

la Haute-Savoie en construction.

1860
↘
2060

de la ville sarde
au territoire
transfrontalier

LE JOURNAL DE L'EXPOSITION

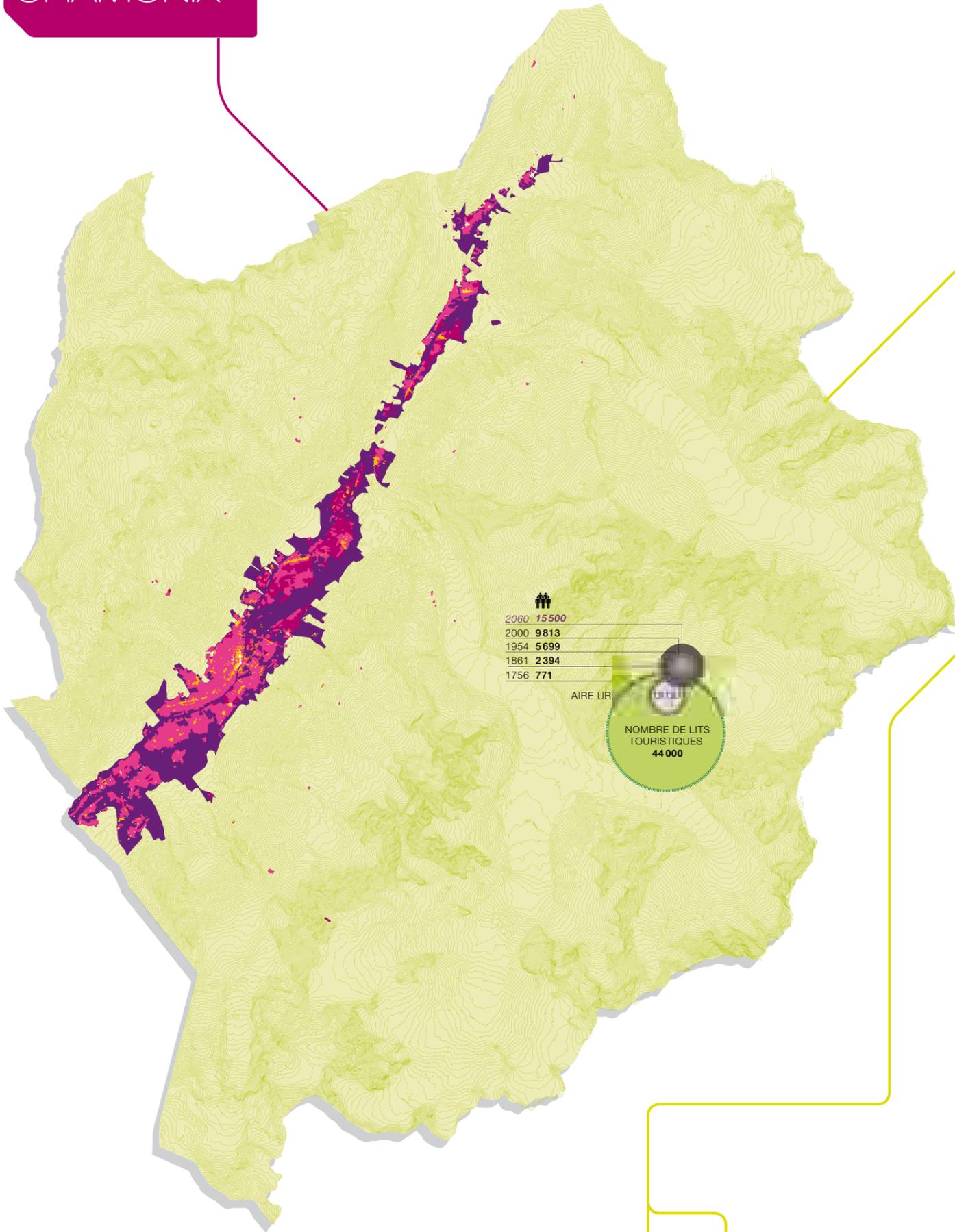
Le 150^e anniversaire du rattachement de la Savoie à la France nous offre l'opportunité d'interroger la manière dont les villes de Haute-Savoie ont évolué de 1860 à aujourd'hui et d'activer cette connaissance pour nourrir une réflexion prospective : quel territoire voulons-nous en 2060 ?

Qui n'a pas été saisi par la diversité des paysages de la Haute-Savoie et la manière dont les montagnes surgissent entre les édifices pour faire partie intégrante de la ville ? Mais qu'en sera-t-il dans 50 ans, si la ville continue à gagner sur les espaces agricoles et naturels ? Les espaces construits ont augmenté de 31% depuis 1991. La population du département est en constante augmentation. L'extension urbaine est en train de faire disparaître les espaces entre les villes historiques. La perspective d'une ville distendue pourrait nuire à l'attractivité touristique et résidentielle de la Haute-Savoie. Le territoire ne peut-il pas faire l'objet d'une attention particulière ? Etre exploité plus rationnellement, densifié et recyclé pour répondre aux nouveaux usages ?



1860-2010

CHAMONIX



Année	Population
2060	15 500
2000	9 813
1954	5 699
1861	2 394
1756	771

AIRE UR

NOMBRE DE LITS
TOURISTIQUES
44 000

6 villes de Haute-Savoie

Évolution des surfaces urbanisées du territoire communal depuis 1730.

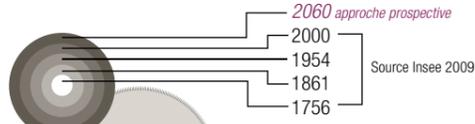
zones urbanisées

- Plan 1730 (mappe sarde)
- Plan milieu du XIX^e (1850 env.)
- Plan début XX^e (1900 env.)
- Plan milieu XX^e (1950 env.)
- Plan début XXI^e (2010)
- Projection milieu XXI^e (2060)

Zone naturelle

Lac

Nombres d'habitants



2060 approche prospective

Source Insee 2009

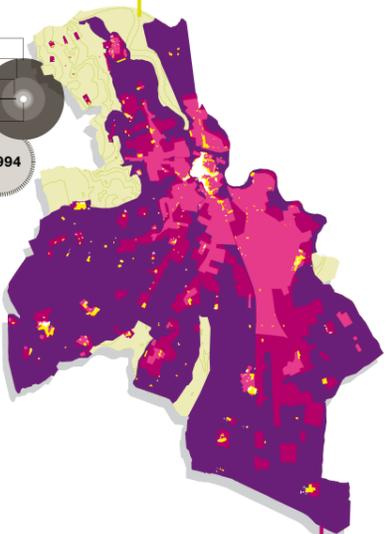
2000 population de l'aire urbaine
Source Insee
Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Échelle



Année	Population
2060	21 000
2000	11 224
1954	5 155
1861	4 137
1756	1 683

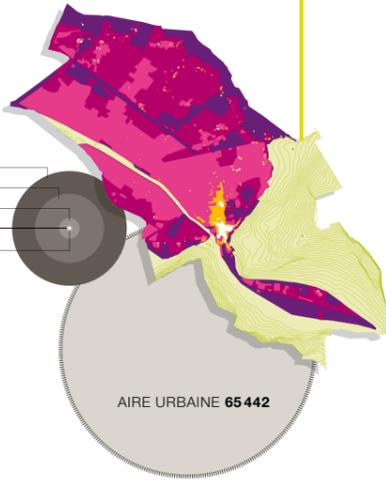
AIRE URBAINE 16 994



RUMILLY

Année	Population
2060	29 500
2000	17 855
1954	5 318
1861	1 585
1756	791

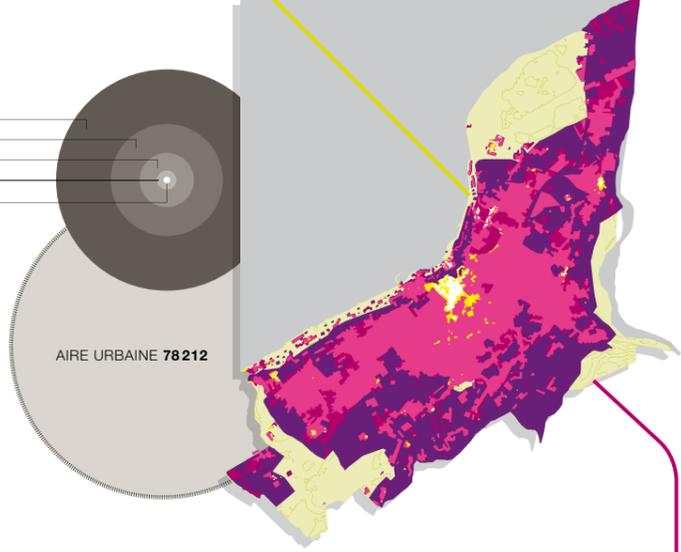
AIRE URBAINE 65 442



CLUSES

Année	Population
2060	58 000
2000	28 851
1954	14 016
1861	4 918
1756	1 757

AIRE URBAINE 78 212



THONON

QUEL TERRITOIRE VOULONS-NOUS HABITER EN 2060 ?

Les principales villes de Haute-Savoie ont atteint leurs limites communales. Seuls restent les espaces protégés et non constructibles du fait de la topographie des lieux. L'extension urbaine est en train de faire disparaître les espaces entre les villes historiques. La ville sera bientôt partout : dans les fonds de vallée, au bord des lacs, sur les coteaux, en montagne. Le territoire sera-t-il demain entièrement urbanisé, mettant fin à la différence séculaire ville-campagne ou ville-montagne ? Pour éviter de transformer le département en ville distendue, ne faut-il pas revenir à la ville et lui porter la plus grande attention ? La ville est une entité complexe qui se déploie dans l'espace (en trois dimensions) et dans le temps. Il est stratégique de comprendre ses formes construites, l'articulation de ses quartiers, mais aussi ses reliefs et ses cours d'eau. Connaître la spécificité architecturale de chaque ville apporte des éléments de réponse pertinents pour son avenir.

L'exposition présente l'évolution de la forme urbaine de six villes de Haute-Savoie, de la période précédant le rattachement à la France jusqu'à aujourd'hui. Elle propose une simulation pour 2060. Cette histoire cartographiée donne à voir la croissance d'Annecy après 1945, la transformation de la bourgade d'Annemasse en ville transfrontalière, la naissance de Chamonix-Mont-Blanc comme véritable ville à la montagne, l'extension de Cluses en ville-vallée, le développement de Rumilly entre les deux Savoie et la manière dont Thonon-les-Bains a reconstruit la ville sur la ville. Les villes sont également montrées telles qu'elles sont aujourd'hui.

Ce parcours cartographique et photographique dans les villes de Haute-Savoie révèle la diversité des entités qui constituent chacune d'elles (flot, immeuble-barre, espace vert, quartier industriel, quartier pavillonnaire...) et autant de manières de fabriquer la ville et son articulation au territoire.

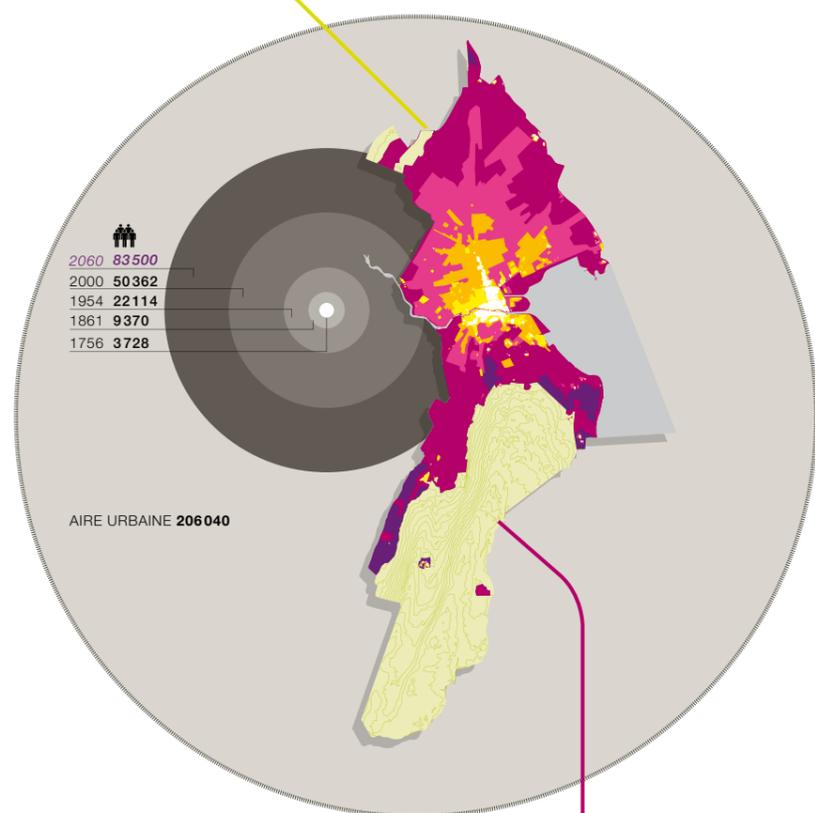
Le Journal de l'exposition offre des points de vue reconnus d'architectes et d'urbanistes sur la ville et son projet. Certains sont désormais historiques (La charte d'Athènes a été élaborée en 1933), tous développent des thèmes entrant en résonance avec les questions qui sont celles des villes de Haute-Savoie aujourd'hui. Ils sont là pour éclairer la dimension historique de la construction des villes et stimuler de nouvelles approches. Regarder de plus près la structure de la ville dense et sa capacité à accueillir des usages nouveaux (Aldo Rossi, architecte italien, en 1966). Dépasser l'opposition de la ville moderne à la ville ancienne (Colin Rowe, théoricien américain de la ville, en 1978). Ne pas négliger ce qui se passe à l'extérieur des villes : la transformation progressive du territoire en une seule nébuleuse urbaine (André Corboz, historien de l'urbanisme, en 1992).

Si Richard Rogers (architecte anglais) en appelle à la ville dense comme réponse aux problèmes d'écologie et de mixité sociale (1997), pour Bernardo Secchi (urbaniste italien), la ville contemporaine est inévitablement hétérogène et distendue (2000) ; ce qui n'empêche pas l'élaboration de projets pour la ville contemporaine.

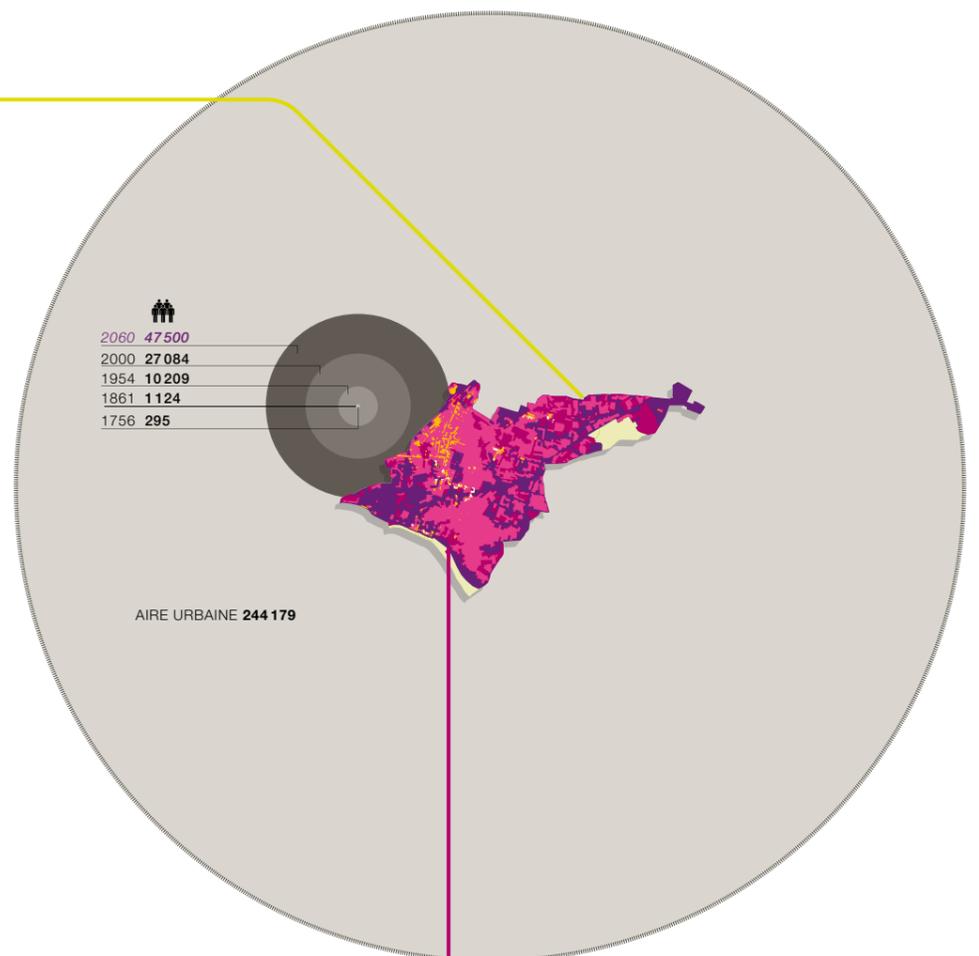
Une chronologie permet de situer les architectures construites en Haute-Savoie depuis 1860 dans la production (édifices, villes et textes d'architectes et d'urbanistes sur la ville) en France et dans le monde, et de mieux saisir les cultures architecturales qu'elles cristallisent. Cette chronologie n'est pas exhaustive. Elle privilégie la description spatiale d'édifices remarquables et de villes pour donner envie de les découvrir.

De la ville sarde au territoire transfrontalier. En 1860, l'enjeu était d'assimiler le territoire de la Savoie à la France. Les infrastructures territoriales étaient renforcées et les villes dotées des institutions représentatives de l'Etat français. Aujourd'hui revient la question de l'articulation de ce territoire frontalier aux métropoles européennes voisines (Genève, Lyon et Turin). Interrogé sur le territoire de la Haute-Savoie en 2060, Bernard Debarbieux, professeur de géographie à l'Université de Genève, souligne la capacité de ce département à diversifier ses ancrages territoriaux. La Haute-Savoie et ses villes se rapprochent de Genève pour constituer l'agglomération franco-valdo-genevoise, de l'Italie pour protéger le massif du Mont-Blanc, des villes du sillon alpin pour donner forme à une métropole multipolaire, des territoires suisse, autrichien et italien et plus globalement de l'arc alpin pour inventer une nouvelle entité territoriale : transnationale, métropolitaine et alpine.

Sophie Paviol est architecte, historienne de l'architecture du XX^e siècle. Elle est enseignante à l'École nationale supérieure d'architecture de Grenoble et chercheuse au laboratoire des Métiers de l'Histoire de l'Architecture.



ANNECY



ANNEMASSE



L'EMBELLISSEMENT DE LA VILLE

Le plan de coloration de Turin : 1800-1850

GIOVANNI BRINO
FRANCO ROSSO

À Turin, l'Ancien Régime s'écroule en 1798, dès l'entrée des troupes françaises dans la ville. Le Conseil des Édiles est dissous. La cité baroque, entre les mains des architectes nommés par Napoléon Bonaparte, fait l'objet d'une réforme systématique qui vise à donner une physionomie différente de la ville, entièrement planifiée. Le nouveau Conseil des Ediles commence à rédiger le plan de coloration de la ville de Turin en 1808. [...]

Le Conseil des Édiles continue l'œuvre entreprise par la génération précédente, au 18^{ème} siècle, où avaient été émis plusieurs plans partiels sur la rectification du tracé des rues. Il les complète et les englobe en un plan général comprenant la totalité du territoire urbain. Mais c'est surtout sur la conception architecturale du vieux centre historique de la ville que l'intervention du Conseil se révèle efficace. Le centre de Turin fait, grâce à lui, l'objet d'une réforme radicale et d'une restructuration totale. [...]

Le but de la couleur est, selon les cas, de souligner, de corriger, et même, là où l'édifice présente de fortes anomalies ou des erreurs irréparables, d'en atténuer les effets. Il faut qu'elle collabore à l'ordonnance des façades, en accentue l'apparence,

la rendant plus visible et plus nette, en distingue tous les éléments, c'est-à-dire les structures de remplissage et les parties décoratives. D'où le caractère polychrome de ce système de coloration. C'est une polychromie qui veut imiter, en particulier, la « polychromie permanente » des structures en pierre. Les soubassements, les encadrements et les corniches de couronnements, les piliers et les architraves sont très souvent associés à la pierre de taille et doivent par conséquent évoquer les matériaux qu'ils représentent : « le rez-de-chaussée... sera coloré en pierre dite Sarizzo », « colonnes, corniches de toute espèce, et ornements en pierre grise claire ». Bref, il ne suffit pas que l'édifice soit solide et robuste ; il doit aussi en donner l'impression. La couleur, aussi, doit obéir à la loi de la « solidité apparente ».

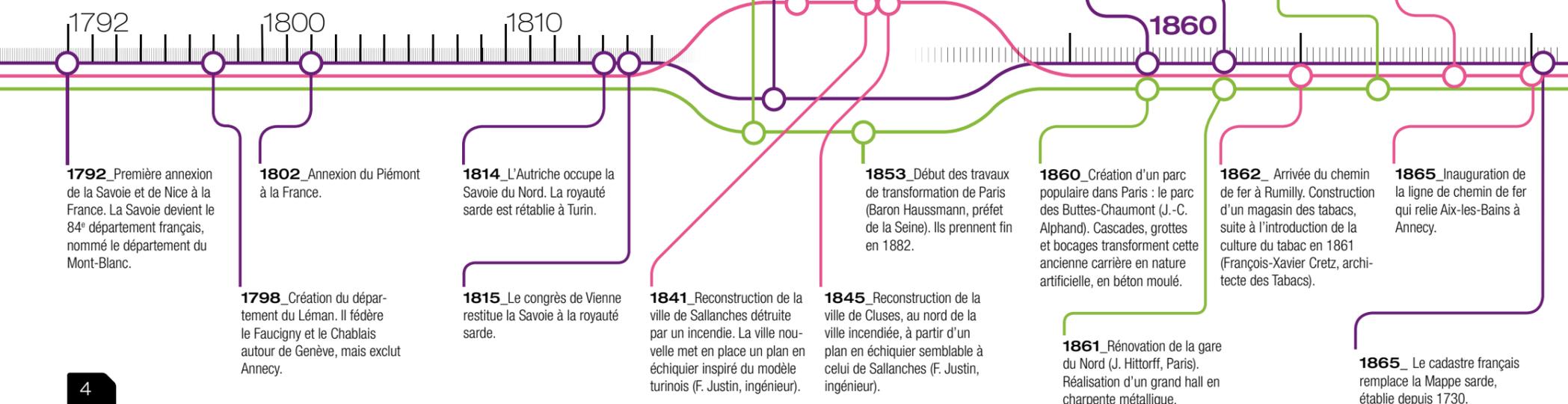
Giovanni Brino et Franco Rosso sont architectes. *Colore e città. Il piano del colore di Torino 1800-1850*, Assessorato alla Edilizia del Comune di Torino e Idea Editions, Milan, 1980, pages 15 à 17.

1860_2010 CHRONOLOGIE

HISTOIRE DE LA VILLE ET DE
L'ARCHITECTURE EN HAUTE-SAVOIE

HISTOIRE POLITIQUE

HISTOIRE DE LA VILLE ET DE
L'ARCHITECTURE EN FRANCE ET DANS LE MONDE



L'architecture néo-classique n'est pas réservée aux édifices officiels. Elle est parfois présente dans la vieille ville où dominent les habitations et les commerces.

Edifices néo-classiques :
page de gauche, l'Hôtel de ville d'Annecy (1851) ;
ci-contre, un immeuble d'habitation, milieu XIX^e, rue Royale, Annecy.



Le réseau des percées du Paris haussmannien : 1853-1882

PHILIPPE PANERAI
JEAN CASTEX
JEAN-CHARLES DEPAULE

La capacité d'Haussmann à maîtriser la ville toute entière contraste singulièrement avec la pratique antérieure, pauvre en actions d'envergure et bien incapable de porter la réflexion elle-même au niveau de l'ensemble urbain. La mise en place d'un outil administratif et technique développé, la Direction des Travaux de la Seine, serait la preuve la plus nette de la pleine dimension des préoccupations haussmanniennes.

Il ne faut cependant pas imaginer que le contrôle de la ville par Haussmann se fait partout, ni surtout à tous les niveaux et à travers toutes les instances. Haussmann est loin d'avoir à créer une ville de toutes pièces : il travaille sur un espace déjà largement structuré ; il n'agit pas sur toute la structure mais sur certains éléments seulement, de manière sélective et par des modes d'intervention spécifiques. C'est ainsi, comme le montre le contenu même du plan de Napoléon III, que l'intervention se situe d'abord à un niveau global. Au niveau global appartient le réseau des percées qui cisailent la ville, auquel sont liées de grandes implantations monumentales comme places, gares, édifices publics importants, etc. Par exemple, les boulevards de Strasbourg et de Sébastopol, ouverts par tranches de 1852 à 1858, établissent

une perspective de 2,3 km entre la gare de l'Est et le dôme de la Chambre de Commerce, et distribuent ce complexe d'espaces ouverts que forment à la croisée de Paris le square Saint-Jacques et la place du Châtelet, avec ses deux théâtres disposés de manière symétrique.

Ce réseau double de percées et d'implantations monumentales a un triple objectif : revaloriser les monuments en les isolant et en les reliant visuellement les uns aux autres ; aller contre l'insalubrité et la vétusté et établir partout des images de modernité : l'espace et la lumière ; circuler : de gare à gare, de quartier à quartier.

Il réalise en fait une correction structurelle en manifestant le niveau global de la structure urbaine, niveau représentatif de la nouvelle totalité (la très grande ville, la capitale), celui qui assure la liaison à la dimension de l'ensemble, celui qui comprend les institutions caractéristiques de cet ordre global.

Philippe Panerai et Jean Castex sont architectes et urbanistes, **Jean-Charles Depaule** est sociologue des formes. *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, éditions Parenthèses, Marseille, 1997 ; réédition en 2001, pages 19 et 20.

1866 _La Vénétie et Mantoue sont soustraites à l'empire d'Autriche pour être annexées au royaume d'Italie.

1871 _Ouverture du tunnel du Fréjus (12,8 km) ; percé de 1857 à 1871, en même temps que le creusement du canal de Suez (1859-1869).

1875 _Constitution de la III^e République française.

1880 _Arrivée du chemin de fer à Thonon-les-Bains. La gare est inaugurée en 1884.

1883 _Début de la construction de l'église de la Sagrada Família à Barcelone (A. Gaudi, Espagne). Gaudi invente un principe statique et des formes spatiales fantastiques en analysant les formes de la nature. L'édifice est toujours en chantier.

1867 _Aménagement du site des gorges du Fier.

1870 _Mise en circulation d'un accès routier confortable à Chamonix.

1872 _Yellowstone dans les montagnes Rocheuses devient le premier Parc national (USA). Il vise à protéger la faune et la flore des dégradations humaines.

1882 _La « ville linéaire » (A. Soria y Mata, Espagne) : principe d'organisation de la ville à partir d'une route bordée de maisons. Des jardins étant plantés à l'arrière, la ville croît uniquement en longueur. Ce principe est expérimenté près de Madrid à partir de 1892.

1885 _Percée des trois « Gran Via » de Barcelone (Baixeras)

1869 _Construction de la Bibliothèque nationale de Paris (H. Labrouste). La verrière de la salle de lecture est supportée par des fines colonnes de fonte.

LA VILLE FONCTIONNELLE

LE CORBUSIER, 1933



Les immeubles de la ville moderne sont organisés autour d'espaces verts.

Ci-contre, quartier Les Ewües, avenue Georges Clemenceau. Ci-dessous, quartier de La Sardagne, rue du Pont / rue Jean Mermoz, Cluses.



1887 La loi du 30 mars 1887 normalise les règles de protection du patrimoine (monuments historiques et objets d'art) et les conditions d'intervention de l'Etat.

1888 Ouverture d'un établissement thermal à Thonon-les-Bains, à partir du captage des eaux de la Versoie. La même année, un funiculaire vient relier le port de Rives et la ville haute.

1890 Arrivée du chemin de fer à Cluses.

1894 L'anarchiste italien Caserio assassine le président de la III^e république Sadi-Carnot à Lyon. Condamnation du capitaine Dreyfus.

1898 Arrivée du chemin de fer à Chamonix qui marque le début de l'essor touristique de la ville. Cette même année, 24000 personnes découvrent la ville et son paysage de haute montagne.

1900 Ouverture de la 1^{ère} ligne du métro de Paris. Les entrées du métro parisien (H. Guimard), en fonte et de formes végétales de style Art nouveau, sont des repères à la surface de la ville.

1901 Tony Garnier dessine les premiers plans de son projet de Cité industrielle (1900-1904). Cette proposition d'implantation de la ville, à partir du site et suivant une organisation par activités, est publiée en 1917 sous le titre *Une cité industrielle. Étude pour la construction des villes.*

1887

1890

1895

1900

1889 La tour Eiffel, conçue pour être démontée à la fin de l'Exposition de Paris, devient le symbole de la grande ville et de la modernité.

1889 Camillo Sitte publie *L'art de bâtir les villes* (Autriche). En réaction à la conception haussmannienne de la ville, ce livre fait l'éloge de la ville traditionnelle avec ses tracés irréguliers et ses monuments pris dans la continuité du bâti.

1893 Maison Tassel à Bruxelles (V. Horta). La présence sculpturale de la structure en fonte et les différences de niveau entre les espaces font de cet hôtel particulier Art nouveau, la première maison moderne en Europe.

1894 Début de la construction du métro de Vienne (Autriche).

1895 Otto Wagner publie *Architecture moderne* (Autriche). Ce livre met en avant les stimuli culturels apportés par la vie dans la métropole et plaide pour la simplicité en architecture.

1898 Ebenezer Howard publie *Villes-jardins de demain* (Grande-Bretagne). En réaction à l'extension de la grande ville, il propose la réalisation de cités-jardins. Entourées d'une ceinture de terrains agricoles, elles ne doivent pas dépasser 35 000 habitants. Elles sont reliées entre elles et à la métropole par des moyens de communication rapide. La première cité-jardin est réalisée à Lechtworth, à partir de 1903 (R. Unwin et B. Parker).

1901 Fondation de l'École d'art de Nancy, Alliance des industries d'art. L'invention de formes nouvelles et l'attention portée aux matériaux caractérisent l'Art nouveau.

**Immeuble de logement
privilégiant l'apport de lumière
et l'ouverture sur le paysage,
suivant les préconisations
de La charte d'Athènes.**

Avenue du Léman, Thonon-les-Bains.



La ville et sa région

La ville n'est qu'une partie d'un ensemble économique, social et politique constituant la région. On ne peut envisager un problème d'urbanisme qu'en se référant constamment aux éléments constitutifs de la région et principalement à sa géographie, appelée à jouer dans cette affaire un rôle déterminant : lignes de partage des eaux, crêtes avoisinantes dessinant un contour naturel que confirment les voies de circulation naturellement inscrites dans le sol. Aucune entreprise ne peut être considérée si elle ne se raccorde pas au destin harmonieux de la région. Le plan de la ville n'est qu'un des éléments de ce tout que constitue le plan régional. [...]

Habitations

La croissance de la ville dévore, au fur et à mesure, les surfaces vertes limitrophes sur lesquelles prenaient vue ses ceintures successives. Cet éloignement, toujours plus grand, des éléments naturels augmente d'autant le désordre de l'hygiène*.

Plus la ville s'accroît, moins les « conditions de nature » y sont respectées. Par « conditions de nature », on entend la présence, dans une proportion suffisante, de certains éléments indispensables aux êtres vivants : soleil, espace, verdure. Une extension incontrôlée a privé les villes de ces nourritures fondamentales, d'ordre aussi bien psychologique que physiologique. [...]

Plusieurs facteurs concourent au bien du logis. Il faut rechercher à la fois les vues les plus belles, l'air le plus salubre en tenant compte des vents et des brouillards, les pentes les mieux exposées, et enfin utiliser les surfaces vertes existantes, les créer si elles sont absentes ou les reconstruire si elles ont été détruites. [...]

Il doit être tenu compte des ressources des techniques modernes pour élever des constructions hautes. [...] Reste à déterminer, par un examen sérieux des problèmes urbains, la hauteur qui convient le mieux à chaque cas particulier. Concernant l'habitation, les raisons qui postulent en faveur d'une certaine décision sont : le choix de la vue la plus agréable, la recherche de l'air le plus pur et de l'insolation la plus complète, enfin la possibilité de créer à proximité immédiate du logis les installations collectives, locaux scolaires, centres d'assistance, terrains de

jeux qui seront ses prolongements. Seules des constructions d'une certaine hauteur pourront satisfaire heureusement à ces exigences légitimes.

Les constructions hautes implantées à grande distance l'une de l'autre, doivent libérer le sol en faveur de larges surfaces vertes. [...]

Loisirs

Tout quartier d'habitation doit comporter désormais la surface verte nécessaire à l'aménagement rationnel des jeux et sports des enfants, des adolescents, des adultes. [...]

Les nouvelles surfaces vertes doivent servir à des buts nettement définis : contenir les jardins d'enfants, les écoles, les centres de jeunesse ou tous les bâtiments d'usage communautaire, rattachés intimement à l'habitation. [...]

Travail

Les distances entre lieux de travail et lieux d'habitation doivent être réduites au minimum. Ceci suppose une distribution nouvelle, suivant un plan soigneusement élaboré, de tous les lieux consacrés au travail. Le rassemblement des industries en anneaux autour des grandes villes a pu être, pour certaines entreprises, une source de prospérité, mais il faut dénoncer les conditions de vie déplorables qui en ont résulté pour la masse. Cette disposition arbitraire a créé une promiscuité insupportable. La durée des allées et venues est sans rapport avec la course quotidienne du soleil. Les industries doivent être transplantées sur les lieux de passage des matières premières, au long des grandes routes d'eau, de terre ou de fer. [...]

Les secteurs industriels doivent être indépendants des secteurs d'habitation, et séparés les uns des autres par une zone de verdure.

La cité industrielle s'étendra au long du canal, de la route ou de la voie ferrée, ou, mieux encore, de ces trois voies conjuguées. Devenue linéaire et non plus annulaire elle pourra, au fur et à mesure de son développement, aligner son propre secteur d'habitation, qui lui sera parallèle. Une zone verte séparera ce dernier des bâtiments industriels. Le logis, inséré désormais en pleine campagne, sera complètement protégé des bruits et des poussières tout en restant dans une proximité qui supprimera les longs trajets journaliers ; il redeviendra un organisme familial normal. [...]

Circulation

Les rues doivent être différenciées selon leurs destinations : rues d'habitation, rues de promenade, rues de transit, voies maîtresses.

Les rues, au lieu d'être livrées à tout et à tous, devront, selon leur catégorie, connaître des régimes différents. Les rues d'habitation et les terrains destinés aux usages collectifs réclament une atmosphère particulière. Pour permettre aux logis et à leurs « prolongements » de jouir du calme et de la paix qui leur sont nécessaires, les véhicules mécaniques seront canalisés dans des circuits spéciaux. Les avenues de transit n'auront point de contact avec les rues de circulation de détail, sauf aux lieux de raccordement. [...]

* les risques pour la santé. Ndlr

Le Corbusier est architecte. *La charte d'Athènes*, première édition en 1942 ; Points Seuil, Paris, 1971, pages 20, 36, 48, 53, 60, 62, 70, 71 et 85.

1904 Création de la Société des Forces du Fier. Annecy et sa région bénéficient désormais d'une énergie électrique abondante et stable.

1908 Création d'une route entre Chamonix et Martigny. Cette nouvelle voie de circulation ouvre la vallée sur la Suisse.

1912 Guerre des Balkans.

1914-1918 Première Guerre mondiale.

1919 Abdication de Guillaume II et proclamation de la République allemande.

1905 Edouard Herriot, maire de Lyon, nomme Tony Garnier architecte en chef de la ville. Il réalisera l'abattoir de la Mouche (1906-1907), l'hôpital de Grange-Blanche (1910 et 1920-1930), le stade de Gerland (1916-1921) et le quartier des États-Unis (1919) en précisant les idées énoncées dans les planches de la Cité industrielle.

1906 Caisse d'épargne de Vienne (O. Wagner, Autriche). La monumentalité de l'édifice est donnée par la simplicité du hall baigné de lumière et donnant à voir sa structure de fonte.

1908 Adolf Loos publie *Ornement et Crime* (Vienne, Autriche). Il dénonce l'usage de l'ornement en architecture.

1912 Ouverture de l'Hôtel Impérial à Annecy. Cet établissement est significatif de l'essor touristique de la ville, lié à l'attrait pour les Alpes et au développement du chemin de fer.

1919 Fondation du Bauhaus par Walter Gropius (Weimar, Allemagne). Cette école d'arts appliqués et d'architecture souhaite former des concepteurs en phase avec leur temps.

1920 Henri Prost construit la ville nouvelle de Rabat (Maroc) en bordure de la ville ancienne.

LA VILLE EST ARCHITECTURES

ALDO ROSSI, 1966

Nous soutenons au contraire que la ville est quelque chose qui perdure à travers ses transformations et que les fonctions, simples ou plurielles, qu'elle remplit au cours du temps, sont des moments dans la réalité de sa structure. [...]

Permanence des édifices

Un fait urbain déterminé seulement par une fonction n'est pas utilisable au-delà du temps d'application de cette fonction ; en réalité, nous continuons d'utiliser des éléments dont la fonction est depuis longtemps perdue ; la valeur de ces faits réside par conséquent uniquement dans leur forme. Leur forme est partie intégrante de la forme générale de la ville dont elle est, pour ainsi dire, un invariant ; souvent ces faits sont étroitement liés aux éléments constitutifs de la ville, à ses origines, et on les retrouve dans les monuments. [...]

On peut affirmer qu'avec un système donné de transports publics la forme de la ville n'est pas encore pour autant déterminée, ou qu'en tous cas un tel système peut être mis en place pour obtenir une certaine forme de la ville ou pour la suivre. Je ne crois pas que le métro d'une grande ville puisse faire naître des polémiques au-delà de la question de son intérêt technique, alors qu'on ne peut pas dire la même chose pour les installations résidentielles, qui font généralement débat, au sens où leur constitution en tant que faits urbains suscite la controverse.

Il existe donc dans le problème de la résidence un fait spécifique qui est étroitement lié au problème de la ville, à son mode de vie, à sa forme physique et à son image ; autrement dit, à sa structure. Cet élément spécifique ne concerne aucun type d'équipement technique, car celui-là ne constitue pas un fait urbain. [...]

Un édifice historique peut être détaché de sa fonction originelle, ou bien présenter au cours du temps plusieurs fonctions, aux sens des usages auxquels il est destiné, sans modifier pour autant sa qualité de fait urbain générateur d'une forme de la ville. [...]

Nous pouvons affirmer que le caractère distinctif de toutes les villes, et donc aussi de l'esthétique urbaine, c'est la tension qui s'est créée et continue

de se créer entre les aires et les éléments premiers, entre un secteur et l'autre ; cette tension est donnée par la différence entre les faits urbains existant dans un lieu donné et elle doit être mesurée non seulement en termes d'espace mais aussi en termes de temps. [...]

Je voudrais insister sur le fait qu'en prenant le point de vue de l'architecture, plus peut-être que d'autres points de vue, on peut arriver à une vision globale de la ville et donc comprendre sa structure. [...]

J'ai essayé de montrer que cette théorie naît de l'analyse urbaine, de la réalité ; cette réalité contredit tous ceux qui croient que des fonctions prédéterminées peuvent à elles seules orienter les faits urbains et qui croient que le problème est seulement de donner forme à certaines fonctions ; en réalité ce sont les formes elles-mêmes qui en se constituant dépassent les fonctions auxquelles elles doivent répondre ; elles se posent comme étant la ville même.

Aldo Rossi est architecte. *L'architettura della città*, Marsilio editori, Padova, 1966 ; *L'architecture de la ville*, Infolio éditions, Gollion, 2001, pages 53, 61, 89, 107, 119, 127, 150 et 160.

La ville est d'abord constituée par ses édifices.

Ilots de Thonon-les-Bains, Annecy et Cluses.



Les immeubles d'habitation du début du XX^e siècle donnent forme aux îlots.

Ci-contre : le quartier de la Gare conçu par G. Fournier dans les années 30 à Annecy.

La juxtaposition d'édifices anciens et contemporains produit la vitalité de la ville.

Page de droite : ancien hôtel, rue Vallot, Chamonix, 1902. Immeuble contemporain, rue Docteur Paccard, Chamonix-Mont-Blanc.



1922_Mussolini accède au pouvoir en Italie.

1924_La France et l'Angleterre reconnaissent l'URSS.

1924_Premiers Jeux Olympiques d'Hiver à Chamonix.

1926_Construction du « chalet pour skieurs » de N. de Rothschild (H.J. Le Même) dans la nouvelle station de sports d'hiver de Megève.

1928_Premier Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) à La Sarraz (Suisse). Cette rencontre vise à donner une assise théorique et internationale à l'architecture moderne.

1929_Krach boursier à Wall Street.

1929_Maison personnelle et atelier d'architecture d'Henry Jacques Le Même à Megève. La toiture-terrasse accessible, les fenêtres en longueur et la dilatation des espaces intérieurs font de cette villa à la montagne une architecture moderne.

1931_La République est proclamée en Espagne.

1932_Salazar est élu président du Conseil au Portugal.

1932_Fondation de la ville nouvelle de Littoria (Italie).

1933_Hitler devient chancelier de l'Allemagne. Les Japonais envahissent la Chine. Franklin D. Roosevelt est élu président des États-Unis.

1934_La zone franche, étendue en 1860 à toute la Savoie du nord, est à nouveau limitée au canton d'Annemasse.

1922_Principe d'une « Ville contemporaine de trois millions d'habitants » (Le Corbusier). La construction de tours de bureaux au centre de la ville permettrait de libérer des espaces verts.

1923_Eglise du Raincy en Seine-Saint-Denis (Auguste Perret). En laissant brut le béton, Perret démontre que ce matériau économique peut être esthétique.

Le Corbusier publie *Vers une architecture* : manifeste de l'architecture moderne.

1926_Le Bauhaus de Dessau (W. Gropius, Allemagne). Tout est fait pour que cet édifice soit perçu de manière dynamique : la paroi entièrement vitrée des ateliers, la rue qui passe sous le volume des bureaux, les balcons en débord des logements-étudiants.

1927_Weissenhofsiedlung, cette cité expérimentale construite à Stuttgart propose des organisations spatiales nouvelles pour le logement individuel et collectif (Mies van der Rohe, Gropius, Le Corbusier, Oud...).

1930_Villa Savoye à Poissy, Yvelines (Le Corbusier). La rampe placée au cœur de la villa anime les espaces intérieurs et extérieurs, des pilotis à la toiture-jardin.

1929_Pavillon allemand pour l'Exposition universelle de Barcelone (L. Mies van der Rohe). Les colonnes d'acier chromé et les parois de marbre mettent en place un espace dynamique.

1932_Sanatoriums du Plateau d'Assy à Passy : Roc-des-Fiz (1932), Guébriant (1933) et Geoffroy Martel de Janville (1937), (P. Abraham et H. J. Le Même). Les dispositions audacieuses du dernier assurent un ensoleillement maximum aux chambres qui se succèdent sur 120m de long. Chaque balcon reçoit pleinement le soleil, grâce au décalage des étages.

1933_Le IV^e CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne) est consacré à l'étude prospective de « la ville fonctionnelle ». Il préconise les espaces verts, l'ensoleillement et la différenciation des voies de communication. Ces principes seront développés par Le Corbusier dans *La charte d'Athènes*, publiée en 1943.

1934_Fondation de la ville nouvelle de Sabaudia (Italie).

1925_Le Corbusier publie *Urbanisme*.

COEXISTENCE DE LA VILLE NOUVELLE ET DE LA VILLE ANCIENNE

COLIN ROWE & FRED KOETTER, 1978

Des formes et des relations nouvelles

La question n'est pas de savoir si la ville traditionnelle est, en termes absolus, un bien ou un mal, pertinente ou pas, en harmonie ou pas avec le *Zeitgeist* (l'esprit du temps), ni de relever les défauts les plus voyants de l'architecture moderne ; c'est plutôt une question de bon sens et d'intérêts communs. Nous disposons de deux modèles de la ville. Finalement, puisque nous ne voulons les abandonner ni l'un ni l'autre, nous souhaitons les assouplir tous les deux. Car, à une époque qui se réclame de l'idée d'options multiples et d'intentions pluralistes, il doit être possible d'élaborer à tout le moins une stratégie de compromis et de coexistence. [...]

Nous avons suggéré qu'au lieu d'espérer et d'attendre un éventuel dépérissement de l'objet (qui foisonne plus que jamais sous forme de produits manufacturés), il serait peut-être plus judicieux d'encourager son assimilation dans une texture ou une matrice dominante. Par ailleurs, nous avons suggéré que la fixation à l'objet, la fixation à l'espace, ne constituent plus en elles-mêmes des positions valables. Certes, l'une peut caractériser la ville « nouvelle », et l'autre la ville ancienne ; mais, si les deux modèles sont appelés à être dépassés — et non imités —, il faut espérer une situation où les bâtiments et espaces coexisteront dans un débat permanent entre égaux — débat

où la victoire laissera indemne chacune des deux composantes. Il s'agit là d'une sorte de dialectique entre le vide et le plein, une reconnaissance du droit de cité à ce qui est explicitement planifié comme à ce qui est authentiquement non planifié, aux compositions formelles comme aux fruits du hasard, au public comme au privé, à l'Etat comme à l'individu — bref, un équilibre éclairé ; et c'est pour souligner les possibilités d'un tel débat que nous avons abordé quelques stratégies rudimentaires. Métissage, assimilation, déformation, défi, riposte, impératif, surimpératif, conciliation [...].

En aucun cas l'action ne peut attendre qu'un problème soit idéalement formulé ; la possibilité même de cette formulation idéale fait que l'action est toujours imparfaite, et le bricolage, qui joue un rôle si important en politique, devrait certainement le faire aussi en urbanisme.

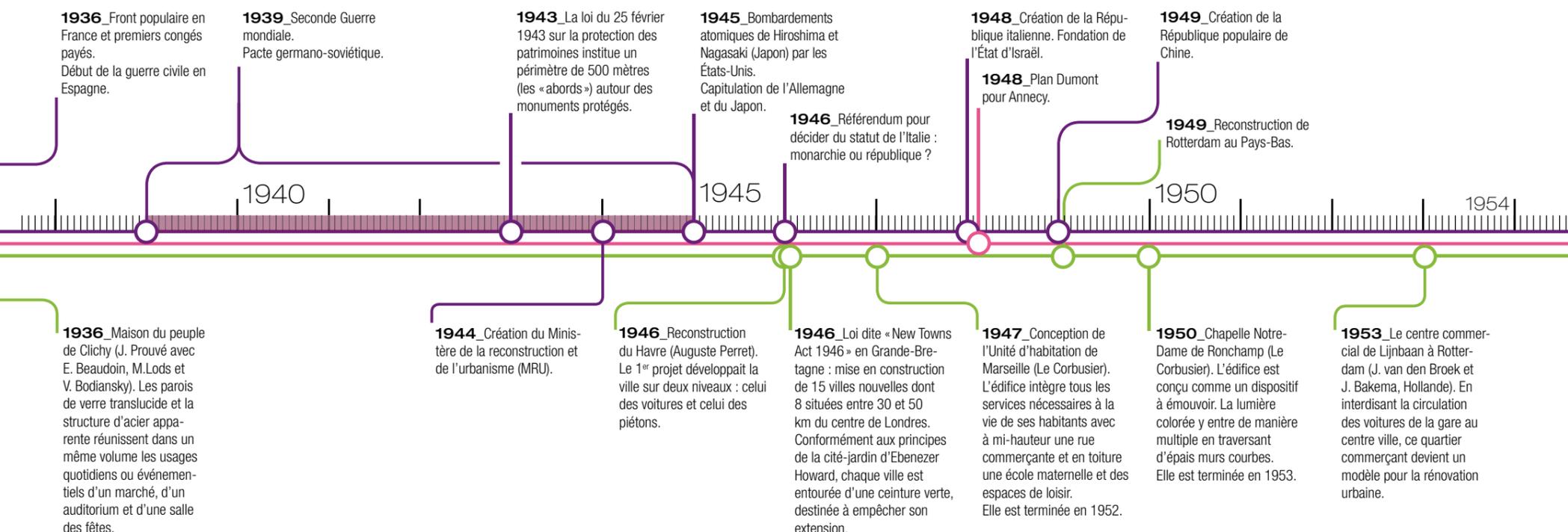
En effet, si nous sommes prêts à reconnaître que les méthodes de la science et du bricolage sont complémentaires, qu'elle constituent deux manières d'aborder les problèmes, et qu'il y a égalité entre la pensée « civilisée » (qui présuppose une sérialité logique) et la pensée « sauvage » (avec ses sauts analogiques) — la dernière concession est la plus difficile —, il se pourrait même que l'on puisse alors ouvrir un chemin à une dialectique vraiment utile pour l'avenir.

Un débat permanent

Nous proposons de prendre en considération les possibilités qu'offre ce conflit sublimé qu'est le débat ; et s'il y a un besoin urgent en renards et en bricoleurs, peut-être devons-nous ajouter qu'il ne s'agit en aucun cas de sauvegarder la démocratie dans le monde. Ce n'est pas tout à fait autre chose, mais ce n'est pas cela non plus. Il s'agit plutôt de sauvegarder la ville (et donc la démocratie) au moyen de métaphores généreuses, de pensées analogiques, d'ambiguïtés ; et face au scientisme, au laisser-aller prévalent, il est toujours possible que cela permette une réelle *survie par le design*. [...]

Puisqu'il s'agit bien évidemment d'une proposition adressée au peuple, c'est en termes de plaisirs dont on se souvient et qu'on désire éprouver, de dialectique entre le passé et le futur, de concaténation de contenus iconographiques, de collision à la fois spatiale et temporelle que nous pourrions (pour reprendre notre argument) commencer à définir la ville idéale.

Colin Rowe et Fred Koetter sont théoriciens de la ville. *Collage City*, Massachusetts Institute of Technology, 1978 ; *Collage City*, Ifolio éditions, Gollion, 2002, pages 99, 118, 154, 156 et 183.





La ville est à la fois édifices et territoire.

Immeuble d'habitation L'Outa, rue Docteur Paccard, Chamonix, 1966.

DES VILLES DURABLES

RICHARD ROGERS, 1997

Environnement et société

Problèmes écologiques et problèmes sociaux ne sont pas dissociables. Les politiques qui visent à améliorer l'environnement peuvent aussi améliorer la vie sociale des citoyens. Les solutions écologiques et sociales se renforcent mutuellement et permettent de construire des villes plus respectueuses de la santé, plus vivantes et plus ouvertes. Mais surtout, durabilité signifie qualité de vie pour les générations futures.

Mon approche de l'environnement durable réinterprète et réinvente le modèle de la « ville dense ». Il faut se rappeler pourquoi, au cours de ce siècle, ce modèle a été si catégoriquement rejeté. Les villes industrielles du XIX^e siècle étaient l'enfer même : elles souffraient de surpeuplement, de pauvreté et de maladies. Des égouts à ciel ouvert propageaient le choléra et la fièvre typhoïde ; les industries toxiques côtoyaient des logements surpeuplés. En conséquence, dans beaucoup de villes industrielles de l'Angleterre victorienne, l'espérance de vie n'atteignait pas vingt-cinq ans. Ce sont précisément ces dangers et ces injustices fondamentales qui ont incité des urbanistes comme Ebenezer Howard en 1898 et Patrick Abercrombie en 1944 à proposer de désengorger les villes en relogant les gens dans des environnements moins denses et plus verts : cités-jardins et villes nouvelles.

Aujourd'hui, au contraire, les industries polluantes disparaissent des villes du monde développé. Du moins en théorie, avec l'émergence de l'industrie « verte », de la production d'énergie et des systèmes de transports publics virtuellement propres, des systèmes perfectionnés d'évacuation des eaux usées et des déchets, il n'y a plus aucune raison de juger le modèle de la ville dense comme nocif. Cela signifie que nous pouvons considérer d'un autre œil les avantages sociaux de la proximité, redécouvrir les atouts de la vie en compagnie d'autrui.

La ville compacte

Au-delà des avantages sociaux, le modèle de la « ville dense » peut apporter d'importants bienfaits écologiques. Planifiées de manière intégrée, les villes denses peuvent être conçues pour mieux utiliser l'énergie, moins consommer de ressources, moins polluer et ne pas se répandre sur la campagne. C'est pourquoi je crois que nous devrions approfondir l'idée de la « ville compacte » — une ville dense et socialement diversifiée où les activités économiques et sociales se recoupent et où les communautés sont regroupées autour de quartiers. Ce concept diffère radicalement du modèle urbain qui prédomine aujourd'hui, celui des États-Unis : une ville divisée en zones d'activités, avec des quartiers d'affaires en centre-ville, des centres commerciaux et de loisirs en périphérie, des banlieues résidentielles et des autoroutes. Cette vision de la ville est si puissante et les forces qui poussent à sa réalisation (forces mises en place par les critères des promoteurs obéissant aux lois du marché) sont si prédominantes que les pays moins développés sont maintenant engagés sur une voie qui a déjà trahi les pays développés. [...]

Mais c'est la voiture qui a joué le rôle principal dans le travail de sape de la cohésion sociale de la ville. On estime à environ 500 millions le nombre de voitures qui circulent aujourd'hui à travers le monde. Elles ont détruit la qualité des espaces publics et encouragé l'étalement urbain. L'ascenseur a rendu le gratte-ciel possible et la voiture a permis au citoyen de vivre loin des centres-villes. La voiture a rendu viable le principe de la compartimentation des activités quotidiennes, séparant bureaux, commerces et habitat. Et plus les villes s'étalent, moins il devient économique d'étendre leurs systèmes de transports publics et plus les citoyens deviennent dépendants de leur voiture. Les villes, à travers le monde, sont aujourd'hui

1957 Nouvelle buvette Cachat (M. Novarina et J. Prouvé, Evian-les-Bains). Douze béquilles en tôle d'acier plié, espacées de 6m, donnent forme au parallélépipède qui accueille les différents usages.

1958 Insurrection algérienne.

1960 J.-F. Kennedy est élu président des USA. Désaccord entre l'URSS et la Chine.

1959 De Gaulle président de la République française.
1959 Fidel Castro président du Conseil de Cuba.

1961 Construction du mur de Berlin. Premier homme dans l'espace.

1962 La loi du 4 août dite loi Malraux. Elle étend la notion de patrimoine aux ensembles urbains historiques.

1963 Conception d'Avoriaz (J. Labro, J.-J. Orzini, J.-M. Roques et P. Lombard). Avoriaz propose un nouveau type de station de sports d'hiver, entièrement piétonne. Ouverture fin 1966.

1963 Maison des Arts et Loisirs à Thonon-les-Bains (M. Novarina). Inaugurée en 1966. Le volume trapézoïdal, tout en verre, ouvre sur un jardin qui articule le centre ville et le lac en contrebas.

1968 Révolte de mai en France.

1968 Décision de construire la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. La fragmentation du plan prend en compte le relief et introduit des morceaux de campagne dans la ville.

1955

1960

1965

1970

1956 Plan de Brasilia (L. Costa), nouvelle capitale du Brésil et de ses édifices officiels (le Palais présidentiel, la Cour suprême et le Parlement conçus par Oscar Niemeyer). Le plan de ville et la monumentalité des volumes simples sont à l'échelle des grands paysages du Brésil. La ville est inaugurée en 1960.

1958 Décret du 31 décembre sur la création de Zones à Urbaniser en Priorité. Elle répond à la carence de logements due à l'accroissement de la population et à l'insalubrité.

1958 Seagram Building (L. Mies van der Rohe, New York). Premier gratte-ciel à ménager une place accessible à tous sur Park Avenue. Le vide crée une interruption dans la densité de Manhattan.

1960 Début des études pour la Zone à Urbaniser en Priorité de Novel (M. Novarina, Annecy). Les travaux sont achevés en 1969. Les équipements culturels, sportifs et religieux de ce nouveau quartier attirent les habitants de toute la ville.

1963 La Neue Nationalgalerie, musée d'art moderne et contemporain de Berlin (L. Mies van der Rohe). Cet édifice est un volume de verre, glissé sous une épaisse plaque d'acier qui sert de structure et de toiture.

1961 Réalisation du Siedlung Halen (Atelier 5, Bern, Suisse). Cet agrégat de logements compacts s'adapte parfaitement au site dont il épouse la pente.

1963 Début de la construction de Flaine (M. Breuer, l'un des maîtres du Bauhaus, G. Chervaz et E. Boissonnas). Les édifices sont transformés par le jeu de la lumière sur les façades composées de panneaux de béton en forme de pointe de diamant. La station ouvre fin 1968.

1965 Début des études pour la rénovation du centre ville de Thonon-les-Bains (Maurice Novarina). Les travaux s'achèvent en 1985, après la démolition d'une partie du centre historique.

1965 Ouverture du tunnel du Mont Blanc (11,5 km). Cette nouvelle voie offre des accès rapides aux métropoles de l'Italie du nord (Turin et Milan) et au Valais suisse.

1966 Politique des villes nouvelles. L'État français, souhaitant décongestionner Paris, planifie la fondation de 5 villes nouvelles en Ile de France et 4 villes nouvelles en province.

1969 Premier homme sur la lune.
1969 En France, démission du général de Gaulle.

1971 Destruction à Paris des Halles de Baltard.



La ville durable doit respecter à la fois la personne et l'environnement.

Ci-dessus à gauche : Villa du Parc (fin du XIX^e – extension du début du XXI^e siècle), rue de Genève, Annemasse.
 Ci-dessus au centre : transports publics dans la Zone à Urbaniser en Priorité Le Perrier, avenue de Verdun, Annemasse.
 Ci-dessus à droite : revitaliser les centres historiques, quartier de l'Hôtel de ville, Annecy.

réaménagées pour faciliter l'utilisation de la voiture, alors même que c'est elle, plus encore que l'industrie, qui génère la plus grande quantité de pollution de l'air, cette même pollution que les habitants des villes cherchent à fuir. [...]

Déplacements

La création de la ville compacte moderne exige le rejet du développement monofonctionnel et de la suprématie de la voiture. Comment dessiner les villes où les collectivités prospèrent et où la mobilité s'accroît ; comment les dessiner pour que l'individu soit mobile, sans pour autant permettre à la voiture de saper la vie communautaire ; comment la dessiner pour favoriser et accélérer l'utilisation de systèmes de transport propres et redonner la rue aux piétons et à la collectivité ? Telles sont les questions auxquelles il nous faut aujourd'hui répondre.

La ville compacte aborde ces problèmes. Elle grandit autour de centres d'activités sociales et commerciales situés aux points d'interconnexion des transports publics. Ces derniers fournissent les pôles autour desquels les quartiers peuvent se développer. La ville compacte est un réseau composé de ces quartiers, chacun avec ses propres parcs et espaces publics et accueillant un large éventail d'activités publiques et privées qui se recoupent. La structure historique de Londres, faite de villes, de villages, de places et de parcs, est un exemple caractéristique du mode de développement polycentrique. Plus important encore, ces quartiers rapprochent emplois et équipements et les rendent aisément

accessibles à la communauté ; cette proximité signifie pour chacun moins de trajets en voiture au quotidien. Dans les grandes villes, les Mass Transit Systems (systèmes de transit globaux) qui relient tous les centres des quartiers, permettent de traverser à grande vitesse la ville de part en part, abandonnant ainsi la desserte locale aux systèmes locaux. Ce système réduit le volume et l'impact du trafic de transit, qui peut ainsi être modéré et contrôlé, surtout autour du cœur des quartiers. Trams locaux, systèmes de transport ferroviaires légers et bus électriques deviennent ainsi plus efficaces, et circuler à bicyclette ou marcher devient un plaisir. Les embouteillages et la pollution se trouvent ainsi extrêmement réduits et le sentiment de sécurité et de convivialité des espaces publics s'accroît.

Les villes compactes durables pourraient, je l'affirme, redonner à la ville son statut d'habitat idéal pour les sociétés fondées sur la communauté. C'est un type de structure urbaine confirmé qui peut être interprété de multiples façons pour satisfaire toutes les cultures. Les villes devraient être l'expression des gens qu'elles abritent, des contacts directs, de la concentration du ferment de l'activité humaine, de la création et des cultures locales. Quel que soit le climat, tempéré ou extrême, dans les sociétés riches comme dans les sociétés pauvres, l'objectif à long terme du développement durable est de créer une structure flexible pour une communauté vigoureuse dans un environnement sain et non polluant. La proximité, l'offre d'espaces publics adaptés, la présence du paysage naturel et l'exploitation des nouvelles

technologies urbaines peuvent fondamentalement améliorer la qualité de l'air et de la vie dans la ville dense. Autre avantage de la ville compacte, la campagne est ainsi protégée de l'empiétement du développement urbain. Je montrerai plus loin comment la concentration d'activités diverses, plutôt que le regroupement d'activités similaires, peut favoriser l'utilisation efficace de l'énergie. La ville compacte peut offrir un environnement aussi beau que celui de la campagne. [...]

Je suis convaincu que la multitude d'approches probantes pour construire des communautés durables peut remédier à la folie et à l'ignorance dont on fait preuve aujourd'hui dans la construction des villes. Les forces financières et politiques qui poussent sans cesse au déclin de l'environnement et à la décrépitude de la vie en ville doivent être canalisées par des objectifs urbains durables du point de vue de l'environnement et socialement équitables. Pour y parvenir, la société va devoir exploiter la technologie et les communications modernes, impliquer ses citoyens et prendre à bras-le-corps la complexité de la ville contemporaine. Elle aura aussi besoin de croire que la beauté et la fierté civiques ont une valeur. Au lieu de bâtir des villes qui aliènent nos communautés et écrasent l'environnement il faut construire des villes qui les nourrissent.

Richard Rogers, *Cities for a small planet*, Faber and Faber, Londres, 1997 ; *Des villes durables pour une petite planète*, éditions Le Monde, Paris, 2000, pages 53 à 55 et pages 60, 62 et 87.

1973 Congrès de l'Energie solaire à l'Unesco. Développement de cette énergie pour l'habitat.

1974 Maison des Jeunes et de la Culture d'Annecy ; aujourd'hui École d'arts (A. Wogenscky et L. Miquel). Les espaces dédiés aux activités culturelles et sportives se déploient de part et d'autre d'une rampe intérieure. L'édifice en béton brut ouvre ainsi des vues multiples sur le lac.

1975 Pôle sportif et culturel de Chamonix (R. Taillibert qui réalisera quelques années plus tard le Parc des Princes). Les deux tours de logements-lycéens peuvent ne donner à voir que leur béton : tout tient à la position de l'observateur. Les 9 voûtes qui couvrent les équipements sportifs et culturels développent un paysage dont les formes et l'échelle humaine apaisent la présence forte de la montagne.

1977 Inauguration du Centre national d'art moderne Georges Pompidou (R. Piano et R. Rogers, Paris). Une vaste place publique en pente sert de parvis à l'édifice.

1978 Palais de Justice d'Annecy (M. et P. Novarina). Une pyramide de verre, tronquée et inversée, est décollée de son socle monumental par quatre piliers.

1977 R. Venturi publie *L'enseignement de Las Vegas* (USA). Las Vegas, modèle de la ville contemporaine, émet des messages faits pour être lus en voiture, depuis la route.

1979 Zone à Urbaniser en Priorité centre Novel (J. Levy, Annecy). Véritable quartier avec ses logements, ses commerces et ses équipements organisés autour d'une succession de places piétonnes.

1979 Projet de la Hong Kong and Shanghai Bank (N. Foster, Hong Kong). Un atrium toute hauteur traverse les espaces de travail de ce gratte-ciel. Cette nouvelle spatialité est obtenue en plaçant les dispositifs techniques en façade. L'édifice est inauguré en 1985.

1981 Centre culturel intégré Bonlieu (M. Novarina, J. Levy et C. Maisonhaute). Bibliothèque, auditorium, bureaux et commerces sont articulés autour d'une véritable place couverte.

1981 Casa Rotonda (M. Botta, Stabio, Tessin, Suisse). Cette maison familiale est un cylindre en parpaings, traversé par une fente qui fait pénétrer la lumière dans les espaces de vie.

1983 La loi du 7 janvier 1983 instaure les Zones de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain (ZPPAU) et rappelle que « le territoire français est le patrimoine commun de la nation ».

1985 Loi du 9 janvier 1985 sur la protection de la montagne.

1985 Achèvement de la rénovation du centre ville de Thonon-les-Bains (M. Novarina, M. Brugger et G. Dagneaux). Les circulations automobiles sont reportées à l'extérieur de ce quartier qui articule édifices anciens et nouveaux en ouvrant la ville sur le lac.

1986 Loi du 3 janvier 1986 sur la protection du littoral.

1986 Entrepôt Ricola (J. Herzog et P. de Meuron, Laufen, Suisse). La beauté de ce bâtiment industriel tient à son dépouillement. Un volume clos, uniformément habillé de bardeaux sombres.

1987 Institut du Monde Arabe (J. Nouvel et architecture Studio, Paris). La courbe de l'édifice s'inscrit dans la ville en révélant la présence de la Seine. À une autre échelle, les diaphragmes des façades de verre et de métal réinventent le moucharabieh de la tradition arabe.

1987 Inauguration de la Pyramide du Louvre (I.M. Pei, Paris). La pyramide entièrement en verre qui sert de nouvelle entrée au Musée interagit avec les façades classiques.

LA VILLE-TERRITOIRE

ANDRÉ CORBOZ

Territoire urbanisé

1992

Pendant que les acteurs de la deuxième et de la troisième phase poursuivent leur attention sur la ville historique – les premiers pour la bâtir de fond en comble, les seconds pour y revenir en la valorisant – ils négligeaient en effet ce qui se passait à l'extérieur.

Or les villes ne font pas que concentrer la population (urbanisée à plus ou moins soixante-dix pour cent en Europe occidentale), elles tendent à devenir réciproquement limitrophes, elles se soudent les unes aux autres dans de vastes ensembles qui couvrent peu à peu le territoire et rencontrent par-dessus les frontières nationales d'autres ensembles similaires. Il n'y a plus de villes à proprement parler, mais des régions urbanisées qui s'organisent en chaînes, il y a des mégapoles qui occupent des surfaces toujours croissantes. Bientôt, l'Europe ne sera plus qu'une seule nébuleuse urbaine. Dans cette nébuleuse, ce que nous appelons le centre-ville, les quartiers anciens, la ville historique, occupe probablement moins de un pour cent de la surface totale. Il est donc absolument nécessaire d'inventer une nouvelle problématique d'ensemble.

Le premier constat qui s'impose, c'est que la vieille opposition entre ville et campagne n'a plus de sens ; cela ne signifie pas que l'agriculture (qui n'emploie plus que cinq pour cent de la population active) va cesser d'exister, mais qu'elle subira (et subira) une mutation décisive, c'est-à-dire que la paysannerie va disparaître comme telle, au profit d'une gestion technocratique des ressources. Les maraîchers cultivés le seront à l'intérieur d'une nébuleuse urbaine, qui contiendra aussi des montagnes, des lacs.

Car les villes ne se sont pas contentées de s'étaler autour de leur noyau, elles ont essaimé pour occuper des lieux jugés inhabitables au XIX^e siècle : ce sont elles qui ont colonisé les bords de mer et provoqué leur bétonnage, qui ont implanté des stations de sports d'hiver et d'été dans des endroits jusqu'alors désertiques, elles toujours qui commencent à dévorer l'arrière-pays lorsque les franges côtières sont saturées – et tout cela pour quelques semaines d'occupation par an. Cette entreprise a lieu pour et par les urbains, qui développent également les réseaux de transport nécessaires à ces migrations saisonnières – réseaux le long desquels des services, des unités de production, des centres de décision s'installent à leur tour. [...]

À cette mutation quantitative, soit l'extension de la ville au territoire tout entier, correspond une mutation qualitative : le mode de vie urbain, les systèmes de valeurs et de non-valeurs urbains s'imposent partout à travers les médias et surtout la télévision. Ce qu'il restait encore de traditionnel, voire d'archaïque, dans les plaines agricoles et dans les vallées montagnardes est en train de faire place à des modèles de comportement homogénéisés ; les anciens comportements urbains eux aussi disparaissent au profit de modèles qu'il faut qualifier de mégapolitains. Bref, la quatrième phase sera celle de la ville-territoire, celle de l'urbanisme du territoire urbanisé dans sa totalité.

André Corboz, « L'urbanisme au XIX^e siècle. Esquisse d'un profil » (1992), dans *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, L'imprimeur, Paris, 2001, pages 203 et 204.

Recyclage

1983

Le territoire, tout surchargé qu'il est de traces et de lectures passées en force, ressemble plutôt à un palimpseste. Pour mettre en place de nouveaux équipements, pour exploiter plus rationnellement certaines terres, il est souvent indispensable d'en modifier la substance de façon irréversible. Mais le territoire n'est pas un emballage perdu ni un produit de consommation qui se remplace. Chacun est unique, d'où la nécessité de « recycler » de gratter une fois encore (mais si possible avec le plus grand soin) le vieux texte que les hommes ont inscrit sur l'irremplaçable matériau des sols, afin d'en déposer un nouveau, qui réponde aux nécessités d'aujourd'hui avant d'être abrogé à son tour. Certaines régions, traitées trop brutalement et de façon impropre, présentent aussi des trous, comme un parchemin trop raturé : dans le langage du territoire, ces trous se nomment des déserts.

De telles considérations rejoignent notre point de départ. Dans la perspective que nous venons d'exposer, en effet, il est évident que le fondement de la planification ne peut plus être la ville, mais ce fonds territorial auquel celle-ci doit être subordonnée.

André Corboz est historien de la ville. « Le territoire comme palimpseste » (1983), dans *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, L'imprimeur, Paris, 2001, pages 212 à 214 et page 228.

1989_La Grande Arche de la Défense (conception de J. O. von Spreckelsen et réalisation de P. Andreu et P. Rice, Paris). Cet édifice de bureaux en forme d'arche vient prolonger l'axe qui relie le Louvre, la place de la Concorde et l'Arc de Triomphe.

1989_Ouverture du Parc de La Villette (B. Tschumi, Paris). Cet espace vert n'est pas conçu comme un jardin, mais comme parc urbain. Les grandes prairies ponctuées régulièrement par les « folies » (édicules rouges aux vocations multiples) permettent des appropriations libres, multiples et inattendues des espaces.

1992_Inauguration de la gare TGV de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry (ingénieur S. Calatrava). La structure constructive est magnifiée comme apport esthétique et métaphorique.

1995_Bibliothèque nationale (D. Perrault, Paris). Les 4 tours contenant les réserves de livres marquent, à l'échelle de la ville, le périmètre d'un grand patio planté sur lequel ouvrent les salles de lecture.

1996_Bains thermaux (P. Zumthor, Vals, Suisse). La beauté du gneiss gris prélevé dans la carrière voisine est exaltée par la rigueur du volume simple qui fait masse dans le paysage alpin. À l'intérieur, tout est fait pour éveiller les sens.

Construction de la chronologie : Sophie Paviol

LA VILLE DIFFUSE

BERNARDO SECCHI, 2000

Plus récemment, les études sur le sens de la nature ont démontré que des superficies entières de tissu pavillonnaire pouvaient, par exemple, avoir un rôle de connexion important, en donnant une signification environnementale aux différents types de tissu urbain ; ainsi démontrait-on la valeur potentielle de types comme le *suburb* ou de ce qui est en formation dans la ville diffuse (que l'on concevait encore auparavant comme une excessive consommation du sol), à condition de les insérer dans un dessein cohérent et global du territoire. La plupart des espèces animales et végétales sont, en effet, menacées par la modification et la fragmentation de leurs habitats respectifs, du fait de l'emploi d'herbicides et de pesticides, mais aussi par les barrières nées de l'urbanisation et par les réseaux infrastructurels, c'est-à-dire par la forme et par le dessin de la ville et du territoire. [...]

Ainsi le projet de la ville contemporaine confie au dessin des espaces ouverts de la ville le rôle qui autrefois revenait au jardin, c'est-à-dire d'être le

lieu d'expérimentation et de mise au point des nouvelles idées. Cet ensemble assumerait les tâches jusqu'alors accomplies par la maille routière de la ville moderne : donner des formes à la ville en tempérant son caractère fragmentaire et son côtoïement. [...]

Le projet de la ville contemporaine est en priorité un projet de sol capable de construire un horizon de sens pour une ville inévitablement dispersée, fragmentaire et hétérogène. Il investit, nécessairement et simultanément, les différentes parties de la ville en les traversant et en les reliant entre elles, il utilise des matériaux et engendre des situations dans lesquelles on peut reconnaître une nouvelle esthétique urbaine ; il construit des rythmes spatio-temporels et des séquences dans lesquelles peuvent se lire les pratiques sociales de notre temps.

Bernardo Secchi est urbaniste. *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari-Roma, 2000 ; *Première leçon d'urbanisme*, Parenthèses, Marseille, 2006, pages 127 et 128.



LA VILLE GÉNÉRIQUE

REM KOOLHAAS, 2000

La ville contemporaine est-elle – comme l'aéroport contemporain – « toujours pareille » ? [...] Admettons que l'identité dérive de l'aspect matériel, de l'histoire, du contexte, du réel. Nous avons du mal à imaginer que ce qui est contemporain – et que nous produisons – contribue à une identité. Pourtant, l'humanité connaît une croissance exponentielle. Si bien que le passé finira un jour par devenir trop « petit » pour être habité et partagé par les vivants. Nous-mêmes en accélérons l'usure. Admettons que l'architecture soit un dépôt de l'histoire. Un jour ou l'autre, inéluctablement, cet avoir-là éclatera sous la masse humaine et finira par s'appauvrir. Concevoir l'identité comme forme de partage du passé est une attitude vouée à l'échec.

« *Quels sont les inconvénients de l'identité et, à l'inverse, les avantages de l'impersonnalité ?* »

Rem Koolhaas

Gymnase de Monéry, rue de l'Industrie, Rumilly,
Architecte Philippe Guyard, 2010.

L'expansion démographique est continue, ce qui implique qu'il y a de moins en moins à partager. De plus, l'histoire a une période d'activité d'une demi-vie seulement (plus on la malmène, moins elle fait sens). De sorte qu'à force de diminuer, elle donne si peu que cela en devient insultant. Cette perte relative est d'autant plus forte que croît la masse touristique. À force de rechercher ce qui a du sens, l'avalanche des touristes réduit l'identité qu'elle est venue trouver à une poussière dépourvue de signification.

Rem Koolhaas est architecte. « La ville générique », dans *Mutations*, éditions Actar et Arc en Rêve, Barcelone et Bordeaux, 2000, page 722.

LA COMPLEXITÉ DU LOCAL

Inverser la pensée du projet urbain

Les départements sont une caractéristique forte du territoire français, leur dimension date encore leur création : elle correspond à une journée de cheval. Toutefois leur intérêt est d'avoir été établis à l'échelle de la circulation rapide d'alors et de correspondre aujourd'hui à une autre échelle de circulation qui peut être celle des déplacements quotidiens. Les départements nous permettent donc de prendre conscience de la réalité actuelle du territoire caractérisée par la diversité des échelles spatiales et temporelles de notre vie contemporaine. En les mettant en rapport avec celles d'hier, nous pouvons imaginer celles de demain.

À chacune de ces échelles correspond un mode d'organisation du territoire qui trouve son effectuation dans la diversité des modes de pensée des projets architecturaux. En effet ce qui est premier pour la pensée architecturale, ce sont les relations des édifices aux villes et aux territoires. À chaque échelle correspondent des outils de projet spécifiques. On ne projette pas une bonne construction durable ou soutenable comme la densification des villes, même si les deux questions sont liées dans la pratique du projet par la même ambition d'habiter respectueusement la terre.

Le département de la Haute-Savoie, par son héritage de la grande histoire européenne en tant que partie de l'ancienne Savoie et par sa relativement courte histoire française, est un territoire qui recueille une diversité de cultures : la culture urbaine des petites villes alpines, celle des anciennes capitales, des traditions rurales et des nouveaux modes d'habiter la montagne du XX^e siècle hérités des sports d'hiver. Ces différentes cultures cohabitent sur le même terrain, créant localement une complexité qui en est la richesse architecturale c'est-à-dire humaine.

La Haute-Savoie, riche de cette diversité culturelle, nous oblige à imaginer de nouvelles formes d'urbanisation pour répondre à l'accroissement continu du nombre de ses habitants. Les nouveaux outils de représentation issus des techniques de l'information numérisée comme les plus anciens outils de représentation tels la mappe Sarde (1730), les différentes cartes, gravures, photos, les dessins, permettent, une fois croisés, de comprendre la diversité des cultures inscrites sur le territoire. Ce qui va permettre d'en imaginer le futur.

La difficulté aujourd'hui est que l'on doit inventer des modèles qui répondent à la fois au souhait d'habiter respectueusement la terre et correspondent à la spécificité du lieu. Ils doivent donc être « globaux » et « locaux ». L'aménagement du territoire en France mis en place à la suite de l'industrialisation du XIX^e siècle fonctionnaient sur un modèle unique.

La planification urbaine du XX^e siècle prenait en compte la diversité des vitesses, mais le cadrage spatial ne posait pas de problème, on « zoomait » dans un référent spatial unique. Aujourd'hui le territoire est paramétré de mille manières différentes : réseaux écologiques, réseaux routiers, ferrés, activités quotidiennes sociales, sportives, culturelles, écoles, commerces, etc...

Chaque paramètre présente une lecture du territoire qui est relativement autonome, la difficulté est de les croiser. Nous avons les outils techniques pour le faire, en particulier la cartographie dynamique, la difficulté est d'inventer une nouvelle pensée du projet, une nouvelle culture du territoire. C'est là que l'histoire du territoire, entendu comme organisme vivant et richesse commune à tous ses habitants, vient à notre secours.

À partir de cette histoire l'imagination du futur peut inventer de nouveaux modes d'habiter. En effet il s'agit aujourd'hui d'inverser la tendance de

l'urbanisation qui repose sur le mode plurimillénaire de penser les villes et leur extension à partir de leur centre. C'est au contraire aujourd'hui le « vide » qui doit être programmé, la non-urbanisation. D'où la nécessité de la densification de l'habitat.

Pour exister la Nature doit être reconnue, c'est-à-dire, en termes spatiaux, aménagée. Il faut donc inverser la pensée du projet urbain pour que la Haute-Savoie, comme les autres territoires de la planète, puisse encore trouver la qualité de ses espaces dans leur diversité. Le succès de son développement au XX^e siècle peut en faire une pionnière des nouveaux modes de gestion écologique des territoires.

Françoise Very est architecte. Professeur à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble, elle est directrice du laboratoire des Métiers de l'Histoire de l'Architecture.



De haut en bas :
Gravure La plaisante ville et chasteau
d'Anissy en Savoie, 1598

© Arch. municipales d'Annecy

Cadastre 2008 d'Annecy

© Caue 74

Cadastre sarde 1732 d'Annecy

© Arch. départementales de Haute-Savoie,

Série C, 88-1 à 88-14

LA HAUTE-SAVOIE EN 2060

Un espace de circulation, une ville diffuse ou un territoire ?

ENTRETIEN AVEC BERNARD DEBARBIEUX

Sophie Paviol - Pourriez-vous essayer de définir l'identité territoriale de la Haute-Savoie et de ses villes aujourd'hui ?

Bernard Debarbieux – Je m'interroge toujours sur la possibilité de penser les choses à l'échelle de la Haute-Savoie. La Haute-Savoie est-elle un périmètre, une entité véritablement pertinente pour penser le devenir de ce territoire ? Le territoire de la Haute-Savoie a fonctionné pendant longtemps (et fonctionne encore) de manière très éclatée. On avait affaire à des cantons ou des villes de taille petites et moyennes qui avaient leurs propres territoires, leurs propres zones d'influence, sans qu'une ville s'impose à l'échelle du département. Cette situation est atypique par rapport autres départements français. C'est une qualité propre à ce département. **La Haute-Savoie a été construite sur un polycentrisme**, c'est-à-dire sur un réseau de villes de tailles extrêmement différentes.

En termes d'aménagement du territoire et de perspective, la question est de savoir s'il faut cultiver ce polycentrisme ou s'il faut laisser une ville, Annecy ou Genève, devenir la véritable métropole d'un territoire plus structuré, mais aussi plus banalisé. Cette question est à la fois historique, géographique, territoriale et imminent politique. Elle suppose de savoir quel type de projet territorial les entités constitutives (le département, la région Rhône-Alpes et les territoires voisins) ont envie d'échafauder. Un point fort du système urbain de la Haute-Savoie est d'avoir **des villes qui tout en étant majoritairement de taille petite ou moyenne ont leur propre dynamique**, leur propre modèle territorial et leur propre capacité à animer un territoire. Cette autonomie est rare pour les villes françaises de 5 000 à 10 000 habitants. En revanche, elle est commune pour les villes allemandes, suisses et, dans une certaine mesure, pour les villes italiennes.

Pour beaucoup de haut-savoyards, Annecy ne s'impose pas à l'ensemble du département. C'est ce qui permet à des villes comme Thonon-les-Bains ou Sallanches de se développer et aux villes touristiques comme Chamonix et Megève d'avoir une véritable autonomie de fonctionnement. **C'est une singularité du système urbain haut-savoyard, un véritable atout à valoriser.**

La contrepartie est qu'Annecy, tout en ayant connu une croissance économique et démographique importante, reste petite par rapport à Genève et Grenoble, très par rapport à Lyon et Turin. Cette difficulté risque de perdurer, voire de s'accroître. À partir du moment où les villes seront de plus en plus interconnectées, où les frontières seront de plus en plus perméables, un risque possible pour la Haute-Savoie est de subir le tropisme des métropoles voisines (Lyon, Genève, Turin, voire Grenoble) et de perdre par l'extérieur ce qu'elle avait réussi à conserver par sa structure interne.

L'Europe évolue vers un système multipolaire. La politique officielle de l'aménagement du territoire de l'Union européenne est de plus en plus le polycentrisme. Mais ce polycentrisme s'appuie sur des villes de taille plus importante que celle des villes de Haute-Savoie. Il y a néanmoins quelques exceptions intéressantes. Le nord de la Scandinavie, dépourvue de villes de taille importante, essaie de réinventer un modèle territorial qui prenne à son compte le polycentrisme et s'appuie sur les pôles existants pour essayer de cultiver un système à deux échelles : l'échelle locale où l'on crée son propre polycentrisme et l'échelle du polycentrisme des grandes villes européennes.

La Haute-Savoie a aujourd'hui son propre polycentrisme, constitué de villes petites et moyennes.

Interroger l'articulation de ce polycentrisme au polycentrisme européen pourrait l'aider à penser l'évolution de son système territorial.

L'autre caractéristique du département est **son potentiel extraordinaire de multifonctionnalité**, de couplage entre des activités urbaines et industrielles, des activités agricoles et touristiques appuyées sur un environnement naturel de qualité. Ces couplages ont fortement contribué aux développements économique et démographique du département et ont été déterminants dans l'organisation fonctionnelle des différentes parties du territoire. Ils ont servi la Haute-Savoie, mais je me demande si aujourd'hui, ils ne sont pas en train de la desservir.

Beaucoup de gens disent que la population de la Haute-Savoie de grossie trop vite depuis une vingtaine ou une trentaine d'années. La question me semble d'avantage du côté de l'anticipation et de la régulation des conséquences territoriales de cette croissance démographique. Cette attractivité est sympathique, tant qu'elle permet aux populations de se côtoyer et de vivre ensemble ; ce qui est aujourd'hui le cas pour la Haute-Savoie. Néanmoins, l'usage du sol n'ayant pas été anticipé, **les villes, y compris les petites, se sont diluées.** Ce qui se passe dans la vallée de l'Arve, ce qui se passe entre Thonon-les-Bains et Evian, autour d'Annecy est indiscutablement le résultat de la croissance démographique. Dans cette exposition, vous avez pris d'analyser à ce qui se passe à l'intérieur des limites communales, mais se qui se passe à l'extérieur est encore plus spectaculaire. Cette évolution a consommé beaucoup de terres agricoles et desservi ce qui faisait la qualité du système urbain haut-savoyard.

La croissance de la population ne s'est pas faite au bénéfice de la centralité et de l'intensité urbaine. Les noyaux urbains ont doublé ou triplé dans les dernières décennies, mais ils n'en ont pas profité pour devenir des villes plus denses et plus animées. En particulier dans la partie française de l'agglomération de Genève, où l'intensité urbaine était de l'autre côté de la frontière. La qualité de l'environnement, après avoir servi en bien le département, pourrait se retourner contre lui. Un risque est la généralisation d'un mode d'urbanisation qui occupe tous les fonds de vallées. C'est déjà le cas de la vallée de l'Arve. Petit à petit, il en va de même en direction d'Evian et en direction de Rumilly. La Haute-Savoie est en train de se structurer en une ville diluée dont le centre ne serait pas seulement Annecy, mais aussi Genève et Sallanches. On assiste, comme dans la vallée du Grésivaudan, à la dilution de la ville, au détriment des centres et des distances. Ce n'est pas forcément une catastrophe, mais cette urbanisation continue oblige à faire le deuil des paysages clairement différenciés de la ville, de la campagne et de la montagne.

Arnaud Dutheil - Ne sommes-nous pas dans une phase de transition entre le modèle polycentrique et la densification des fonds de vallée ?

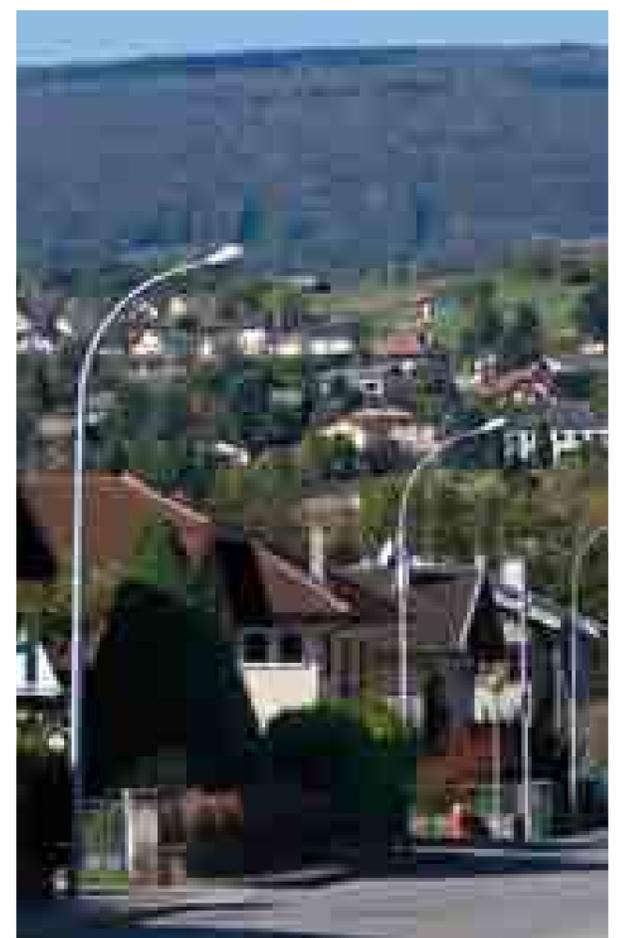
Bernard Debarbieux – On va probablement vers un polycentrisme transnational avec des couloirs d'urbanisation. La vallée de l'Arve est certainement le couloir d'urbanisation plus spectaculaire de la Haute-Savoie, mais il s'appuiera sur Genève, Turin et Lyon.

Si la Haute-Savoie accepte que ce qui va se passer à Annecy, Cluse ou Sallanches soit subordonné à Genève, Turin et Lyon ; pourquoi pas ? D'où ma question initiale. **Y-a-t-il encore du sens à penser les choses à l'échelle de la Haute-Savoie ?** On ne pourra pas, dans les 50 prochaines années, échapper au polycentrisme transnational.



Ville diffuse ou ville dense ?

Quartier Robesson et coteaux, Rumilly.
Centre ville, avenue du Général de Gaulle, Thonon-les-Bains.





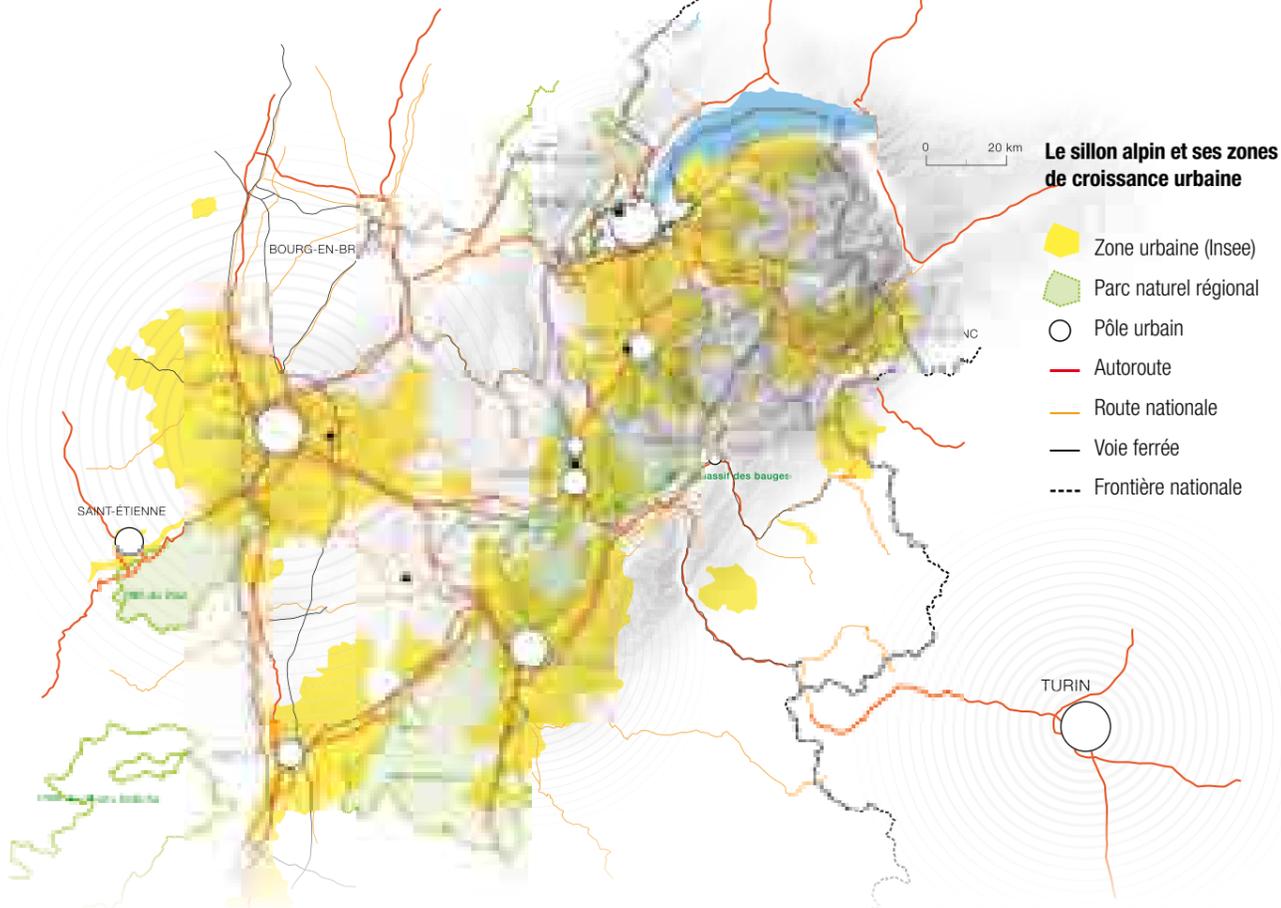
Arnaud Dutheil - *Ne sommes-nous pas au carrefour de deux aires géographiques qui sont aussi deux modes de structuration territoriale : le sillon alpin et le triangle Genève-Lyon-Turin ?*

Bernard Debarbieux - Nous pouvons ajouter une troisième aire : l'arc alpin. L'arc alpin est une réalité qui monte en puissance et peut aider à penser le territoire de la Haute-Savoie de manière élargie. Les villes du sillon alpin sont confrontées à un problème identique de villes dynamiques qui consomment un espace rare. Mais elles n'ont pas de dynamique économique commune. Si la Haute-Savoie partage les contraintes topographiques de Grenoble et de Chambéry, son développement touristique est très différent de celui de la Savoie et son développement industriel est très différent de celui de Grenoble. Ce n'est pas parce que la Haute-Savoie est géographiquement proche de Genève et de Turin, que ce qui va se passer en Haute-Savoie sera déterminé par ces villes. **La Haute-Savoie est à l'intersection de trois champs territoriaux qui pourraient lui permettre d'inventer son propre modèle territorial.** Néanmoins, dans chacun de ces champs, elle est aussi déterminée par l'extérieur.

La Haute-Savoie est à la croisée de problématiques territoriales très différentes et avec un degré de proximité que je connais peu dans le reste de l'Europe, y compris dans les autres périphéries alpines : une problématique d'expansion urbaine et une problématique touristique. La croissance de Genève aura des effets sur au moins un tiers du département et une logique de développement touristique qui concerne la moitié du département. Ces deux logiques concernent des espaces très proches et sont susceptibles d'inter-argir. C'est une chance et une menace pour la Haute-Savoie. **Le département pourrait basculer dans une économie résidentielle**, la Haute-Savoie possédant un environnement de qualité qui incite à se décentrer de la ville pour habiter à la montagne ou en bord de lac. À l'échelle du département l'étalement urbain percole les attraits touristiques.

Arnaud Dutheil - *Il y a une hypermobilité en Haute-Savoie. Beaucoup de haut-savoyards travaillent à l'international. Est-ce que l'aspect résidentiel se fait au détriment de l'activité économique ?*

Bernard Debarbieux - L'hypermobilité est arrivée tard dans la région, mais elle s'y développe rapidement. La théorie de la « ville diffuse » de Bernardo Secchi s'applique très bien à la Haute-Savoie. Nous pouvons penser avec lui que désormais, les territoires entre les villes sont les seuls que l'on puisse planifier. Si la Haute-Savoie devient un espace pris entre Turin, Genève et Lyon, elle deviendra une sorte de « ville diffuse ». Quelles sont les implications sociales et psychologiques de cette mobilité croissante des individus ? Souhaitons nous construire une grande société villageoise ou



une grande banlieue généralisée ? Dans le même département, voire dans la même commune, certains habitants travaillent à Londres, d'autres à proximité. Les hétérogénéités sont croissantes dans les façons de vivre et le rapport à l'espace.

Certaines personnes ont la faculté de convertir la ressource territoriale en une territorialité nouvelle, mais ce n'est pas donné à tout le monde et tout le monde n'en a pas envie. Il y a deux risques sociaux. Le premier est le décrochage économique de ceux qui ne peuvent pas accompagner le prix du foncier. Le second est le risque de décrochage sur les modes de vie : les formes de mobilité sont de plus en plus exclusives. Il y a un différentiel important entre les personnes qui ont un capital spatial élevé (moyens économiques et culturels de se déplacer) et ceux dont la territorialité est réduite.

Arnaud Dutheil - *Le décalage entre l'imaginaire généré par le territoire et sa réalité ne va-t-il pas s'accroître ?*

Bernard Debarbieux - J'ai du mal à imaginer que la Haute-Savoie puisse faire territoire en 2060. Tout donne à penser qu'elle est d'ores et déjà en train de se diluer dans son environnement. Elle avait (et peut-être a-t-elle encore) une carte urbaine à jouer. C'est celle des petites villes avec leurs spécificités architecturales et urbanistiques : Sallanches, Chamonix ou Thonon-les-Bains. Ce modèle est celui des petites villes suisses comme Martigny qui possèdent de fortes intensités urbaines. L'autre scénario, ce sont les couloirs d'urbanisation. Ils peuvent, tout en étant génériques, être très agréables à vivre. On arrive à la ville générique de Rem Koolhaas.

Arnaud Dutheil - *Comment envisagez-vous le tandem Genève-Annecy en 2060 ?*

Bernard Debarbieux - On va vers une intégration accrue et passablement dissymétrique des deux villes. Je crois à l'intégration économique et à l'intégration politique. L'intégration sociale (imaginer être genevois tout en habitant en Haute-Savoie et inversement pour les français) prendra beaucoup plus de temps.

En revanche, les populations alpines ont une grande capacité à repenser leur ancrage territorial sur un mode autre que celui des cantons ou des départements. Elles se constituent en réseaux, dans le sillage de la Convention alpine. La Haute-Savoie est en train de se tourner vers l'arc alpin. Des associations de communes comme « Alliance dans les Alpes » sont très actives. Etre haut-savoyard et avoir des contacts privilégiés avec les alpins du Vorarlberg, du Tyrol ou de la Bavière : cette modernité à géométrie variable permet de se reconnaître dans des choses différentes. C'est par la synthèse de ses formes de reconnaissance que l'on peut penser sa singularité. La Haute-Savoie peut se diluer dans cette collision de champs structurants et devenir un espace purement fonctionnel, ou au contraire essayer de les tricoter ensemble et s'inventer une territorialité métropolitaine et alpine, transnationale et multiculturelle. **Les Alpes sont aujourd'hui une ressource culturelle et identitaire très forte.** L'invention, l'innovation est au croisement des référents identitaires.

Bernard Debarbieux est professeur de géographie à l'Université de Genève. Il dirige l'équipe de recherche « Montagnes : connaissances et politiques ». L'entretien a été réalisé le 27 janvier 2010 par Sophie Paviol et Arnaud Dutheil, directeur du CAUE de la Haute-Savoie.

la Haute-Savoie en construction 1860-2060 de la ville sarde au territoire transfrontalier

Une exposition produite par le Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement de Haute-Savoie
Georges Etallaz, président
Arnaud Dutheil, directeur

CONCEPTION
CAUE de HAUTE-SAVOIE
Dominique Leclerc, directrice adjointe, responsable pédagogie & culture
avec :
Stéphan Dégeorges, architecte du patrimoine, chargé d'études
Eric Brun, conseiller pédagogie & culture
Isabelle Grand-Barrier, assistante

COMMISSARIAT
Sophie Paviol, architecte, docteur en histoire de l'art, enseignante à l'École nationale supérieure d'architecture de Grenoble, chercheuse au laboratoire des Métiers de l'Histoire de l'Architecture

RÉALISATION
RECHERCHES, CARTOGRAPHIE, REPÉRAGES
Mélanie Borga-Jacquier, architecte, membre du laboratoire de recherche des Métiers de l'Histoire de l'Architecture

CONCEPTION GRAPHIQUE
Arnaud Misse, architecte-graphiste

SCÉNOGRAPHIE
Fabienne Burdin, architecte-scénographe
Patriarche&Co

CAMPAGNE PHOTOGRAPHIQUE
Béatrice Cafiéri, photographe
L'exposition a été réalisée à l'initiative et avec le soutien du Conseil général de la Haute-Savoie



Nous tenons à remercier pour leur collaboration et leur aide précieuse :

Yves Kinossian, directeur, Archives départementales de la Haute-Savoie
Julien Coppier, responsable des archives anciennes et valorisation, Archives départementales de la Haute-Savoie
Bernard Debarbieux, géographe, professeur de géographie, Université de Genève
Géraldine Glas, chargée d'études, Atelier François Châtillon Architecte, Ferney-Voltaire
Bergamote Hébrard, service patrimoine de la ville de Rumilly
René-Pierre Lanternier, assistant de conservation, Archives municipales d'Annecy
Sabine Maciol, Archives municipales d'Annemasse
Elisabeth Mathier, Service de l'urbanisme de la ville de Thonon-les-Bains
Philippe Musson, Service de l'urbanisme, Hôtel de ville, Annecy
Tan Nguyen, Atelier Urbanisme, Mairie d'Annemasse
Sandra Ollin, archiviste adjointe, Archives municipales de Thonon-les-Bains
Richard Plottier, architecte, Lyon
Florence Poirier, Archives municipales de Cluses
Fabien Pouey-Dicard, responsable des Archives municipales de Thonon-les-Bains
Marie-Noëlle Provent, premier adjoint chargé de l'urbanisme, de l'aménagement espace public et du patrimoine, Ville d'Annecy

Marie-Claude Rayssac, Archives municipales, Hôtel de ville, Annecy
Raphaël Vaudaux, Archives départementales de la Haute-Savoie
Françoise Verry, architecte, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Grenoble
Anne Vuarchex, service de l'urbanisme, Mairie de Cluses
Dominique Zumkeller, historien, Service des Archives, ville de Carouge (CH)
Service du Cadastre, Cité administrative d'Annecy

L'exposition est présentée au CAUE de la Haute-Savoie du 27 mars au 7 mai 2010. Itinérante, elle se déplace dans la région à partir de la mi-mai 2010.



CAUE de Haute-Savoie
L'îlot -S- 2 ter, avenue de Brogny
BP 339
74008 Annecy Cedex
caue74@caue74.fr
www.caue74.fr

ISBN 978-2-910618-18-6
© CAUE 74 - Mars 2010
Imprimé en France
par l'Imprimerie du Pont-de-Claix

