois mécanique et art, à la croisée des « mondes inventés » de Jules Verne. Les Machines se trouvent sur le site exceptionnel des anciens chantiers navals désaffectés et accueillent annuellement depuis 2007 un grand afflux de touristes. La fréquentation a même atteint 521'032 visiteurs pour l'année 2013¹⁰².

Si certains secteurs semblent bien fonctionner, tout reste encore à faire sur la partie sud-ouest de l'île. Quatre-vingt hectares d'espaces vides, de friches industrielles et d'emprises ferroviaires sont à exploiter. Mais la métamorphose de ce secteur ne sera pas une mince affaire. Par ailleurs, la partie centrale de l'île, le Faubourg, nécessiterait une relecture. « On n'a pas réussi à faire participer ce secteur au projet »¹⁰³, se désole Laurent Théry.

98 GUILLON, Nicolas. « Retour sur l'Île de Nantes : ne pas dilapider l'héritage ». Traits urbains, n° 39, Agence Innovapresse, 2010, p. 64.

99 *Ibidem*.

100 *Ibidem*.

101 *Ibidem*.

102 PAJOT, Stéphane. « Nantes : record de fréquentation pour les Machines de l'île ». Presse Océan [en ligne]. (16 janvier 2014). [http:// www.presseocean.fr/actualite/nantes-record-de-frquention-pour-les-machines-de-lile-16-01-2014-94424](http://www.presseocean.fr/actualite/nantes-record-de-frquention-pour-les-machines-de-lile-16-01-2014-94424) [page consultée le 12 juin 2015].

103 GUILLON, Nicolas. « Retour sur l'Île de Nantes : ne pas dilapider l'héritage ». Traits urbains, n° 39, Agence Innovapresse, 2010, p. 64.

Certaines actions ponctuelles ont été menées, par exemple la requalification de la halle des Fonderies en jardin, mais aucune action globale n'a été entreprise alors que le quartier aurait besoin d'un financement pour lutter contre l'habitat indigne. On évoque des raisons financières, car un projet de renouvellement urbain coûte cher et n'est pas forcément rentable.

La force actuelle du projet est qu'il ne laisse pas de place à la spéculation immobilière. Le parti a été pris de toujours distinguer le choix de l'architecte de celui du promoteur. Par ailleurs, un soin extrêmement fort a été apporté à la qualité des espaces publics, considérés comme «un préalable à une densité et une diversité réussie»¹⁰⁴. Alors que Chemetoff et Théry sont quelque part les garants de cette marque de fabrique, le danger est imminent avec leur départ. «Parce que le projet coûte plus qu'il ne rapporte, on se ferait désormais moins exigeant, on en reviendrait à du plus "classique". Une sorte de renoncement à l'aventure parce qu'on n'a plus d'or»¹⁰⁵.

Pour certains, l'annonce du CHU et du CHR à l'horizon 2030 est déjà quelque part un retour à «l'urbanisme de la technostructure»¹⁰⁶. Il semblerait par ailleurs qu'elle soit à l'origine de la rupture avec Alexandre Chemetoff. Pour Laurent Théry, « [i]l est certain que pour parvenir à faire vivre un complexe hospitalier de cette taille au milieu de la ville, des questions difficiles se poseront à l'urbaniste [...]»¹⁰⁷. Tels sont les différents enjeux et défis à relever depuis 2010, par la nouvelle équipe Marcel Smets et Anne-Mie Depuydt de l'agence uapS.



46 / Requalification de la halle des Fonderies en jardin. Photographie J-D Billaud/Nautilus.

104 GUILLON, Nicolas. « Retour sur l'île de Nantes : ne pas dilapider l'héritage ». Traits urbains, n° 39, Agence Innovapresse, 2010, p. 67.

105 *Ibidem.*

106 *Ibidem.*

107 *Ibidem.*

6.2.2 Lyon Confluence se ré-embourgeoise

Si certains vantent le projet « Lyon-Confluence », les critiques n'en sont pas moindres, d'un autre côté. Alain Chenevez, réalisateur du documentaire « Lyon-Confluence : le rêve métropolitain »¹⁰⁸, mobilise certains personnages qui en font la critique. Les citations entre guillemets ci-après sont des retranscriptions mot pour mot, issues du documentaire précité.

Tout d'abord, la mémoire du lieu est effacée au profit d'un projet homogène. Le passé industriel et la mémoire du lieu sont peu valorisés dans le projet. L'image de l'industrie est chassée voir discréditée. Même si certains éléments commémoratifs du passé industriels tels que les silos de la Sucrière, le Cours Charles-Magnes et ses rues adjacentes et la prison sont conservés, il s'agit pour certains d'une mise en scène. A ce sujet, Michel Lussault, professeur de géographie à l'école normale supérieure de Lyon, commente : « ce qui fait l'histoire est traité comme une trace, estompé [...] ».¹⁰⁹

Dans un second temps, le projet urbain attire de nouvelles catégories sociales. Même si en théorie le quartier se veut être mixte, un ré-embourgeoisement est constaté. Pour Dominique Belkis, maître de conférences en sociologie à l'Université Jean Monnet à St-Etienne et habitante du quartier, c'est un exemple parfait de la théorie de la gentrification : « il y a beaucoup de fric et il faut attirer une nouvelle population qui seront les bons consommateurs ».¹¹⁰

Pour Jean-Paul Dumontier, urbaniste et membre du comité de quartier Perrache, un débat subsiste au niveau de l'articulation de l'ancien et du nouveau quartier. Les habitants voient un grand projet urbain sortir de terre et se demandent ce qui sera fait pour eux. De nombreuses habitations vétustes mériteraient une rénovation, mais leur chantier ne semble pas prioritaire. Par ailleurs, Jean-Paul Dumontier regrette « une opportunité d'expérimenter quelque chose de nouveau »¹¹¹. D'après lui, l'architecture d'immeuble a été privilégiée par rapport à la qualité de vie des espaces proposés. De plus, cette architecture est par moment mal conçue, notamment au niveau des vis-à-vis, rez-de-chaussée et rues intérieures des immeubles. Le système de conception dépendant d'un promoteur n'est pas bon à son sens car il contribue à l'effet « puzzle » d'objets architecturaux disposés les uns à côté des autres, sans dialogue. « Les habitats signés, les grands centres commerciaux, les architectures post-modernismes et grands objets, l'entrée par l'art et la culture » sont, d'après Michel Lussault, représentatifs des nouveaux quartiers métropolitains.

108 CHENEVEZ, Alain (réalisateur). Lyon-Confluence : le rêve métropolitain. [Vidéo en ligne] < https://www.youtube.com/watch?v=bFA_mtE_9Bw>. Durée 29min 42. (Consulté le 25 avril 2015).

109 *Ibidem.*

110 *Ibidem.*

111 *Ibidem.*

Le musée de la Confluence, figure de proue de la Pointe, en est une preuve. La culture accompagne souvent les programmes de renouvellement urbain de nos sociétés post-modernes. Pour Michel Coté, son directeur de 1999 à 2010, il participe également au développement du quartier sous la forme de « nouveaux espaces de rencontres où les architectures s'expriment ». ¹¹²

Le rêve de métropolisation est une quête que nous aborderons dans la dernière partie de ce travail, en comparant nos sites d'étude entre eux et en les confrontant avec celui de la Pointe de la Jonction.



47 / Image de synthèse : nouveaux bâtiments à Lyon Confluence autour de la future place Denuzière (Zac 1).

112 CHENEVEZ, Alain (réalisateur). Lyon-Confluence : le rêve métropolitain. [Vidéo en ligne] < https://www.youtube.com/watch?v=bFA_mtE_9Bw>. Durée 29min 42. (Consulté le 25 avril 2015).

6.2.3 La Presqu'île grenobloise peu perméable et peu mouillée

Le projet urbain de Grenoble Presqu'île, contrairement aux deux autres projets étudiés, n'en est pas au même stade de construction étant donné qu'il a démarré une dizaine d'années plus tard. Pour rappel, le projet fait l'objet d'une procédure de ZAC, seulement depuis février 2009. Malgré ce décalage temporel, on peut d'ores et déjà constater au niveau conceptuel et programmatique, certains éléments qui sont source de critiques.

L'objet majeur de la critique est sans doute la rupture entre le CEA et le nouveau quartier, et cela malgré la perméabilité souhaitée par De Portzamparc. A ce sujet, Suzanna Larroquet nous explique que « [s]i la perméabilité interne de la presqu'île est souhaitée en théorie et se tient par d'assez vagues tracés blancs sur le plan guide, elle reste totalement compromise en pratique. [...] Il est aujourd'hui inenvisageable pour le CEA de s'affranchir de cette limite, éprouvant le besoin d'être extrêmement protégé de toute infiltration malvenue, comme des espions ou des militants. Cela condamne ainsi le site à une énième situation d'enclavement. Le projet urbain s'en trouve d'une certaine manière "amputé" d'un secteur autour duquel il fonctionne pourtant [...] »¹¹³. Pour atténuer l'effet de cloisonnement engendré par la clôture, l'Atelier de Portzamparc propose de « resculpter l'Avenue des Martyrs par un jeu de pleins et de vides, laissant apparaître aux endroits stratégiques des espaces dédiés à la restauration [...]. Aussi il essaie d'imposer autour de ces pôles un front bâti discontinu en guise de protection plutôt que de grillage [...] »¹¹⁴. Ce remodelage contribuerait, toujours selon Suzanna Larroquet, à donner « l'illusion d'un quartier qui se connecte de part et d'autre de son axe principal, même si ce n'est finalement pas réellement le cas »¹¹⁵.

Autre objet de critique non négligeable: le rapport à l'eau et la valorisation des berges. Malgré la volonté du projet de renouer avec la nature, le projet urbain de la Presqu'île a, selon notre point de vue, raté une belle occasion de valoriser ses berges et retrouver un contact à l'eau. Imperceptible depuis le centre du quartier, l'eau n'est pas forcément mieux valorisée sur les pourtours du site. Suzanna Larroquet nous explique que « les installations du CEA ne pouvant supporter la moindre inondation, le maintien des digues actuelles leur est plus que nécessaire »¹¹⁶.

113 LARROQUET, Suzanna. *La Presqu'île de Grenoble : du projet urbain au projet architectural, évolutions, interactions & innovations à travers différentes échelles de projet*. IUG, septembre 2014, p. 18.

114 LARROQUET, Suzanna, *ibid.*, p. 21.

115 *Ibidem*.

116 LARROQUET, Suzanna, *ibid.*, p. 25.

A notre sens, davantage pourrait être fait car la Presqu'île de Grenoble contrairement à Lyon ou l'Île de Nantes n'a pas saisi l'occasion d'exploiter ce potentiel.

Par ailleurs, lors d'un workshop sur le thème de la voiture autonome, mené à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble en janvier 2015 et encadré par Natacha Seigneuret, sous la commande d'Ideas Lab, une équipe, composée de huit étudiantes de Master Urbanisme et Projet Urbain, a eu l'opportunité de repenser la Presqu'île en utilisant la voiture autonome comme vecteur d'urbanité. Ce travail mené sur sept jours a conduit à l'aboutissement d'un plan-masse où la perméabilité et le rapport aux berges sont des composantes à part entière du projet.

Encore, parmi d'autres critiques, on peut mentionner le fait que le projet urbain de la Presqu'île de Grenoble a, tout comme Lyon Confluence, succombé à l'architecture d'immeubles. Avec son immeuble «Le Python», «Le Panache», ou encore «Le Castelo», on peut observer une multitude d'architectures hétérogènes qui se côtoient.

En conclusion, nos trois cas d'étude ont tous choisi d'établir, dans le périmètre du projet urbain, un site d'accueil qui sert à la fois de lieu exposition permanente du projet urbain et lieu d'échange et de discussion sur le projet. Pour l'Île de Nantes, ce lieu est le Hangar 32. A Lyon-Confluence, il s'agit de la Maison de la Confluence et à Grenoble Presqu'île, du pavillon Canopéa. Nous verrons plus loin quel est le but de ces espaces, et s'ils ont tous la même fonction.



48 / Image de synthèse pour illustrer le nouvel immeuble «Le Python» dans le quartier actuellement en cours de construction.

6.3 Les sites d'expositions permanentes du projet urbain

6.3.1 S'emparer de l'existant

Deux de nos cas d'études s'emparent de l'existant pour leurs sites d'exposition. En effet, Hangar 32, sur l'Île de Nantes, est un ancien hangar de la zone portuaire qui est a été reconverti en un lieu d'exposition permanente du projet urbain. A Lyon, la Maison de la Confluence s'est également emparée des lieux existants puisqu'elle se situe dans une ancienne Halle du marché de gros réhabilitée. Grenoble, pour sa part n'a pas investi de lieu désaffecté puisque les entreprises scientifiques actuellement sur place se portent à merveille et n'ont vraisemblablement pas pour but de se délocaliser.

6.3.2 Exposer le projet urbain

Tout d'abord à Nantes, Hangar 32 a accueilli plus de 70'000 visiteurs depuis son ouverture en 2004. Les réalisations de la première phase (2000-2010) y sont présentées ainsi que les enjeux de la deuxième phase, depuis septembre 2012. Lors de la visite, on peut découvrir le projet global mené par l'équipe d'urbanistes Smets/UapS avec leur « Plan des transformations ». Une nouvelle scénographie a été mise en place proposant une nouvelle maquette de l'Île en trois dimensions sur laquelle est répertorié l'ensemble des projets réalisés, en cours ou à venir. On y trouve également des expositions temporaires qui traitent de l'évolution urbaine au premier étage du Hangar. L'entrée est libre et il est possible d'y faire des visites commentées sur demande. A Lyon, la Maison de la Confluence se veut également être le lieu d'information sur le projet urbain « Lyon Confluence ». Probablement inspirée du Hangar 32, elle propose, depuis septembre 2013, une exposition complètement revisitée dans le but de comprendre le projet urbain et de suivre son évolution. Quant à la Presqu'île de Grenoble, elle a aussi son lieu d'exposition, présentant le projet urbain. Plus modeste, il prend la forme d'un pavillon en préfabriqué ouvert au public, selon des horaires très restreints. Selon notre expérience, cet espace a davantage l'aspect d'un point de vente immobilière qu'un lieu d'échange et de partage sur le projet urbain. Les plaquettes sur les comptoirs présentant les différents secteurs et leurs logements participent de cet effet.

6.3.3 Echanger et concerter

La Maison de la Confluence à Lyon est un espace non seulement d'exposition où l'on peut découvrir le projet sous forme de maquettes physiques, maquettes 3D, interviews filmées, etc., mais également un lieu d'échange et de concertation. Selon Rodolphe, étudiant en deuxième année de Master à l'institut d'urbanisme de Lyon, à l'accueil de la Maison de la Confluence, les habitants du quartier s'y rendent pour poser des questions, mais aussi pour faire part de leurs différents points de vue sur

le projet. Ces derniers sont recueillis pour alimenter le débat lors de discussions. Cette fonction n'a pas été retrouvée sur les deux autres sites.

En définitive, nous pouvons observer que, bien que nos trois sites possèdent tous un lieu d'exposition pour présenter le projet urbain, les usages et les attentes que l'on attribue à ces lieux ne sont pas les mêmes. La Maison de la Confluence se rapproche du Hangar 32 avec des expositions moins développées, mais est présentée comme un lieu de concertation, fonction non pensée pour Hangar 32. Le pavillon Canopéa se distingue des deux autres lieux par sa modestie et ressemble, à notre avis, plus à un point de vente qu'à un lieu d'exposition. Ce pavillon ne semble pas être un lieu favorisant l'échange et la concertation. Il ne peut par ailleurs difficilement pas accueillir plus d'une dizaine de personnes à la fois et ne dispose d'aucune salle de réunion.

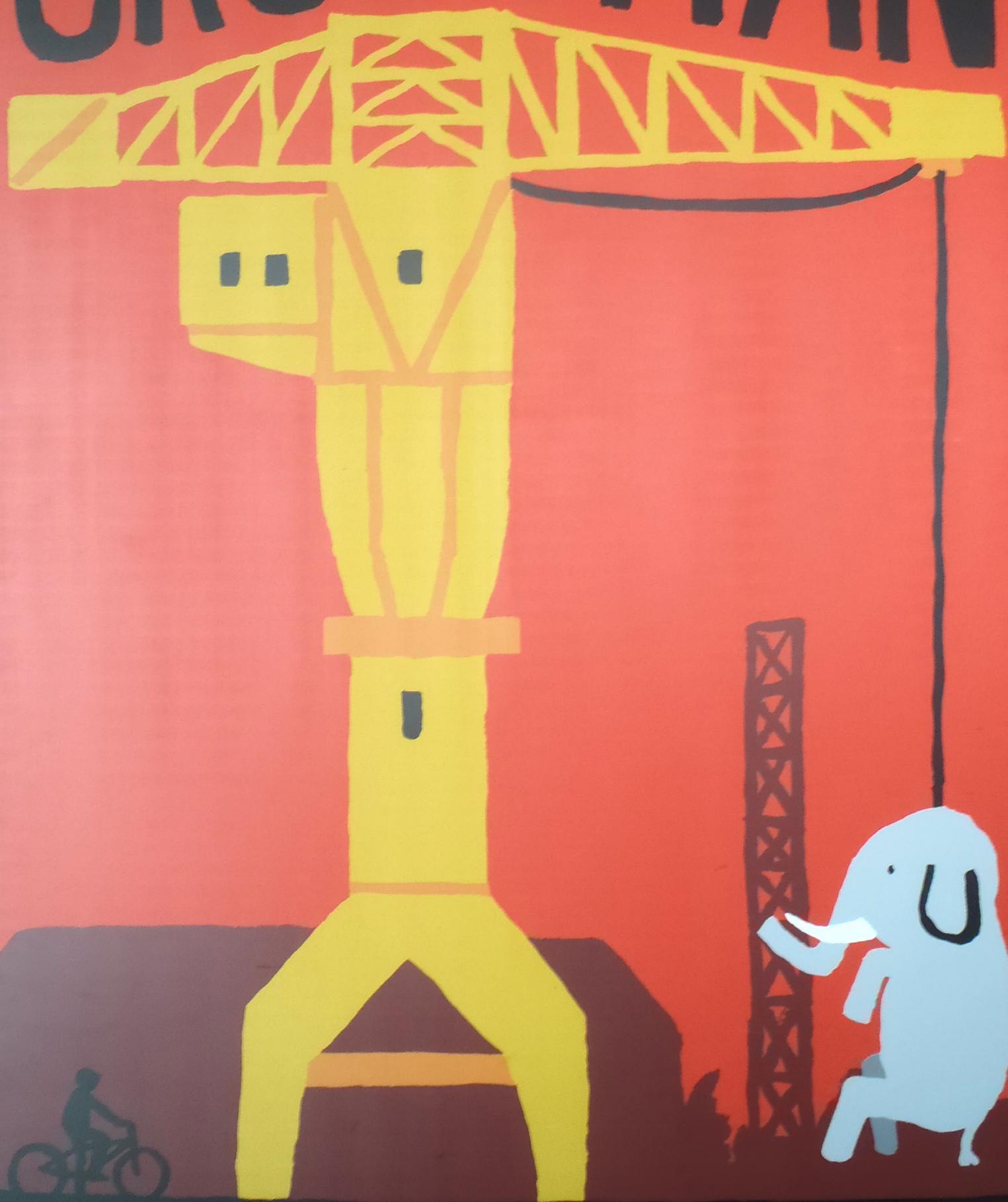


49 / Hangar 32, le site d'exposition du projet urbain de l'Île de Nantes, à l'emplacement d'un ancien hangar de la zone portuaire. Photographie personnelle (juillet 2015).

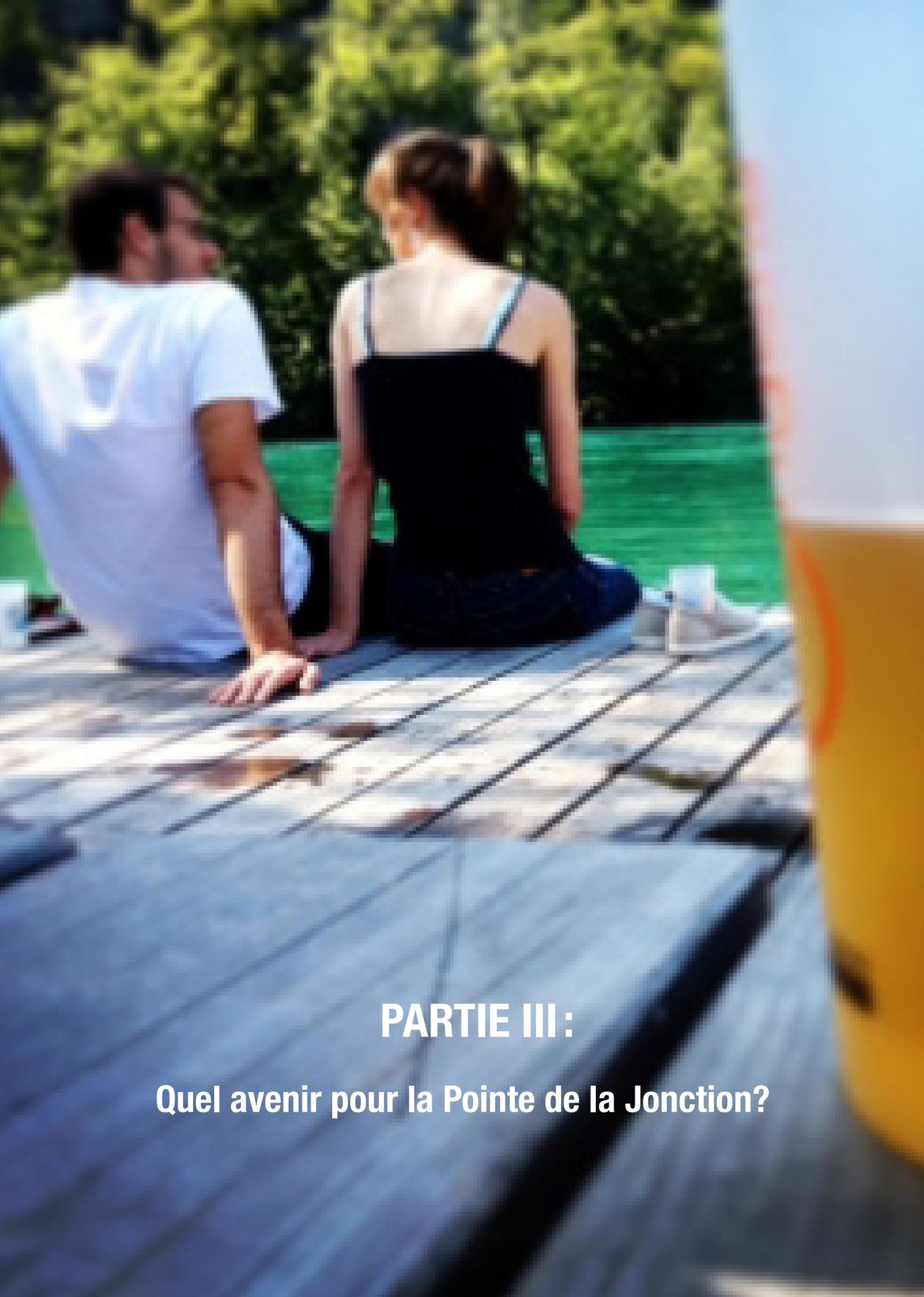
Conclusion

Nous pouvons relever de nombreux points communs pour les projets de l'Île de Nantes et de Lyon Confluence qui ont tous deux été conçus avec un plan guide comme outil principal. Nombreuses sont les actions similaires menées, soit dans la démarche, soit dans la communication et la présentation du projet urbain où des lieux similaires d'exposition ont été mis en place, en s'emparant de bâtiments désaffectés existants. On peut constater que la Presqu'île de Grenoble n'est pas dans la même dynamique. Cela est peut-être lié au fait qu'il ne s'agisse pas seulement d'un projet urbain, mais de la combinaison de plusieurs projets aux objectifs distincts. Par ailleurs, Grenoble, contrairement aux deux autres villes, n'a pas saisi l'opportunité de faire de ses rives un atout majeur, du moins, autrement que sur un plan théorique.

GRUE TITAN



51 / Un moment de détente sur les pontons
à la Pointe de la Jonction avec la buvette de
l'ARV.



PARTIE III :

Quel avenir pour la Pointe de la Jonction?



Chapitre 7 :

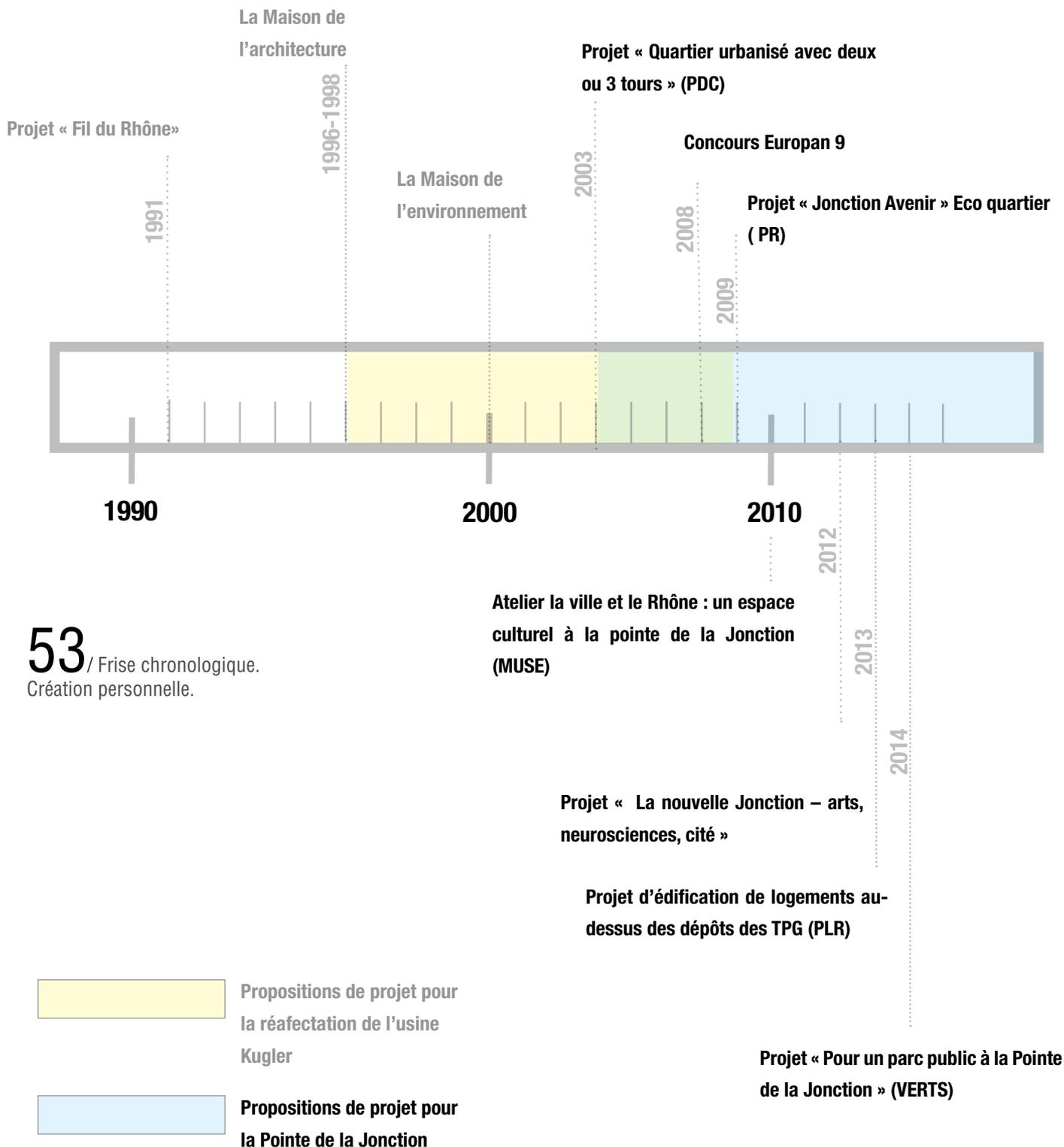
Un fleurissement grandissant de projets urbains pour la Pointe de la Jonction



Nous l'avons vu dans la première partie de ce travail, le site de la Pointe de la Jonction est un lieu clame, de toute beauté, dégagant presque une certaine magie à l'emplacement où se mêlent les eaux claires du Rhône et celles limoneuses de l'Arve. Néanmoins, le dépôt principal des transports publics genevois (TPG) occupe encore aujourd'hui une surface considérable sur ce site hors du commun. La délocalisation de cette lourde infrastructure permettrait de repenser son aménagement. Le dépôt n'est toujours pas parti, mais l'imaginaire est déjà enclenché puisque de multiples projets urbanistiques ont déjà fleuri ces dernières années, ce que nous proposons de découvrir à travers ce chapitre, de façon synthétique d'abord sous la forme d'une frise chronologique, puis en les présentant un à un de façon succincte.

52 / Projet de logements intégrés au-dessus du bâtiment des TPG. Le modèle du projet à la Jonction est celui de la Kalkbreite à Zurich, réalisé par le bureau d'architectes Müller Sigrist à Zurich, ayant obtenu le Prix spécial Habitat 2013.

7.1 Une décennie fructueuse (frise chronologique)



53 / Frise chronologique.
Création personnelle.

7.2 S'il te plaît... Dessine-moi une nouvelle Pointe !

7.2.1 « Les projets avant l'an 2000 »

En 1991, le projet « Fil du Rhône » émerge suite à une réflexion spontanée sur la signification du fleuve pour la ville de Genève. Divers projets d'aménagement entre le pont du Mont-Blanc et la jonction du Rhône et de l'Arve sont étudiés. La vente de l'entreprise Kugler à l'Etat de Genève, en 1996, marque en quelque sorte le début de l'effervescence de projets et de motions déposées au Grand Conseil, pour la transformation de l'usine dans un premier temps, puis pour l'aménagement du site de la Pointe.

La Maison de l'architecture

Lorsque l'entreprise de robinetterie Kugler, propriétaire de l'usine depuis 1934, vend son bâtiment situé à la Pointe de la Jonction à l'Etat de Genève, ce dernier a pour projet d'y loger l'Ecole d'Architecture. Cette décision est toutefois modifiée par le Grand conseil en 1998, suite à la dissolution de l'Ecole.

La Maison de l'environnement

Quelques années plus tard, en 2000, on souhaite y fonder une « Maison de l'environnement » également nommée « Maison verte ». Le débat sur cette Maison est long au sein du Grand Conseil. Le 27 octobre 2000, une proposition de motion (M1370) est déposée invitant le Conseil d'Etat à réunir les divers services publics liés à l'environnement dans l'ancienne usine Kugler, puisque ceux-ci sont disséminés à plusieurs endroits dans Genève, dont certains dans des locaux vétustes et peu appropriés. Bien que ce lieu semble idéal de par sa situation dans un cadre exceptionnel, à la confluence de deux rivières, le projet de « Maison Verte » est abandonné. On estime que l'usine n'est pas suffisamment accessible pour accueillir un tel service sans compter le coût engendré par la rénovation et la création de locaux. Ce sont finalement des associations d'artistes, déjà présentes sur le site depuis 1997 qui feront de l'usine Kugler leur quartier général. A noter que les différentes associations d'artistes ont dû mener de longues négociations pour obtenir un bail à loyer, sans compter les heures de bénévolat de la part des artistes pour construire des ateliers sains et adaptés. Ils ont effectué ces travaux et ont entretenu le bâtiment à leur frais, jusqu'à ce que la fonderie soit réhabilitée en 2011.

7.2.2 Projet « Quartier urbanisé avec deux ou trois tours » (PDC – 2003)

Etonnamment, le premier projet qui voit le jour pour la Pointe de la Jonction propose une forte urbanisation sur le site avec l'édification de deux tours d'une quinzaine d'étages, soit une centaine de logements, et la réalisation d'un parc à la Pointe, au bord de l'eau. La proposition, réalisée par l'architecte Pierre Comé, mandaté par le parti démocrate-chrétien, n'est pas prise au sérieux et ne connaît pas de soutien politique de la Ville, ni du canton. Ce projet restera donc aux yeux de tous une simple provocation.

7.2.3 Concours Europan 9 (2008)

Quelques années plus tard, le concours Europan donne la possibilité à de jeunes architectes et urbanistes de se pencher sur l'avenir du site, puisque ce dernier est retenu comme terrain d'étude en 2008.

Europan a pour but de promouvoir les architectures nouvelles et la modernisation de la ville contemporaine en Europe. A l'origine, ce concours est issu du « Programme Architecture Nouvelle » lancé en 1971 par le Ministère de l'Équipement en France, mais il s'étend à un niveau européen dès 1988. Tous les deux ans, de jeunes équipes d'architectes et urbanistes de toute l'Europe s'affrontent. Les villes partenaires peuvent soumettre des sites qui nécessitent des solutions novatrices. L'édition Europan 9 porte sur les zones résidentielles et invite les participants à réfléchir sur leur diversité, leur intensité et leur durabilité. Pour cette neuvième édition en Europe, « 22 pays ont présenté 73 sites à la pertinence des concurrents. 1752 projets ont été rendus et 196 équipes primées. En Suisse, les villes de Delémont, de Genève, du Locle, de Moutier et de Sion ont proposé des sites, suscitant 136 projets »¹¹⁷.

Pour le site de la Pointe de la Jonction, soumis par Genève, le projet « Natural transitions », remporté par deux jeunes néerlandais, propose une stratégie urbaine afin de trouver des solutions de densification tout en conservant ses qualités naturelles et paysagères. Voici un extrait du rapport du jury à propos du projet lauréat :

« La dissolution progressive du bâti vers la rencontre des deux fleuves apporte une perméabilité nécessaire à l'affirmation d'un espace public majeur, tout en sauvegardant de grandes parties de vide aménagées en espaces verts arborisés. L'unité est assurée par une trame orthogonale qui prolonge le tissu urbain déjà existant et qui met en œuvre un enchaînement d'espaces publics, semi-publics et privés bien maîtrisés. Cette continuité avec l'existant est aussi ancrée sur le choix d'un travail diversifié sur le thème du bâtiment à cour, aux différentes échelles, dont les variations de taille et d'occupation des espaces nous apportent la preuve d'un grand potentiel d'accueil de fonctions, des logements aux équipements publics. L'axe de liaison avec le rond-point de la Jonction se termine par une place centrale ponctuée par les bâtiments historiques – les ateliers Kugler et le bâtiment des TPG – et un nouveau bâtiment public exceptionnel. L'implantation de ces programmes représentatifs et le dialogue entamé avec les bâtiments existants conservés (et affectés aussi à des équipements publics) sont à même de dynamiser la dimension urbaine de ce lieu et d'assurer une diversité d'appropriations et d'usages. »¹¹⁸

117 DELLA CASA, Francesco. *Nouveaux espaces publics : les projets d'Europan 9 en Suisse*. Tracés n°04, 5 mars 2008, p. 14.

118 Extrait du rapport du jury : © 2007 EUROSPAN Suisse / Décembre 2007, p. 20.

7.2.4 Projet « Jonction Avenir » Eco quartier (Parti radical – 2009)

En 2009, moins d'une année après le concours, la question de l'urbanisation du site est toujours posée. Cette dernière est traitée par le parti radical sous la forme d'un écoquartier. Le projet proposé s'intitule « Jonction Avenir » et demande alors l'ouverture d'un crédit de 400'000 francs suisses pour la réalisation d'un écoquartier sur le site de la Pointe de la Jonction. Un projet de loi (PL 10440) est déposé le 23 février 2009 au Grand Conseil.

Il s'agit pour le parti radical de présenter un projet permettant à la fois de « construire du logement respectant de hauts standards énergétiques, organiser leur desserte par les transports en commun et d'une manière générale offrir une qualité de vie supérieure à moindre coût [...] »¹¹⁹. Le projet permettrait, d'après les auteurs du projet de loi, de réconcilier à la fois « économie, justice sociale et respect inconditionnel de notre environnement »¹²⁰. Ce projet se veut souple puisqu'il présente des pistes nouvelles qui n'affranchissent « en aucun cas notre canton d'une réflexion quant à d'autres projets d'aménagement et de modernisation ». En outre, les données présentées sont d'après ses auteurs « parfaitement compatibles avec d'autres (hypothétiques) propositions d'infrastructures pour le site ». L'intérêt du projet réside, pour ses concepteurs, dans la mixité d'activités inhérentes au concept d'écoquartier. C'est un mélange de logements, commerces et activités « publiques » qui d'après eux empêchent la formation de ghettos. Avant de découvrir le plan d'avant-projet, il paraît important de savoir ce qui se cache derrière le concept d'écoquartier. Pour les auteurs du projet, « [l]a notion d' "écoquartier" ne connaît pas de définition simple et universelle. Il s'agit d'un néologisme, utilisé principalement pour désigner un quartier urbain moderne, aux logements financièrement abordables, respectueux de l'environnement et des principes du développement durable (transports, énergie, commerces, social, etc) ».

Pour l'association EcoQuartiers-Genève, le projet « Jonction Avenir » a pour ambition de construire la ville en ville, pour préserver la qualité de vie, l'environnement et renforcer le tissu social. Ce projet d'écoquartier met principalement l'accent sur le logement tout en y intégrant une série d'infrastructures. Les intentions programmatiques sont les suivantes : logements, commerces et activités, cité administrative (peut aussi héberger des activités académiques), musée d'ethnographie (peut aussi héberger des activités académiques), maison de la danse, clubs nautiques (canoës, kayak, etc.), barge sur le Rhône, lieux culturels, zone de délasserment : étang de la Jonction, zone de verdure, promenades, parcs, bains du Rhône, etc.

On remarque que le projet comprend, en plus des logements proposés, une série d'équipements emblématiques tels que peuvent l'être un musée ou encore une Maison de la danse. A noter que ces deux équipements n'ont jamais vu le jour à la Pointe de la Jonction puisqu'un pavillon de la danse a finalement été construit sur la Place-Sturm et le Musée d'Ethnographie a conservé son emplacement original sur le Boulevard Carl-Vogt, en face de l'école enfantine.

119 Extrait du projet de loi PL 10440, exposé de motifs, p. 3.

120 *Ibidem*.

7.2.5 Atelier la ville et le Rhône : un espace culturel à la pointe de la Jonction (2010)

Le projet « Atelier la ville et le Rhône » n'est porté par aucun parti politique et les politiciens genevois n'en ont peut-être même jamais eu écho. Il est le fruit de la réflexion d'un groupe d'étudiants du Master en sciences de l'environnement de l'université de Genève (MUSE), réalisé dans le cadre d'un atelier thématique sur la ville et le Rhône. Bien que ce projet n'ait pas été médiatisé, il nous semble opportun de parcourir les pistes et réflexions menées par ce groupe d'étudiants, car il est toujours intéressant de voir comment des jeunes, non contraints par une commande politique, peuvent penser un territoire.

L'équipe d'étudiants a tout d'abord constaté le caractère emblématique et cosmopolite du site, non seulement pour sa dimension symbolique liée à la confluence du Rhône et de l'Arve, mais aussi pour son histoire (cf. chapitre 2). D'après eux, compte tenu de sa situation entre deux eaux et des espaces naturels environnants, de la superficie et de sa position urbaine centrale, le site offre une configuration idéale pour l'implantation d'équipements publics. Entre autres, les étudiants insistent sur le fait que ce lieu doit « être rendu à la population genevoise »¹²¹. A partir de cette vision globale, l'équipe a dégagé trois axes de travail : l'accès à tous, la polyvalence et l'intégration au milieu naturel.

L'aménagement pensé laisse une large place aux espaces verts par la création d'un parc, de terrasses et d'un cordon boisé le long des berges du Rhône et de l'Arve. L'accès à l'eau est valorisé par la création d'une plage ainsi que l'aménagement d'un point de desserte pour les « bateaux-bus », plus connus sous le nom de « mouettes » genevoises.

Les équipements publics mentionnés précédemment sont créés dans le but d'accueillir « une vision large de la culture comprenant ce qui relève des arts musicaux ou plastiques en passant par la relève des savoir-faire ».¹²² Deux espaces ont été pensés et conçus pour l'accueil de manifestations culturelles, concerts et expositions, tant à l'intérieur du bâtiment central qu'à l'extérieur, par le biais de la construction d'une scène permanente. Les infrastructures envisagées par le groupe d'étudiants sont modulables et permettent un changement d'affectation en fonction des usages souhaités.

En conclusion, ce pôle culturel polyvalent, inséré dans un cadre naturel dont le potentiel actuel est valorisé, permet à la fois de développer l'effervescence artistique déjà présente dans les locaux de l'ancienne usine Kugler, mais aussi de faire face à une pénurie de lieux à vocation culturelle à Genève.

121 MUSE. Un projet urbain à la Pointe de la Jonction. Atelier : Le Rhône et la ville, Université de Genève, juin 2010, p. 1.

122 *Ibidem*.

7.2.6 Projet « La nouvelle Jonction – arts, neurosciences, cité » (2012)

Et pourquoi ne pas mélanger l'art et la science ? Telles sont les vues des universités et hautes écoles genevoises qui convoitent le site pour vouloir en faire un campus mêlant à la fois arts, neurosciences et cité.

Le Conseil d'Etat inscrit le projet « La nouvelle Jonction – arts, neurosciences, cité » à son programme législatif 2009-2013. L'avant-projet est pensé par l'Université de Genève et les Hautes Ecoles spécialisées de Suisse occidentale (HES-SO). Le projet a pour ambition de réunir, sur un même lieu de travail, scientifiques et artistes, et de les faire travailler ensemble « à la définition d'objets de recherche scientifique, de nouvelles pratiques artistiques et de formations conjointes, en ouverture sur la Cité »¹²³. Le projet s'articule autour de trois innovations considérées comme majeures par ses auteurs : la première est de définir un espace de recherche et de formation commun aux neurosciences et aux arts ; la seconde consiste à créer une seule haute école des arts (HE ARTS) qui regrouperait à la fois la haute école de musique (HEM) et la haute école d'arts et de design (HEAD) sur un même site ; la troisième consiste à intégrer de nombreux espaces pour le grand public comprenant des salles d'exposition ou de spectacles high-tech. Ces espaces seraient équipés d'outils de recherche scientifique, de laboratoires pour enfants, d'expositions temporaires sur l'avancée de la neuroscience ou les innovations artistiques.

Ce n'est pas la première fois que la Pointe de la Jonction est convoitée pour l'implantation d'un campus scientifique puisqu'en 2008 déjà, Mark Muller, conseiller d'Etat, veut y créer le « CERN du XXI^e siècle à Genève »¹²⁴, en y accueillant un projet pharaonique. Il s'agit de la création d'un pôle d'excellence autour de l'enseignement et de la culture. Ce projet regroupe des instituts de pointe dans les neurosciences, dessinant un premier axe autour de l'enseignement et de la recherche, et un second volet lié à la promotion de la culture avec la création éventuelle d'un musée Guggenheim. La fondation Hans Wildorf (propriétaire de Rolex à Genève) a même fait part de sa volonté de soutien au projet avec l'appui d'autres banques également intéressées. Cette idée se distingue des autres par son envergure lémanique, puisqu'elle implique notamment l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et son ambition en termes de rayonnement pour Genève.

Malgré ces grandes ambitions, ces différents projets tombent à l'eau. Dès 2013, il semblerait que l'urbanisation du site ne soit plus une priorité pour le Conseil d'Etat, mais l'aménagement de l'espace public, dont l'accès est gratuit (berges et parc), continue à l'être. Toutefois, le logement est en crise à Genève et des propositions d'édifications continuent à voir le jour.

123 Conseil d'Etat. Communiqué de presse de la délégation du Conseil d'Etat à la Pointe de la Jonction.

124 GANI Cinthia, MORO, Sandra. « Nous voulons créer le CERN du XXI^e siècle à Genève », *Le Temps*. [en ligne]. (28 novembre 2008). <http://www.letemps.ch> [page consultée le 13 juin 2015].

7.2.7 Projet d'édification de logements au-dessus des dépôts des TPG (Parti libéral – 2013)

Patrick Saudan, député du parti libéral radical (PLR), est à l'origine du projet d'édification de logements au-dessus des dépôts des TPG. Il demande l'ouverture d'un crédit d'étude de 500'000 francs suisses pour l'aménagement d'un nouveau quartier urbain sur le site de la Pointe de la Jonction. L'étude porte sur la réalisation d'un quartier mixte, à dominante principale de logements, mais comptant aussi des activités commerciales, des bureaux, des espaces publics et de loisirs. Le quartier doit intégrer le dépôt des TPG existant puisque son édification se fait au-dessus de celui-ci et en hauteur.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi (PL 11175) déposé le 17 mai 2013 auprès du Grand Conseil, ses auteurs expliquent que tous les projets présentés jusqu'alors « présupposaient le déménagement du dépôt de bus des TPG, qui couvre la moitié de la surface disponible. Or, il s'avère que ce déplacement ne pourra s'effectuer avant une quinzaine d'années, selon les prévisions les plus optimistes...»¹²⁵. Pour le parti radical libéral, le site a pour problématique de faire converger logement et mobilité.

« A l'heure actuelle, Genève est face à un double défi : manque de logement criant et des problèmes aigus de mobilité. Plutôt que de tirer des plans sur la comète, de rêver à des projets urbanistiques forcements renvoyés aux calendes grecques en raison de contingences de toutes sortes qui ne peuvent pas trouver de solution à court terme, il convient d'envisager la problématique de l'urbanisation de la Pointe de la Jonction d'un point de vue pragmatique, en s'attaquant à la cause des échecs passés. En clair le dépôt des TPG doit être conservé : sa taille et son emplacement le rendent tout simplement indispensable, en particulier pour les trolleybus (lignes électrifiées). Il n'existe en effet pas de terrain libre de ce type en plein centre-ville, et on voit mal comment déplacer un pareil dépôt en campagne : la nécessité d'affecter prioritairement les terrains au logement, les naissances et les coûts rendraient toute opération de ce type illusoire. Le développement des TPG dans les années à venir nécessitera quoi qu'il en soit un dépôt central afin de permettre de réduire au maximum les difficultés logistiques engendrées par l'augmentation de l'offre. Par conséquent, le réaménagement du site ne doit pas être abandonné, mais au contraire réexaminé sous un angle inédit, inexploré à ce jour : l'intégration du dépôt TPG préexistant dans un quartier mixte, construit en hauteur au-dessus et autour du dépôt»¹²⁶.

Le modèle qui a inspiré les auteurs du projet et celui de « Kalkbreite » dans le Kreis 4 de Zurich, a donné place à un projet de construction de 70 logements et de 16 locaux d'activités commerciales et culturelles au-dessus du dépôt de trams

125 Extrait du projet de loi PL 11175 du 17 mai 2013.

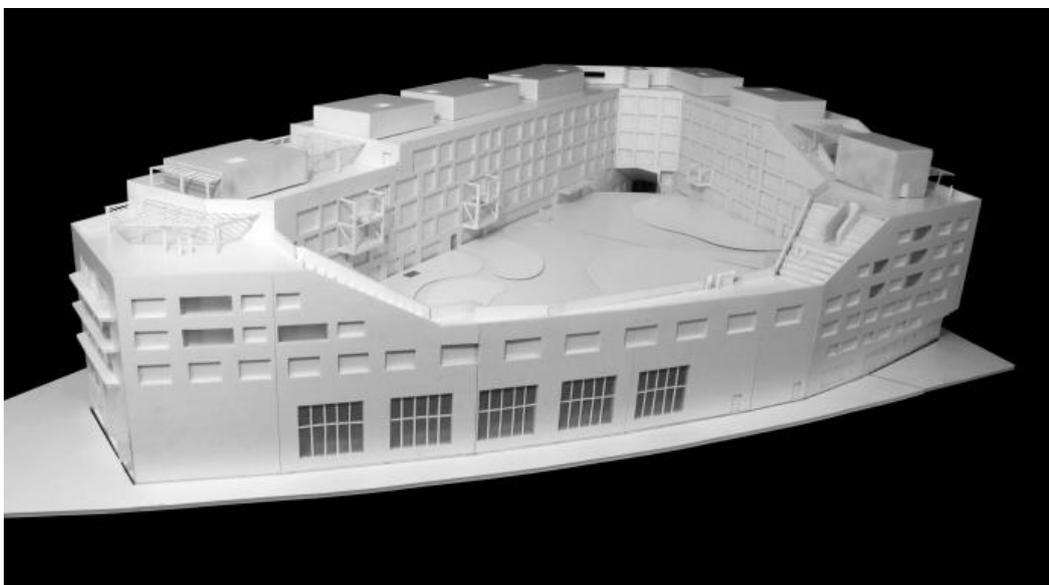
126 *Ibidem*.

préexistant et maintenu en activité même pendant la réalisation du chantier. Le concours d'architecture prévoyait comme condition non négociable le maintien de l'activité du dépôt durant la construction et a posteriori.

Ce projet est cité comme exemple pour démontrer que l'édification de logements sur le dépôt des TPG est techniquement possible et que la Pointe de la Jonction se prête parfaitement à l'accueil d'un tel projet. Les auteurs de ce projet pensent qu'il est crucial d'édifier en hauteur pour construire un nombre suffisamment élevé de logements et ne pas gaspiller du terrain. Voici leur projet en chiffres :

« Les immeubles devraient compter entre sept et dix étages au moins. Le site genevois représente plus de dix fois la taille du projet zurichois (70 logements, 250 habitants et 250 emplois sur 6 350 m²). A la Pointe de la Jonction, sur plus de 70 000 m², il est raisonnable de penser pouvoir construire au moins 600 logements, de différents types, pour le même nombre de places de travail. Il serait optimal qu'une partie de ces logements (des deux et trois pièces) soient conçus pour être spécifiquement adaptés aux besoins de personnes âgées souhaitant libérer un appartement plus grand qu'elles occupent aujourd'hui ailleurs à Genève. Ce projet permettrait d'ailleurs de développer l'habitat coopératif. Autre exigence qui semble aller de soi, les espaces publics et de loisirs devront être l'objet d'un soin tout particulier. Comme à Zurich, une intégration poussée de la biodiversité paraît incontournable, surtout dans le cadre unique de la Pointe de la Jonction. »¹²⁷

Selon ses auteurs, « l'aménagement d'un nouveau quartier à la Pointe de la Jonction permettrait d'offrir de nouveaux logements au cœur de Genève. Accompagnés d'activités commerciales et d'espaces publics de qualité, ils formeraient un quartier urbain attrayant, idéalement situé. La construction en hauteur, au-dessus et autour du dépôt TPG permettrait d'éviter élégamment l'obstacle majeur ayant causé la perte des précédents projets : son déménagement préalable, en vérité impossible, aujourd'hui et pour longtemps. »¹²⁸



54 / Maquette du projet Kalkbreite à Zurich qui accueille des logements et des activités commerciales et culturelles au-dessus d'un dépôt de trams préexistant.

127 Extrait du projet de loi PL 11175 du 17 mai 2013.

128 *Ibidem.*

7.2.7 Projet « Pour un parc public à la Pointe de la Jonction » (Les Verts – 2014)

Bien que le parti écologique des Verts ne soit pas contre l'urbanisation d'une partie du site, il est toutefois convaincu que la Pointe de la Jonction doit rester verte et y propose la création d'un parc public. Une proposition de motion (M2213) est déposée par le parti le 3 juin 2014, pour la création d'un parc public à la Pointe de la Jonction.

Parmi les motifs exposés, il est mis en avant que « [l]a création d'un parc à la pointe de la Jonction constituerait en effet une respiration nécessaire pour le quartier de la Jonction dans son ensemble, extrêmement dense et pauvre en espaces verts et publics. Ce parc profiterait donc principalement aux habitants du quartier pendant toute l'année, mais aussi à l'ensemble de la population genevoise, en quête d'espaces de détente et de baignade, pendant la période estivale. Le succès et la fréquentation estivale du site depuis 3 ans, suite aux aménagements provisoires des berges du Rhône et la mise en place d'une buvette temporaire, ont effet confirmé qu'il est désormais nécessaire d'aménager un plus grand espace, et ce, de façon plus coordonnée afin de satisfaire la demande d'espaces publics estivaux dans ce secteur. »¹²⁹

Entre autres, il est également relevé que « la configuration de l'extrémité de la pointe de la Jonction et les impératifs de la protection contre les crues ne confèrent pas au site de réel potentiel de construction, ce qui conforte l'idée de créer à cet endroit un espace public non construit. »¹³⁰

Finalement, le cadre de l'opération devrait faciliter la phase opérationnelle du projet puisqu'il « [...] devrait pouvoir être mis en œuvre d'autant plus rapidement qu'il réunit comme rarement tous les paramètres qui permettent d'engager un projet urbanistique : les 2,4 ha de ce site sont en effet entièrement en mains publiques (95% propriété privée de l'Etat de Genève, 5% propriété privée de la Ville de Genève), deux tiers de sa superficie sont actuellement déjà une zone verte, et sa disponibilité qui fera suite au déménagement du couvert des TPG a été récemment confirmée à l'horizon 2018. »¹³¹

La motion encourage la mise en place d'une démarche structurée autour d'un concours d'architectes paysagistes ou une procédure similaire qui associerait étroitement la Ville de Genève et les associations actives dans le secteur. Parallèlement au projet de parc, une réflexion devra être menée sur l'opportunité de prévoir une buvette estivale pérenne sur le site, l'avenir de l'usine Kugler en lien avec le parc ainsi qu'une politique de signalisation et la communication autour de la baignade dans le Rhône.

129 Extrait de la proposition de motion M2213 : pour un parc public à la Pointe de la Jonction, du 3 juin 2014, p. 3.

130 *Ibidem.*

131 *Ibidem.*





55 / Image de synthèse du projet de parc à la Pointe, soutenu par le parti politique des Verts à Genève.

Conclusion

Ce chapitre nous a permis de mettre en évidence les principaux projets concernant la Pointe de la Jonction qui ont fleuri au cours de cette dernière décennie. Aussi divers soient-ils, ceux-ci présentent tous des avantages et des inconvénients qu'il convient de discuter. La suite de notre travail (chapitre 8) permettra de voir quels sont les enseignements tirés des projets présentés et comment se saisir des erreurs du passé en dressant des recommandations et des recherches de solutions pour penser de nouveaux projets.

**Tribune
de Genève**

PLONGER D'UN PONT

**Genève
interdit,
Berne
encourage**

GuideTV

Chapitre 8 :

Enseignement, recommandations et recherche de solutions pour de nouveaux projets

Après avoir pris connaissance des principaux projets imaginés pour la Pointe de la Jonction, nous allons à présent discuter et analyser les différentes prises de position afin d'en tirer un enseignement et, dans la mesure du possible, certaines recommandations. Nous tâcherons de comprendre si les échecs du passé peuvent nous permettre d'établir des solutions pour nourrir les réflexions actuelles et penser différemment de nouveaux projets pour ce site en devenir.

56 / Manchette du journal genevois « La Tribune de Genève », se référant aux plongeurs effectués par les friands de baignade depuis le Pont Sous-Terre à la Jonction (week-end du 25-26 juillet 2015).

8.1 Enseignements tirés des projets présentés

8.1.1 Echec des grands équipements publics à forte symbolique

Premièrement, on peut constater que la première approche a consisté à vouloir se saisir de l'ancienne usine Kugler afin d'y installer des institutions à symbolique forte, telles que la Maison de l'environnement, la Maison de l'architecture ou encore le Musée d'ethnographie. L'idée d'une Maison de l'environnement a été abandonnée pour différentes raisons ; le coût en est l'une des causes principales, car la réaffectation de l'usine en bureaux est onéreuse. La localisation pose également problème pour certains, étant donné la trop grande déconnexion du site au reste de la ville. Bien que l'Etat de Genève ait l'intention d'y loger l'Ecole d'architecture, la décision est modifiée par le Grand Conseil en 1998, suite à la dissolution de ladite l'Ecole. Le Musée d'ethnographie de Genève, quant à lui, conserve finalement son emplacement original, sur le boulevard Carl-Vogt, en face de l'école enfantine. L'usine Kugler reste depuis lors un lieu alternatif pour les artistes qui, comme nous l'avons vu précédemment (cf. chapitre 3), investissent leur temps et prennent une partie de sa rénovation à bras le corps.

Cette idée d'y implanter des infrastructures à symbolique forte se perpétue puisque dans les années 2009 à 2012, nous l'avons vu, de grands équipements publics sont projetés sur la Pointe. Parmi eux, on relève le projet « [l]a nouvelle Jonction – arts, neurosciences, cité » qui souhaite créer un pôle scientifique de réputation mondiale, avec la réunion de diverses écoles d'art sous l'égérie d'une seule haute école des arts (HE ARTS). La Pointe de la Jonction est donc un terrain convoité pour ce nouveau pôle d'excellence, s'articulant autour de l'enseignement et la culture, et permettant un rayonnement pour Genève. La création éventuelle d'un Musée Guggenheim sur la Pointe nous fait évidemment penser au Musée de la Confluence à Lyon où la culture est promue sous la forme d'un emblème marquant dans le territoire. Il est donc prévu de renforcer le partenariat avec le monde culturel et médiatique. Mark Muller – conseiller d'Etat pour le parti libéral radical entre 2005 et 2012 – explique : « [n]ous voulons une grande qualité urbanistique. [...] Les Genevois auront envie d'aller dans cet endroit. [...] Le projet se fera en concertation avec les habitants et les artistes qui vivent dans le quartier ». D'après lui, il est encore un peu tôt pour donner des chiffres sur le financement « [m]ais le programme se chiffrera probablement en centaines de millions. Il fera l'objet d'un partenariat public-privé »¹³². Tous n'accueillent pas d'un œil si favorable ce projet puisque, pour Rémy Pagani, chef de l'aménagement municipal, « [l]e projet de la pointe de la Jonction est monstrueux »¹³³. Bien que la Ville de Genève n'ait pas vraiment son mot à dire étant donné que les terrains appartiennent au canton, Rémy Pagani ne mâche pas ses mots quant à son avis sur la question. Selon lui, « on parle souvent de gentrification à la Jonction, mais là ça va plus loin : c'est la Jonction à la pointe du néolibéralisme!

132 ats/mre. « New project for Neuroscience in Geneva!!! », Neurogeneve. [en ligne]. (1^{er} février 2012). <http://www.neurogeneve.wordpress.com> [page consultée le 13 juin 2015].

133 TOGNI, Mario. « Pagani: "Le projet de la pointe de la Jonction est monstrueux!" ». Le Courrier [en ligne]. (15 novembre 2011). <http://www.lecourrier.ch> [page consultée le 13 juin 2015].

Quand je lis dans le rapport l'étendue des collaborations entre la recherche en neurosciences et les entreprises pharmaceutiques et les multinationales, il y a de quoi être effrayé. Il en est de même pour les partenariats que l'université pratique avec les secteurs bancaire et financier concernant, je cite, " la prise de décision, la gestion de risque et le comportement moral". L'université est devenue le fer de lance des pharmas et du libéralisme. Tout ça est un gaspillage des fonds publics, sans répondre en rien aux besoins réels de la population. »¹³⁴

Sa position sur le sujet paraît donc être très claire, Rémy Pagani entrevoit une vision de l'aménagement de la Pointe de la Jonction différente : « [o]n devrait y réaliser du logement, des ateliers d'artistes, des salles de spectacle... Je prône un projet d'ensemble avec une approche diversifiée, et un développement au coup par coup, au gré des terrains qui se libèrent. Ça ne peut marcher que comme cela, pas en lançant une énième grosse bastringue ! Généralement, de tels projets sont vite oubliés. Par ailleurs, l'ensemble des dépôts des TPG ne sera pas déplacé de sitôt. »¹³⁵

Comme pour de nombreux politiciens, la crise du logement interpelle et, toujours d'après Rémy Pagani, environ 300 logements bon marché pourraient être créés sur le quartier. Les réflexions à ce sujet se poursuivent puisque l'Etat manque d'argent public pour réaliser ces grands équipements.



57 / Le nouveau Musée d'Ethnographie de Genève (MEG) avait été, à un moment donné, imaginé sur la Pointe de la Jonction (photographie B. Glauser).

134 TOGNI, Mario. « Pagani: "Le projet de la pointe de la Jonction est monstrueux!" ». Le Courrier [en ligne]. (15 novembre 2011). <http://www.lecourrier.ch> [page consultée le 13 juin 2015].

135 *Ibidem.*

8.1.2 Le logement au cœur du débat

Comme nous l'avons vu au chapitre précédent, le concours European en 2008 permet d'amorcer une réflexion plus profonde sur le devenir du site. La réponse de l'équipe lauréate laisse paraître la possibilité d'urbaniser le site avec des logements et des équipements publics respectueux du cadre environnemental ainsi que la création d'espaces verts arborés.

Dès lors, la thématique du logement est au cœur du débat. Le projet d'écoquartier « Jonction Avenir », proposé par le parti radical, en est le premier exemple. Il mixe à la fois des logements, commerces et de l'espace public de loisirs. Il a pour avantage de permettre une certaine rentabilité par rapport aux précédents projets avortés. Pour Robert Cramer — conseiller aux Etats depuis 2007, « [n]ul doute que l'îlot devrait être affecté au logement [...] Chaque fois qu'on a l'occasion de construire en ville, il faut le faire. La pointe de la Jonction est un site idyllique qui se prête à la réalisation d'un projet ambitieux. Comme elle est dominée par des falaises, on pourrait même s'autoriser des constructions en hauteur. »¹³⁶ A noter qu'un programme de logements n'est pas incompatible avec le projet de parc proposé par les Verts. La culture ne serait pas elle non plus contradictoire, mais pourrait y trouver sa place.

8.1.3 Les associations défendent la place de la culture

On constate que certaines propositions offrent une part belle à la mise en avant de la culture sous toutes ses formes. Dans le projet réalisé par les étudiants du Master en sciences de l'environnement (MUSE) de l'université de Genève dénommé « Atelier la ville et le Rhône : un espace culturel à la pointe de la Jonction », de tels lieux culturels sont également recherchés. Par ailleurs, comme nous l'avons vu au chapitre 3, l'Association pour la reconversion des Vernets (ARV) milite de façon générale pour que les friches urbaines puissent être investies par la culture. L'exemple de l'appropriation de l'usine Kugler par des associations d'artistes est, à notre sens, à ne pas prendre à la légère puisqu'elle est représentative d'une certaine demande en la matière. Par ailleurs, dans le projet « [l]a nouvelle Jonction – arts, neurosciences, cité », apparaît également une place pour la culture puisque ce projet a pour ambition de réunir sur un même lieu de travail, scientifiques et artistes et de les faire travailler ensemble. Néanmoins, la culture recherchée par l'association est peut-être d'un type plus alternatif.

136 GANI, Cynthia. « Les Genevois qui rêvent d'une nouvelle pointe de la Jonction devront attendre ». Le Temps [en ligne]. (18 août 2008). <http://www.letemps.ch> [page consultée le 13 juin 2015].

8.1.4 Se saisir du rapport à l'eau pour faire vivre la Pointe

Finalement, un autre thème est à prendre en considération : la baignade. Au cours du chapitre premier de ce travail, nous avons pu comprendre le rapport qu'entretiennent les Genevois à l'eau. L'engouement pour la baignade chaque été dans le Rhône et sa popularité croissante démontrent la nécessité de penser à l'avenir du site en incluant le rapport à l'eau et en sécurisant la baignade.

Pourquoi tant d'idées alors que finalement aucun projet ne tire son épingle du jeu ? A qui revient la faute ? Le manque d'argent public ? La lenteur avec laquelle le canton agit pour délocaliser le dépôt des TPG ? Le parti libéral radical tente de passer outre cette embûche en voulant construire au-dessus du bâtiment. S'agit-il d'un premier élément de réponse pour surmonter ce qui est pour lui, l'un des principaux obstacles des échecs passés ?



58 / Buvette associative « A LA POINTE ». Grande affluence de baigneurs sur les pontons mis à disposition par le Canton de Genève en 2010.

8.2 Comment rebondir par rapport aux échecs passés : recommandations et recherches de solutions pour de nouveaux projets

8.2.1 Construire sur le dépôt des TPG ?

Le parti libéral radical propose en 2013 la réalisation d'un quartier mixte, à dominante principale de logements, mais comptant aussi des activités commerciales, des bureaux, des espaces publics et de loisirs, construits au-dessus et autour du dépôt des TPG. D'après lui, cette solution permettrait de passer outre l'obstacle majeur qui, à son sens, a causé la perte des précédents projets, soit le déménagement préalable du dépôt. Si pour le parti auteur du projet cette solution paraît être une réponse adéquate, la proposition n'est pas pour autant bien accueillie de tous. Pour Rémy Pagani, conseiller administratif chargé de l'aménagement de la ville : « ce projet est une horreur. Il va coûter une fortune (ndlr : plusieurs dizaines de millions de francs) et c'est très compliqué en matière de constructibilité »¹³⁷.

8.2.2 Pas de « énième grand projet » basé sur un équipement public

Tous les grands équipements publics à forte symbolique ont connu des échecs. Que ce soit la Maison de l'environnement, la Maison de la danse, le Musée d'ethnographie ou encore le campus scientifique du projet de « [l]a nouvelle Jonction – arts, neurosciences, cité », les caisses publiques sont vides et l'Etat ne dispose pas de fonds nécessaires pour réaliser à lui seul de tels projets. Bien qu'un partenariat public-privé soit envisageable, il n'en reste pas moins critiqué. Comme mentionné par Rémy Pagani, les collaborations entre la recherche en neurosciences, les entreprises pharmaceutiques et les multinationales posent des questions. Il en est de même pour les partenariats que l'université pratique avec les secteurs bancaire et financier. D'après lui, « [l]'université est devenue le fer de lance des pharmas et du libéralisme. Tout ça est un gaspillage des fonds publics, sans répondre en rien aux besoins réels de la population. »¹³⁸ L'élu Vert Mathias Busch, quant à lui, est circonspect : « [j]e ne crois pas à un énième grand projet à la Pointe de la Jonction »¹³⁹. Ce territoire a souvent fait l'objet de planifications imposantes qui sont toujours restées sans suite. On peut donc constater que tous les grands projets basés sur un équipement public n'ont pas fonctionné.

137 RAMSAYER, David. « Un parc et des logements installés au-dessus des bus ». 20Minutes.ch (17 mars 2015), p. 5.

138 TOGNI, Mario. « Pagani: “ Le projet de la pointe de la Jonction est monstrueux!” ». Le Courrier [en ligne]. (15 novembre 2011). <http://www.lecourrier.ch> [page consultée le 13 juin 2015].

139 RAMSAYER, David. « Un parc et des logements installés au-dessus des bus ». 20Minutes.ch (17 mars 2015), p. 5.

8.2.3 Créer du logement mixte avec un parc à la Pointe

Un grand nombre de partis politiques semble d'accord pour créer du logement sur le secteur, car Genève, en pénurie et en crise de logements, ne peut se permettre de gaspiller ce terrain et de ne pas se saisir d'une opportunité d'urbanisation. Il s'agit donc finalement du projet qui fédère le plus grand nombre d'acteurs, bien que certains fixent leurs conditions pour éviter à tout prix le risque de gentrification. Les Verts sont également favorables à la construction de logements, mais demandent à ce que la Pointe reste verte, en y construisant un parc. Le parti libéral radical ne comprend pas l'obstination des Verts pour la création d'un parc à la Pointe, car, d'après lui, la Jonction est déjà bien arborée avec les cordons boisés des falaises et la présence de l'autre côté de la passerelle du site du Bois de la Bâtie. Les Verts réfutent cet argument, car le Bois de la Bâtie, bien que situé à proximité du site, n'appartient pas au quartier de la Jonction, ni dans ses limites communales, ni même sur un plan topographique. Par ailleurs, comme son nom l'indique, ce lieu n'est pas un parc, mais un bois, et n'offre pas le même type de récréation qu'un parc urbain, et ce, de surcroît situé en bord d'eau.

8.2.4 Laisser de la place à la culture

Quant aux associations, elles ne sont pas non plus contre la création de logements, mais demandent à ce que des lieux de culture y soient intégrés. Pour l'association de la reconversion des Vernets, les friches industrielles sont des terrains propices à l'intégration de la culture, qui est bien trop souvent repoussée en périphérie de la ville. Une mobilisation associative est déjà bien présente et implantée sur le site.

8.2.5 Mieux prévenir pour une baignade dans le Rhône sécurisée

L'engouement pour la baignade chaque été dans le Rhône et sa popularité croissante démontrent la nécessité de penser à l'avenir du site en incluant le rapport à l'eau et en sécurisant la baignade. Nous pensons que Genève pourrait s'inspirer de l'expérience menée à Berne pour la baignade sur l'Aar où l'office de tourisme de la capitale combine marketing et prévention par la vente de sacs de baignade étanches sur lesquels sont indiquées les entrées et sorties du cours d'eau avec les messages d'information et préventions que requiert cette activité. Par ailleurs, il est important de remarquer qu'à Genève, on interdit les plongeurs, alors qu'à Berne ils sont encouragés ! La Ville de Genève réquisitionne la police pour amender les contrevenants. « Amender les

plongeurs et, à l'avenir peut-être, empêcher les sauts à l'aide de filets. En pleine torpeur estivale, Rémy Pagani a rallumé la polémique sur la baignade dans le Rhône et sur son symbole, le pont Sous-Terre, utilisé comme plongoir par un grand nombre de baigneurs. »¹⁴⁰ Pour Marc Feuardent, capitaine des sapeurs-pompiers professionnels à Genève, « [b]loquer l'accès n'est peut-être pas la solution. Les gens iront simplement sauter ailleurs. »¹⁴¹. Ce fait s'avère vrai puisque depuis que les contrevenants sont plus souvent amendés à la Jonction, on constate un déplacement du mouvement sur la station de pompage de Saint-Jean pour se jeter à l'eau. Les autorités de la ville se montrent réticentes à la baignade dans le Rhône et aux pontons aménagés par le canton depuis 2010. Cette attitude contraste fortement avec celles des autres villes de Suisse converties à la nage en fleuve ou rivière. « Bien avant Genève, Bâle, Zurich ou Berne, ont pris goût à la natation dans leur cours d'eau. Les autorités municipales de Berne par exemple, en font même un argument touristique. Sur le site officiel, des nageurs tout sourire et des sauts périlleux depuis un pont invitent à profiter de l'Aar. Le tout accompagné de grands messages de prévention. »¹⁴² Genève prendra-t-elle exemple de villes suisses alémaniques ?

140 DI STEFANO, Luca. « Genève interdit les plongeurs – A Berne, on les traite en stars ». Tribune de Genève (25-26 juillet 2015), p 11.

141 *Ibidem.*

142 *Ibidem.*

Conclusion

A travers ce chapitre, nous avons dans un premier temps parcouru les enseignements que nous pouvions tirer de l'analyse des projets pour la Pointe de la Jonction, présentés précédemment afin d'éviter les échecs du passé. Cette analyse nous a permis de relever que les grands équipements publics à forte symbolique ont tous échoué et que la priorité actuelle de l'Etat est d'aménager cet espace afin de rendre la Pointe aux Genevois, même si le logement reste activement au cœur des débats. Pour de nombreux politiciens, l'urbanisation du site est indispensable puisqu'il faut construire en ville dès qu'on en a l'opportunité tout en veillant à ne pas tomber dans un phénomène de gentrification. Comme nous l'avons compris, le parti politique des Verts n'est pas contre une urbanisation du secteur, tant que la Pointe reste verte et qu'un espace suffisamment large de délasserment est laissé aux citoyens. Les associations, elles, réclament une place pour la culture dans le futur projet. En dernier lieu, nous avons vu que la proximité à l'eau est un potentiel immense qu'il faudrait veiller à intégrer dans le futur projet.

LA MÉTROPOLE GLOBALE



ATTENTION DES
FEMININES DES
METROPOLIS (RESEAUX
DE VILLE)

SUR-CONNEXIONS
DES METROPOLIS
= FRANCE.

59-60 / Croquis et écrits
de Dominique Perrault concernant la
métropolisation de la France.

Chapitre 9: La quête de la métropolisation

Ce chapitre, portant sur le thème de la métropolisation, permet une mise en perspective de nos trois cas d'étude avec la Pointe de la Jonction. En effet, bien que Genève soit déjà considérée comme une métropole, ses ambitions d'agglomération avec le projet du «Grand Genève»¹⁴³ pourraient faire du site de la Pointe la figure de proue de sa nouvelle identité métropolitaine.

LA MÉTROPOLE EST UN TERRITOIRE COMPOSÉ
DE VILLES ET DE PAYSAGES D'ARCHITECTURE
DE NATURE, DE PLANS ET DE VIDES,
L'ENSEMBLE ÉTANT RELIÉ PAR UN RESEAUX
DE COMMUNICATION / DÉPLACEMENT. AU CŒUR
DE RÉGIONS ET DE RICHESSES -
(CULTURELLES, SOCIALES, ÉCONOMIQUES),

143 Nom donné au projet actuel d'agglomération franco-valdo-genevoise.

9.1 3 métropoles françaises en regard avec la Pointe - cas d'étude

Selon le gouvernement français, l'affirmation des métropoles figure au cœur de la réforme territoriale puisque « celles-ci ont l'objectif de renforcer les territoires de la République en œuvrant au redressement économique du pays. Avec la création de 10 métropoles au 1er janvier 2015, la France poursuit son effort de décentralisation en donnant aux territoires des compétences accrues. »¹⁴⁴ Bien que nos trois cas d'étude n'aient pas été choisis pour leur statut de métropole, mais plutôt parce qu'ils sont des territoires de confluence en mutation urbaine profonde, il s'avère que tous les trois font partie de la liste des quatorze métropoles françaises. Est-ce un pur hasard, ou la transformation de ce type de territoire – de confluence – joue-t-il un jeu dans le renforcement de l'identité métropolitaine ?

9.1.1 Critiques des cas étudiés

Avant de tenter de répondre à cette question, revenons d'abord aux principaux constats et critiques issus de nos trois cas d'études. En préambule, il est important de signaler que même s'ils n'offrent pas le même potentiel en termes de surface, étant donné que la Pointe est considérablement inférieure à nos trois cas d'étude, ils sont tout de même touchés par des enjeux similaires et les mêmes thématiques reviennent de façon continue. Après analyse, cinq thèmes prédominent, et cela autant dans la construction des projets urbains étudiés que pour la Pointe : la participation, la mémoire du lieu, le rapport à l'eau, la mixité et l'architecture. Nous allons donc nous servir de ces cinq thèmes comme portes d'entrée, afin de comparer nos trois cas d'études entre eux, puis nous les mettrons en perspective avec le site de la Pointe de la Jonction.

Commençons par la participation. Nos trois grands projets urbains se vantent d'avoir mis en place des démarches participatives ainsi que des lieux permanents d'information. Par exemple, Hangar32 pour l'Île de Nantes, la Maison de la Confluence à Lyon ou encore Canopea pour la Presqu'île de Grenoble. Nous pouvons donc constater que la création de tels espaces est devenue une composante à part entière dans la construction de grands projets urbains. Il sera par conséquent intéressant de voir si Genève fait également appel à ces dispositifs.

En ce qui concerne la mémoire du lieu, l'Île de Nantes a ouvert le bal en préservant le caractère portuaire du site sur une partie du projet. Ce qui semble relativement bien fonctionner sur ce premier projet relève, à notre sens, de l'anecdote pour Lyon Confluence, puisque bien que certains bâtiments industriels tels que la « Sucrière », « la halle aux fleurs », « la halle Girard », « la halle au caoutchouc » et « le bâtiment-porche » aient été préservés, le plus gros de la mémoire du lieu a été évincé au profit d'une tabula rasa.

144 GOUVERNEMENT.fr. Les métropoles. [en ligne] URL : <http://www.gouvernement.fr/action/les-metropoles>. [15 mai 2015].

Pour la Presqu'île de Grenoble, la mémoire du lieu est aussi présente, car les entreprises scientifiques sont toujours actives. Les vestiges du polygone militaire ont quant à eux disparu. Seuls le monument aux morts et le mur du souvenir font finalement référence à l'activité militaire, puisqu'ils permettent de commémorer, chaque mois de novembre, la période tragique de la Saint-Barthélemy grenobloise durant la Seconde Guerre mondiale.

Pour le rapport à l'eau, Nantes a encore une fois été précurseur dans son travail concernant la valorisation de ses berges, dont la réflexion avait déjà été menée par Alexandre Chemetoff lors de l'élaboration du plan guide. Lyon a suivi l'exemple en aménageant principalement les bords du Rhône. Le projet de la Presqu'île de Grenoble a, selon nous, raté une belle occasion de retisser des liens avec sa rivière, l'Isère et son affluent, le Drac. Même si certaines lignes de conduite apparaissent dans le carnet d'intentions de Christian de Portzamparc, rien n'est mis en place concrètement, hormis quelques aménagements ponctuels sur les berges de l'Isère. Un workshop réalisé au sein de l'institut d'urbanisme de Grenoble (IUG) a donné, à un groupe d'étudiants, l'opportunité de repenser la Presqu'île par l'introduction d'un véhicule autonome comme vecteur d'urbanité. Le rapport aux berges a été un élément notoire dans ce travail, preuve qu'une réflexion aurait pu être intégrée.

Concernant la mixité, celle-ci figure comme une prérogative dans tout projet actuel d'aménagement urbain. Si elle fonctionne relativement bien à Nantes, de par le découpage préexistant de secteurs bien différents, le risque était d'engendrer un ghetto de la création. Pour Lyon Confluence, bien que le pourcentage de logements sociaux soit respecté, on constate un phénomène de gentrification qui s'est opéré sur le secteur. S'agissant ensuite de la Presqu'île de Grenoble, comme le quartier n'est pas encore peuplé, l'évaluation est pour l'heure encore difficile. Aura-t-on finalement affaire au même problème de gentrification qu'à Lyon ? Peut-on même parler de gentrification dans cette situation, puisque l'on ne remplace pas une population existante (étant donné que le site n'est pas habité) ? A notre sens, le plus gros risque qu'encourt la Presqu'île de Grenoble est finalement le manque de perméabilité entre le quartier scientifique et le nouveau quartier urbain.

Finalement, l'habitat signé, les objets architecturaux ou encore les grands centres commerciaux sont, de nos jours, souvent une constante dans les grands projets urbains. L'Île de Nantes n'y a pas échappé et cette tendance est d'autant plus marquée à Lyon Confluence ; il s'agit là d'une réelle collection d'architectures qu'on exhibe à l'image du musée de la Confluence, du Palais des Congrès ou encore de la multiplicité des bâtiments au design singulier ! La presqu'île de Grenoble tend à reproduire le même système avec son architecture d'immeubles hétérogènes. A défaut d'un rapport à l'eau extraordinaire, les sociétés immobilières y vendent les nouveaux appartements, en vantant les vues offertes sur les montagnes et le grand paysage.

9.1.2 Nos trois métropoles comparées avec la Pointe

Après ces différents constats, il nous semble intéressant de reprendre les cinq mêmes thématiques et de les comparer au site de la Pointe de la Jonction.

Concernant la participation, on observe un tissu associatif assez présent sur le site (cf. chapitre 3), puisqu'un grand nombre d'associations milite activement pour préserver ses intérêts. La fédération des artistes de l'usine Kugler (FAK) est déjà un premier exemple, sans compter les efforts de l'Association pour la reconversion de la caserne des Vernets (ARV), dont la buvette connaît un grand succès depuis son ouverture (été 2011). Bien que le dialogue citoyen ait l'air bien enclenché, notamment à travers des Forums, le tout est de savoir si la population aura son mot à dire quant au choix concernant l'avenir du site. Toutefois, si la population est en désaccord avec un projet proposé par le politique, le referendum est un outil dont elle pourra se saisir pour faire entendre sa voix.

Le risque d'effacer la mémoire du lieu est toujours présent, puisqu'il ne faut pas se le cacher, l'usine Kugler a elle-même aussi failli disparaître. Il a fallu la mobilisation d'un groupe de personnes engagées qui ont donné de leur temps pour permettre des travaux partiels et maintenir l'édifice sur pied avant qu'il ne soit réhabilité. Dans de telles circonstances, la mobilisation citoyenne peut parfois surprendre. Le cas du sauvetage des bains des Pâquis, commenté dans la première partie de ce travail, en est un bel exemple. Et que dire du dépôt des transports publics genevois ? Faut-il également le considérer comme trace de l'histoire ou doit-il disparaître au profit de nouvelles constructions ? Le projet du parti libéral-radical qui propose la construction de logements au-dessus de l'édifice permet de conserver l'usage qui en est fait et, en quelque sorte, d'en préserver sa mémoire. Mais ce projet a-t-il été pensé dans ce souci ? Vraisemblablement pas, puisque l'objectif premier était « éviter élégamment l'obstacle majeur ayant causé la perte des précédents projets : son déménagement préalable, en vérité impossible, aujourd'hui et pour longtemps. »¹⁴⁵

Le rapport à l'eau est indiscutablement une composante essentielle du site, entouré de deux cours d'eau. Comme nous l'avons vu précédemment, deux de nos territoires étudiés, en l'occurrence Nantes et Lyon, ont tiré profit de cette proximité à l'eau. Genève gagnerait à en faire tout autant. Les rives ne seront vraisemblablement pas négligées, puisque le projet « Au fil du Rhône », né d'une réflexion spontanée sur l'importance de l'espace du fleuve dans la ville, propose le réaménagement des bords du Rhône comme un vaste espace public ouvert dans la ville. Toutefois, la façon dont les actions pourraient se concrétiser est, quant à elle, pour l'instant incertaine. Notre analyse (cf. partie 1) a montré que la population genevoise est en manque d'espaces permettant un rapport direct avec l'eau. Les platelages en bois mis à disposition offrent donc des réponses ponctuelles pour pallier la demande actuelle, mais ne sont pas, de toute évidence, aménagés pour tous les types de baigneurs.

145 Extrait du projet de loi PL 11175 du 17 mai 2013.

Le courant du Rhône est dangereux pour les enfants et pour tout nageur non initié. Le nombre de morts pour cause de noyade a augmenté proportionnellement à la fréquentation du site. Un autre risque serait d'artificialiser les berges à l'image des quais de la Rade, alors que la plupart des baigneurs se rendent à la Pointe car ils sont à la recherche de sensations différentes de la baignade lacustre. Ces dernières leur procurant effectivement un rapport plus sauvage à la nature, l'envie de braver le courant, ou encore de sauter du Pont Sous-Terre, même si cela demeure interdit.

La mixité est également un enjeu pour l'avenir du site. Le choix du programme est par conséquent important. Les projets tels qu'« Arts, neuroscience et cité » ou le « Blue Brain Project » ont souvent pour risque de rendre un site monofonctionnel tel le ghetto scientifique de la Presqu'île de Grenoble. Une mixité entre logements, équipements publics, commerces et espace public paraît judicieuse, pour autant que la part de logement ne consiste pas seulement en des habitations de haut standing, entraînant une gentrification du quartier, comme à Lyon Confluence. La Jonction a, par ailleurs, déjà subi beaucoup de changements depuis une dizaine d'années, dont un phénomène d'embourgeoisement sur une partie des berges du Rhône. Dans un cadre aussi idyllique et naturel entre deux falaises boisées, le risque de voir ce phénomène s'amplifier n'est pas à négliger. Par ailleurs, un espace public ne peut pas fonctionner comme tel s'il est trop étroitement assimilé au logement. C'est ce que le parti politique des Verts reproche au projet type « Kalsbreite », proposé par le parti libéral radical, dont l'espace public se trouve sur le toit des bâtiments. En effet, comment parler d'espace public alors que, de par sa position, il se trouve fortement assimilé aux appartements ?

Enfin, la construction d'objets architecturaux apparaît également comme un risque dont il faut se prémunir. On a déjà vu apparaître les prémices de cette tendance, lorsqu'on voulait y établir la Maison de l'architecture, le Musée d'ethnographie ou encore la Maison de la danse qui se seraient sans doute matérialisés par une architecture quelque peu singulière – c'est d'ailleurs la forme contemporaine qu'a prise le Musée d'Ethnographie dans le quartier de Plainpalais. Les territoires souhaitant consolider leur identité métropolitaine se servent souvent de ces objets architecturaux, tel Lyon Confluence et son Musée de la Confluence sur la pointe. Si l'idée est de promouvoir la métropole genevoise, ne serait-il pas utile d'avoir un fort symbole architectural sur ce nouveau lieu de vie ? Sur cette question, les Verts opinent qu'un parc à la Pointe de la Jonction est tout autant porteur de symbolique.

9.2 La Pointe de la Jonction, miroir d'une nouvelle métropole en émergence ?

« Un petit pays est-il condamné par sa petitesse même à ne pas connaître la grandeur ? »

C.-F. Ramuz,

Besoin de grandeur, 1937

9.2.1 Genève, une métropole trop bien classée ?

Tous les classements régulièrement présentés dans la presse donnent de Genève une image où le niveau et la qualité de vie sont excellents, raison pour laquelle il faut par conséquent y installer son entreprise. Ces classements métropolitains ont une importance, car ils représentent des recommandations de lieux d'investissements. On ordonne les métropoles selon leur attractivité économique, mais aussi pour leur cadre de vie. Genève est actuellement bien positionnée puisqu'elle figure parmi les dix métropoles les plus attractives au monde. Mais cette place est-elle vraiment méritée ?

En effet, pour François Longchamp, Président du Conseil d'Etat pour la période 2009-2010, son attractivité en tant que métropole prospère, jouissant d'une bonne image de ville internationale, semble être remise en cause : « [f]aute de projets structurants, Genève doit affronter un certain nombre de problèmes qui menacent sa croissance. Le nouveau Conseil d'Etat qui déclare que "la prochaine législature sera celle des grandes infrastructures" en est bien conscient. La mobilité, le manque criant de logements sont autant de défis posés aux habitants qui, sur ces points, subissent la ville plus qu'ils ne la vivent. »¹⁴⁶ Aujourd'hui, Genève se trouve donc à un carrefour, puisque sa croissance implique des choix stratégiques décisifs pour son avenir.

Pour trouver une nouvelle issue, Genève doit, d'après Guy Mettan — journaliste et député, ayant notamment dirigé la Tribune de Genève et présidé au Grand Conseil —, envisager sa régionalisation. « On a vu que, compte tenu des difficultés actuelles – exigüité du territoire cantonal, besoin de logements et d'infrastructures, concurrence accrue avec les autres régions plus grandes et plus riches en ressources naturelles et humaines, nécessité d'assurer la sécurité économique et physique des personnes – l'avenir de Genève passait forcément par la construction d'une région intégrée qui regroupe à la fois le bassin lémanique et la zone frontalière française »¹⁴⁷

146 DELAUGERRE, Jean-Baptiste. Genève, une métropole trop bonne élève ? Genève, Le Globe n°150, 2010, p.78.

147 METTAN, Guy. Genève ou le besoin de grandir : de la cité-état à la métropole transfrontalière. Genève, Slatkine, 2013, p. 75.

9.2.2 Des tentatives de régionalisation qui échouent...

Nous l'avons donc compris, si Genève veut se montrer compétitive, elle doit construire l'agglomération pour conserver son attractivité; de ces préoccupations sont nées diverses tentatives de régionalisation.

Comme réponse aux préoccupations mentionnées précédemment — dont font principalement partie le manque de logements et les problèmes de congestion en termes de mobilité —, il est rapidement paru nécessaire aux politiciens de penser en termes de région plutôt que de quartiers ou de communes. C'est pour eux à la fois un moyen de maîtriser la croissance économique, mais aussi une nécessité pour préserver la nature, les espaces verts, la flore et la faune puisque ces éléments ne se cantonnent pas aux limites administratives. D'après Guy Mettan, « [d]epuis une vingtaine d'années, le besoin de région se fait donc impérieux. »¹⁴⁸ Des tentatives de collaborations sont entreprises, depuis les années 1990, avec le Canton de Vaud, mais elles connaissent un succès très mitigé. Des initiatives cantonales invitent les deux cantons à fusionner pour n'en faire plus qu'un, mais elles connaissent un échec lors de la votation du 2 juin 2002. Cette défaite oblige Genève à rechercher d'autres solutions. Comme sa croissance est de plus en plus assurée par des frontaliers, Genève se tourne vers la France. Concernant la relation avec nos voisins vaudois, Guy Mettan pense qu'« [...] il faudra sans doute un jour, reprendre le projet de fusion des cantons de Vaud et de Genève. Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois ne doit pas devenir l'arbre qui cache la forêt lémanique... Le développement de la région passe aussi par Lausanne, siège de l'Ecole polytechnique fédérale et des associations sportives internationales. »¹⁴⁹

148 METTAN, Guy. Genève ou le besoin de grandir : de la cité-état à la métropole transfrontalière. Genève, Slatkine, 2013, p. 75.

149 METTAN, Guy, *ibid.*, p. 77-79.

9.2.3 Le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, dit « Le Grand Genève ».

Dès 2005, des projets plus réalistes voient le jour. Par exemple, le projet de liaison ferroviaire transfrontalière du CEVA reliant la Gare de Cornavin aux Eaux-Vives et à Annemasse. On avance également du côté institutionnel avec une charte de projet d'agglomération (franco-valdo-genevoise), signée en présence de 18 partenaires vaudois et français, le 5 décembre 2007, sur le bateau de Genève. L'ensemble du projet est baptisé le « Grand Genève », à la plus grande satisfaction des Genevois, dont le label très géocentrique ne déplait pas.

Bien que certains se réjouissent de ces premiers pas qui posent le cadre et les fondations du projet d'agglomération, tout reste cependant encore à construire. La perspective retenue vise une croissance de 200'000 habitants et 100'000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030. Cette échéance paraît cependant toute proche au vu de ce qu'il reste encore à accomplir. Le projet s'articule autour de trois axes majeurs : l'urbanisation, la mobilité et la protection du paysage.

L'importance du CEVA pour l'agglomération n'est pas à négliger puisque la compétitivité de Genève tient aussi à l'amélioration des mobilités. Ce projet, dont les crédits ont été votés en 2005, est actuellement en cours de réalisation. A termes, le développement de cette infrastructure doit offrir des transports en commun aux pendulaires et aux habitants des communes frontalières désirant se rendre à Genève. Il est prévu que la ligne desserve six gares à Genève. La création de ces nouvelles haltes donne par ailleurs l'opportunité de développer les secteurs qu'elles desservent. Ainsi, le quartier des Eaux-Vives verra une partie de celui-ci se transformer avec un projet d'écoquartier, pendant que se développera à la Praille un tout nouveau quartier d'affaires et à vivre. Au sein de ces ambitions d'agglomérations, le projet du PAV reliant les quartiers de la Praille, des Acacias et des Vernets, se veut être le nouveau cœur du « Grand Genève ».

9.2.4 Praille-Acacias-Vernets : un nouveau cœur pour le Grand Genève

Le quartier Praille-Acacias-Vernets (PAV), encore en développement, est destiné à devenir le cœur de la cité au cours du prochain siècle. Pour Guy Mettan, « [c] e projet offre une chance de créer, au milieu des dix mille logements prévus, une cité du savoir à la mesure des ambitions genevoises. »¹⁵⁰D'après lui, toute une série de considérations milite en faveur d'un tel projet, étant donné qu'il permet à de nombreux acteurs de la Cité de donner une nouvelle identité à Genève.

150 METTAN, Guy. Genève ou le besoin de grandir : de la cité-état à la métropole transfrontalière. Genève, Slatkine, 2013, p. 72.

Selon Guy Mettan, la nécessité d'implanter à Genève des équipements publics à haute valeur ajoutée est pour lui symbolique. Le fait que les bâtiments de l'Université de Genève (Uni-Mail, Sciences II et III, ancienne Ecole de médecine, Uni Dufour, Bastions) soient situés à proximité immédiate du PAV, en constitueront un pôle important. Guy Mettan est donc en faveur de cette cité de l'innovation qui permettra de regrouper sur un seul site des bâtiments de l'Université et des HES, autorisant des synergies entre ces deux institutions. Ce regroupement devrait par ailleurs attirer des étudiants confédérés et étrangers à Genève, dans un contexte de forte concurrence internationale, puisque « [...] si elles veulent rester compétitives, nos universités et nos HES devront se rassembler en campus communs et intégrés. Zurich, Bâle et Lausanne l'ont bien compris, le Tessin ayant déjà quant à lui opéré ce rapprochement. »¹⁵¹ Un autre objectif consiste ainsi à offrir des logements pour les personnes en formation et le personnel enseignant étranger et leur famille durant une durée déterminée (experts et professeurs invités, chercheurs) dans ce nouveau campus.

En outre, il existe aussi à Genève un fort besoin de développer des conditions-cadres favorables à la création d'emplois dans tous les domaines se fait ressentir, car il faut « [...] tout mettre en œuvre pour favoriser l'émergence et l'implantation d'entreprises innovatrices au sein du futur quartier, et créer des liens étroits et forts entre ces entreprises et celles déjà implantées sur le site. » Cet objectif pourrait être atteint en renforçant l'attractivité du projet de la Praille, comme celui du centre de recherches des sciences appliquées initié par la fondation Wilsdorf aux Vernets ou à la Jonction.

« Le secteur de La Praille-Acacias-Vernets-Jonction est idéalement situé à proximité des sciences humaines de la faculté des Sciences, proche aussi de la zone industrielle de Plan-les-Ouates, où se développent des industries de biotechnologies. Mieux, récemment des multinationales (comme Firminich, Rolex ou Procter & Gamble, et des centres financiers comme la Banque Pictet & Cie) se sont implantées dans le quartier ou ses abords. Il ne manque donc plus qu'une volonté politique pour compléter le dispositif et allumer l'étincelle qui pourrait faire germer une Silicon Valley à la genevoise »¹⁵². Par ailleurs, Guy Mettan insiste également sur la possibilité d'intégrer la culture à un possible futur projet scientifique. Selon lui, « [c]ontrairement aux idées reçues, l'esprit de découverte scientifique n'est pas étranger à la recherche artistique, laquelle peut aussi inspirer les industriels et les banquiers. L'effervescence créatrice, dans le domaine économique autant intellectuel et artistique, de la Florence de la Renaissance en témoigne »¹⁵³.

Faisons encore remarquer que Guy Métan ajoute la « Jonction » au trio habituel « Praille-Acacias-Vernets » qui devient « Praille-Acacias-Vernets-Jonction ». Cette adjonction n'est pas anodine : elle signifie que la Jonction fait complètement partie pour lui de ce nouveau cœur !

151 METTAN, Guy. Genève ou le besoin de grandir : de la cité-état à la métropole transfrontalière. Genève, Slatkine, 2013, p. 73.

152 METTAN, Guy, *ibid.*, p. 74.

153 *Ibidem.*

9.2.5 Genève doit réussir sa régionalisation

Pour assurer sa compétitivité Genève doit réussir sa régionalisation. Cela n'est pas une simple affaire car, à Genève, la métropolisation se heurte à différents obstacles qui sont pour Jean-Baptiste Delaugerre — chercheur au laboratoire Biogéophile (Département de géographie, Université de Genève et de Lyon – Genève) — « la peur de la croissance qui assure pourtant son attractivité et sa prospérité ; un certain égoïsme avec un réflexe NIMBY exacerbé ; un défaut de communication des élus ; une démocratie directe parfois pesante. »¹⁵⁴

D'après lui, bien que la démocratie directe permette au peuple de s'exprimer à travers le référendum, l'initiative et la pétition, et garantisse une certaine stabilité, elle peut dans certaines situations être lourde de conséquences pour une métropole, lorsqu'elle est instrumentalisée par des partis ou des lobbies qui encouragent le peuple à rejeter des projets structurants. Or, d'après lui, Genève ne s'appuie pas sur un marketing urbain efficace en mesure d'expliquer à la population les projets métropolitains. On peut citer, à titre illustratif, le CEVA¹⁵⁵ qui dispose bien d'un site internet, mais dont le pavillon des expositions aux Eaux-Vives n'est ouvert que sur rendez-vous ! C'est finalement ce manque de visibilité et de compréhension dont manque Genève pour expliquer clairement les tenants et les aboutissants des projets au citoyen. Tout ceci paraît contradictoire, dans une logique de co-construction, lorsqu'on sait qu'aujourd'hui associer la population aux projets est une condition sine qua non de la métropolisation. Construire l'agglomération transfrontalière nécessite donc l'adhésion et la participation des Genevois. Il s'agit d'un défi considérable à relever étant donné que Genève s'est longtemps construite en tournant le dos à la frontière. Toutefois, une grande partie des Genevois reste optimiste lorsqu'elle regarde le vote positif pour le CEVA, le 29 novembre 2009.

A des moments clés de son histoire, Genève a toujours su faire les choix garants de son développement. Malgré les craintes et les doutes, la destruction des fortifications au milieu du XIXe siècle en est un exemple. Par ailleurs, si le PAV se révélait être le nouveau cœur de l'agglomération, ça ne serait pas la première fois que Genève verrait se déplacer son centre.

En 1830 déjà, Guillaume-Henri Dufour, futur général, lançait, avec la Société des Bergues, ce qui allait être considéré en 1835 comme une "refondation de Genève", en faisant basculer le centre de gravité de la cité de la Vieille-Ville vers la rade. Avec ce basculement, les quais des deux rives du Rhône ont été complètement redessinés, en y construisant le pont des Berges, l'Île Rousseau et les beaux immeubles qui font aujourd'hui la fierté des Genevois.

154 DELAUGERRE, Jean-Baptiste. Genève, une métropole trop bonne élève ? Genève, Le Globe n°150, 2010, p. 98.

155 Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux- vives - Annemasse.

Pour Guy Mettan, « [l]e projet fut une réussite non seulement sur le plan esthétique, mais aussi sur le plan urbanistique et social : le centre de Genève avait été déplacé. Aujourd'hui, la même opportunité nous est offerte avec l'aménagement du quartier de la Praille [...]»¹⁵⁶. Alors pourquoi ne pas tenter finalement de rééditer l'exploit de Dufour ?

Conclusion

Ce chapitre nous permet de nous pencher sur les critiques de cas étudiés puis de les comparer avec la Pointe, cela afin de comprendre quelles sont les erreurs à ne pas commettre si la Pointe de la Jonction devait un jour connaître un développement similaire à nos cas d'étude. Puis, dans un deuxième temps, nous avons fait un point sur la question de la métropolisation de Genève. Nous avons compris qu'elle se trouve actuellement à un carrefour concernant son avenir et que si elle veut prospérer, elle se doit d'envisager sa régionalisation. Une décision politique a été prise d'avancer et de développer Genève de façon conjointe avec ses voisins français et vaudois. Le projet du « Grand Genève » va de l'avant. Le secteur de la Praille-Acacias-Vernets a été élu pour devenir son nouveau cœur. S'il en est ainsi, le secteur de la Jonction, situé juste à côté des Vernets risque également d'être intégré. On remarque qu'il l'est déjà pour certains au niveau de la dénomination puisqu'il nous arrive d'entendre Praille-Acacias-Vernets-**Jonction**. S'agit-il d'un signe précurseur ? Le site de la Pointe de la Jonction risque d'être touché par cette mutation, voire de devenir la figure de proue de la métropolisation, puisque, comme nous l'ont démontré les trois autres cas d'études, les territoires de confluence se veulent être des lieux à « effet vitrine » très prisés pour la démonstration d'une puissance métropolitaine.

156 METTAN, Guy. Genève ou le besoin de grandir : de la cité-état à la métropole transfrontalière. Genève, Slatkine, 2013, p. 88.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Nous voilà arrivés au terme de notre étude. Cette conclusion générale nous permet de synthétiser les enseignements les plus importants de notre travail, mais aussi de tenter de répondre à la question qui commande notre recherche, à savoir quel est l'avenir pour la Pointe de la Jonction.

Dans un premier temps, les résultats de nos recherches concernant la Pointe de la Jonction ont montré que son site possède des qualités paysagères remarquables et qu'il jouit d'une forte popularité, notamment parce qu'il offre un rapport à l'eau unique à Genève, en termes de baignade. Ce potentiel n'est pas négligeable face au déficit des espaces de baignade à l'échelle du canton. Dans un tout autre registre, nous avons pu observer la présence d'un noyau artistique en effervescence, ayant trouvé sa place dans l'usine Kugler et l'envie du canton de soutenir la culture émergente. Un fort attachement au site se traduit par la présence d'associations qui militent pour leurs intérêts, aussi divers soient-ils, et souhaitent se prononcer sur son avenir. Par ailleurs, le système législatif suisse accorde un pouvoir décisionnel non négligeable aux citoyens qui, en cas de désaccord avec un éventuel projet proposé par le canton, pourraient se servir du référendum pour faire entendre leur voix.

Dans un second temps, nous avons pu comprendre qu'à l'image d'autres territoires de confluence également marginalisés et enclavés — ayant connu des développements similaires — la Pointe de la Jonction offre à présent un potentiel non négligeable de reconquête urbaine. Les cas d'études nous ont montré que Nantes, Lyon et Grenoble se sont servis de ces lieux comme figure de proue de leur métropolisation, conduits par une forte volonté politique et le désir d'en faire des extensions de leur centre-ville. En outre, nous avons vu que la création et la culture ont toujours été au centre des démarches se voulant innovantes.

Un troisième volet nous a permis de découvrir les nombreux projets qui ont été imaginés pour la Pointe de la Jonction. Nous avons pu constater que nombre d'entre eux avaient avorté, notamment tous ceux qui imaginaient accueillir de grands équipements publics pour en faire la face émergente de leur métropolisation comme dans nos trois cas d'études. Nous avons vu que la Jonction avait toute sa place dans la course à la métropolisation, car elle se situe à proximité du projet Praille-Acacias-Vernets, destiné à être le centre du nouveau projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, désormais appelé « le Grand Genève ». Nous en avons conclu que de par cette situation géographique privilégiée, la Pointe de la Jonction pourrait être

le miroir de la régionalisation du « Grand Genève » d'un point de vue symbolique, puisque sa superficie relativement modeste ne lui permet pas d'accueillir un projet urbain de grande envergure.

L'étude que nous avons menée a ainsi permis de constater que la Pointe de la Jonction, bien que son sort ne soit pas encore décidé, a connu un nombre considérable de propositions concernant sa transformation. Par ailleurs, nous avons remarqué que certains de ces projets prévoyaient l'implantation de grandes infrastructures, contribuant à la création de nouveaux pôles d'excellence, laissant présager l'« effet vitrine » recherché par nos trois cas d'études, dans leur course effrénée à la métropolisation. L'hypothèse de départ soutenant que Genève, comme nos trois autres cas d'étude, souhaiterait se servir de la confluence pour affirmer sa métropolisation peut donc être confirmée.

Cependant, de notre point de vue, il serait toutefois dommage que la Pointe de la Jonction devienne uniquement le miroir de la métropolisation, à l'instar de nos trois cas d'études, car nous pensons qu'il s'agit d'une forme d'aseptisation du territoire. Il serait bien plus intéressant de s'appuyer sur les caractéristiques du site et sur son réel potentiel, plutôt que de l'utiliser comme une vitrine. De surcroît, la taille de la Pointe de la Jonction en comparaison à nos cas d'études est nettement inférieure, et ne permet pas une urbanisation massive du secteur. A notre avis, si la Pointe de la Jonction avait pu accueillir un projet d'une telle envergure, c'est son site qui aurait été choisi pour devenir le cœur du Grand Genève, et non le PAV.

Fort heureusement pour nous, un tel quartier n'a pas pu être implanté à cet endroit à cause du manque de surface. Le risque subsiste que la Pointe de la Jonction soit utilisée comme face émergente dans cette continuité urbaine que constituent la Paille, les Acacias, Vernets avec la Jonction. Lorsque nous parlons de potentiel, nous pensons notamment au rapport à l'eau. Sans vouloir être redondants avec tout ce qui a déjà été dit au long de ce travail, nous estimons que Genève ne tire pas suffisamment parti de la baignade dans le Rhône, et que si celle-ci était mieux valorisée, elle pourrait tant devenir un attrait touristique que contribuer à améliorer la qualité de vie à Genève, facteur non négligeable pour son attractivité à l'échelle métropolitaine.

Selon nous, le site pourrait vivre différentes temporalités, avec la mise en avant de la baignade lors de la période estivale, et la présence d'un noyau artistique et culturel qui pourrait trouver place sur les friches industrielles et investir le site toute l'année. L'actuelle présence d'associations d'artistes dans l'usine Kugler est déjà un signe !

Une graine est là, prête à germer dans d'autres domaines artistiques et culturels, jouissant d'une proximité avec le quartier des bains (quartier de l'art contemporain par excellence à Genève) et la présence de l'usine, l'un des rares sites alternatifs en ville de Genève. Bien entendu, la présence desdites activités n'exclut pas des possibilités d'urbanisation, qui à notre sens peuvent se faire sur une partie du site tout en dégagant la Pointe, afin de la laisser à un libre usage de la population comme espace public, qui pourrait se formaliser sous la forme d'un parc. De cette façon, ce lieu pourrait servir d'extension aux espaces de délasserment déjà présents sur le sentier des Saules, mais qui se cantonnent à une bande étroite de gazon bondée lors de la période estivale. Cet espace public pourrait également fonctionner comme rotule entre les baigneurs, les lieux culturels et les nouveaux quartiers dont les habitants pourraient également profiter pour se délasser. Il faudrait bien entendu veiller à ce que les nouveaux logements ne soient pas uniquement des habitats de haut standing contribuant à un processus de gentrification, afin de ne pas reproduire certains écueils observés dans nos cas d'études, comme à Lyon Confluence.

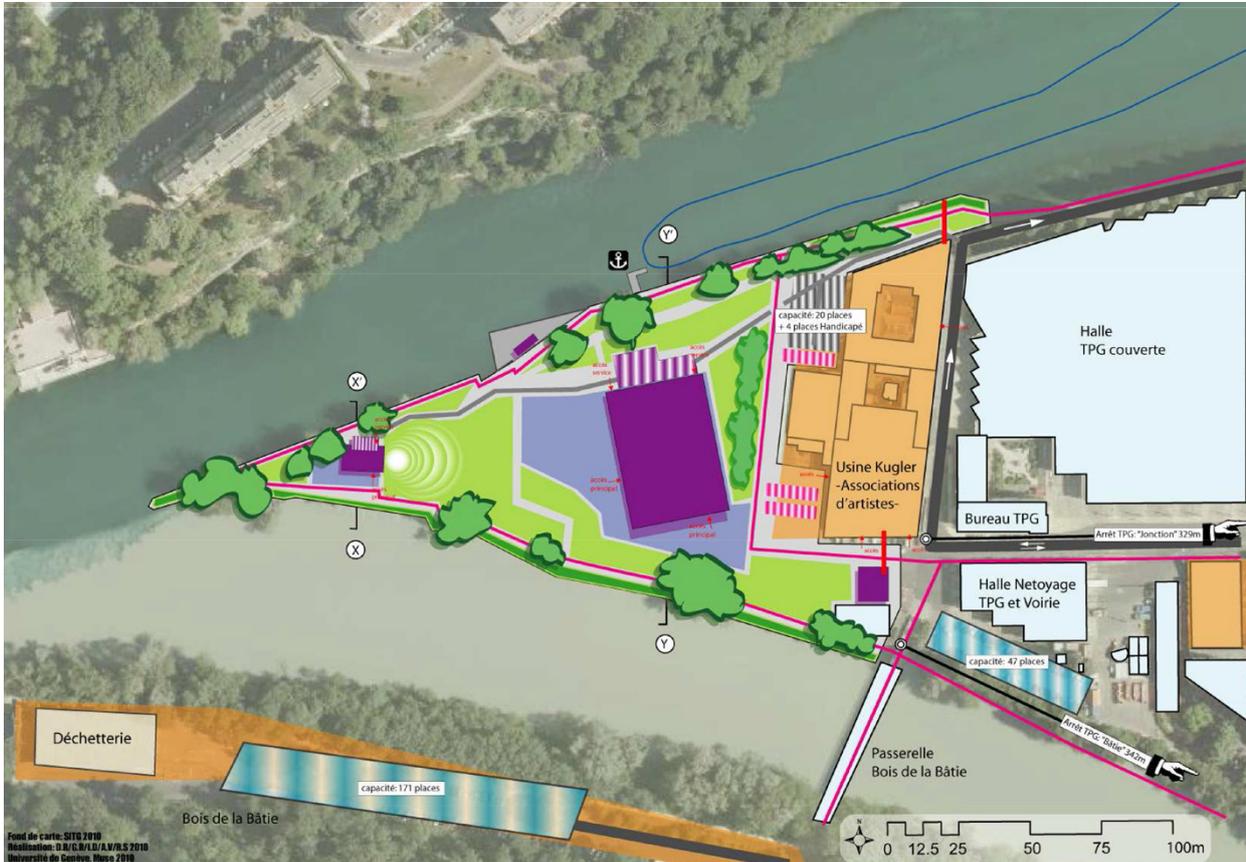
Quels que soient nos souhaits, ils restent toujours possibles, car l'avenir de la Pointe n'est pas encore décidé. D'ailleurs, on peut légitimement se demander pourquoi cette vitrine du « Grand Genève » n'est toujours pas en place. S'agit-il vraiment de la faute des transports publics genevois qui tardent à libérer le site ou des raisons plus subtiles se cachent-elles derrière cette temporisation ? Le manque d'argent public a beau être évoqué, il y a certainement autre chose... Nous avons vu que le projet du CEVA a été ressorti de ses cartons, preuve que le mécanisme de régionalisation est quelque part bien enclenché, mais les citoyens avancent peureusement vers le « Grand Genève ».

La Pointe de la Jonction laisserait-elle transparaître une régionalisation de Genève plutôt fébrile ? Genève a-t-elle en fin de compte du mal à faire le pas ? Ou faut-il y voir quelque chose de plus profond, lié à la lutte des associations ou simplement une prise de conscience du canton que ce territoire doit être restitué au citoyen ? Ces nombreuses interrogations permettent de conclure que l'avenir de la Pointe de la Jonction est encore incertain...

Annexes

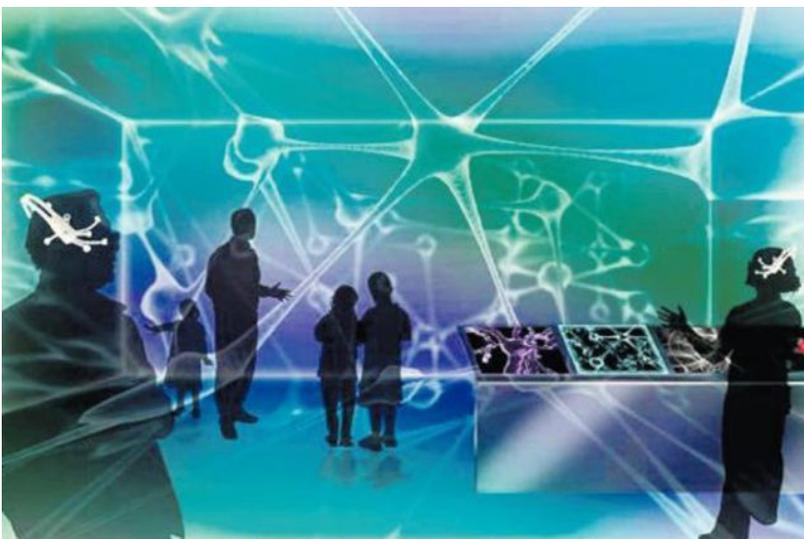
ANNEXE 3

Atelier la ville et le Rhône: un espace culturel à la Pointe de la Jonction». Plan-masse du projet proposé par les étudiants du MUSE de l'Université de Genève. Source: Aqueduc.info [en ligne] <http://www.aqueduc.info/Un-espace-culturel-a-la-pointe-de>.



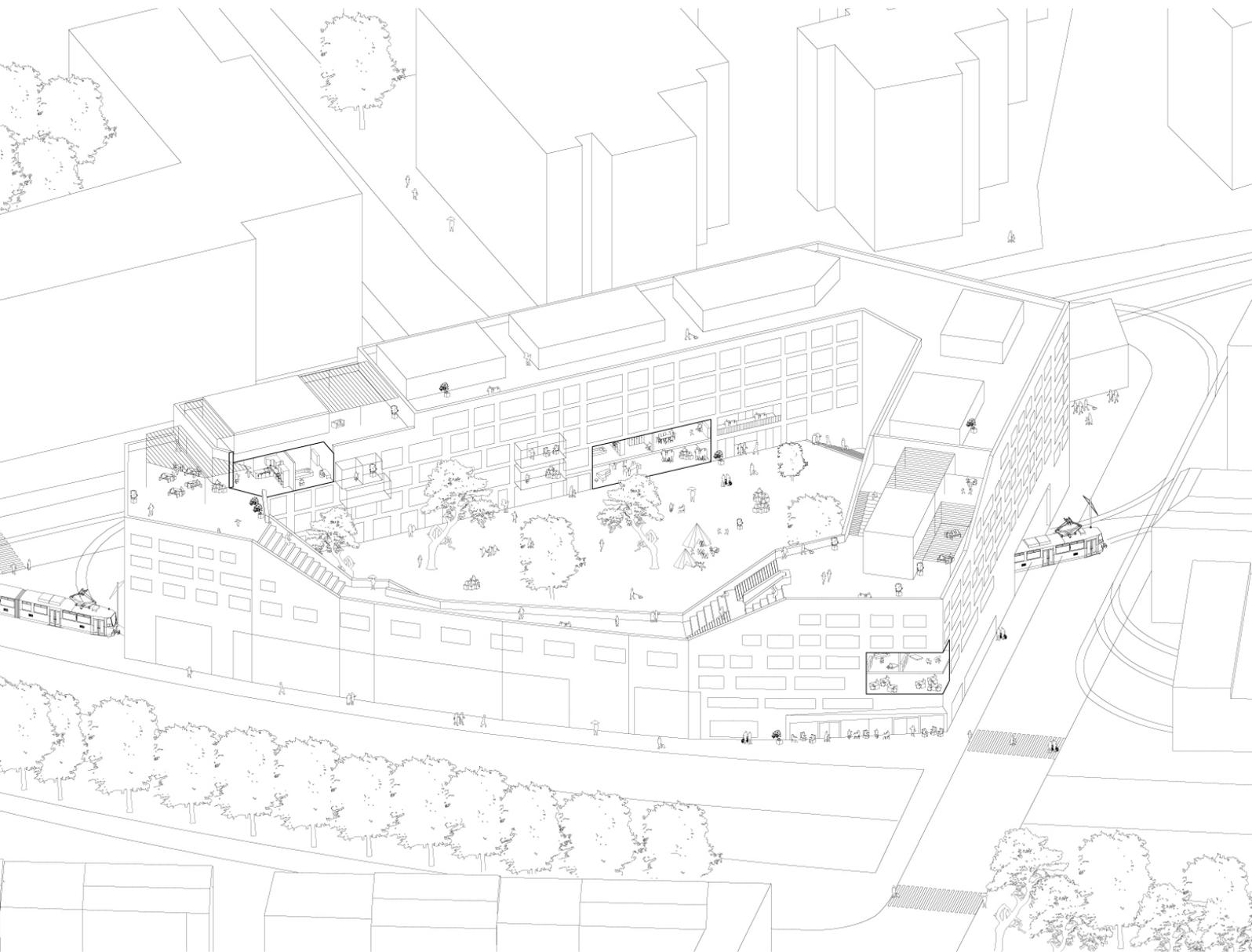
ANNEXE 4

Projet « La nouvelle Jonction - arts, neuroscience, cité ». Image de synthèse. Source: TDG [en ligne] <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/pointe-jonction-ombre-lepfl/story/26210451>.



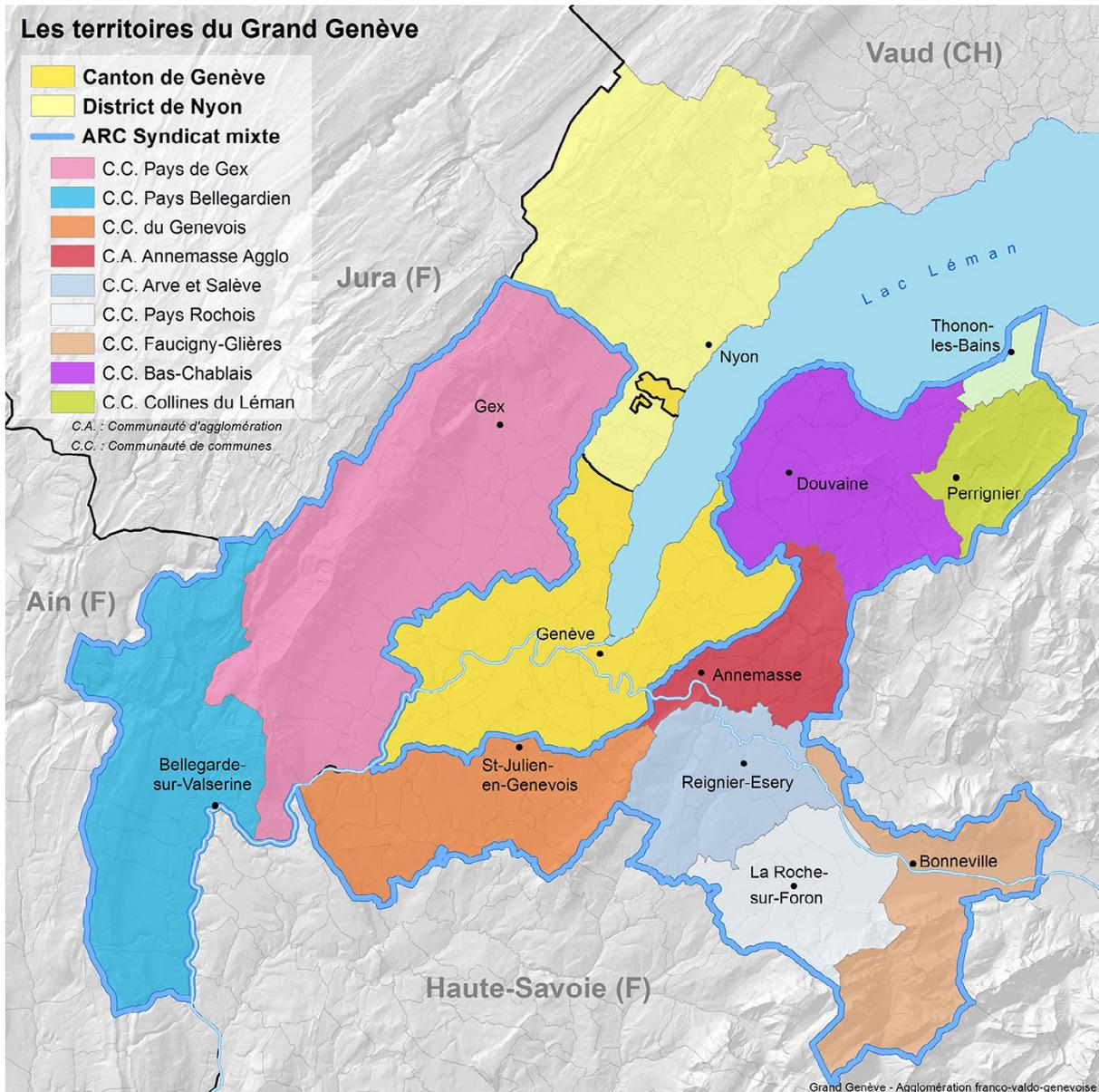
ANNEXE 5

Perspective d'ambiance du projet Kalkbreite à Zurich.
Source: Future Cities 2014. [en ligne] http://futurecities.si/?page_id=1544.



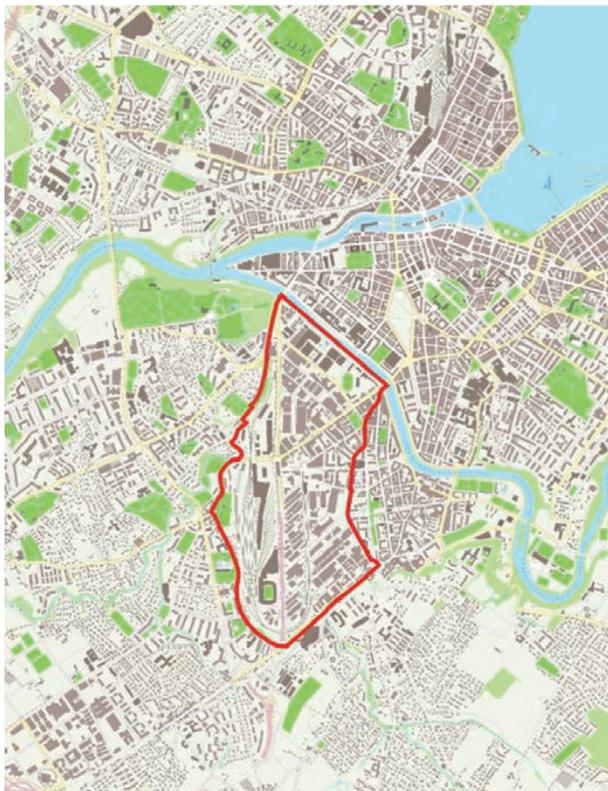
ANNEXE 6

Carte des territoires inclus dans le projet d'agglomération du « Grand Genève ». Source: Grand-geneve.org [en ligne] <http://www.grand-geneve.org/grand-geneve/le-territoire/les-212-communes>.



Praille Acacias Vernets

Le grand projet Praille Acacias Vernets (PAV), qui représente le plus grand potentiel de logements du canton, a franchi une étape importante. Le plan directeur de quartier PAV a été approuvé par le Conseil d'Etat le 1er avril 2015, suite à son adoption par les Villes de Genève, Carouge et Lancy. Il présente les grands principes en termes d'urbanisation, d'espaces publics, de mobilité et d'environnement.



Plan de situation.

Périmètre du projet Praille Acacias Vernets.



© Lightmotif-Blaet

une opportunité unique pour Genève

Premières études, visions futuristes, débats, rêves... depuis 2005 le projet PAV suscite l'intérêt de tous! Il représente en effet une opportunité de développement unique: il s'agit de transformer - sur plusieurs décennies et quelque 230 hectares situés au cœur de la ville - la plus grande et ancienne zone industrielle et artisanale genevoise en un quartier urbain mixte où il fera bon vivre et travailler. Le potentiel total du projet comprend notamment environ 11'000 nouveaux logements.

partir de l'existant pour réaliser un nouveau quartier durable

Le territoire PAV n'est pas une friche, il se situe au centre de la ville, dans un tissu urbain, économique et social existant. C'est un élément central du projet. Il ne s'agit donc pas de faire table rase, mais de prendre en compte l'existant et de trouver les meilleures solutions aux besoins des habitants et utilisateurs actuels et futurs. Le développement urbain prévu s'inscrit dans une temporalité longue due à la mutation progressive des quartiers.

travail d'équipe et concertation

Sur la base d'études, de diagnostics et de projets réalisés préalablement, le plan directeur de quartier PAV a été élaboré par l'Etat de Genève en collaboration avec les Villes de Genève, Carouge et Lancy, et en concertation avec les divers acteurs concernés. En parallèle, une convention cadre de collaboration a été signée entre les trois villes et le Canton fixant les modalités d'élaboration, de réalisation, de financement et d'entretien des espaces, infrastructures et équipements publics.

ANNEXE 7

Extrait de la plaquette de présentation du projet du PAV (dépliant PDF 4 pages). Source: <http://ge.ch/amenagement/praille-acacias-vernets>.

PAV en bref

> communes concernées :

Genève, Carouge et Lancy.

> périmètres :

- périmètre PAV : env. 230 hectares
- périmètre de la loi n°10788 : env. 140 hectares.

> contexte légal :

La loi n° 10788 relative à l'aménagement du quartier PAV, votée par le Grand Conseil le 23 juin 2011, prescrit notamment l'affectation et les principes d'aménagement des sept secteurs définis. Elle indique le rapport entre nouveaux logements et nouveaux emplois sur l'ensemble du périmètre, ainsi que les catégories de logements sur les terrains publics.

> PDQ PAV et mise en œuvre :

En raison de la dimension exceptionnelle du projet PAV, et de la durée du processus de mutation prévue sur plusieurs dizaines d'années, le plan directeur de quartier (PDQ) PAV est conçu comme un outil évolutif et dynamique, permettant d'instituer une vision d'ensemble et de définir une stratégie de mise en œuvre.

Le PDQ fixe les grandes orientations de l'aménagement des quartiers. Il affine le contenu du plan directeur cantonal ou communal mais ne précise pas le détail des réalisations, qui fait l'objet de procédures ultérieures.

plus d'information :

www.ge.ch/pav

prochaines étapes

La mise en œuvre du projet PAV comprend simultanément des démarches de concours et de mandats d'étude parallèles (MEP), l'élaboration de plans localisés de quartier (PLQ) et le suivi des mesures et projets du PDQ PAV.

Alors que le développement des quartiers PAV se déroulera sur plusieurs décennies, plusieurs projets importants sont élaborés, en particulier La Marbrerie (env. 160 logements), Les Vernets (env. 1'500 logements), l'Etoile (env. 1'500 logements) et le quartier de l'Adret (env. 500 logements).

Le dialogue et la concertation sont engagés avec les acteurs concernés, les entreprises et les associations, dans le cadre des études et en collaboration avec la Fondation pour les terrains industriels (FTI).

En parallèle, les chantiers du CEVA avancent à Lancy-Pont-Rouge et Carouge-Bachet. Les quartiers PAV seront reliés au futur Réseau express régional par de nouveaux espaces publics et développements urbains autour des stations CEVA et par la Promenade des Crêtes.



Projet lauréat du concours d'architecture pour le site des Vernets.

Projet lauréat des mandats d'étude parallèles pour le secteur de l'Etoile.



Praille Acacias Vernets

21 principes pour un quartier durable

Prenant en compte l'existant, le plan directeur de quartier énonce 21 principes qui guideront le développement du territoire PAV, et définit des objectifs, mesures et projets pour chaque thématique : urbanisation, mobilité, environnement, programmation et mise en œuvre. Il comprend également une carte de synthèse et une carte des grands équilibres (densités et affectations).

Urbanisation

L'extension de la ville sur le territoire PAV reprendra l'organisation des rues et des parcelles. Le mélange de l'ancien et du nouveau, ainsi que la cohabitation entre les logements, les activités et les équipements publics composeront des formes urbaines différentes. La pointe Nord, la Porte Sud et le secteur de l'Etoile seront reconnus comme lieux emblématiques et valorisés.

Logements

Avec environ 11'000 nouveaux logements à terme, le projet PAV répondra de manière importante aux objectifs cantonaux de production de logements. Les secteurs des Acacias et de Grosselin seront majoritairement voués au logement.

Espaces publics

La structure existante des rues et des espaces publics est généreuse et permet d'aménager de nouveaux espaces publics de qualité pour bouger, flâner, respirer. Ils formeront la colonne vertébrale des futurs quartiers.

Un grand parc central créera un espace de respiration au cœur du quartier. Située sur le coteau de Lancy, la Promenade des Crêtes offrira aux piétons et cyclistes une liaison continue entre la future halte CEVA de Carouge-Bachet et le Parc de Surville.

Mobilité

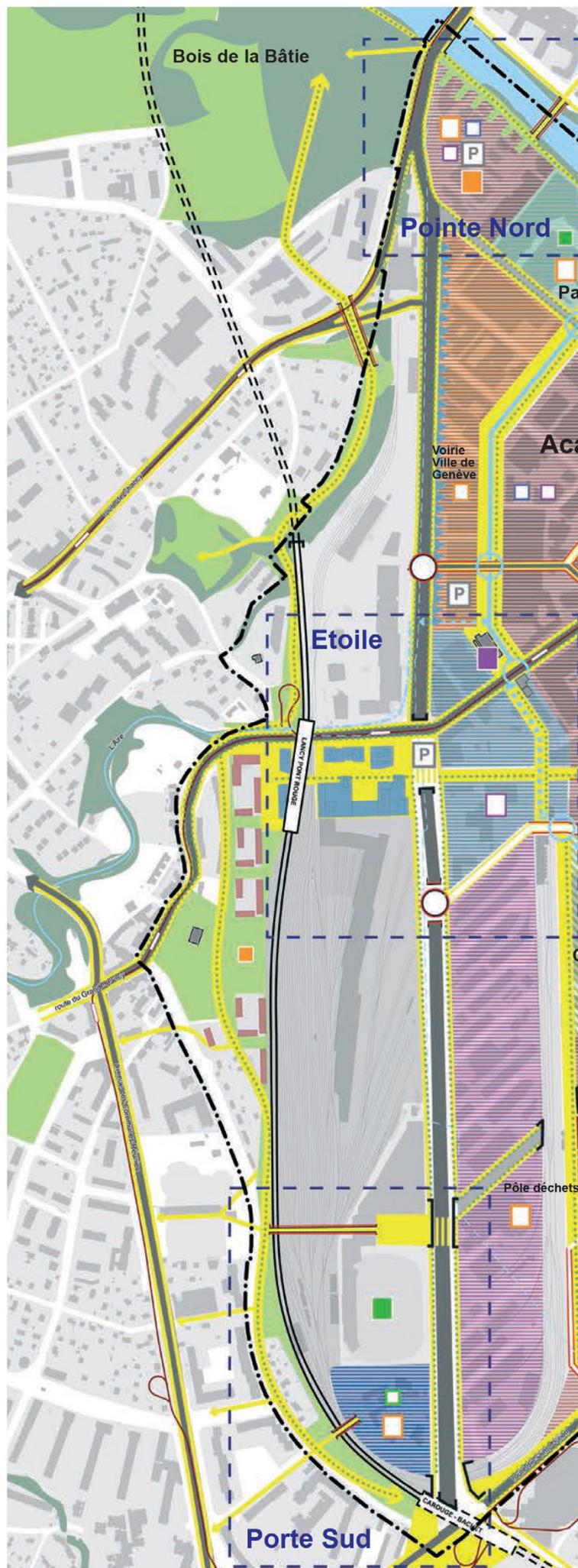
L'objectif est de garantir un accès aux quartiers PAV pour les divers modes de transports. La demande supplémentaire en déplacements devra être principalement satisfaite par les transports collectifs et la mobilité douce. Le site PAV bénéficiera de deux stations CEVA - le futur Réseau express régional - à Lancy-Pont-Rouge et Carouge-Bachet.

En plus des lignes de tramways existantes, de nouvelles lignes de bus lieront les quartiers aux stations CEVA. Une croix de mobilité douce constituera l'armature principale des déplacements des piétons et cyclistes. Des parkings centralisés seront situés proches des axes du réseau principal.

Environnement

Le projet PAV sera exemplaire sur le plan de l'environnement. Le cadre de vie sera amélioré par la présence d'espaces verts et la remise à ciel ouvert des rivières intégrée aux futurs espaces publics. Le projet devra maîtriser les nuisances sonores et assurer la qualité de l'air. En terme d'énergie, le projet PAV déclinera les principes de la société à 2000 W et valorisera ses ressources renouvelables, entre autres la géothermie.

La gestion des eaux pluviales sera développée en lien avec les risques d'inondation. Matériaux et déchets seront gérés de manière durable.





Carte de synthèse du plan directeur de quartier Praille Acacias Vernets.

Légende

Urbanisation

- périmètre du PDQ
- lieu emblématique
- bâtiment existant
- bâtiment classé ou inscrit à l'inventaire (selon LPMNS)
- ensemble du XIXe siècle et du début du XXe siècle (selon LCI)
- espace public structurant et réseau de mobilité douce
- continuité paysagère et biologique
- structure paysagère - espace vert : existant / projeté (Grand parc)
- structure paysagère - cadastre forestier
- transition paysagère
- transition quartier - espace public - infrastructure

Affectations

- affectation mixte - prédominance logement
- affectation mixte
- affectation mixte - principalement activité tertiaire
- affectation mixte - principalement activité mixte
- affectation mixte - principalement activité secondaire / logistique
- affectation mixte - principalement équipement public / parc (Parc des Sports)
- PLQ en force dominante activité / dominante logement
- front bâti d'activités

Equipements

Hierarchie des équipements projetés

- / équipement d'importance cantonale et régionale / d'intérêt local

Type d'équipement

- / équipement socio-éducatif : localisé / avec une localisation indicative
- / équipement social ou culturel : existant ou localisé / localisation indicative
- / équipement sportif : existant ou localisé / localisation indicative
- / équipement divers : existant ou localisé / localisation indicative
- parking centralisé pour logements et visiteurs, localisation indicative

Environnement

- tracé de la remise à ciel ouvert des rivières et gestion des risques : localisé / indicatif
- croisement stratégique eau et réseau viaire
- tracé indicatif de la gestion des risques d'inondations
- galerie souterraine conservée

Mobilité

- / axe de transit routier et multimodal : existant / projeté
- / axe collecteur sectoriel : existant / projeté
- / axe collecteur local : existant / projeté
- carrefour projeté
- franchissement (pont / passerelle) : existant / projeté
- ligne et arrêt de tram existants
- ligne et gare CEVA hors terre / ligne et halte CEVA enterré
- voie ferrée



Projet lauréat du concours La Marbrerie, dans le secteur Grosselin.

© CLR Architectes SA

Liste des sigles et acronymes

ARV :	Association pour la reconversion des Vernets
AUPB :	Association d'usagers des bains des Pâquis
CARENE :	Communauté d'agglomération de la région nazairienne de l'estuaire
CEA :	Commissariat à l'énergie atomique
CEAT :	Communauté d'étude en aménagement du territoire
CERN :	Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire
CGTE :	Compagnie genevoise des Transports Electriques
CHU :	Centre hospitalo-universitaire
CIG :	Centre d'iconographie genevoise
DS :	Degré de sensibilité
EES :	Evaluation environnementale stratégique
EPFL :	Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
FAK :	Fédération des artistes Kugler
FAO :	Feuille d'avis officielle
GIANT :	Grenoble Innovation for Advanced New Technologies
HE ARTS :	Haute école des arts
HEAD :	Haute école d'arts et de design
HEM :	Haute école de musique
Hepia :	Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève
HES-SO :	Hautes Ecole spécialisée de Suisse occidentale
IUG :	Institut d'urbanisme de Grenoble
LEaux :	Loi fédérale sur la protection des eaux
MIN :	Marché d'Intérêt national
MUSE :	Master universitaire en sciences de l'environnement
OCSTAT :	Office cantonal de la statistique (Genève)
OPB :	Ordonnance sur la pollution du bruit
Osites :	Ordonnance sur l'assainissement des sites pollués
PAV :	Projet Praille-Acacias-Vernets
PDC :	Parti démocrate-chrétien
PLR :	Parti libéral-radical
PPEV :	Plage publique Eaux-Vives
SCOT :	Schéma de cohérence territoriale

Liste des sigles et acronymes (suite)

SEM :	Société d'économie mixte
SHON :	Surface hors œuvre nette
SIP :	Société genevoise d'instruments de physique
SITG :	Service d'information du territoire genevois
SPAGE :	Schéma de protection et de gestion des eaux du canton de Genève
SPL :	Société publique locale
SPLA :	Société publique locale d'aménagement
TAPI :	Tribunal administratif de première instance
TDG :	Tribune de Genève
TPG :	Transports publics genevois
UNIGE :	Université de Genève
WWF :	World Wide Fund (Fonds mondial pour la nature)
ZAC :	Zone d'aménagement concerté

Liste des entretiens

Muriel DELABARRE – maître-assistante à l'Université de Lausanne.
Interviewée le jeudi 26 mars à 14h00.

Adrien GENECAND – membre du parti libéral-radical Genève.
Interviewé le jeudi 2 avril 2015 à 10h00.

Simon GABERELL – secrétaire de l'ARV.
Interviewé le lundi 13 avril 2015 à 11h00.

David SIMONNIN – membre du parti politique des verts à Genève.
Interviewé le mardi 9 juin 2015 à 12h15.

Bibliographie

Ouvrages

BAKONYI MOESCHLER, Marika (et al.), Groupe Genève 500 mètres de ville en plus. *Genève, projet pour une métropole transfrontalière*. Lausanne, L'Âge d'homme, 2013, 165 p.

BEERLI, Conrad-André (et al.). « De Plainpalais à La Jonction », dans *Le grand siècle de l'architecture genevoise : 1800-1914 : un guide en douze promenades*. Genève, Georg, 1985, pp. 138-155.

BERLIE, Gérald. « L'Arve », dans *Plainpalais : plaine de mémoire*. Yens-sur-Morges, Cabédita, 2006, pp. 65-67.

BERLIE, Gérald. « Les Bains d'Arve », dans *Plainpalais : plaine de mémoire*. Yens-sur-Morges, Cabédita, 2006, pp. 73-77.

BERTRAND, Pierre. « Plainpalais au travail », dans *Plainpalais : son passé, son avenir : notes d'histoire et reportages*. Genève, association des intérêts de Plainpalais, 1943, pp. 112-144.

BROILLET, Philippe (sous la dir.). *La Genève sur l'Eau*. Bâle, Editions Wiese, 1997, 455 p.

CHEMETOFF, Alexandre, BERTHOMIEU, Jean Louis. *L'île de Nantes : le plan guide en projet*. Nantes, Editions MeMo, 1999, 95 p.

COLLECTIF : Association des intérêts de la Jonction. *Notre Jonction*. Genève, AIJ éditions, 1954, 35 p.

COLLECTIF : Association des intérêts de la Jonction. *La Jonction, d'hier, d'aujourd'hui de demain*. Genève, AIJ éditions, 1944, 57 p.

COLLECTIF : Association pour le patrimoine industriel. « Genève, l'industrie à la Jonction des eaux », dans *Il était une fois l'industrie : Zurich-Suisse romande : paysages retravaillés*. Genève, Association pour le patrimoine industriel, 1984, pp. 12- 49.

COLLECTIF. *La Grande roue : Genève qui s'en va : les vieux moulins, les jardins de Plainpalais / Ch. Bonifas*. Genève, Eggimann, 1900, pp. 15-19.

COMTESSE, Xavier, VAN DER POEL, Cédric. *Le feu au lac : vers une région métropolitaine lémanique*. Genève, Editions du Tricorne, 2006, 201 p.

Bibliographie (suite)

DEVISME, Laurent (sous la dir.). *Centralité émergente : la fonction miroir de l'île de Nantes*. Ville Recherche Diffusion, 2001, 134 p.

DEVISME, Laurent (sous la dir.). *L'analyse pragmatique d'un projet urbain : la mise à l'épreuve du «plan-guide en projet» de l'île de Nantes*. Nantes ; LAUA, 2006, Collection : Rapport de recherche réalisé pour le PUCA, 215 p.

HALDAS, Georges, DESPOT, Slobodan (photographies de). « *La Jonction* » dans *La légende de Genève*. Lausanne, Age d'homme, 1996, pp. 38-39.

LESCAZE, Bernard, LOCHNER Barbara. « *La Jonction, l'usine à gaz avant 1880* » dans *Genève 1842-1942 : chroniques photographiques d'une ville en mutation*. Lausanne, Payot, 1976, 131 p.

LEVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (Dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Nouvelle édition revue et augmentée. Belin, 2013, 1127 p.

MASBOUNGI, Ariella. *Nantes : la Loire dessine le projet*. Editions de la Villette, DGUHC, 2003, Collection : Projet urbain, 192 p.

MAYOR, Jean-Claude, CRISPINI, Nicolas (photographies de). *Genève, passé et présent sous le même angle*. Genève, Slatkine, 1983, 135 p.

MAYOR, Jean-Claude, REYMOND, Pierre (dessins de). *L'autre Genève*. Genève, Bonvent, 1970, 43 p.

MAYOR, Jean-Claude. *Le jet d'eau de Genève, un centenaire qui a du panache*. Genève, SIG et Tribune éditions, 1991, 144 p.

MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise (Dir.). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Nouvelle édition mise à jour. Quadrige, mars 2015, 839 p.

METTAN, Guy. *Genève ou le besoin de grandir: de la cité-état à la métropole transfrontalière*. Genève, Slatkine, 2013, 94 p.

MUSE. *Un projet urbain à la Pointe de la Jonction*. Atelier: Le Rhône et la ville, Université de Genève, juin 2010, 35 p.

NYDEGGER, Françoise et al. *Genève-les-Bains, Histoire des bains à Genève, de l'Antiquité aux Bains des Pâquis*. Genève, AUBP, 1996, 287 p.

Bibliographie (suite)

PERRAULT, Dominique. *Metropolis ? Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire, Paris. Cinq métropoles en regard du Grand Paris*. Institut français, novembre 2011, 239 p.

PERREGAUX, Christiane et al. *Bons Baisers de la Jonction*. Genève, Éditions Slatkine, 2000, 81 p.

REBETEZ, Serge. *Genève au fil du temps*. Photographies et estampes du Centre d'iconographie genevoise. Genève, Éditions Slatkine, 2012, 95 p.

URBAPLAN. *Etude préliminaire de localisation et de morphologie des aménagements lacustres*, rapport final, 15 juillet 2014, p. 146.

VILLE DE GENEVE, Département municipal de l'aménagement de constructions et de la voirie. *Bains des Pâquis, quai du Mont-Blanc*. Genève, Kurz, 1995, 57 p.

VIOLEAU, Jean-Louis. *Nantes, l'invention d'une Ile*. Editions Autrement, 2011, Collection : Le Mook Autrement, 103 p.

Revue

BUTZBACH, Thierry. « *Île de Nantes : L'aventure se poursuit* ». Maires de France, n°318, OJD, 2014, pp. 42-43.

DELAUGERRE, Jean-Baptiste. « *Genève, une métropole trop bonne élève ?* » dans Le Globe n°150, 2010, pp. 77-104.

DELLA CASA, Francesco. *Nouveaux espaces publics : les projets d'European 9 en Suisse*. Tracés n°04, 5 mars 2008, p. 14.

DELOHEN, Patrick, DEPAGNEUX, Marie-Annick. « *Lyon Confluence : un pôle de loisirs, acte fondateur d'un nouveau quartier* ». Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n° 517, Groupe Moniteur, 2003, 14 février 2013, pp. 52-55.

DELOHEN, Pierre, FERRERO, Claude. « *Lyon Confluence : Un second centre-ville* ». Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n° 5216, Groupe Moniteur, 2003, 14 novembre 2003, p. 43.

DENAYROUSE, Cécile. *La cité de Calvin reconnue métropole française*. Lausanne, Propriété n°6, 2007, pp. 25-28.

GRAVELAINE, Frédérique de. *Continuer à inventer*. Place publique, n° hors-série, 2010, 46 p.

Bibliographie (suite)

GRAVELAINE, Frédérique de. *Le temps du projet*. Place publique, n° hors-série, 2010, 77 p.

GUILLON, Nicolas. « *Retour sur l'Île de Nantes: ne pas dilapider l'héritage* ». Traits urbains, n° 39, Agence Innovapresse, 2010, pp. 64-68.

« *Lyon Confluence : l'ABC d'une consultation* ». Traits urbains, n° hors-série, Agence Innovapresse, 2005, 94 p.

KOCHER, Eric. *La métropole «trop à l'étroit» construit son avenir: Genève : un avenir en «3D» et une extension inéluctable*. Rüsschikon, Batimag n°13, 2005, pp. 4-11.

MARTI, Paul. *Genève, 1945-2007 : de la ville alvéolaire à la métropole*. Genève. Faces n°65, 2007/2008, pp. 4-10.

PICOT, David. « *Île de Nantes : changements d'échelles* », Traits urbains, n°73, Innovapresse, 2015, pp. 47-54.

SPLA. *Lyon Confluence: Retour sur les îlots A, B, C, décortiquer la modernité*, supplément au n°44 de Traits urbains, janvier-février 2011, Innovapresse, 27 p.

VÉRAN, Cyrille. « *Lyon Confluence se déploie vers le Rhône* ». Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n° 5547, Groupe Moniteur, 2010, 19 mars 2010, pp. 48-52.

Thèses et travaux de fin d'études

BOUJU, Adrien. *Pilotage et management des projets urbains lyonnais: exemples des projets urbains de Gerland, de la Cité Internationale, de la Confluence et de La Duchère*. THESE, Institut d'Urbanisme de Grenoble ; Institut de Géographie Alpine, 2007, 136 p.

DELABARRE, Muriel. *Natures plurielles : pour une contribution à l'habitabilité de l'espace public contemporain*. THESE, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2013, pp. 255-311.

LARROQUET, Suzanna. *La Presqu'île de Grenoble: du projet urbain au projet architectural, évolutions, interactions & innovations à travers différentes échelles de projet*. PFE Master, Institut d'Urbanisme de Grenoble, septembre 2014, 67 p.

Bibliographie (suite)

NICOLAS, Amélie. *Usages sociaux de la mémoire et projet d'aménagement urbain : les héritages industriels et portuaires à l'épreuve du projet de l'île de Nantes*. THESE, Institut d'Urbanisme de Grenoble ; 2009, 502 p.

Articles

AMBROSINO Charles, NOVARINA, Gilles. « L'indépassable "laboratoire grenoblois" ? », *Métropolitiques*, [en ligne]. (2 mars 2015). <http://www.metropolitiques.eu/L-indepassable-laboratoire.html>. [page consultée le 15 juin 2015].

ats. « Les socialistes veulent des bains au fil du Rhône ». *20 Minutes* [en ligne]. (15 février 2010). <http://www.20min.ch> [page consultée le 12 juin 2015].

ats/mre. « New project for Neuroscience in Geneva!!! », *Neurogeneve*. [en ligne]. (1er février 2012). <http://www.neurogeneve.wordpress.com> [page consultée le 13 juin 2015].

BERNET, Christian. « Genève sèche pour dessiner l'avenir de la pointe de la Jonction, et vous ? ». *Tribune de Genève* [en ligne]. (2 avril 2013). <http://www.tdg.ch> [page consultée le 17 mars 2015].

BERNET, Christian. « Les Verts veulent un parc à la Jonction ». *Tribune de Genève* [en ligne]. (27 mai 2014). <http://www.tdg.ch> [page consultée le 17 mars 2015].

CLERC, Tobias. « Buvette de la Pointe de la Jonction : Une situation kafkaïenne met en péril l'édition 2013 du projet et 3 ans de travail bénévole ! ». *Club suisse de la presse* [en ligne]. (9 avril 2013). <http://www.2013.pressclub.ch> [page consultée le 11 mars 2015].

DI STEFANO, Luca. « Genève interdit les plongeurs — A Berne, on les traite en stars ». *Tribune de Genève* (25-26 juillet 2015), p 11.

FOURNIER-LORENTZ, Emmanuelle. « Le sentier des Saules s'embellira-t-il ? ». *Le Courrier* [en ligne]. (23 juin 2014). <http://www.lecourrier.ch> [page consultée le 11 mars 2015].

GABUS, Laure. « La pointe de la Jonction dans l'ombre de l'EPFL ». *Tribune de Genève* [en ligne]. (13 juin 2012). <http://www.tdg.ch> [page consultée le 17 mars 2015].

GANI Cinthia, MORO, Sandra. « Nous voulons créer le CERN du XXI^e siècle à Genève », *Le Temps*. [en ligne]. (28 novembre 2008). <http://www.letemps.ch> [page consultée le 13 juin 2015].

Bibliographie (suite)

GANI, Cynthia. « Les Genevois qui rêvent d'une nouvelle pointe de la Jonction devront attendre ». *Le Temps* [en ligne]. (18 août 2008). <http://www.letemps.ch> [page consultée le 13 juin 2015].

GUILLAIN, Marine. « Un parc public à la Pointe de la Jonction? ». *20 Minutes* [en ligne]. (27 mai 2014). <http://www.20min.ch> [page consultée le 11 mars 2015].

MACIA, Cathy. « La participation citoyenne en marche ». *Le Courrier* (16 juin 2009), p. 4.

MOULIN, Marc. « Baignade dans le Rhône : la méconnaissance tue ». *Tribune de Genève* [en ligne]. (17 juillet 2014). <http://www.tdg.ch> [page consultée le 15 mars 2015].

PAJOT, Stéphane. « Nantes : record de fréquentation pour les Machines de l'île ». *Presse Océan* [en ligne]. (16 janvier 2014). <http://www.presseocean.fr/actualite/nantes-record-de-frquention-pour-les-machines-de-lile-16-01-2014-94424> [page consultée le 12 juin 2015].

PELLEFIGUE, Marie. « La très scientifique Presqu'île de Grenoble veut accueillir des familles ». *Le Monde* [en ligne]. (14 septembre 2013). <http://www.lemonde.fr> [page consultée le 13 juin 2015]. Note en bas de page 33 et 34, p 77.

RAMSAYER, David. « Un parc et des logements installés au-dessus des bus ». *20Minutes.ch* (17 mars 2015), p. 5.

TOGNI, Mario. « Pagani: "Le projet de la pointe de la Jonction est monstrueux!" ». *Le Courrier* [en ligne]. (15 novembre 2011). <http://www.lecourrier.ch> [page consultée le 13 juin 2015].

Vidéos

BRUN, Philippe, SCHAFFERT, Raymond (conférence de). *Projet de métropole transfrontalière: du discours à la réalité*. [Enregistrement vidéo] Genève : Université de Genève, Faculté des sciences économiques et sociales, Département de géographie et environnement [prod.], Durée 54 min. 2011. (Consulté le 15 avril 2015)

CHENEVEZ, Alain (réalisateur). *Lyon-Confluence : le rêve métropolitain*. [Vidéo en ligne] < https://www.youtube.com/watch?v=bFA_mtE_9Bw>. Durée 29min 42. (Consulté le 25 avril 2015)

RICE, Anne (réalisateur). *Les Machines de l'île de Nantes, France*. [Vidéo en ligne] < <https://www.youtube.com/watch?v=MrTnYOWi1RI>>. Durée 5min32. (Consulté le 14 mai 2015).

Bibliographie (suite)

RTS découverte. Prof. Minh Son Nguyen: Qu'est-ce que le référendum? [Vidéo en ligne].< <http://www.rts.ch/decouverte/monde-et-societe/economie-et-politique/systeme-politique-suisse/15> >. Durée 3min33. (Consulté le 25 avril 2015)

RTS Info, le 19h30 du 02 août 2014. GE: plonger dans le Rhône depuis un pont est interdit pour éviter les noyades. [Vidéo en ligne]. <<http://www.rts.ch/play/tv/19h30/video/ge--plonger-dans-le-rhone-depuis-un-pont-est-interdit-pour-eviter-les-noyades?id=6978374> > Durée 2min00. (Consulté le 5 août 2015).

SAMOA. Comprendre le projet île de Nantes, Samoa Nantes. [Vidéo en ligne] < <https://www.youtube.com/watch?v=Wi9FZrhFVY0>>. Durée 3min03. (Consulté le 14 mai 2015).

SWI swissinfo.ch. Courte introduction au système politique suisse. [Vidéo en ligne].< http://www.swissinfo.ch/fre/d%C3%A9mocratie-directe_courte-introduction-au-syst%C3%A8me-politique-suisse/3688441615 >. Durée 6min06. (Consulté le 25 avril 2015).

Sites internet

ARV. Association. [en ligne]. <http://www.arv-ge.ch>. [page consultée le 10 mars 2015].

CONFEDERATION SUISSE. Office fédéral de l'environnement. <http://www.bafu.admin.ch>. [page consultée le 6 avril 2015].

ECOQUARTIER-GENEVE. Qui sommes-nous. [en ligne]. <http://ecoquartiers-geneve.ch> [page consultée le 10 mars 2015].

FAK. Fédération des artistes Kugler. [en ligne]. <http://www.usinekugler.ch>. [page consultée le 10 mars 2015].

GOUVERNEMENT.fr. Les métropoles. [en ligne]. <http://www.gouvernement.fr/action/les-metropoles>. [page consultée le 15 mai 2015].

RAMSAR. About Ramsar. [en ligne]. <http://www.ramsar.org>. [page consultée le 10 mars 2015].

WIKIPEDIA. Île de Nantes [en ligne]. https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%8Ele_de_Nantes [page consultée le 10 mars 2015].

WIKIPEDIA. Lac Léman. [en ligne]. https://fr.wikipedia.org/wiki/Lac_L%C3%A9man. [page consultée le 10 mars 2015].

Bibliographie (suite)

Lois

Extrait de la proposition de motion M2213 : pour un parc public à la Pointe de la Jonction, du 3 juin 2014, p. 3.

Extrait du projet de loi PL 10440, exposé de motifs.

Extrait du projet de loi PL 11175 du 17 mai 2013.

Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) du 24 janvier 1991 (Etat au 1er juin 2014). Art. 39, Introduction de substances solides dans les lacs.

Table des illustrations

- 0** Première de couverture (p. 1) et quatrième de couverture (p. 180)
Carte Dufour 5000 de 1871, repromaster, Robert Perroulaz.
- 1** - p. 12 Centre d'iconographie genevoise (CIG).
2 - p. 17 *Ibidem.*
3 - p. 18 Genève, une histoire sur mesure. PDF [en ligne] http://ge.ch/mensuration-officielle/media/mensuration-officielle/files/fichiers/documents/version_3-5_reduit.pdf
- 4** - p. 21 *Ibidem.*
5 - p. 21 *Ibidem.*
6 - p. 23 *Ibidem.*
7 - p. 24 Urbaplan. Etude préliminaire de localisation et de morphologie des aménagements lacustres, rapport final. PDF [en ligne] http://ge.ch/eau/media/eau/files/fichiers/documents/13107-rapport_final_140807_part1.pdf
- 8** - p. 26 *Ibidem.*
9 - p. 27 *Ibidem.*
10 - p. 29 La Plage publique des Eaux-Vives. PDF [en ligne] http://www.laplagepubliquedeseauxvives.ch/downloads/document_informatif.pdf.
- 11** - p. 31 Urbaplan. Etude préliminaire de localisation et de morphologie des aménagements lacustres, rapport final. PDF [en ligne] http://ge.ch/eau/media/eau/files/fichiers/documents/13107-rapport_final_140807_part1.pdf.
- 12** - p. 33 *Ibidem.*
13 - p. 35 *Ibidem.*
14 - p. 36 Tribune de Genève. Photographie [en ligne] <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/ponton-pont-sousterre-troue-subit-debit-eleve-rhone/17816554/print.html>.
- 15** - p. 37 *Ibidem.*
16 - p. 39 Centre d'iconographie genevoise (CIG).

Table des illustrations (suite)

- 17** - p. 40 Tribune de Genève. Photographie [en ligne] <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/nouvelle-alerte-noyade-pointe-jonction/story/13930214>.
- 18** - p. 41 Centre d'iconographie genevoise (CIG).
- 19** - p. 43 Document numérisé fourni par Robert Perroulaz.
- 20** - p. 43 *Ibidem*.
- 21** - p. 45 Fond de carte SITG 2015 [en ligne] <http://ge.ch/sitg/>.
- 22** - p. 46 *Ibidem*.
- 23** - p. 47 *Ibidem*.
- 24** - p. 48 *Ibidem*.
- 25** - p. 49 *Ibidem*.
- 26** - p. 53 Club suisse de la presse. Photographie [en ligne] <http://2013.pressclub.ch/fr/communique/buvette-de-la-pointe-de-la-jonction-une-situation-kafkaienne-met-en-peril-ledition-2013>.
- 27** - p. 59 Galerie un, deux, trois. Affiche [en ligne] <http://www.galerie123.com/fr/original-vintage-poster/608/non-a-la-destruction-des-bains-des-paquis>.
- 28** - p. 65 Prion Photographie. Photographie [en ligne] <http://priou2photographie.fr/wp-content/uploads/2014/04/Les-machines-de-l%C3%A9le.jpg>.
- 29** - p. 65 From Lyon. Photographie [en ligne] <http://fromlyon.com/decouvrir/musee-des-confluences/>.
- 30** - p. 65 Ouest paleo. Photographie [en ligne] <http://grenoblekarate.com/html/grenoble.html>.
- 31** - p. 67 [scan] GRAVELAINE, Frédérique de. Le temps du projet. Place publique, n° hors-série, 2010, p. 8.
- 32** - p. 69 [scan] CHEMETOFF, Alexandre, BERTHOMIEU, Jean Louis, L'Île de Nantes : le plan guide en projet. Nantes, Editions MeMo, 1999, p. 8.
- 33** - p. 69 Source HD CPA Lyon. [en ligne] http://collections.bmlyon.fr/BML_01ICO001014cd27a4037282/Source0.jpg.
- 34** - p. 69 Wikipedia. [en ligne] https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_Grenoble#/media/File:Confluent_Drac-Is%C3%A8re_%281745%29_-_Grenoble.JPG.
- 35** - p. 71 [scan] MASBOUNGI, Ariella. Nantes : la Loire dessine le projet. Editions de la Villette; DGUHC, 2003, Collection : Projet urbain, p. 14.
- 36** - p. 72 [scan] MASBOUNGI, Ariella. Nantes : la Loire dessine le projet. Editions de la Villette; DGUHC, 2003, Collection : Projet urbain, 192 p. 94.
- 37** - p. 74 Points d'actu. [en ligne] <http://www.pointsdactu.org/IMG/jpg/Coste166.jpg>.
- 38** - p. 78 Photographie de Sonia Rosello, Nantes, juillet 2015.
- 39** - p. 79 [scan] VIOLEAU, Jean-Louis. Nantes, l'invention d'une Île. Editions Autrement, 2011, Collection : Le Mook Autrement, p. 12; 22; 32.
- 40** - p. 80 [scan] GRAVELAINE, Frédérique de. Le temps du projet. Place

Table des illustrations (suite)

- publique, n° hors-série, 2010, p. 9.
- 41** - p. 85 [scan] VIOLEAU, Jean-Louis. Nantes, l'invention d'une Ile. Editions Autrement, 2011, Collection : Le Mook Autrement.
- 42** - p. 93 Wikipedia. [en ligne] https://fr.wikipedia.org/wiki/Lyon#/media/File:Lyon_Confluence_B%C3%A2timents_Residentiels.jpg
- 43** - p. 95 [scan] VIOLEAU, Jean-Louis. Nantes, l'invention d'une Ile. Editions Autrement, 2011, Collection : Le Mook Autrement.
- 44** - p. 99 Justeacote. [en ligne] <http://www.justeacote.com/lyon-69002/centre-commerciaux-et-grand-magasin/pole-commerces-et-de-loisirs-confluence-1215185.htm>.
- 45** - p. 101 Ledauphine.com [en ligne]. <http://www.ledauphine.com/isere-sud/2011/04/15/presqu-ile-scientifique-quand-l-innovation-entre-dans-la-vie-sociale>.
- 46** - p. 103 Actuarchi [en ligne] http://www.actuarchi.com/?attachment_id=10759.
- 47** - p. 105 Architecture urbanisme fr. [en ligne] <http://projets-architecte-urbanisme.fr/des-nouveaux-batiments-a-lyon-confluence-sur-la-place-denuziere/>.
- 48** - p. 107 Maison Edouard François. [en ligne] <http://www.edouardfrancois.com/projets/hauteur/details/article/58/le-python/#.VdRIkpfBgj5>.
- 49** - p. 109 Photographie de Sonia Rosello, Nantes, juillet 2015.
- 50** - p. 111 *Ibidem*.
- 51** - p. 113 ARV. [en ligne] <http://www.arv-ge.ch/content/la-pointe-de-la-jonction>.
- 52** - p. 115 Admin.ch. [en ligne] <http://www.bafu.admin.ch/landschaft/14459/14478/14481/14490/index.html?lang=fr>.
- 53** - p. 116 Frise élaborée par Sonia Rosello.
- 54** - p. 123 Gat.st [en ligne] <http://www.gat.st/content/kalkbreite-zuerich-modell-und-plaene>.
- 55** - p. 125 20 minutes.ch. [en ligne] <http://www.20min.ch/ro/news/geneve/story/14036149#showid=99150&index=0>.
- 56** - p. 126 Photographie de Sonia Rosello, Genève, juillet 2015.
- 57** - p. 129 RTS info. [en ligne] <http://www.rts.ch/info/galleries-photos/6264592-le-musee-d-ethnographie-de-geneve-en-images.html?playlist=6264592&title=Le%20Mus%C3%A9e%20d%27ethnographie%20de%20Gen%C3%A8ve%20en%20images>.
- 58** - p. 131 TDG. [en ligne] <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/buvette-pointe-jonction-bilan-positif/story/29013322>.
- 59** - p. 136 [scan] PERRAULT, Dominique. Metropolis ? Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire, Paris. Cinq métropoles en regard du Grand Paris. Institut français, novembre 2011, p. 5.
- 60** - p. 137 [scan] PERRAULT, Dominique. Metropolis ? Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire, Paris. Cinq métropoles en regard du Grand Paris. Institut français, novembre 2011, p. 5.

Table des matières

Remerciements	p. 7
Avant-propos	p. 9
Définitions	p. 11

INTRODUCTION	p. 13
---------------------------	-------

Partie 1 : La Pointe de la Jonction, confluence des Genevois

Chapitre 1 : Genève et son rapport à l'eau

Introduction	p. 19
--------------------	-------

1.1 La Genève sur l'eau

1.1.1 Des villes suisses, nées des eaux	p. 20
1.1.2 Genève, à la conquête de ses rives	p. 22
1.1.3 Le développement des loisirs et de la balnéothérapie	p. 23
1.1.4 Le Léman, lac des Genevois ?	p. 23
1.1.5 Peu d'offre, une grande demande	p. 26
1.1.6 La nouvelle plage des Eaux-Vives	p. 28

1.2 Etude préliminaire de localisation et de morphologie pour de futurs aménagements lacustres (réalisée par le bureau Urbaplan)

1.2.1 Contexte et objectifs de l'étude	p. 30
1.2.2 Diagnostic de la situation actuelle	p. 32
1.2.3 Objectifs et lignes directrices	p. 33
1.2.4 Image directrice	p. 34
1.2.5 Synthèse	p. 34

1.3 Se baigner à la Pointe de la Jonction

1.3.1 Le besoin de bains au fil de l'eau	p. 36
1.3.2 Des réponses ponctuelles	p. 37

Conclusion	p. 37
------------------	-------

Chapitre 2 : La Pointe de la Jonction, un espace en devenir

Introduction	p. 39
2.1 Diagnostic territorial	
2.1.1 Situation géographique et toponymie	p. 40
2.1.2 Histoire du quartier	p. 41
2.1.3 Contexte socio-économique	p. 44
2.1.4 Contexte paysager et environnemental	p. 45
2.1.5 Terrain d'étude	p. 47
2.2 Enjeux et devenir du site	p. 50
Conclusion	p. 51

Chapitre 3 : Participation citoyenne et associative

Introduction	p. 53
3.1 La question de la participation	
3.1.1 Particularités du système politique suisse	p. 54
3.1.2 La participation citoyenne à Genève	p. 55
3.1.3 Le cas exemplaire du sauvetage des bains des Pâquis	p. 57
3.2 Les associations et leurs désirs pour la Pointe de la Jonction	
3.2.1 FAK – Fédération des artistes de Kugler	p. 60
3.2.2 ARV – Association pour la reconversion des Vernets	p. 61
3.2.3 Association EcoQuartiers – Genève	p. 61
3.2.4 Forum Pointe de la Jonction	p. 62
Conclusion	p. 63

Partie 2 : Etudes de cas – comparaisons avec d'autres territoires de confluence : Lyon Confluence/ Grenoble Presqu'île/ Île de Nantes

Chapitre 4 : Des territoires marginalisés

Introduction	p. 67
4.1 Des territoires enclavés à forts potentiels urbains	
4.1.1 Des sites entre deux eaux	p. 68
4.1.2 Une position centrale en continuité avec le centre-ville	p. 70

4.2	Des territoires mémoriels et identitaires forts	
4.2.1	De l'archipel d'îlots changeants à l'Île	p. 72
4.2.2	D'un territoire fragmenté aux terrassements de l'ingénieur Perrache	p. 74
4.2.3	Du polygone militaire au polygone scientifique	p. 75
4.3	Une sociologie changeante	
4.3.1	Mixité versus gentrification	p. 76
	Conclusion	p. 77

Chapitre 5 : Genèse d'un projet

	Introduction	p. 79
5.1	Genèse	
5.1.1	La disparition d'anciennes activités ouvre une brèche dans le territoire	p. 80
5.1.2	Des projets, fruits d'une volonté politique	p. 81
5.1.3	Une extension des centres historiques comme stratégie territoriale	p. 82
5.2	Acteurs et gouvernance urbaine	
5.2.1	La SAMOA pilote l'Île de Nantes pour « construire la ville sur la ville »	p. 84
5.2.2	La SPL à la tête de Lyon Confluence dans une dynamique partenariale	p. 86
5.2.3	Plusieurs niveaux de pilotage pour la Presqu'île de Grenoble	p. 87
5.3	La place de la participation citoyenne	
5.3.1	Une réflexion en deux temps	p. 88
	Conclusion	p. 90

Chapitre 6 : De grands projets urbains

	Introduction	p. 93
6.1	Présentation des projets	
6.1.1	L'invention d'une Île	p. 94
6.1.2	Un second centre-ville pour Lyon	p. 98
6.1.3	Urbaniser la Presqu'île de Grenoble	p. 100
6.2	Analyse critique : regards et évaluations	
6.2.1	Ne pas dilapider l'héritage de l'Île de Nantes	p. 102
6.2.2	Lyon Confluence se ré-embourgeoise	p. 104
6.2.3	La Presqu'île grenobloise peu perméable et peu mouillée	p. 106

6.3	Les sites d'expositions permanentes du projet urbain	
6.3.1	S'emparer de l'existant	p. 108
6.3.2	Exposer le projet urbain	p. 108
6.3.3	Echanger et concerter	p. 108
Conclusion		p. 110

Partie 3 : Quel avenir pour la Pointe de la Jonction ?

Chapitre 7 : Un fleurissement grandissant de projets urbains pour la Pointe de la Jonction

Introduction		p. 115
7.1	Une décennie fructueuse (frise chronologique)	p. 116
7.2	S'il te plaît... Dessine-moi une nouvelle Pointe !	
7.2.1	« Les projets avant l'an 2000 »	p. 117
7.2.2	Projet « Quartier urbanisé avec deux ou 3 tours » (PDC – 2003).....	p. 117
7.2.3	Concours Europan9 (2008)	p. 118
7.2.4	Projet « Jonction Avenir » Eco quartier (Parti radical – 2009)	p. 119
7.2.5	Atelier la ville et le Rhône : un espace culturel à la pointe de la Jonction (2010)	p. 120
7.2.6	Projet « La nouvelle Jonction – arts, neurosciences, cité » (2012)	p. 121
7.2.7	Projet d'édification de logements au-dessus des dépôts des TPG (Parti libéral - 2013)	p. 122
7.2.8	Projet « Pour un parc public à la Pointe de la Jonction » (Les Verts – 2014)	p. 124
Conclusion		p. 125

Chapitre 8 : Enseignement, recommandations et recherche de solutions pour de nouveaux projets

Introduction		p. 127
8.1	Enseignements tirés des projets présentés	
8.1.1	Echec des grands équipements publics à forte symbolique	p. 128
8.1.2	Le logement au cœur du débat	p. 130
8.1.3	Les associations défendent la place de la culture	p. 130
8.1.4	Se saisir du rapport à l'eau pour faire vivre la Pointe	p. 131

8.2	Comment rebondir par rapport aux échecs passés : recommandations et recherches de solutions pour de nouveaux projets	
8.2.1	Construire sur le dépôt des TPG?	p. 132
8.2.2	Pas de « énième projet » basé sur un équipement public	p. 132
8.2.3	Créer du logement mixte avec un parc à la Pointe	p. 133
8.2.4	Laisser de la place à la culture	p. 133
8.2.5	Mieux prévenir pour une baignade dans le Rhône sécurisée	p. 133
	Conclusion	p. 134

Chapitre 9 : La quête de la métropolisation

	Introduction	p. 137
9.1	3 métropoles françaises en regard avec la Pointe – cas d'étude	
9.1.1	Critiques des cas étudiés	p. 138
9.1.2	Nos trois métropoles comparées avec la Pointe	p. 140
9.2	La Pointe de la Jonction, miroir d'une nouvelle métropole en émergence ?	
9.2.1	Genève, une métropole trop bien classée?	p. 142
9.2.2	Des tentatives de régionalisation qui échouent...	p. 143
9.2.3	Le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, dit « Le Grand Genève »	p. 144
9.2.4	Praille-Acacias-Vernets : un nouveau cœur pour le Grand Genève	p. 144
9.2.5	Genève doit réussir sa régionalisation	p. 146
	Conclusion	p. 147

	CONCLUSION GENERALE	p. 149
--	----------------------------	--------

	Annexes	p. 153
	Liste des sigles et acronymes	p. 162
	Liste des entretiens	p. 164
	Bibliographie	p. 165
	Table des figures	p. 172
	Table des matières	p. 175

