

Master conjoint HES-SO/UNIGE en développement territorial (MDT)
Atelier projet de développement régional
MDT - AT-DVR/SA2020
Automne 2020

BELLEGARDE – NYON PAR LE PAYS DE GEX :

Un axe structurant en marge du Grand Genève ?

Imprimé à Genève en novembre 2021

100 exemplaires

Conception : Séréna Vanbutsele, Marie-Hélène Giraud, Laurence Cremel, Luca Piddiu,
Vincent Vergain

Financement : MDT

© 2021 Université de Genève - Haute école spécialisée de Suisse occidentale

Avant-propos	5
Le Master en développement territorial : une nouvelle fabrique des professionnel-le-s du territoire	7
L'atelier et la commande	9
Les potentialités territoriales	13
Présentation des travaux des étudiant-e-s	17
Groupe 1 - Botchi Darius Kodjogan, Caillet-Bois Samuel, Centeno Anaëlle, Deferne Antoine, Wojtowicz Katarzyna	
Un maillage de proximité	21
Groupe 3 - Davi Jean-Marie, Girard Rémi, Mèche Louis, Sciboz Lauriane, Stalder Arnaud	
De la préservation à la digestion : la résilience du périurbain	27
Groupe 4 - Burkhard Raphaël, Chevalier Léonie, Garofolo Dario, Kadir Myriam, Larue Emmanuel	
Refaçonner les espaces génériques : le cas de l'espace de l'Allondon à Saint-Genis-Pouilly	33
Groupe 7 : Deda Teri, Hugué Benoit, Longchamp Valentin, Moritz Marouchka, Tarazi Jonas	
Processus de résilience d'un territoire en mutation	39
Groupe 10 - Amewossina Axelle, Bassols Ahemd Mélodie, Lueber Aloys Dean, Schwyn Samuel, Senften Benjamin	
Faire fructifier un territoire en friche	45
Groupe 2 - Claude Amélie, Gerdil Mathieu, Kacou Régis, Raud Hélène, Vida Christophe	
La Reconquête du terroir gessien : Refuge d'habitudes, de goûts, de cultures, de spécialités	51
Groupe 6 - Ceban Petru, El Hussein Ahmad, Silberschmidt Seraina, Sinh Rachana, Wüthrich Bertrand	
Tradition et patrimoine, réactiver les usages pour renforcer le lien	57
Groupe 9 - Audrey Parvex, Ella Faist, Samuel Etique, Michael Willen, Thomas Riera	
Sur la Ligne du Temps: Revalorisation du patrimoine bâti ferroviaire dans le Pays de Gex	63
Groupe 12 - Aguilar Juan, Allaz Mathieu, Allemann Lucas, Pusceddu Giorgia, Vitelli Mélissa	
L'intégration sociale par l'intégration spatiale	69
Groupe 11 - Garcia Jeremy, Jaquet Laurence, Kling Franka, Lelaizant Yvan, Measday William, Ostrowitch Bastien	
Le Pays de Gex sur la bonne voie	75
Groupe 8 - Borella Tiffany, Christen Elisa, Fragnière Sven, Ossent Robin, Selle Salma	
Cycloréseau du Pays de Gex	81
Groupe 5 - Eichenberger Marissa, Dodaj Erjon, Gilly Paul, Rütchi Julie, Zürcher Kiran	
Sillonner le pays de Gex en deux-roues : À la quête de son identité	87
Remerciements	94

Avant-propos

Bellegarde - Nyon par le Pays de Gex : Un axe structurant en marge du Grand Genève ?

Le présent document retrace la production de l'atelier de développement régional (AT-DVR — T406275) suivi par les 62 étudiants de première année du Master conjoint HES-SO/UNIGE en développement territorial (MDT). L'atelier a eu lieu sur 14 semaines, de septembre à décembre 2020. Organisé deux jours par semaine, l'atelier permet d'obtenir 9 crédits ECTS. Les étudiants étaient répartis en douze équipes de quatre à cinq personnes avec des bagages disciplinaires variés tels la géographie, l'architecture, l'architecture du paysage, les sciences sociales, la géomatique, l'écologie ou encore le génie-civil.

Un cours d'atelier de projet du Master conjoint HES-SO/UNIGE en développement territorial peut se définir, au sens pédagogique du terme, simplement comme un lieu où se réunissent par groupe des étudiant-e-s afin d'élaborer un travail collectif qui est discuté hebdomadairement avec une équipe d'encadrant-e-s selon un thème commun. Plus proche dans ses modalités d'enseignement du séminaire universitaire que du cours magistral, l'atelier de projet a comme objectif principal d'initier les étudiant-e-s à certaines pratiques professionnelles comme celle du projet de territoire ou bien celle du projet de paysage.

Un atelier de projet au temps de la pandémie

Au regard de ce qui vient d'être dit, on peut aisément mesurer l'impact de la pandémie de Covid-19 sur ce cours durant le semestre d'automne 2020. Une formule hybride fut adoptée dès la reprise des contaminations à la fin du mois d'octobre 2020, permettant aux étudiant-e-s d'être présent-e-s lors des revues de projets avec les enseignant-e-s, et ce en observant la distanciation sociale nécessaire. Bien qu'anticipés, ces changements dans le travail d'atelier ont rendu complexes certaines pratiques projectuelles comme la discussion de documents de manière conjointe en présentiel, la production de documents graphiques, les dynamiques de groupes, etc. Mentionnons aussi, sans désir d'exhaustivité, de nombreux autres facteurs induits par la pandémie qui ont impacté directement ou indirectement le cours de l'atelier : le développement ou l'aggravation de nombreuses formes de précarisations, de maladies et de stress psychologiques ou encore la difficulté, voire l'impossibilité pour certain-e-s, de participer tout bonnement aux séances.

Mais un point plus positif mérite largement d'être relevé. Celui du remarquable engouement de la majorité des étudiant-e-s pour l'élaboration de leur projet qui s'est construit semaine après semaine malgré ces conditions difficiles.

La qualité des travaux présents dans ce recueil en est l'illustration la plus flagrante.

Une dimension régionale

L'atelier de développement régional 2020 a porté sur une portion de territoire marqué par la présence d'une voie de chemin de fer de plus de cinquante kilomètres de long. Elle s'étend parallèlement au Jura, reliant les pôles régionaux de Nyon et Bellegarde en évitant le centre de Genève. Cette ligne, partiellement démantelée dans les années 1960, a été en partie exploitée jusqu'en 2014 pour du trafic de fret. Cette infrastructure tangentielle à l'agglomération, si elle est aujourd'hui désaffectée, n'en est pas moins la colonne vertébrale oubliée de cette partie de territoire. A l'heure de l'urgence climatique et du besoin de questionner et réinventer les modes d'habiter, de travailler, de se déplacer, cette voie de chemin de fer pourrait se présenter comme une opportunité. Elle constitue l'accroche principale du travail de l'atelier. Sur la base d'explorations de terrain et de l'étude de documents de planification existants, chaque équipe d'étudiants a développé une compréhension originale du territoire et construit un diagnostic orienté selon des thématiques choisies et vérifiées – voire ajustées – à la suite d'esquisses de mutations sur des sites particuliers.

Ces résultats ont été présentés devant un jury d'experts les lundi et mardi 14 et 15 décembre 2020 à la haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève (HEPIA). Cette plaquette de synthèse expose, pour chacune des équipes, l'aboutissement d'un semestre de recherches théoriques et de terrain, de réflexions et de productions graphiques qui ont été élaboré dans des circonstances parfois compliquées par une crise sanitaire imposant des restrictions majeures en matière de rencontres entre étudiants, de travaux de groupes, de discussions avec les enseignants et de visites de terrains. Les travaux présentés ici sont le résultat d'une première entrée en matière dans la démarche de projet, le travail en groupes multidisciplinaires – en présentiel et à distance- et l'aménagement du territoire.

Encadrant.e.s de l'atelier de développement régional 2020 :

Laurence Crémel, Professeur HES, HEPIA
Marie-Hélène Giraud, chargée de cours, HEPIA
Dr. Séréna Vanbutsele, maître-assistante, UNIGE
Vincent Vergain, assistant d'enseignement, HEPIA
Luca Piddu, assistant d'enseignement, UNIGE

Le Master en développement territorial: une nouvelle fabrique des professionnel-le-s du territoire

Lancé en septembre 2014, proposé conjointement par l'Université de Genève et la HES-SO depuis septembre 2019, le Master en développement territorial offre une formation poussée dans le domaine de l'aménagement du territoire. Le master privilégie un rapport étroit avec la pratique (notamment au travers de stages et d'interventions de professionnel-le-s en activité), il permet aux étudiant-e-s de développer des compétences de premier plan tant du point de vue de l'établissement de diagnostics territoriaux que de la conception, de la projection, de la planification territoriale ou de la coordination de la fabrique urbaine.

Le Master en développement territorial offre aux étudiant-e-s la possibilité d'acquérir une bonne maîtrise des outils techniques, juridiques et pratiques mobilisés au quotidien par les professionnel-le-s en activité. La dimension critique de l'activité n'est par ailleurs pas négligée ; si les étudiant-e-s sont appelé-e-s à maîtriser nombre de techniques et d'outils, ils/elles doivent aussi être capables de développer une approche réflexive du territoire, leur permettant de mieux anticiper les problèmes contemporains et futurs, pour proposer des solutions innovantes.

Le master se décline en six orientations : Urbanisme de projet, Urbanisme opérationnel, Architecture du paysage, Développement régional, Développement territorial des Suds, Ingénierie géomatique. Après un premier semestre commun, les étudiant-e-s se spécialisent selon l'orientation choisie. Les enseignements sont articulés autour de l'acquisition de connaissances solides en matière de design et conduite de projet, méthodologie de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, droit de l'aménagement ou du développement territorial, histoire et théories de l'urbanisme.

Tout au long de la formation, un souci particulier est porté au travail interdisciplinaire qui permet aux étudiant-e-s, qui ont choisi de se spécialiser dans un domaine de la production territoriale, de rester familiers des arts de faire des autres spécialités. C'est sans doute ce double souci d'une formation professionnalisante et interdisciplinaire qui a conduit à donner une grande importance à une forme d'enseignement privilégiant le travail en atelier. Celui-ci permet en effet aux étudiant-e-s d'expérimenter différents moments de la réalisation d'un projet d'aménagement (que celui-ci soit de territoire, de paysage ou urbain), tels la découverte d'un site, la production d'un diagnostic, l'analyse d'un programme, l'esquisse de pistes projectuelles qui doivent tout à la fois être inscrites dans leur devenir opérationnel et tenir compte des opportunités foncières.

Le travail d'atelier apparaît également comme un excellent mode de mobilisation des méthodes et outils propres aux métiers du territoire (diagnostic, projet, dessin, représentation cartographique, maquette, outils informatiques, logiciels de simulation, etc.). Ce d'autant que les ateliers du

Master en développement territorial sont non seulement encadrés par des enseignant-e-s et chercheurs-euses des institutions partenaires, mais aussi des professionnel-le-s issu-es de bureaux privés et d'administrations publiques.

Mais l'objectif est aussi celui d'offrir aux personnes en formation une expérience dans différents contextes communaux et cantonaux. Les premières volées du Master en développement territorial auront eu l'occasion de travailler à l'élaboration de projets dans la plupart des cantons romands (Fribourg, Genève, Neuchâtel, Valais et Vaud) ; mais également dans les périmètres transfrontaliers de l'espace Mont-Blanc et du Grand Genève, ainsi que lors d'ateliers internationaux d'urbanisme en Afrique, en Amérique du Sud et du Nord ou ailleurs en Europe. Gageons que cette expérience de la diversité de situations d'aménagement en Suisse et dans le monde sera précieuse au moment de gagner le marché du travail.

Professeur Laurent Matthey
Co-directeur du Master en développement territorial & responsable de
l'orientation Urbanisme de projet

Professeure Natacha Guillaumont
Co-directrice du Master en développement territorial & responsable de
l'orientation Architecture du paysage

L'atelier et la commande

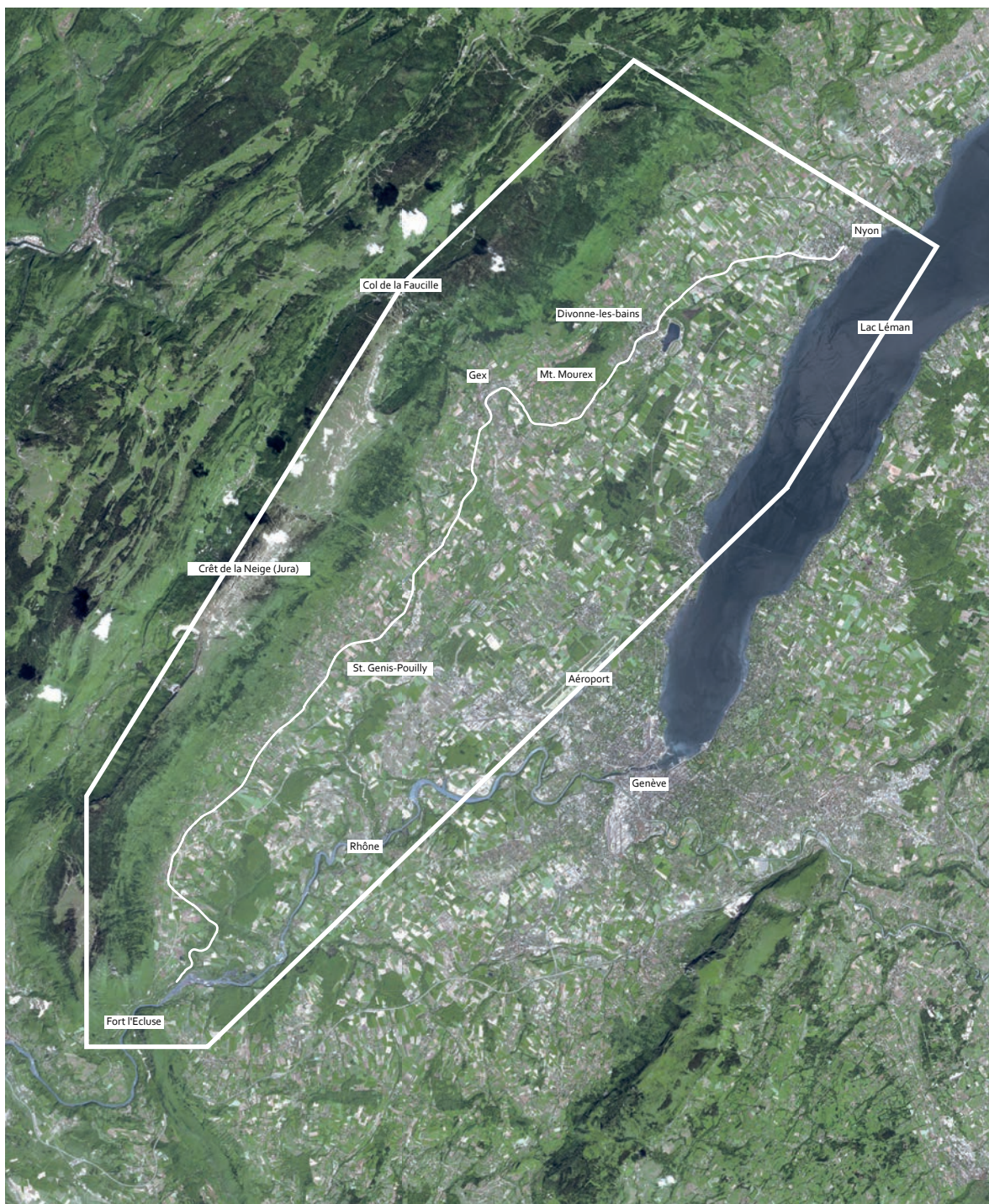
Ce premier atelier de projet du Master conjoint UNIGE — HES-SO en Développement Territorial (MDT) a pour objectif de familiariser les étudiants avec le travail de projet sur la grande échelle territoriale. Il porte sur une portion transfrontalière du territoire de l'agglomération du Grand Genève située au pied du Jura. Il recouvre le Pays de Gex en France et une partie de la région de Nyon sur territoire suisse.

Contexte territorial

Ce périmètre d'étude s'insère dans le contexte régional genevois dont la spécificité est d'offrir à une échelle relativement réduite une diversité géographique, paysagère et urbaine très importante, tout en conservant une forte cohérence territoriale. En effet, cette région est entourée par différents massifs montagneux formant une cuvette dont le Léman, le Rhône et l'Arve constituent l'infrastructure paysagère commune. Du point de vue du développement urbain, on peut lire une croissance historiquement radioconcentrique partant de la ville de Genève pour rejoindre les villes et villages de son bassin d'influence.

Le périmètre d'étude se caractérise par la présence forte du Jura et par une diversité de milieux comprenant à la fois des villes secondaires à l'échelle de l'agglomération, un maillage de noyaux villageois, une mosaïque d'espaces agricoles et naturels et un réseau de voies de communication dont l'usage est aujourd'hui principalement orienté vers la centralité genevoise. La frontière franco-suisse occupe la frange sud-est, au-delà de laquelle on trouve quelques grandes infrastructures (autoroute, aéroport, CERN). L'effet frontière y est fortement marqué. Le territoire s'est développé depuis cinquante ans quasi exclusivement en fonction d'intérêts économiques réciproques : bassin d'emplois et aura internationale côté suisse, offres foncières et commerciales avantageuses côté français. Le pays de Gex semble être aux confins du département de l'Ain, à l'écart de toute polarité urbaine française importante, contrairement à la portion ouest de l'agglomération franco-genevoise où la ville d'Annemasse et le débouché sur la vallée de l'Arve offrent une dynamique propre à même de dialoguer avec Genève. L'échelle de son développement s'est donc principalement mesurée à des relations d'interdépendance de proximité.

L'autre singularité de ce territoire est la présence d'une voie de chemin de fer parallèle au Jura, reliant les pôles régionaux de Nyon et Bellegarde en évitant le centre de l'agglomération. Cette ligne, partiellement démantelée dans les années 1960, a été en partie exploitée jusqu'en 2014 pour du trafic de fret. Victime collatérale de l'attractivité radioconcentrique de Genève et d'une politique du « tout voiture », cette infrastructure tangentielle à l'agglomération n'en est pas moins la colonne vertébrale oubliée de ce territoire. A l'heure de l'urgence climatique et du besoin de questionner et réinventer nos modes d'habiter, de travailler, de nous déplacer et, partant, nos sociabilités, les ressources et l'échelle de cohésion de nos territoires, cette voie de chemin de fer pourrait se présenter comme une opportunité. Son avenir est aujourd'hui



l'objet de réflexions engagées par Pays de Gex Agglo dans le cadre du Projet d'Agglomération du Grand Genève (PAGG)¹. Cette ligne de chemin de fer constitue l'accroche principale du travail prospectif de l'atelier.

L'atelier est structuré en trois phases : la phase de diagnostic territorial, la phase d'élaboration d'une problématique de projet conduisant à l'identification de périmètres restreints d'intervention et la phase d'esquisse des mutations envisageables. Ces trois étapes visent à consolider le diagnostic global basé sur un projet à l'échelle régionale et ce, dans un processus itératif. Autrement dit, si le diagnostic sert à fonder le projet, le projet, à son tour, sert à vérifier la pertinence du diagnostic.

Encadrant.e.s de l'atelier

Laurence Crémel, professeur HES, HEPIA
Marie-Hélène Giraud, chargée de cours, HEPIA
Dr. Sérénia Vanbutsele, maître-assistante, UNIGE
Vincent Vergain, assistant d'enseignement, HEPIA
Luca Piddu, assistant d'enseignement, UNIGE



Les potentialités territoriales des petites lignes

L'héritage ferroviaire du XIX^{ème} siècle est aujourd'hui en partie démantelé et en partie désaffecté. Environ un tiers du réseau ferroviaire français correspond aux « petites lignes » inégalement exploitées et valorisées. Pour autant, les enjeux environnementaux contemporains participent à générer une nouvelle attention sur les potentialités de ces infrastructures (foncier, plateforme ferroviaire et bâtiments).

L'avantage concurrentiel du ferroviaire par rapport à la route est clairement établi. A titre indicatif, le transport ferroviaire de marchandises permet 3,5 fois moins de coûts externes ; 8 fois moins d'émissions de particules nocives ; 9 fois moins d'émission de CO₂, 6 fois moins d'énergie consommée ; le transport ferroviaire de voyageurs est estimé à 7 fois plus sûr que le transport routier.... Les potentialités de ce réseau méritent donc d'être explorées et appellent une approche plurielle à la fois sociale, économique, environnementale et sensible. Une démarche multi-scalaire s'impose dans l'espace comme dans le temps, à l'articulation entre le réseau et le lieu, et entre le quotidien et le saisonnier, dans une vision à long terme d'un territoire soutenable. Construire une vision intégrée - sans nostalgie - des potentialités de ces infrastructures semble aujourd'hui nécessaire pour fédérer des transformations qui ne peuvent être que systémiques. Les explorations menées par les étudiant.e.s du master en développement territorial s'inscrivent dans cette logique à travers une nécessaire démarche de recherche par le projet afin d'imaginer concrètement les devenir possibles de ces voies dans un système territorial désirable.

Les caractéristiques réticulaires, topographiques et topologiques du réseau ferroviaire permettent d'identifier différentes possibilités qui sont nécessairement multimodales. Cette multimodalité concerne les mobilités des personnes, des marchandises et des services également. En ce qui concerne le transport des personnes, il est nécessaire de travailler à l'intégration des différentes offres de transports individuels et collectifs ainsi que leurs complémentarités dans une approche intermodale plurielle. Prendre en compte différents profils d'usagers potentiels semble s'imposer pour offrir une autonomie d'accessibilité territoriale notamment aux populations captives des transports en commun (entre autres les populations non motorisées : les adolescent.e.s et les personnes âgées). En complément de l'offre de transport des personnes, d'autres services peuvent être imaginées dans une approche des territoires productifs agricoles, industriels ou encore artisanaux. Les voies ferrées méritent d'être pensées dans leur potentialités logistiques pour des filières productives et notamment



les circuits courts. La multiplication des usages potentiels des voies ferrées implique alors d'imaginer des véhicules adaptés à un nouveau cycle ferroviaire et territorial. Ceux-ci doivent être modulables, plus légers, voire en partie autonomes pour une gestion dynamique et optimisée des créneaux calendaires et horaires. Il ne s'agit pas alors de penser l'offre ferroviaire, mais bien une offre intégrée de mobilité dans une vision territoriale. La continuité des voies ferrées et leur faible déclivité constituent des caractéristiques idéales en termes de confort et de sécurité pour une transformation en voies cyclables. Ces caractéristiques topologiques leur confèrent également des qualités en termes de trame écologique. Ceci étant, il apparaît aujourd'hui clairement que ces voies ont des qualités plurielles et hybrides et doivent être envisagées à la fois dans un système territorial réticulaire et dans des séquences différenciées pour une adhérence locale qualitative. Les travaux des étudiant.e.s présentés ci-après s'inscrivent dans cette logique contemporaine prometteuse pour l'avenir.

Alain Guez, docteur en urbanisme,
Professeur en Villes et Territoires à l'ENSA de Nancy
Auteur du livre : *«Petites lignes» ferroviaires, des infrastructures recyclables :
une exploration*



Présentation des travaux des étudiant-e-s

La question de la voie de chemin de fer – et de son avenir, qu’il s’agisse d’un effacement, d’une patrimonialisation, d’une réaffectation en voie verte ou d’une réactivation en voie ferrée – se trouve être un élément transversal des travaux d’étudiant.e.s. Certains groupes s’en saisissent comme ligne rouge de leurs projets, d’autres la traitent de façon plus périphérique, faisant dans ces cas-ci partie d’un ensemble plus vaste que constitue leur projet. Néanmoins, on peut observer que les projets traitants plus explicitement de la voie désaffectée la placent au cœur du narratif et de l’argumentaire de leur projet, tantôt répondant à des objectifs centraux de résolution des enjeux de mobilité pendulaires et de mitage du territoire, tantôt en répondant à des fonctionnalités a priori plus inattendues, comme la régénération d’un réseau agricole local ou la future problématique de l’auto-suffisance alimentaire d’un territoire. Une chose est certaine : les étudiant.e.s se sont saisi de cette infrastructure de façon à appréhender, lire, problématiser les différents enjeux du territoire, parfois avec énormément de créativité, mais toujours en s’appuyant sur la réalité du site ou la dimension fonctionnelle du territoire. Nous pouvons toutefois distinguer plusieurs grandes catégories de réflexion, organisées dans les rendus ci-après, par thématiques dominantes ressortant des diagnostics et des projets.

Une première catégorie de groupes de projets (*Un maillage de proximité; De la préservation à la digestion: la résilience du périurbain; Refaçonner les espaces génériques: le cas de l’espace de l’Allondon à Saint-Genis-Pouilly*) ont choisi d’aborder le territoire gessien par des lectures urbaines et paysagères. En toute logique, leurs projets se concentrent tantôt sur la prise en compte des trames bleues et vertes dans un maillage de proximité, tantôt sur une limitation et une restructuration du phénomène périurbain, tantôt encore sur l’aménagement de centralités en relation avec des parcs d’activités.

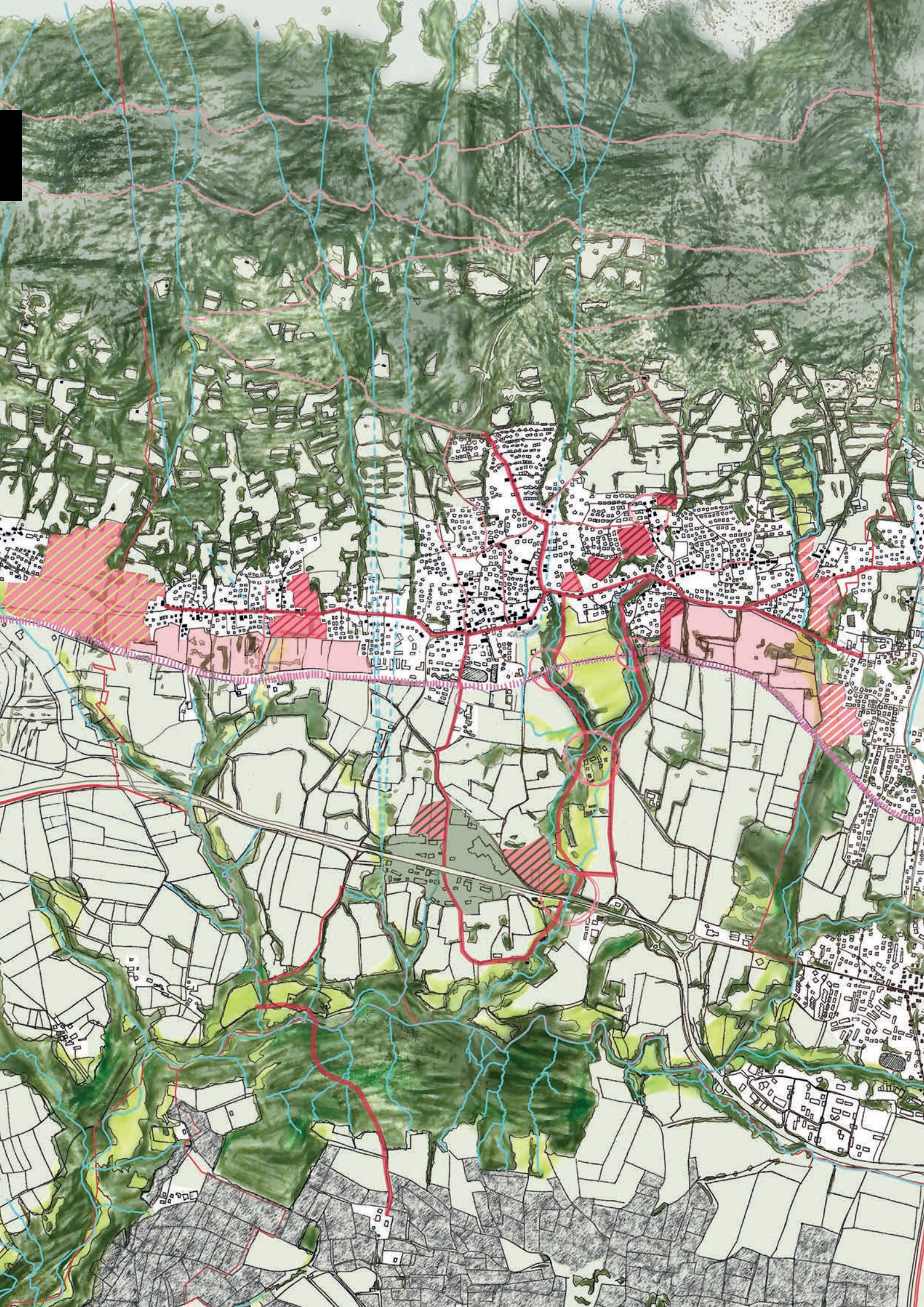
Les groupes suivants (*Processus de résilience d’un territoire en mutation; Faire fructifier un territoire en friche; La Reconquête du territoire gessien: Refuge d’habitudes, de goûts, de cultures, de spécificités*) ont quant eux avant tout saisi les logiques du territoire dans leurs dimensions agricole et économique : la valorisation des produits de terroir, dans leur dimension économique, symbolique et identitaire, la mise en réseau des acteurs de l’agriculture via un train-marchandise sur la ligne, et la problématique si importante de la résilience des territoires soumis aux changements climatiques et sociaux, autant d’intentions qui parcourent ces projets.

Une troisième salve de travaux étudiants (*Tradition et patrimoine, réactiver les usages pour renforcer le lien; Sur la Ligne du Temps:*



Revalorisation du patrimoine bâti ferroviaire dans le Pays de Gex; L'intégration sociale par l'intégration spatiale) se concentrent davantage sur la dimension sociale du Pays de Gex, en s'appuyant – à l'instar du Groupe 2 qui aurait pu figurer dans cette catégorie – sur des aspects d'ordre patrimoniaux et culturels. Dans une acception large, le patrimoine ou la culture sont mis en lumière par la voie des usages passés et anciens, par le patrimoine bâti ferroviaire, ainsi que par une réflexion sur les espaces, publics ou non, de l'intégration sociale.

Enfin, une dernière série de projets (*Cycloréseau du Pays de Gex; Le Pays de Gex sur la bonne voie; Sillonner le Pays de Gex en deux-roues: À la quête de son identité*) abordent la vaste problématique de la mobilité pendulaire en proposant des complémentarités et des alternatives à la verticalité que constitue l'axe Genève – Pays de Gex. Au cœur des questions transfrontalières autour du Canton de Genève, ces travaux misent tous sur la constitution de réseaux de mobilité douce, dont l'ancienne voie ferrée serait le principal maillon, l'un des groupes faisant le pari de la (re)mise en service d'un tram-train. Un détail particulier est accordé aux aménagements paysagers et urbains à travers ces projets de mobilité, sans oublier les vifs enjeux de programmation.



Groupe 1 Botchi Darius Kodjogan, Caillet-Bois Samuel, Centeno Anaëlle, Deferne Antoine, Wojtowicz Katarzyna

Un maillage de proximité

Le Pays de Gex, par son caractère physiquement déterminé, est depuis longtemps fortement magnétisé vers Genève, entraînant quotidiennement des flux importants. Cette organisation territoriale provoque ainsi la création de cités dortoirs impliquant notamment un désintérêt et une perte de lien entre les habitants du Pays de Gex et leur territoire. Ainsi, face à ce constat, il paraît intéressant de se pencher sur les flux inverses, soit ce qui serait ou pourrait devenir attractif au sein de ce territoire, dans l'optique de sa revalorisation. Trois attracteurs clés ont ainsi été identifiés : le commerce de masse, la nature et les loisirs. Néanmoins, ces derniers présentent certaines limites : axés sur l'utilisation de l'automobile, peu développés et épars, ils ne créent pas un lien fort au territoire et ne facilitent pas forcément un retour au local.

Pour y palier, les thématiques suivantes pourraient proposer une alternative aux tendances actuelles et forment la base des intentions de projet : une promotion du local dans l'économie, une valorisation des ressources naturelles et du patrimoine.

Pour ce faire, une lecture alternative du territoire a été proposée, sous la forme d'un maillage hydro-ferroviaire. Il permet de s'écarter des tendances de déplacement existantes, que ce soit en termes de rythme, de direction ou de temporalité. Il permet d'identifier des secteurs d'intérêt, où des aménagements seraient envisageables. Il apparaît ainsi comme un outil pertinent pour contrer les dynamiques actuelles, en promouvant le local et un retour au territoire.

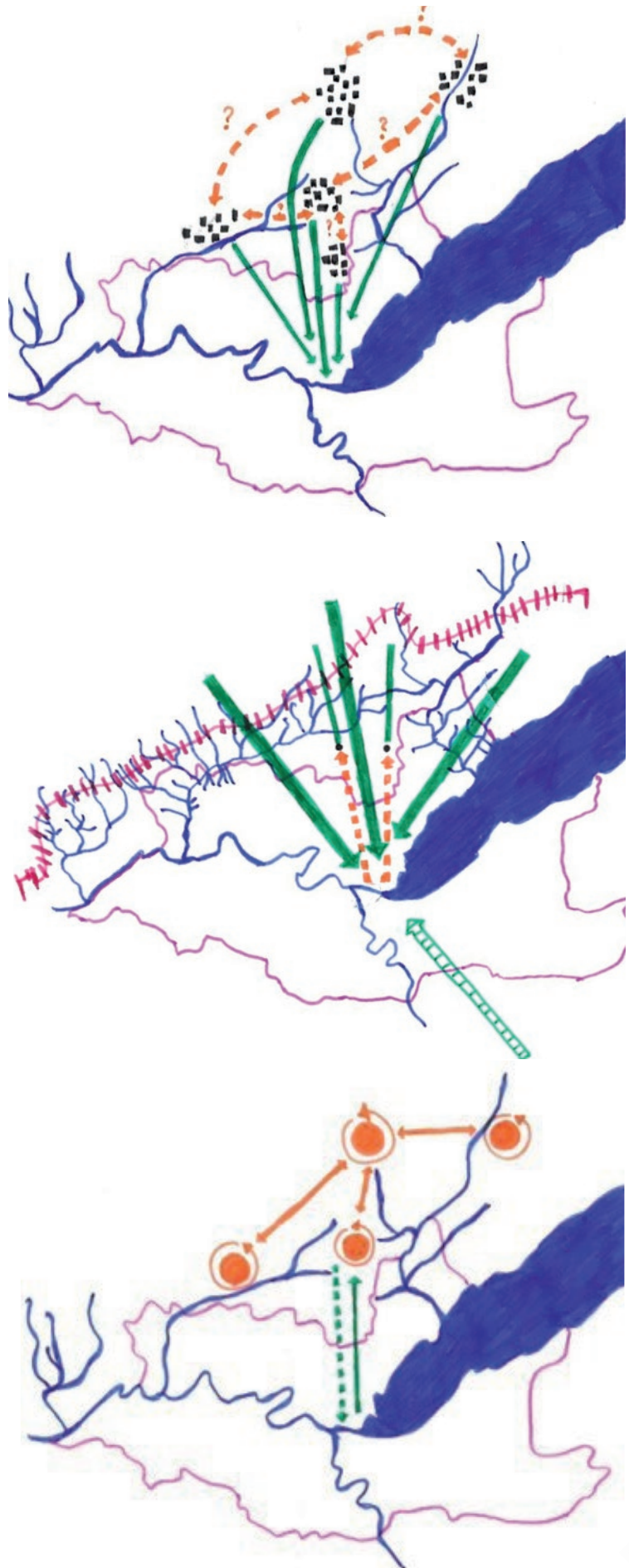
Deux exemples permettent d'illustrer des propositions de mutations. Le premier, réalisé sur le village de Thoiry, prend en compte la conservation de perméabilités au sein du tissu bâti existant, exposant ainsi l'intérêt de ces surfaces encore non urbanisées. Un accompagnement dans leurs futures affectations garantit un développement social, local, écologique et paysager pour une intégration dans le continuum identitaire du Pays de Gex. Le deuxième requestionne le centre commercial de Val Thoiry, actuellement très isolé. Le projet propose de le reconnecter à son territoire, mettant en avant des programmes complémentaires et des liaisons mobilités douces en direction du village.

fig.2. Page précédente : Carte de diagnostic d'ensemble du secteur de Thoiry. Sont mis en évidence les «points durs» concernant les enjeux de continuité à l'instar de la conservation de passages pour la faune ou, a contrario, du travail sur les zones bâties ou à bâtir.

fig.3. Ci-contre: Les enjeux, ralentir le flux donné par les attraits économiques de Genève

fig.4. Ci-contre: Créer des pôles attractifs et des accroches géographiques pour apaiser le flux gravitaire

fig.5. Ci-contre: Existe-t-il des liens internes au Pays de Gex, alors que tout converge vers Genève ?



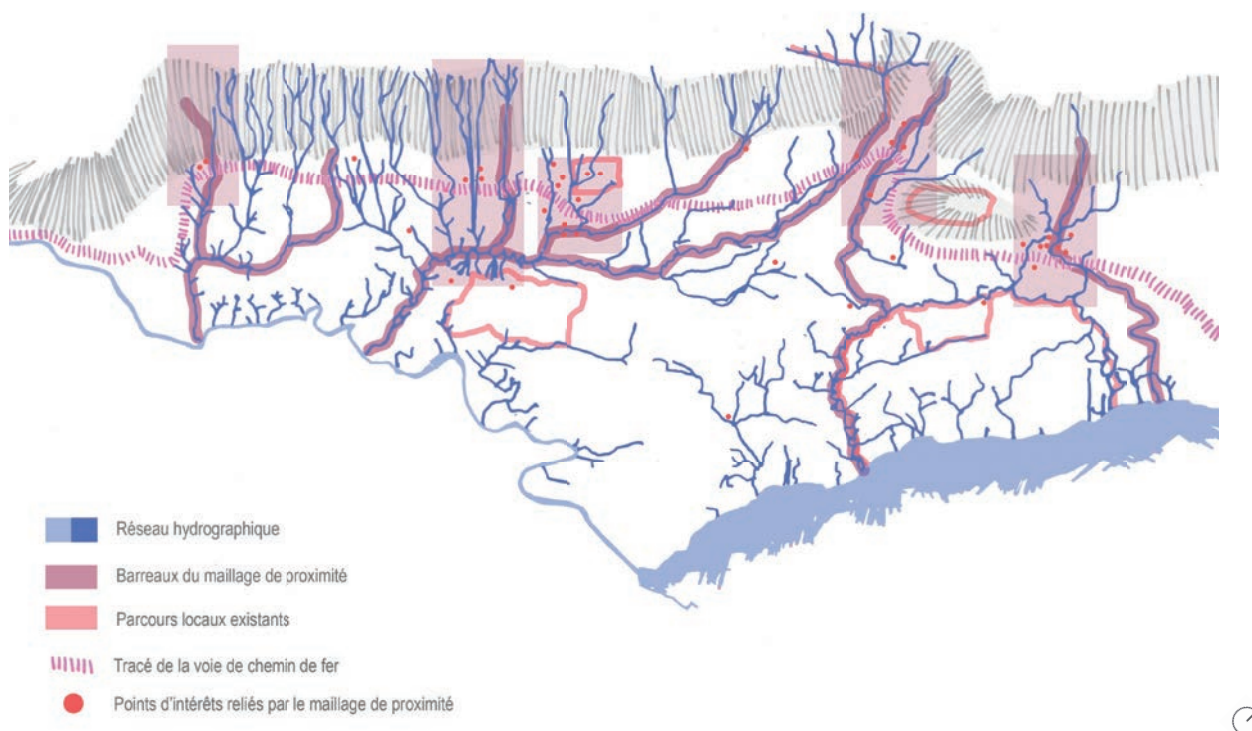


fig.6. Ci-dessus: Une lecture alternative du territoire par un maillage hydro-ferroviaire : Multiplier la maille de circulation et l'ancrer à son territoire

fig.7. Ci-contre: Structure du territoire
L'esquisse propose que les cours d'eaux deviennent des guides pour un nouveau maillage transversal et connecté, des aides à la découverte du territoire (du piémont au fleuve Rhône), des supports de liaisons et de rencontres des personnes (dans les parties naturelles et habitées) des chemins de mobilité douce (piétonne et si possible cyclable). L'infrastructure de la voie de chemin de fer est devenue un support de mobilité douce, son trajet longitudinal au pied du massif du Jura croise le maillage gravitaire et naturel des cours d'eaux.





De la préservation à la digestion : la résilience du périurbain

Dominés par les aires urbaines et sous la dépendance de ces dernières, le pays de Gex et le nord-ouest nyonnais sont des territoires périurbains sous tension dans lesquels les spécificités et les richesses locales s'effacent peu à peu au profit de l'urbain.

Le diagnostic territorial s'appuie sur une typologie des tendances d'évolution du péri-urbain, inspirée de la démarche prospective de Vanier (2012) et reposant sur une analyse multicritère (nombre de services sur place, densité de population, nombre d'emplois et desserte), pour dresser un inventaire à l'échelle du territoire d'étude. Le péri-urbain y est considéré comme « digéré » lorsqu'il a tendance à être intégré plus largement à la ville centre. Il est « préservé » s'il a pour vocation à devenir un espace de vie privilégié entre la ville et la campagne. Il est « hubisé » lorsqu'il parvient à conserver des activités spécifiques tout en tendant à s'urbaniser sous l'influence de plusieurs centres urbains. Il est enfin « marginalisé » s'il tend à ne devenir qu'un espace de passage privé de toute autre fonction.

Ces quatre catégories permettent de déterminer plusieurs futurs possibles vers lesquels se dirigent les espaces périurbains de la couronne genevoise. Le diagnostic met par ailleurs en évidence des secteurs du pays de Gex et du nord-ouest nyonnais plus spécifiquement touchés par les effets négatifs de la péri-urbanisation.

En parallèle, l'analyse précise des réseaux de mobilité complète le diagnostic territorial. S'observe à l'échelle de la région une fragmentation de la plupart des maillages naturels, agricoles et sociaux par les réseaux de mobilité rapide, essentiellement les axes routiers à grand trafic. A contrario, le réseau de mobilité douce, qui permet un ancrage local par son rythme plus lent du mal à se déployer.

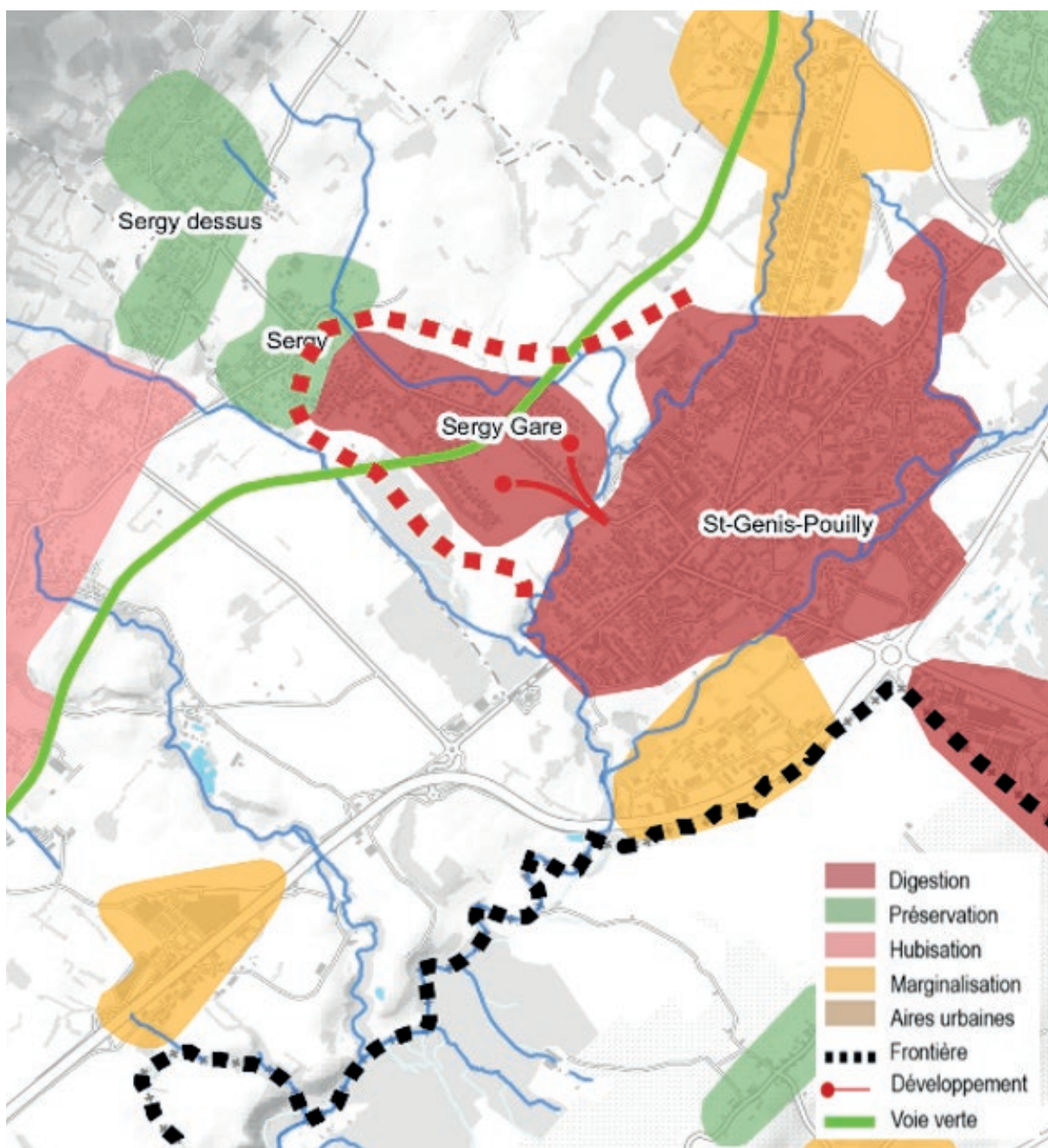
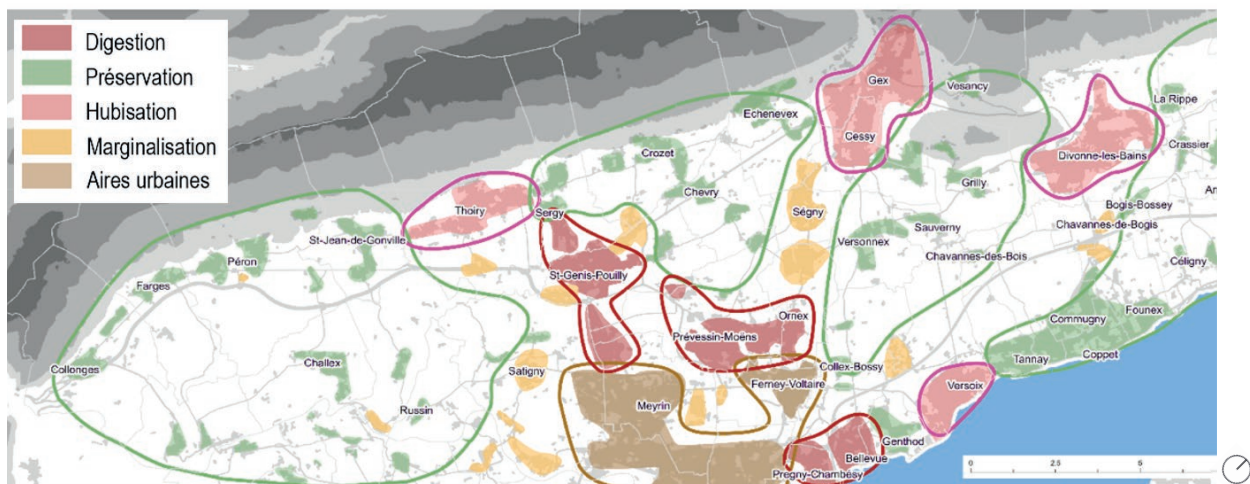
Poursuivant l'objectif de pallier les maux de la périurbanisation et réduire la dépendance envers l'urbain, le projet s'attache à intervenir spécifiquement sur le réseau de mobilité douce afin de reconnecter et limiter la fragmentation des différents maillages.

Dans cet objectif, l'ancienne voie ferrée Collonges-Nyon, qui traverse l'ensemble de la région de manière structurante et longitudinale, représente une chance pour ce territoire. Sa réhabilitation en voie de mobilité douce est envisagée pour permettre de connecter les différentes localités et former une véritable colonne vertébrale à l'échelle du territoire, support à l'établissement d'un maillage plus fin et répondant à des besoins et des pratiques plus spécifiques et locales. Les aménagements spécifiques proposés (espaces publics, restaurants, sites culturels, points de vente de produits locaux, logements collectifs et mixtes, plateformes multimodales, etc.) complètent la voie verte et recentrent le point de gravité du territoire au plus près de l'ancienne ligne de chemin de fer.

fig.8. Page précédente : Orthophotographie du village de Borex. Paroxysme de la préservation sous tension ?

fig.9. Ci-contre: Les quatre catégories de la périurbanisation à l'échelle du territoire : La carte met en évidence sur le terrain d'étude la variété des dynamiques territoriales des espaces péri-urbains. La typologie des tendances d'évolution du péri-urbain identifie quatre catégories : « digestion », « préservation », « hubisation » et « marginalisation ».

fig.10. Ci-contre: Sergy, la périurbanisation « digestion » programmée : A l'échelle du secteur de Sergy, le travail met en évidence une tendance à l'intégration plus large des zones urbanisées à la ville centre. Il identifie les enjeux de paysage et de mobilité dont il faudra tenir compte pour garantir la bonne intégration de ces espaces sans perte de qualité.



Cette voie de mobilité douce est également une trame de densification potentielle. En favorisant un développement linéaire et localisé, elle permet de répondre à la croissance démographique tout en minimisant l'étalement urbain. Ainsi, par la création d'un réseau structurant de mobilité douce, émerge l'espoir d'un territoire à la résilience augmentée et à la dépendance urbaine réduite.

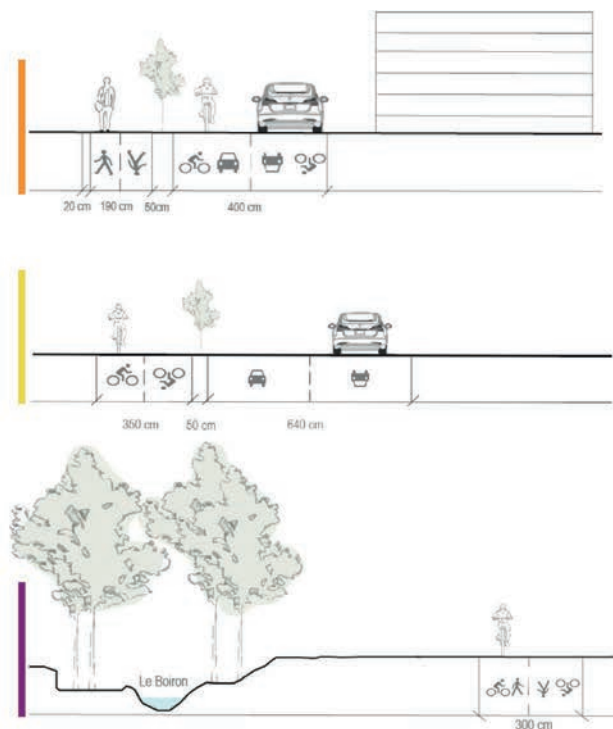
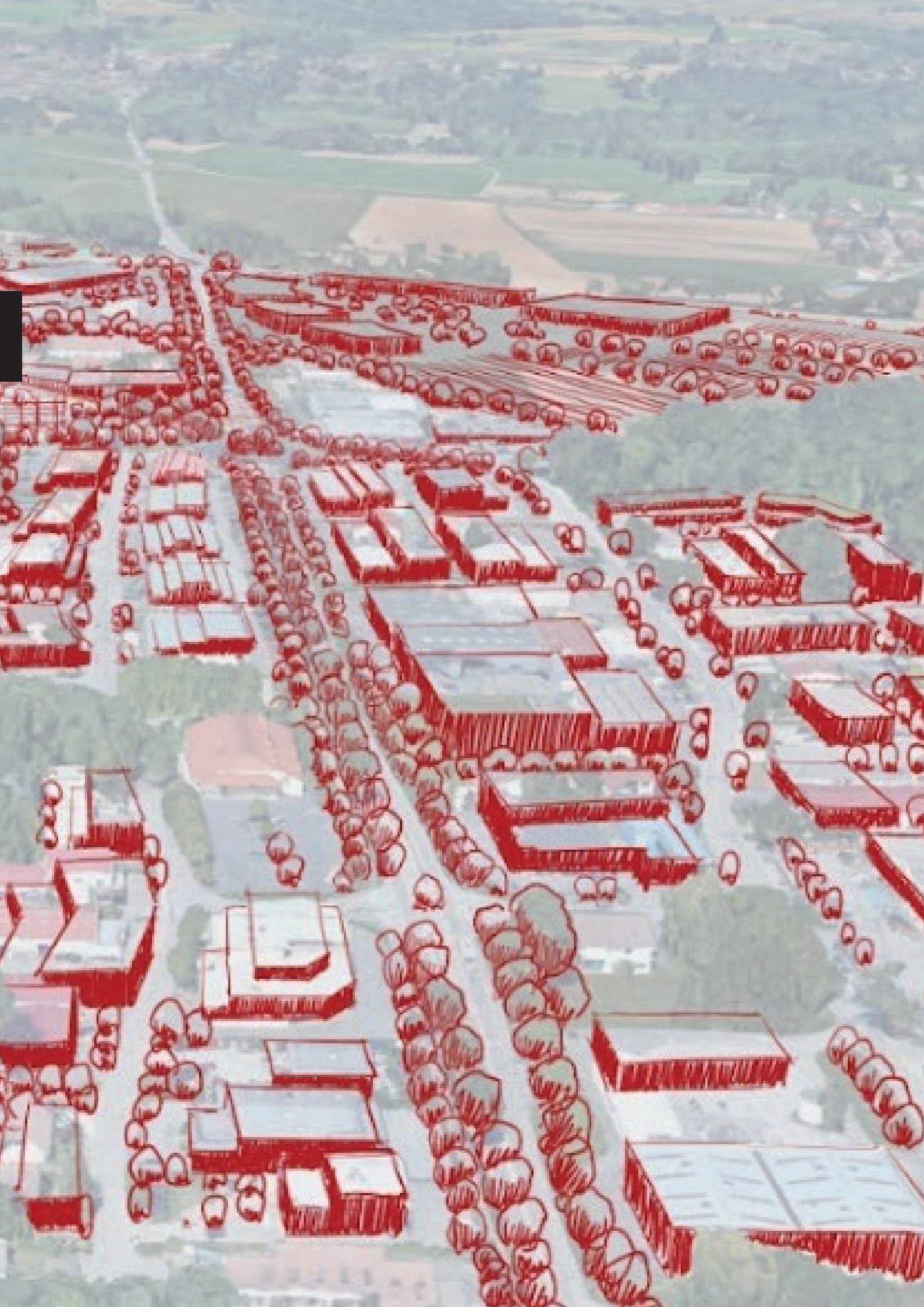


fig.11. Ci-dessus: Les potentiels de développement de la mobilité douce sont identifiés comme un enjeu majeur du développement territorial des secteurs péri-urbains préservés. La carte inventorie les potentiels en la matière pour le secteur élargi de Borex.

fig.12. Ci-contre: XXXXXXXXXXXXX





Refaçonner les espaces génériques : le cas de l'espace de l'Allondon à Saint-Genis-Pouilly

Ce groupe de projet porte d'abord un diagnostic sur une urbanisation démesurée et très rapide, à partir des années 60 : en cause, une augmentation de la population, qui est constamment en mouvement.

Entres autres conséquences, l'offre de logement est moins accessible, notamment pour les gessiens qui travaillent dans le Pays de Gex et qui n'ont pas de salaire suisse. Il en résulte un enjeu fort, identifié par les étudiant.e.s : un effet de « chaises musicales », une situation où l'on s'éloigne de son lieu d'emploi/de vie pour s'établir dans une région moins chère et souvent pour une durée de temps limitée.

La problématique tirée de cette analyse permet notamment de se poser les questions suivantes : comment renforcer le sentiment d'appartenance dans un territoire affecté par le phénomène de chaises musicales ? Comment reconnecter le territoire et sa géographie aux villes ? Comment redonner une identité aux espaces en mutation et devenus génériques ?

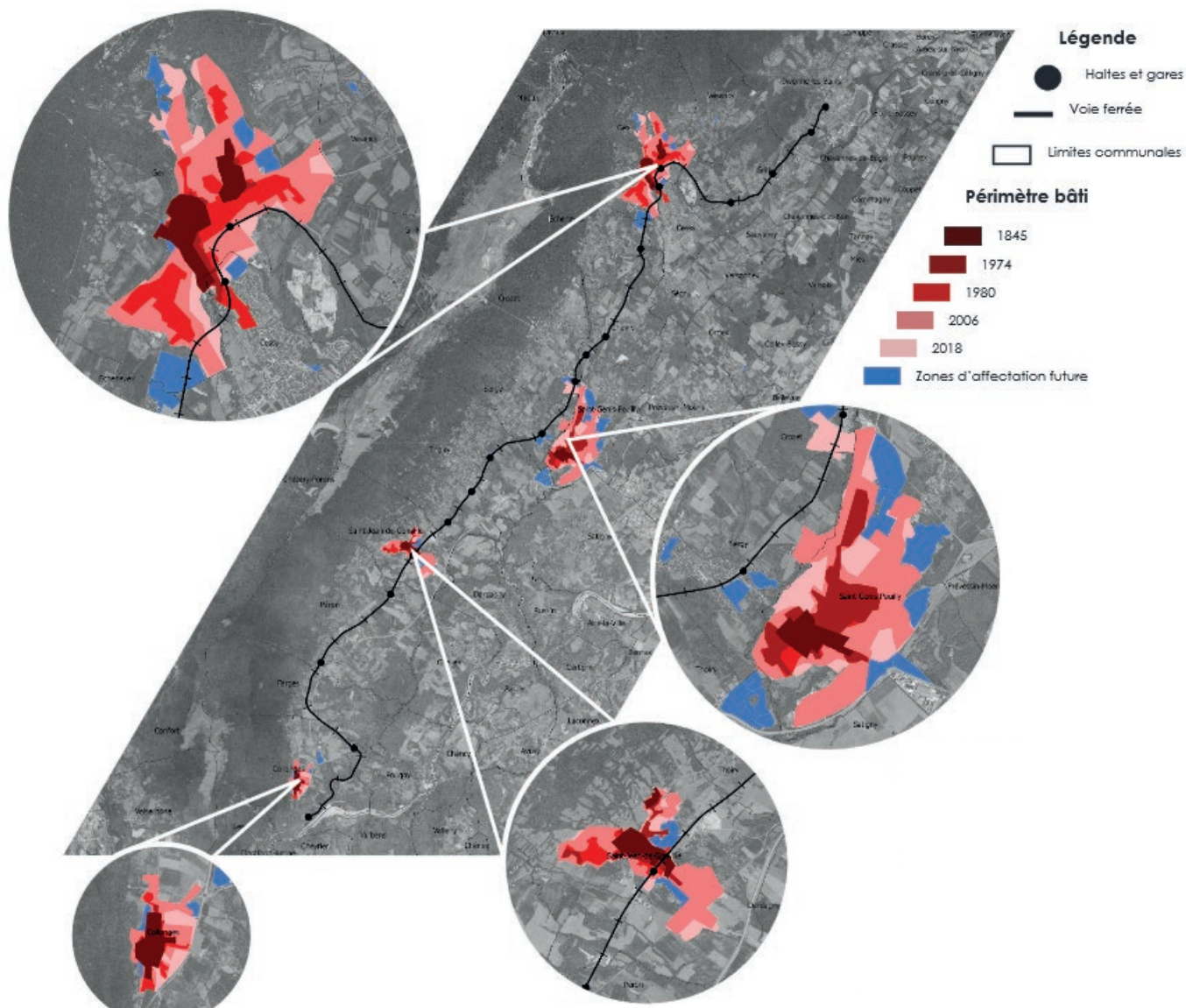
En terme de site de projet et de périmètre d'étude, le choix s'est porté sur la commune de Saint-Genis-Pouilly. Cette dernière connaît une croissance démographique importante, un étalement urbain et une extension des zones d'activités qui s'agrandissent sans se régénérer. Son un cadre paysager qualifié par les cours d'eaux de l'Allondon et l'Ouaf est ignoré car il est absent dans la composition urbaine et territoriale de Saint-Genis-Pouilly.

Le site de projet choisi est l'Espace de l'Allondon, qui se situe à un carrefour routier stratégique du Pays de Gex, entre Saint-Genis, Gex et Ferney-Voltaire et il se localise proche de la frontière franco-suisse et de la commune suisse de Meyrin. Un atout majeur du périmètre que nous avons choisi est représenté par la proximité de la ligne de chemin de fer.

Le projet se porte de nouvelles affectations des espaces. Il introduit une mixité des fonctions au sein même de la zone d'activité (habitat, commerce de proximité, petits équipements, nouvelle gare). Il met en place un nouveau maillage de mobilité, propose de nouveaux usages dans les espaces extérieurs, mis à échelle plus humaine et conforté par le développement de espaces naturels et paysagers.

fig.13. Page précédente: Les potentiels de développement de la mobilité douce sont identifiés comme un enjeu majeur du développement territorial des secteurs péri-urbains préservés. La carte inventorie les potentiels en la matière pour le secteur élargi de Borex.

fig.14. Ci-contre: Extension et évolution des bourgs (de 1845 aux projets futurs)



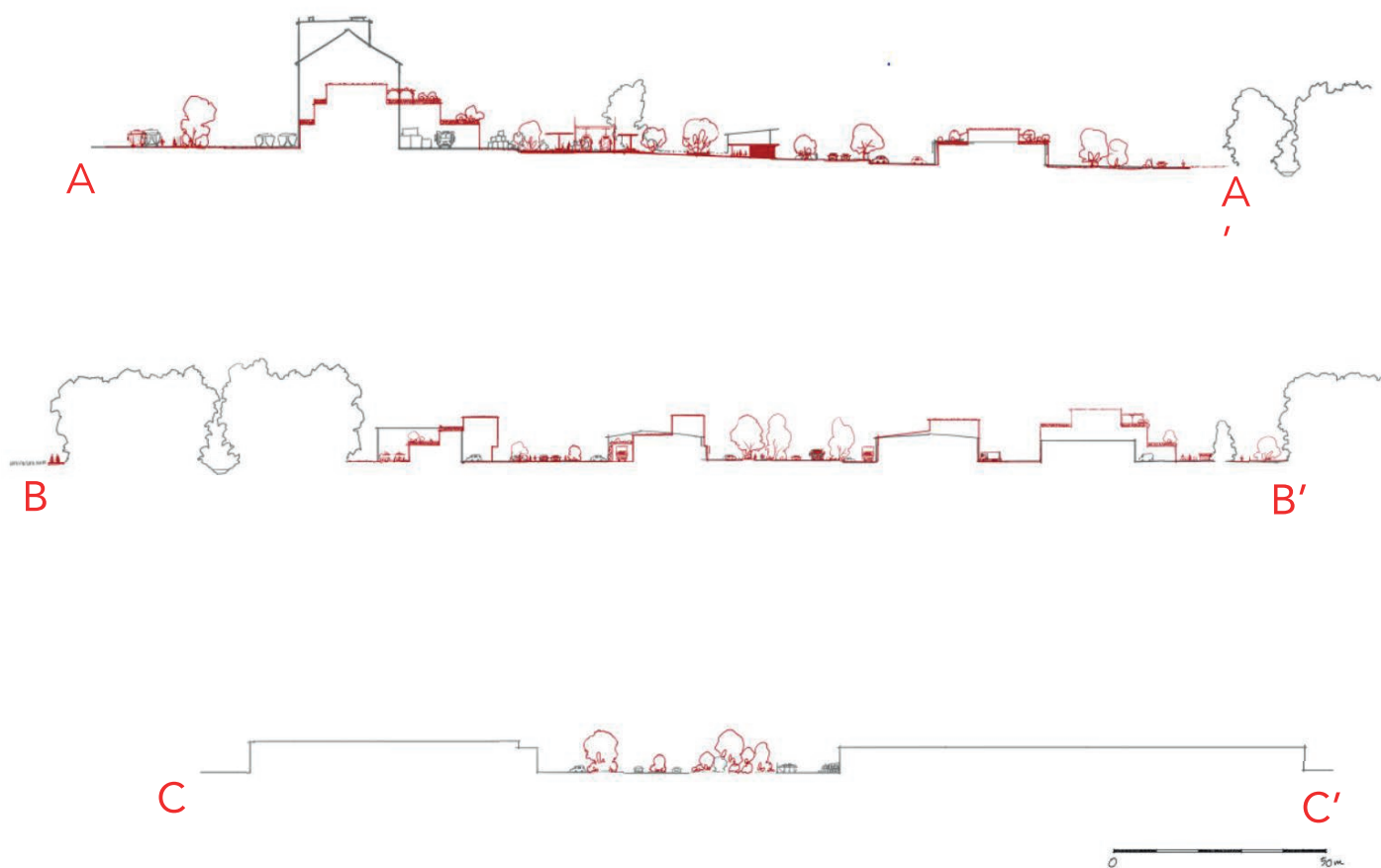
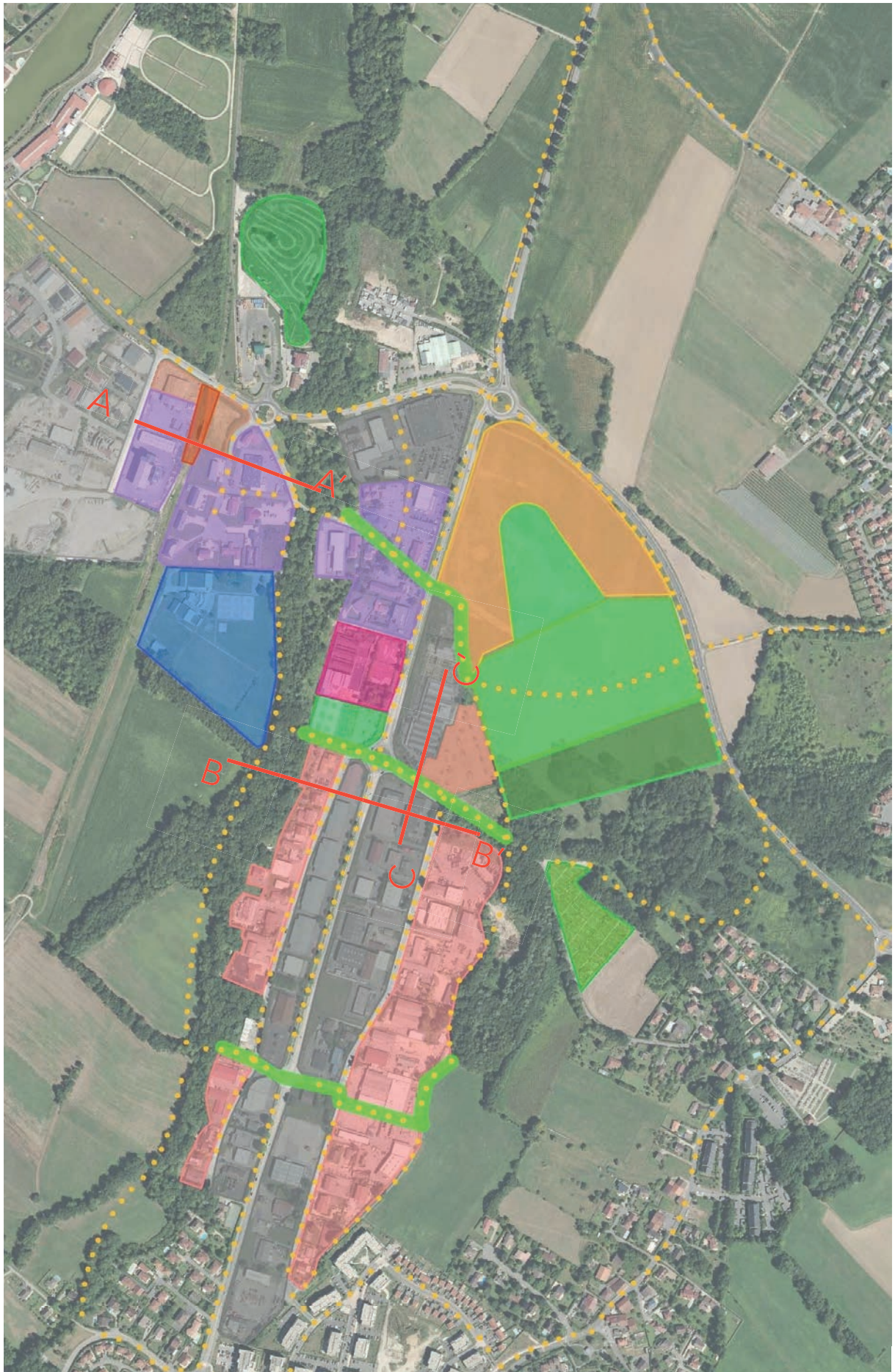


fig.15. Ci-dessus: Gabarits des axes de mobilités projetés (cf. Schéma ci contre)

fig.16. Ci-contre: Schéma d'agencement :
Nouvelles affectations et axes de
mobilités projetés





Processus de résilience d'un territoire en mutation

En prenant pour point de départ le constat que le devenir de l'ancienne voie ferrée devait être examinée en relation avec le devenir du territoire dans son entier, nous avons choisi d'aborder ce projet sous l'angle de la capacité de résilience du pays de Gex, notamment face à l'urgence climatique.

Nous avons effectué en premier lieu un diagnostic des "traumatismes" que le pays de Gex subit aujourd'hui, et sera amené à subir dans le moyen/long terme. Parmi les traumatismes que nous avons relevés, on peut citer la dépendance à la voiture, la déprise agricole, la destruction du patrimoine naturel et le délitement du lien social par l'éclatement des modes de vie dans l'espace.

Ceci nous a amené à sélectionner une série de mesures applicables à différentes échelles et en différents lieux pour augmenter la capacité de résilience du territoire, et dépasser les traumatismes précédemment identifiés. Nous avons regroupé ces propositions sous la forme d'une charte, définissant ainsi des règles à suivre pour atteindre ce but.

Notre projet, testé sur une portion de territoire en devenir entre Saint-Genis-Pouilly et Sergy, repose sur les marges urbaines comme des espaces à valoriser pour développer, à l'échelle du quartier, la sécurité alimentaire, des loisirs décarbonés, des espaces de vie en commun et des possibilités de déplacement doux pour connecter le territoire et ces nouveaux espaces. En parallèle, nous proposons de repositionner les activités économiques et sociales au centre des secteurs déjà urbanisés, en lien étroit avec les marges urbaines. Le projet consiste donc à expérimenter la transposition de formes urbaines et agricoles ancestrales au périurbain actuel, en les adaptant aux défis liés au changement climatique. A plus grande échelle, nous tirons parti de la présence de la voie ferrée pour créer une colonne vertébrale de mobilité douce pour le territoire, connectée à un réseau plus fin. Ce même espace, mutualisé, offre l'opportunité de déployer un service décarboné de trafic marchandises avec un train de fret de nuit.

Ces mesures dessinent un territoire moins gourmand et plus autonome, donc plus résilient.

fig.17. Page précédente: Carte d'ensemble : les marges urbaines comme des espaces de valorisation de la résilience du territoire

fig.18. Ci-contre: Portion centrale du Pays de Gex entre ville et campagne : limites naturelles ou infrastructurelles cadrant l'étalement urbain



-  Les champs
-  Le bâti ancien
-  Le bâti
-  Les boisements
-  Les routes
-  La ligne de train
-  La frontière CH-FR
-  Limite non-franchie
-  Limite franchie



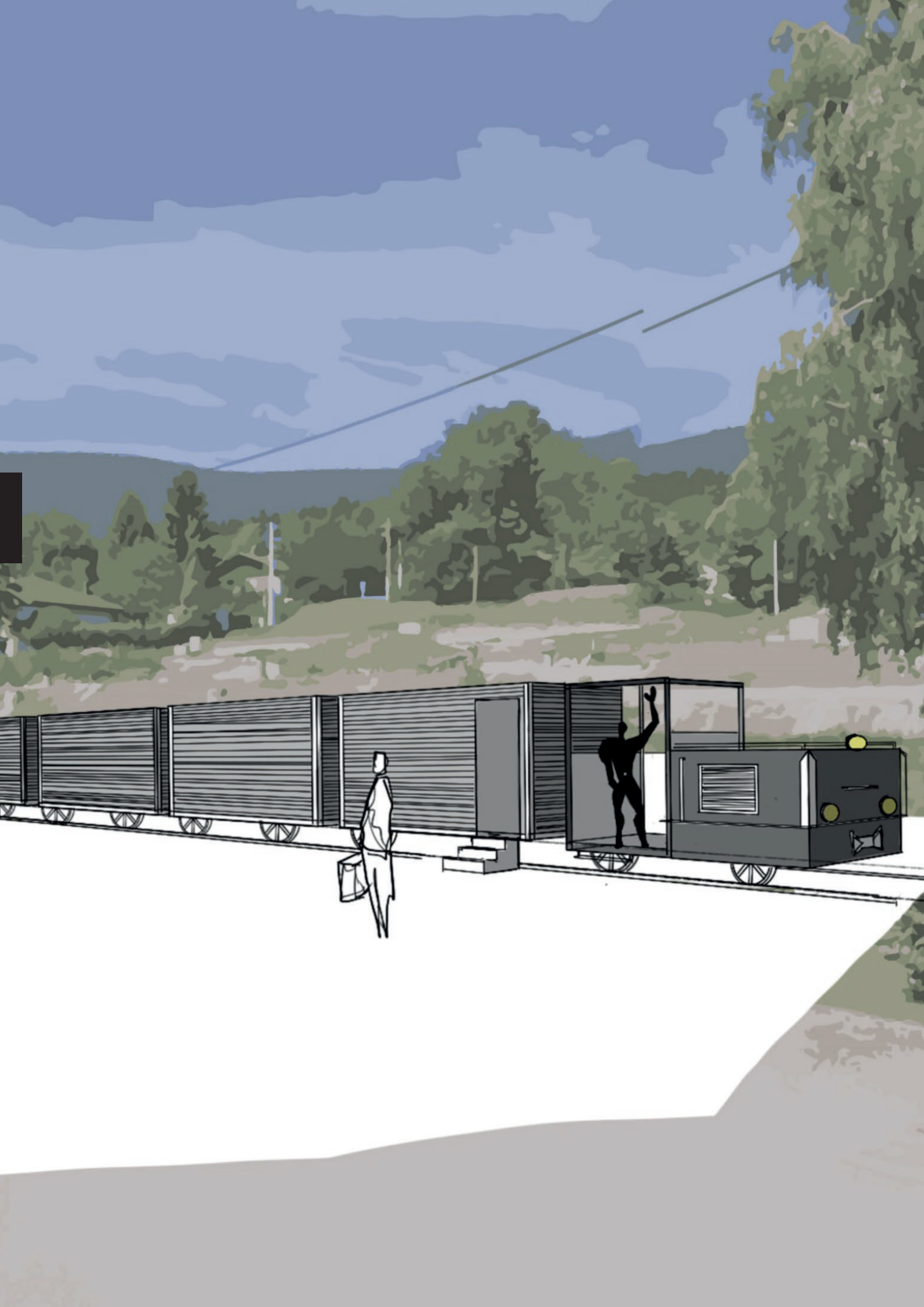


fig.19. Ci-dessus: La nouvelle rue centrale de Saint-Genis-Pouilly, un espace partagé de façade à façade favorisant la mobilité douce

fig.20. Ci-contre: Les marges urbaines comme espace de résilience : un projet territorial à l'échelle du Pays de Gex

fig.21. Ci-contre: Les marges urbaines comme espace de résilience : hypothèse de projet entre Saint-Genis-Pouilly et Sergy





Groupe 10 - Amewossina Axelle, Bassols Ahemd Mélodie, Lueber Aloys Dean, Schwyn Samuel, Senften Benjamin

Faire fructifier un territoire en friche

Dans le cadre de ce rapport à l'échelle régionale du Pays de Gex, le choix a été fait d'explorer le potentiel de la voie de chemin de fer du pied du Jura afin de développer et renforcer l'agriculture et l'économie locale. Dans une phase de diagnostic, trois enjeux ont été soulevés :

- Le métier d'agriculteur est en déclin
- La production locale n'est que très peu diversifiée et est majoritairement exportée
- Une demande importante pour des denrées agricoles locales n'est pas satisfaite

A partir de ce constat, la problématique suivante a pu être formulée : Comment redynamiser l'agriculture au Pays de Gex via une alternative au modèle agricole existant pour en assurer la pérennité et créer une offre de production locale ? Le projet s'articule alors en trois axes.

Tout d'abord, la création d'un nouveau circuit de distribution alimentaire sous forme d'un train-marché desservira les localités situées le long de l'ancienne ligne de chemin de fer.

Ensuite, un centre de formation agricole verra le jour et aura pour mission l'enseignement de nouveaux modèles de production aux exploitants en place comme aux prochaines générations.

Finalement, une évolution des pratiques agricoles sera promue. Si chacune des 169 exploitations gessiennes consacrait 4 ha au maraîchage, il serait possible de répondre aux besoins alimentaires de la population locale via des circuits de proximité.

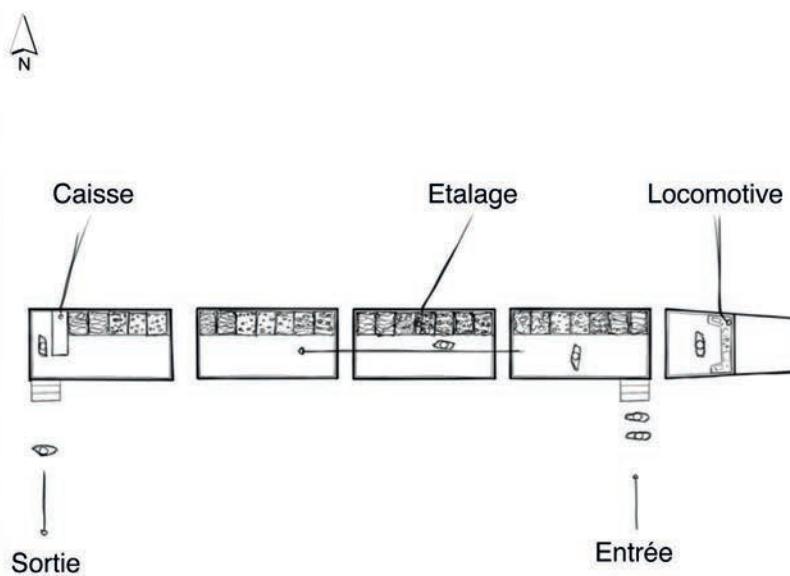
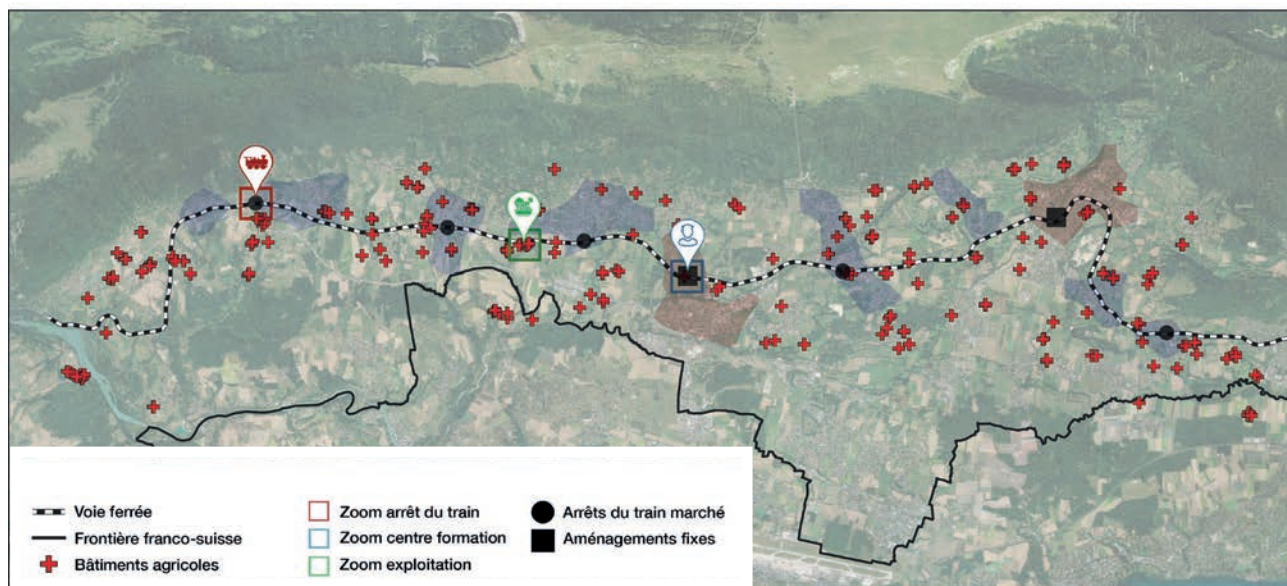
Les différents acteurs du projet, producteurs, transformateurs, consommateurs, autorités et autres parties prenantes, seront regroupés dans une coopérative qui permettra d'assurer le lien et la coordination tout au long du processus.

En conclusion, le projet développé a pour but de valoriser l'agriculture du Pays de Gex en mettant en avant son patrimoine culturel et ferroviaire. Il permettra, par sa mise en œuvre, de faire fructifier son terroir laissé en friche.

fig.22. Ci-contre: Identification des secteurs à enjeux.
Le recensement des secteurs à enjeux permet de valider l'hypothèse de la pertinence de la voie ferrée comme liaison structurante du projet.

fig.23. Ci-contre: Déploiement du train-marché à Peron.
Le train-marché est composé de plusieurs étalages marchands et d'une locomotive tracteuse

Secteurs à enjeux



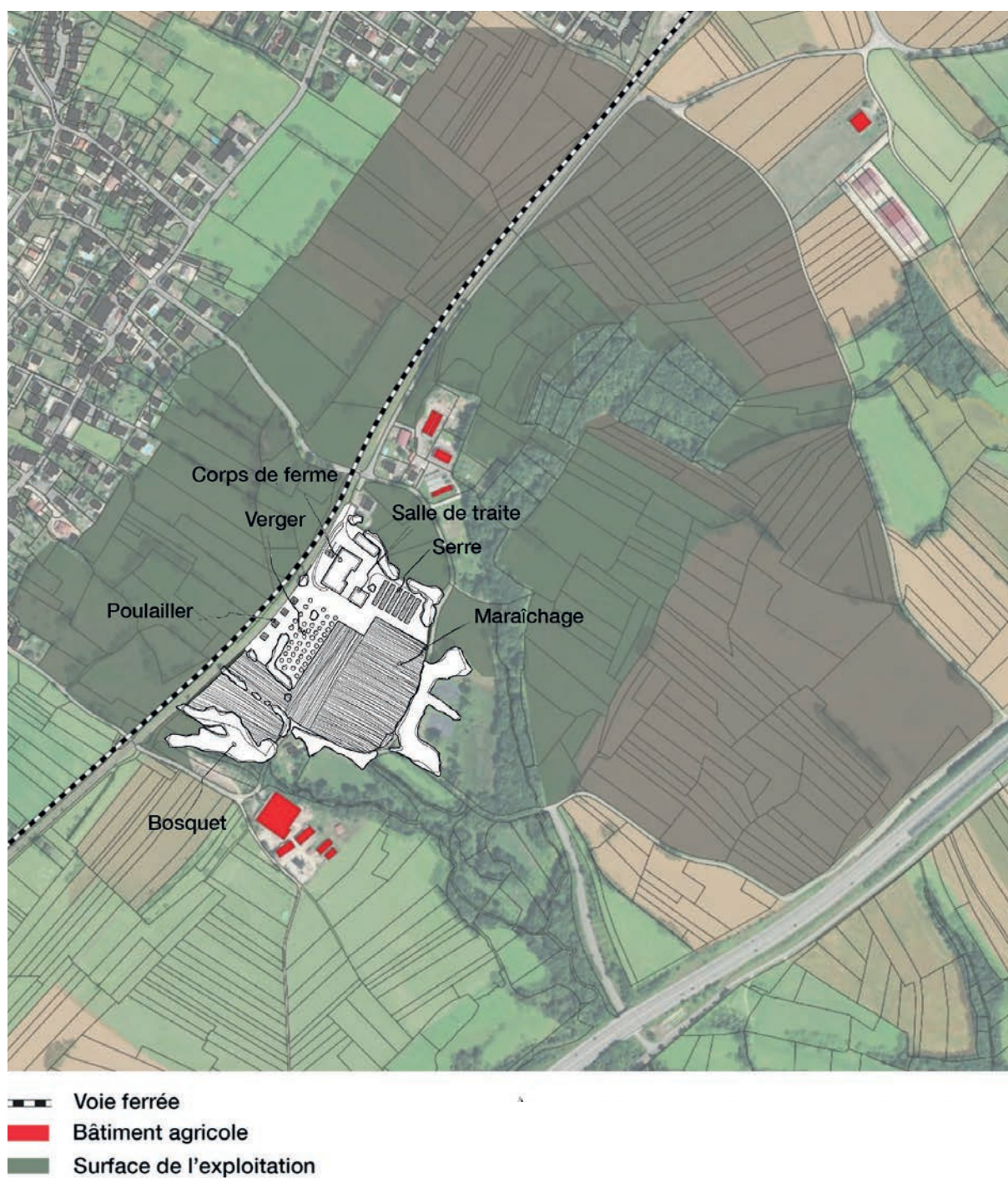
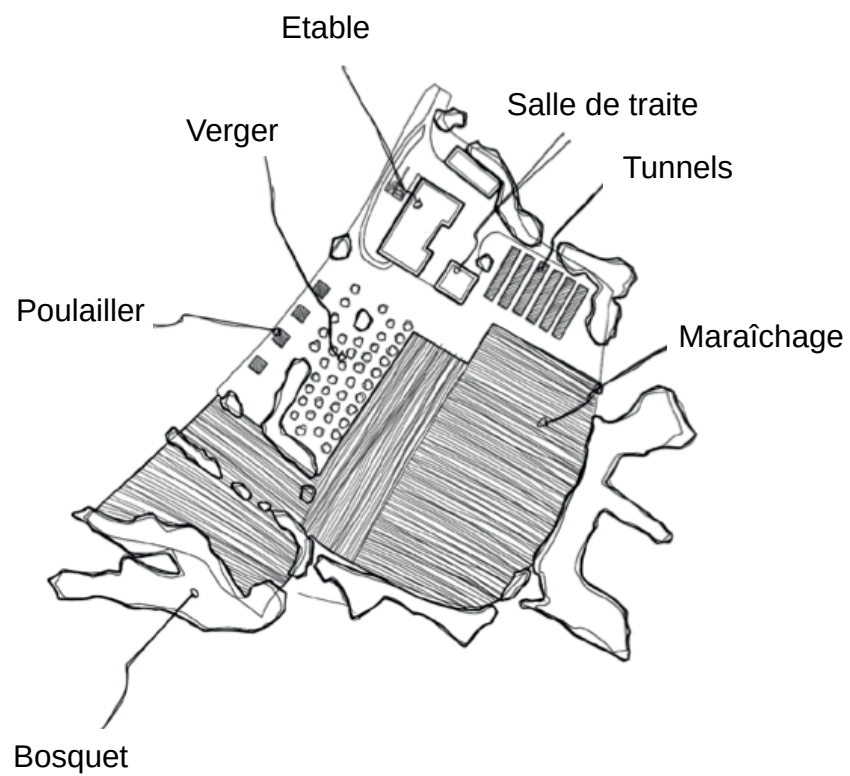
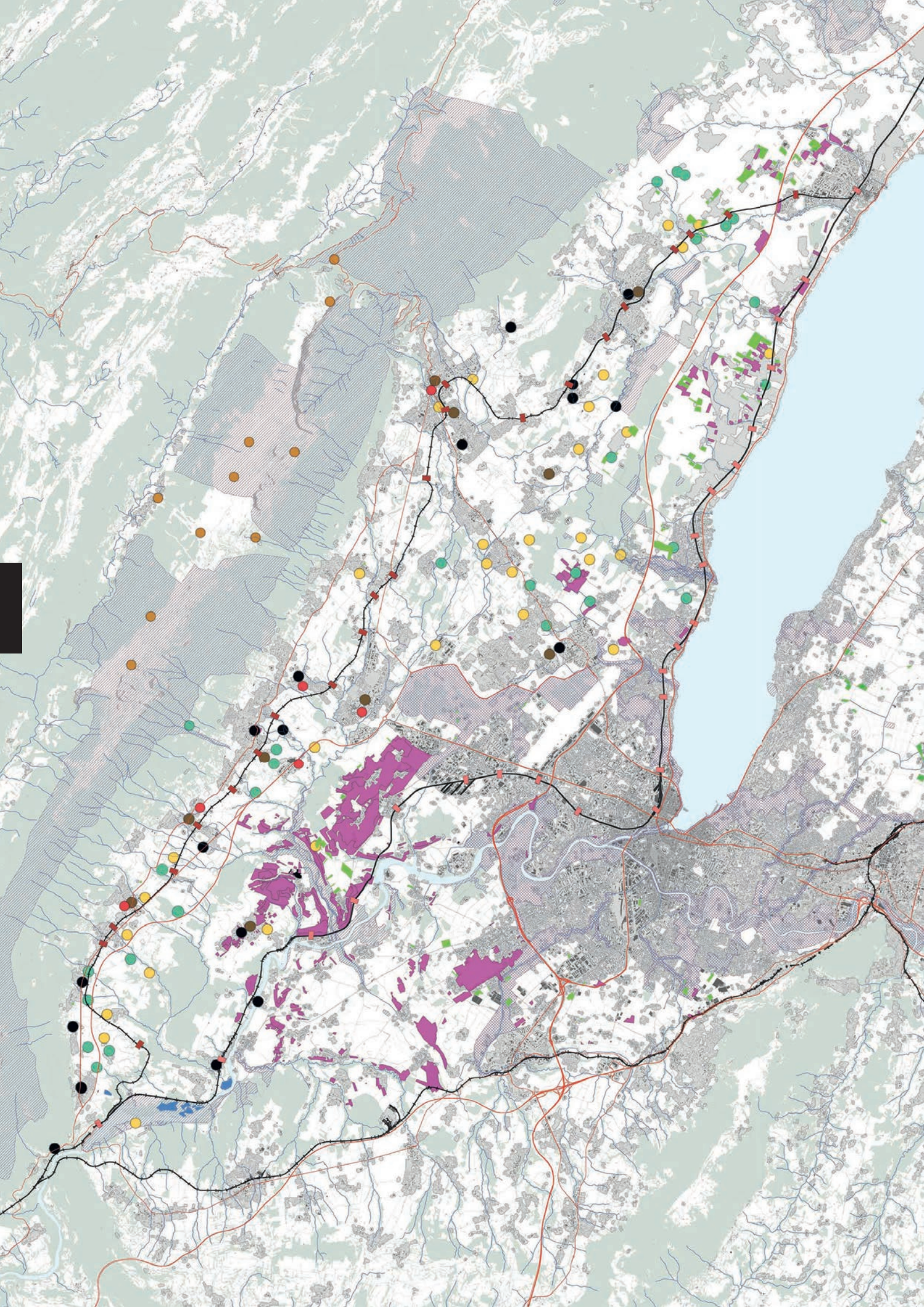


fig.24. Ci-dessus et ci-contre: Esquisses de modifications territoriales des pratiques agricoles





La Reconquête du terroir gessien : Refuge d'habitudes, de goûts, de cultures, de spécialités

Le diagnostic territorial a permis de souligner le manque de liens qu'entretennent avec leur territoire les habitants du Pays de Gex et de ses franges suisses. La question du terroir est identifiée comme une opportunité de générer de nouveaux liens entre habitants et territoire. Le terroir gessien, très riche mais néanmoins méconnu, semble avoir été, dans les dernières décennies, mis de côté au profit d'une urbanisation rapide et générique du territoire, essentiellement polarisée vers Genève. Le patrimoine bâti, la production alimentaire, le tourisme et la gastronomie sont les figures de proue de savoir-faire locaux et d'un terroir sous-jacent que le projet s'attachera à révéler et mobiliser.

Différents inventaires ont été dressés pour référencer et cartographier ce terroir. Ceux-ci s'attachent à décrire d'abord la qualité des sols de la région. Ils cartographient ensuite son patrimoine naturel, culturel et bâti, qu'il soit matériel ou immatériel. Sa production alimentaire (céréalière, maraîchère, fromagère, apicole, arboricole et viticole) et ses réseaux de distribution et de vente en circuit court sont référencés d'autre part. S'y ajoutent enfin un inventaire des différentes destinations de loisir du territoire (notamment ses nombreux centres équestres et les secteurs d'activité de plein air). Le croisement de ces inventaires thématiques des terroirs gessien dessine des secteurs d'intérêt régional, caractérisés par la densité géographique des lieux d'attractivité.

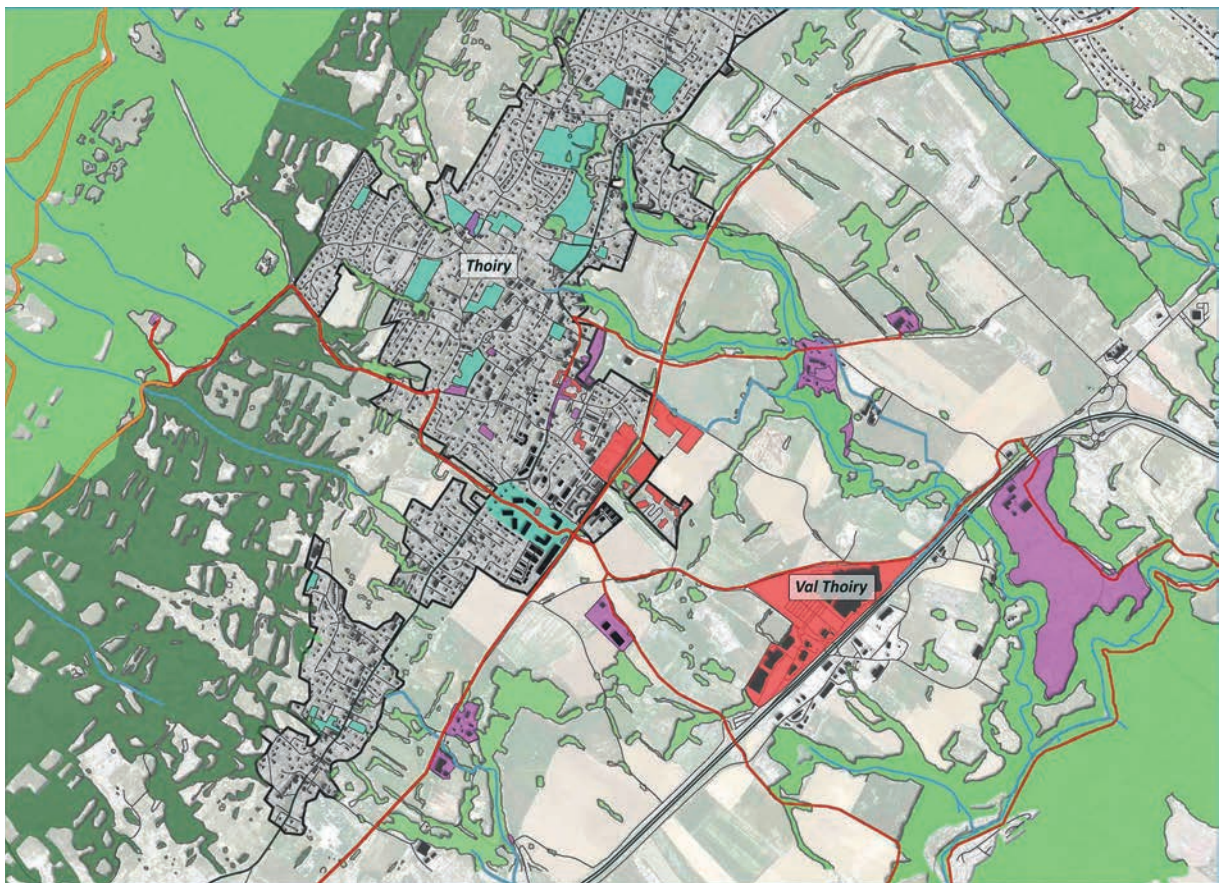
Parmi ceux-ci, le village de Thoiry se distingue. Le secteur est aujourd'hui transformé par un lourd processus d'urbanisation tendant à réduire ses liens avec le terroir local et le tournant de plus en plus vers Genève. Sa proximité au monde rural et à des richesses naturelles de premier ordre (zones humides, parcelles agricoles et cordons boisés accompagnant les cours d'eau, prés-bois, forêts du Jura, etc.) et à un nombre important de lieux d'attractivité liés au terroir le désigne néanmoins comme terrain d'étude privilégié.

Le projet s'attachant à réactiver les liens avec le terroir local, il s'agira d'abord de diversifier les productions alimentaires locales et ses circuits courts de distribution. Une attention particulière sera portée au renforcement des réseaux écologiques et pédestres sur le secteur. Dans cet objectif, le projet propose de préserver de l'urbanisation une pénétrante agricole et naturelle permettant une meilleure connectivité écologique et pédestre à travers le village, perpendiculairement à l'ancienne ligne de chemin de fer, depuis les pentes du Jura sur les hauteurs du village, en passant par l'ancienne gare et en direction de Val Thoiry et de la Suisse.

Cette pénétrante s'accompagne, à l'aval de la voie de chemin de fer, d'un renforcement de la vocation agricole du secteur. Le projet y prévoit une diversification des cultures (plantation de vergers, de vignes, de prés-vergers) et le développement d'une structure de maraîchage. L'ancienne gare devient

fig.25. Inventaire du terroir gessien et secteurs d'intérêt régional : cette carte synthétise les différents inventaires dressés pour référencer et cartographier le terroir du Pays de Gex. Par les choix qu'elle opère, la carte identifie les marqueurs de ce terroir susceptibles de constituer le socle d'un projet de développement régional (vignobles, vergers, patrimoine, terroir immatériel, siège d'exploitation, centres équestres, etc.)

fig.26. Ci-contre: Thoiry, inventaire et opportunités d'aménagements. L'inventaire à l'échelle de Thoiry permet de mettre en évidence les richesses écologiques, paysagères et agricoles du secteur. Il identifie les lieux stratégiques pour en maintenir les continuités et la perméabilité.



-  Pré-bois
-  Bosquet et haie bocagère
-  Forêt et cordon boisé
-  Route primaire
-  Inventaire du patrimoine
-  Équipement public et zone commerciale structurante
-  Enclave non bâtie dans l'aire urbaine et espace collectif mobilisable
-  Perméabilité à renforcer ou maintenir
-  Chemin et sentier (desserte locale) et voie verte (ancienne ligne de chemin de fer) à valoriser
-  Sentier de grande randonnée (desserte régionale) à mettre en réseau



un carrefour de mobilité douce (dans le scénario d'une reconfiguration en voie verte de la voie de chemin de fer) ou une plateforme multimodale (dans le scénario de remise en service d'un transport collectif). A l'amont, dans les espaces collectifs des immeubles d'habitation, la reconfiguration des espaces de stationnement et la requalification des aménagements urbains se fait dans un souci de générer des perméabilités piétonnes et végétales, tout en garantissant une ouverture visuelle sur le paysage lointain du Jura et des Alpes. Dans le secteur pavillonnaire, la mobilisation des jardins privés pour les cultures potagères permet d'étendre en largeur cette pénétrante agricole tandis que la négociation de droits de passages garantit la continuité pedestre vers les pré-bois et les chemins de randonnées conduisant aux crêtes du Jura.

A travers l'exemple du secteur de Thoiry, le projet propose une méthode et des pistes d'aménagement du territoire, lesquelles pourront être respectivement reproduites et adaptées à l'ensemble des secteurs d'intérêt régional appelés à être transformés dans un esprit de reconquête du terroir gessien.

fig.27. Ci-contre: Thoiry, proposition d'aménagement.
Le plan synthétise les proposition d'aménagement à l'échelle de la pénétrante écologique, paysagère et agricole de Thoiry. Y sont détaillés des propositions liées au renforcement et à la mise en relation avec l'urbain des pratiques constitutives d'un terroir gessien.





Tradition et patrimoine, réactiver les usages pour renforcer le lien

Le pays de Gex est un territoire complexe devant faire face à des défis d'ordres extrêmement variés. Il s'agit d'un territoire transfrontalier (le pays dessine la frontière Franco-Suisse), il est enclavé par sa situation géographique (au pied du massif du Jura), par son rattachement administratif excentré (il est situé à l'extrémité du territoire français) et il attire par le pôle urbain majeur, Genève en Suisse. Cet état de fait cause forcément des difficultés, tant aux autorités qu'aux habitants, aux travailleurs qu'aux visiteurs de la région.

Toutefois, les atouts ne manquent pas pour y faire face. Entre autres, il convient de souligner le dynamisme du Pays de Gex, la nature et les paysages de campagne et de montagne qui y sont d'une grande diversité ainsi que, sa situation aux portes de Genève, qui est bénéfique par bien des aspects (agglomération du Grand Genève). Les arpentages effectués ainsi que les diagnostics thématiques nous ont poussé à réfléchir à une solution résidant dans le renforcement des interactions au sein même du territoire du Pays de Gex, en se basant sur l'existant, ses qualités paysagères et historiques. Pour mener cette étude nous avons choisi une posture d'abord globale afin d'appréhender l'ensemble de la région sous forme d'unité de paysage pour finalement pouvoir nous concentrer sur une caractéristique du territoire « le piémont des Crêts », à savoir le village de Saint-Jean de Gonville situé au pied du Jura, sur le tracé de l'ancienne ligne de chemin de fer et à l'interface avec la plaine agricole. Sur ce périmètre, l'objectif a été de proposer des projets aptes à valoriser le patrimoine bâti et naturel, réactiver certaines pratiques traditionnelles et mettre en lumière le savoir-faire agricole.

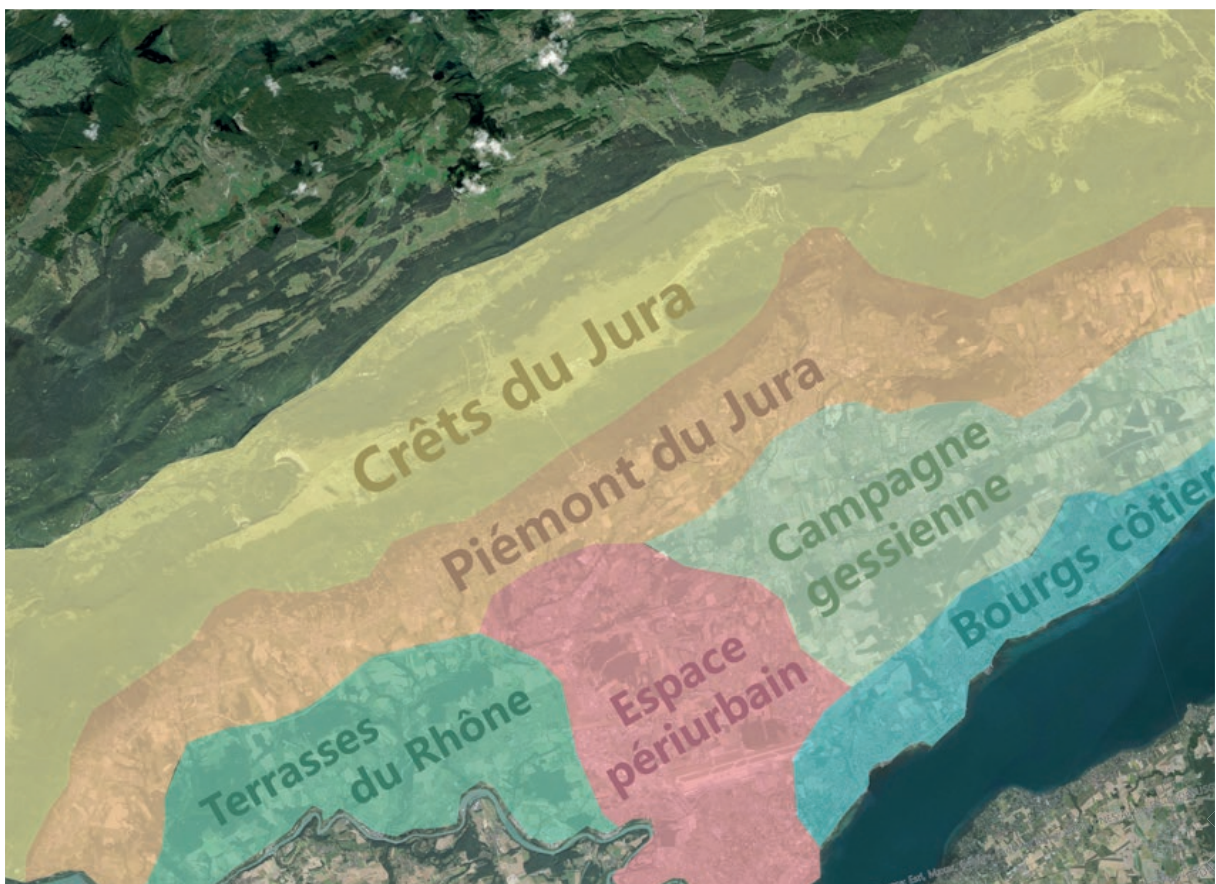
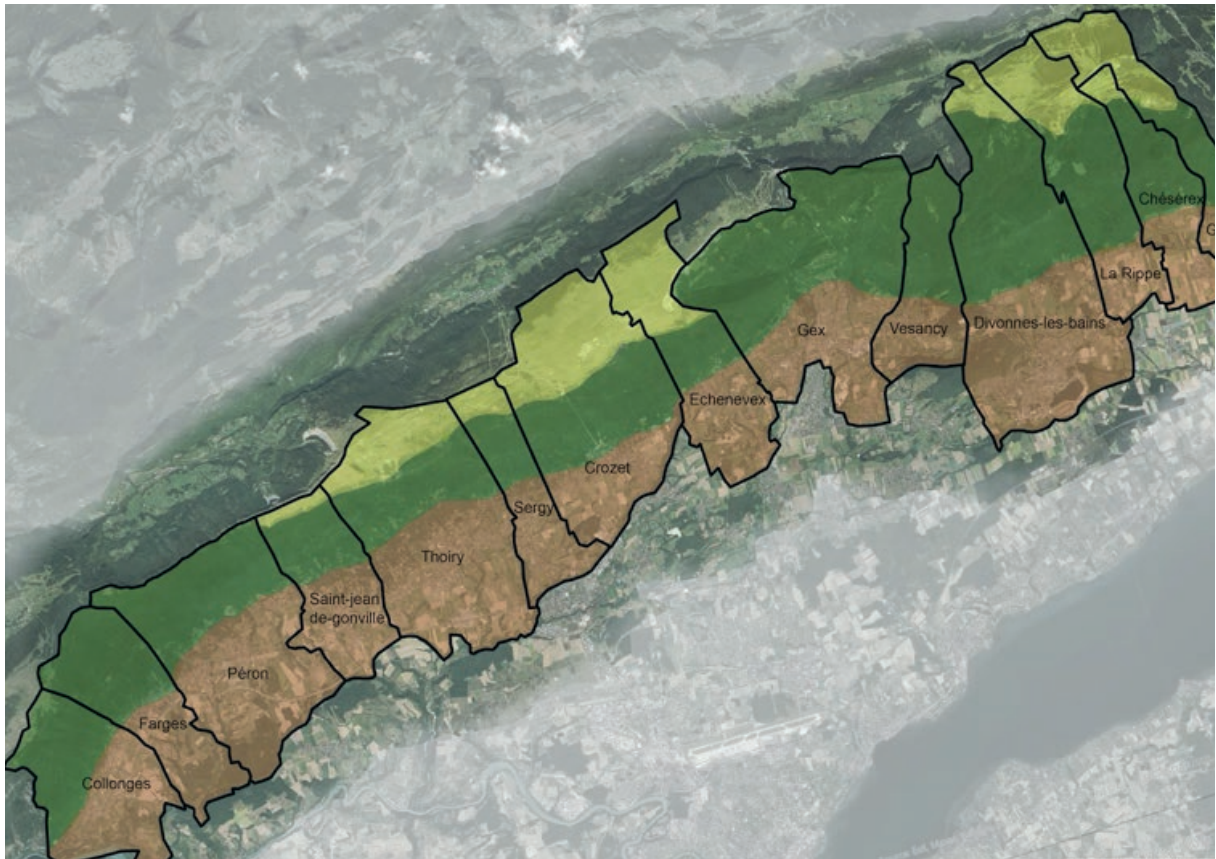
Nous proposons ainsi pour une lecture en trois étagements s'étendant de la campagne jusqu'aux crêtes du Jura trois projets d'aménagement cohérents, s'attachant à mettre en réseau les éléments marquants du territoire au travers de sentiers mais aussi d'interconnexions visuelles, paysagères et culturelles.

Ce projet en plusieurs volets se veut flexible afin de pouvoir être déployé par étapes et être capable de s'inscrire dans différents scénarios d'aménagement de la voie de chemin de fer. Dans ce contexte, il devrait pouvoir aider à la réflexion dans la mesure où la voie y joue un rôle clé quant à l'accès aux lieux d'intérêts identifiés. De ce point de vue là, ce projet peut être considéré comme guide, servant à mesurer l'impact et la capacité de ce type d'initiative.

fig.28. Page précédente: Aquarelle illustrant l'ambiance aux abords d'une tannerie réaffectée, au niveau villageois et des pré-bois.

fig.29. Ci-contre: Découpage en lanière donné par les limites administratives communales

fig.30. Ci-contre: La géographie, le paysage agricole et forestier, l'habitat et le patrimoine bâti permettent d'identifier 6 entités distinctes dans le Pays de Gex



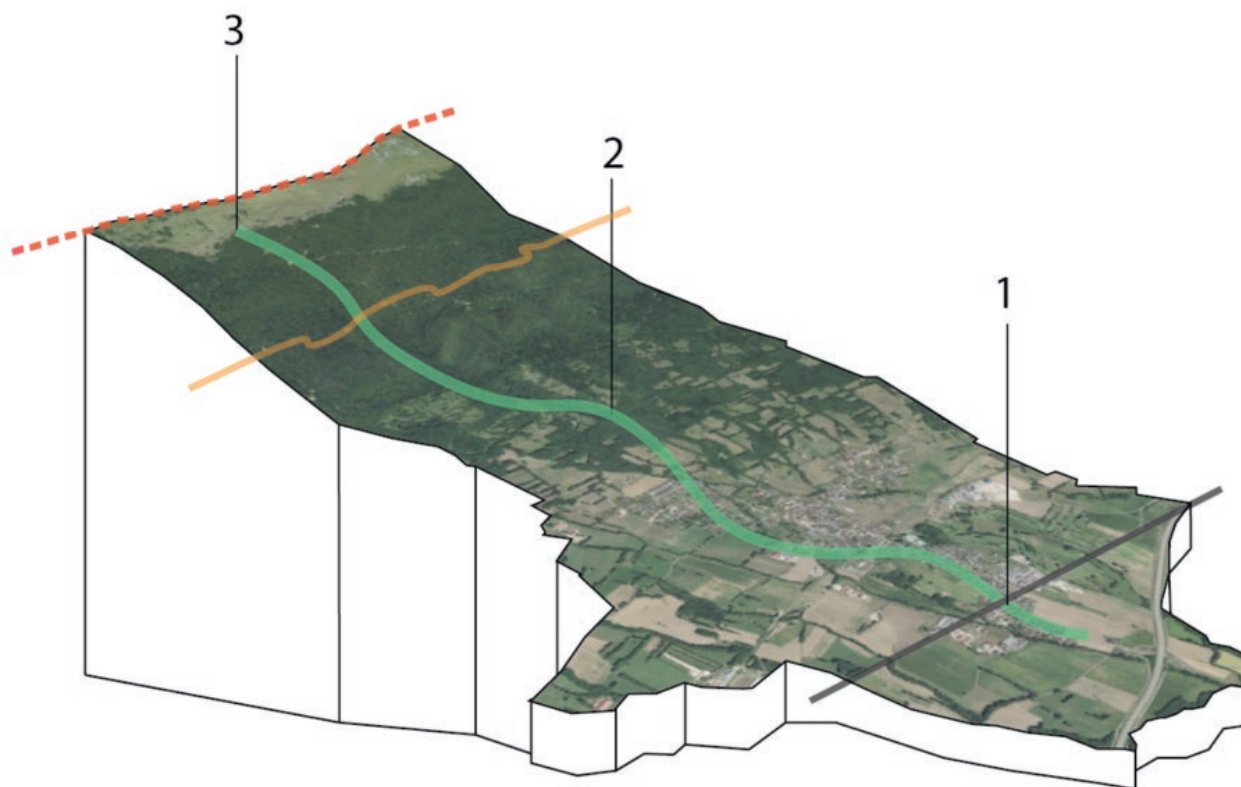


fig.31. Ci-dessus: Vue axonométrique du périmètre d'intervention, montrant les trois étapes du projet.

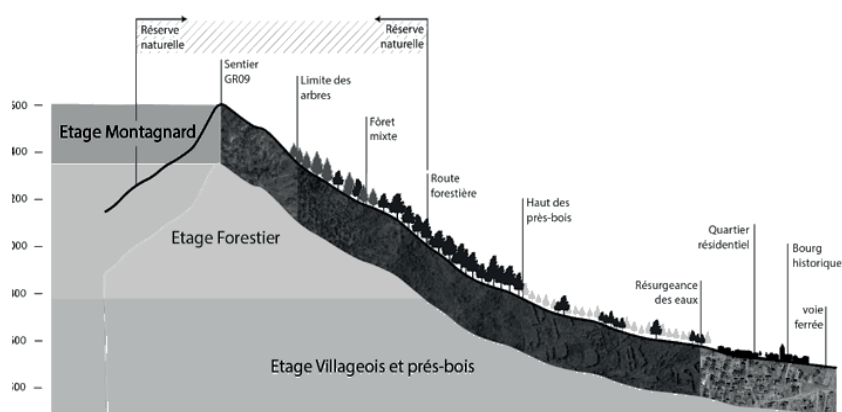
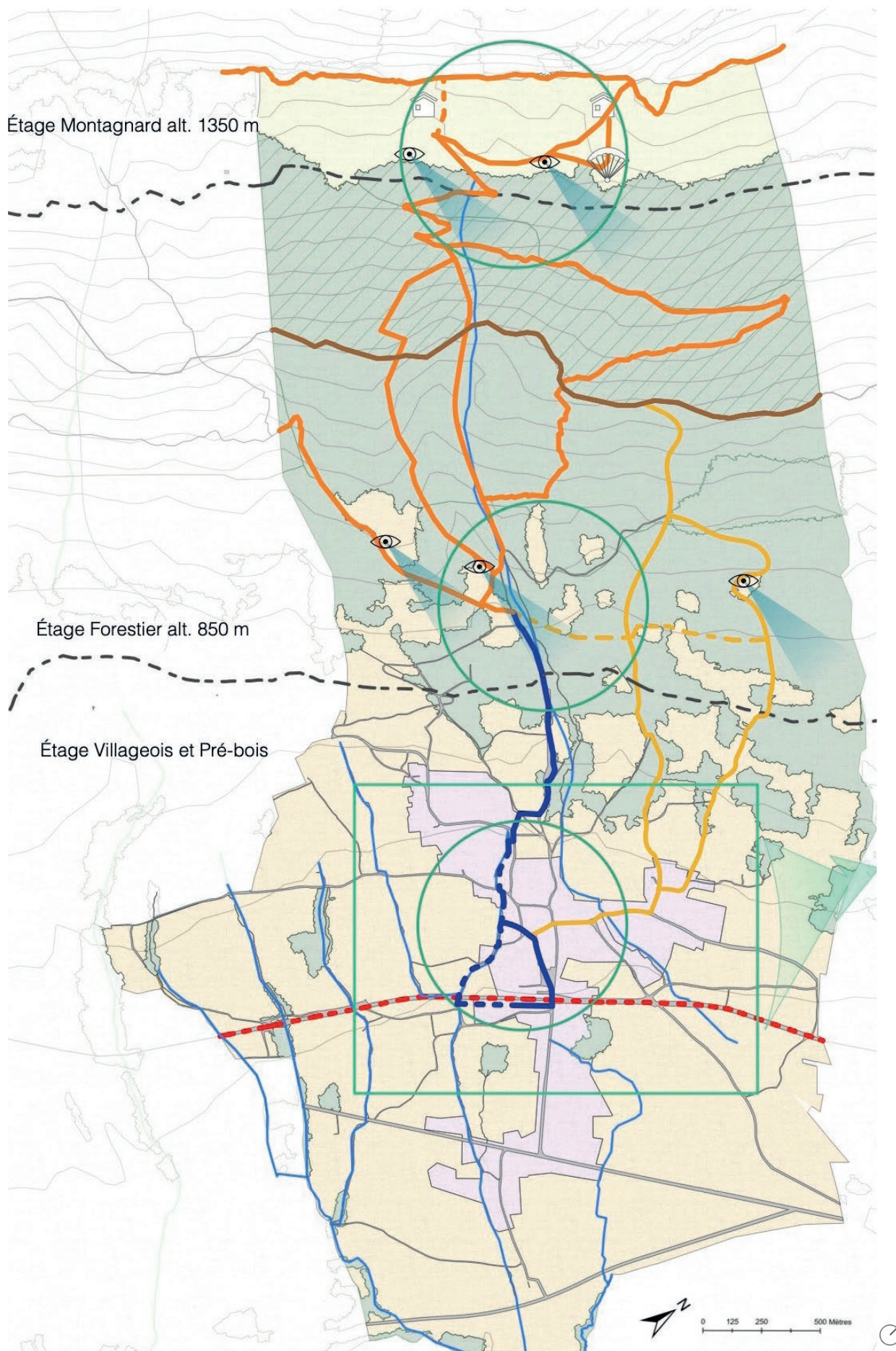


fig.32. Ci-dessus: Transect sur le territoire : mise en évidence du relief, des étagements de la végétation en montagne et de l'implantation des bourgs sur le piémont. Objectif : Rendre attractifs les patrimoines culturel, traditionnel et bâti, les mettre en réseau avec les attraits paysagers et de loisirs.

fig.33. Ci-contre: Projet de l'étage villageois et pré-bois à Saint-Jean-de-Gonville. Le long des parcours, chaque étagement dévoile ses qualités, elles sont accessibles, mises en valeur et activées par un programme d'accueil du public. Le projet consiste plus précisément à déterminer les connexions verticales et horizontales sur le périmètre de la commune de Saint-Jean-de-Gonville. Les attraits paysagers, culturels et touristiques varient selon les étagements. Le projet s'applique à identifier et à proposer des liens en fonctions des acteurs, des attraits et des potentiels des lieux.





Sur la Ligne du Temps: Revalorisation du patrimoine bâti ferroviaire dans le Pays de Gex

Le territoire du Pays de Gex est traversé par une ligne de chemin de fer qui reliait autrefois la commune de Bellegarde (France) à la commune de Nyon (Suisse). En fonction pendant presque un siècle, la ligne façonne le paysage du pays de Gex. Au tournant de la fin du XXe siècle et du début du XXIe siècle, la ligne ainsi que les autres infrastructures ferroviaires tombent en désuétude et sont désaffectées. Cet effacement progressif du passé ferroviaire de la région, entraîne avec lui le lien qui permettait de connecter les différentes localités entre elles. Plus récemment, certains tronçons de la ligne et quelques bâtiments ferroviaires ont fait l'objet de transformation.

Les bâtiments ferroviaires sont une clé intéressante pour inscrire le territoire dans le temps et dans un ensemble plus large puisqu'ils possèdent l'architecture typique du patrimoine bâti ferroviaire français. Dans ce travail, le bâti ferroviaire est identifié comme une mémoire du passé rappelant que le territoire du Pays de Gex était jadis uni par les rails et garde le potentiel d'une unité dans le territoire.

Le présent projet territorial vise à préserver et valoriser le patrimoine bâti ferroviaire quelque peu négligé, et à le remettre en réseau le long de l'ancienne voie de chemin de fer afin de renforcer la valeur d'ensemble. Ce projet invite en particulier à repenser les bâtiments des gares qui autrefois symbolisaient des points de convergence pour les voyageurs et pourraient avoir une nouvelle vocation pour la communauté.

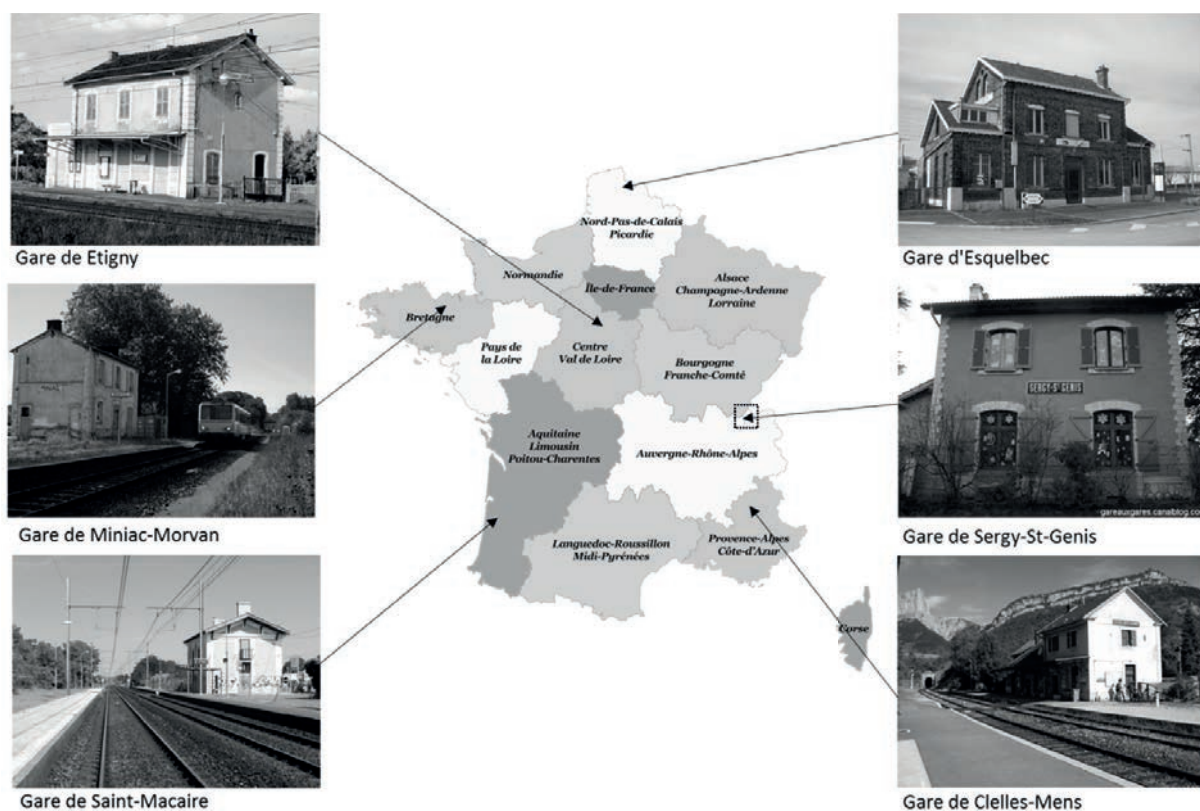
Sises dans des contextes différents, les gares ont des potentiels d'influence variés ce qui requiert une certaine flexibilité dans le projet. Ainsi, il s'agit de retravailler l'apparence et l'affectation des différentes gares de la région en s'appuyant sur une charte établie préalablement permettant d'adapter le projet aux besoins tout en maintenant une cohérence territoriale.

Deux esquisses de projets sont proposées dans des périmètres restreints ; l'une autour de la gare de Chevry et l'autre autour de celle de Collonges-Fort-l'Ecluse. Ces gares ont des situations particulièrement intéressantes et illustrent les principes à appliquer sur l'ensemble de la région.

fig.34. Page précédente: XXXXXXXXX

fig.35. Ci-contre: Les gares du Pays de Gex à l'image d'un patrimoine bâti ferroviaire français.

fig.36. Ci-contre: Les gares du Pays de Gex à l'image d'un patrimoine bâti ferroviaire français.



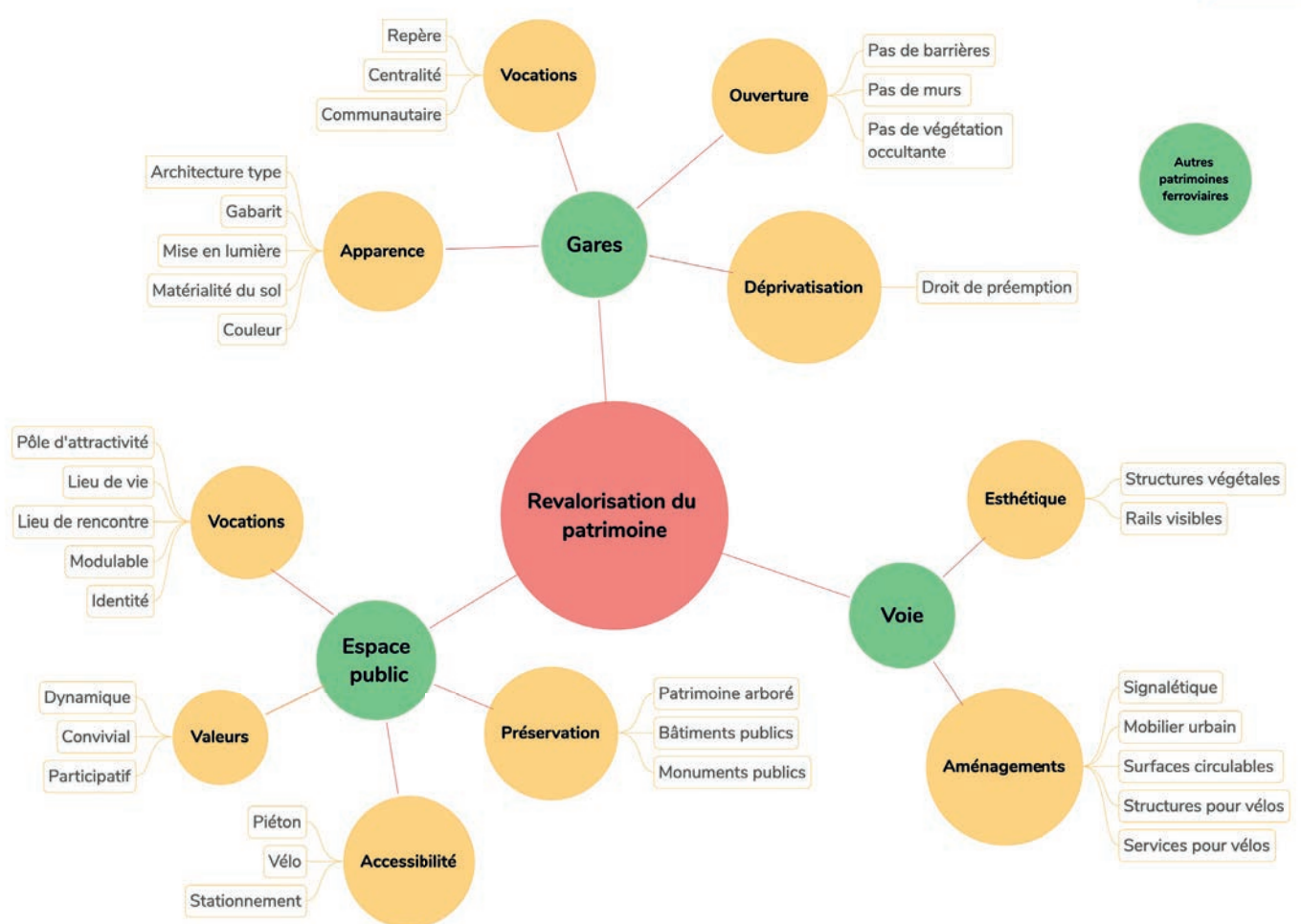


fig.37. Ci-dessus: Charte directrice d'aménagement des gares

fig.38. Ci-contre: Gare de Farges état en 2020

fig.39. Ci-contre: Perceptive d'ambiance du projet de la place de la gare à Chevry





L'intégration sociale par l'intégration spatiale

L'idée générale qui a orienté notre réflexion s'est fondée sur les résultats de la phase de diagnostic. Les analyses produites par les différents groupes ont souvent conclu que Genève avait un effet prédateur sur le Pays de Gex. Nous avons fait l'hypothèse que ceci pouvait représenter une menace sur la culture et le patrimoine de ce territoire. Ce point de départ nous a conduit à nous poser la question de la cohésion sociale comme moyen de faire face à ce risque.

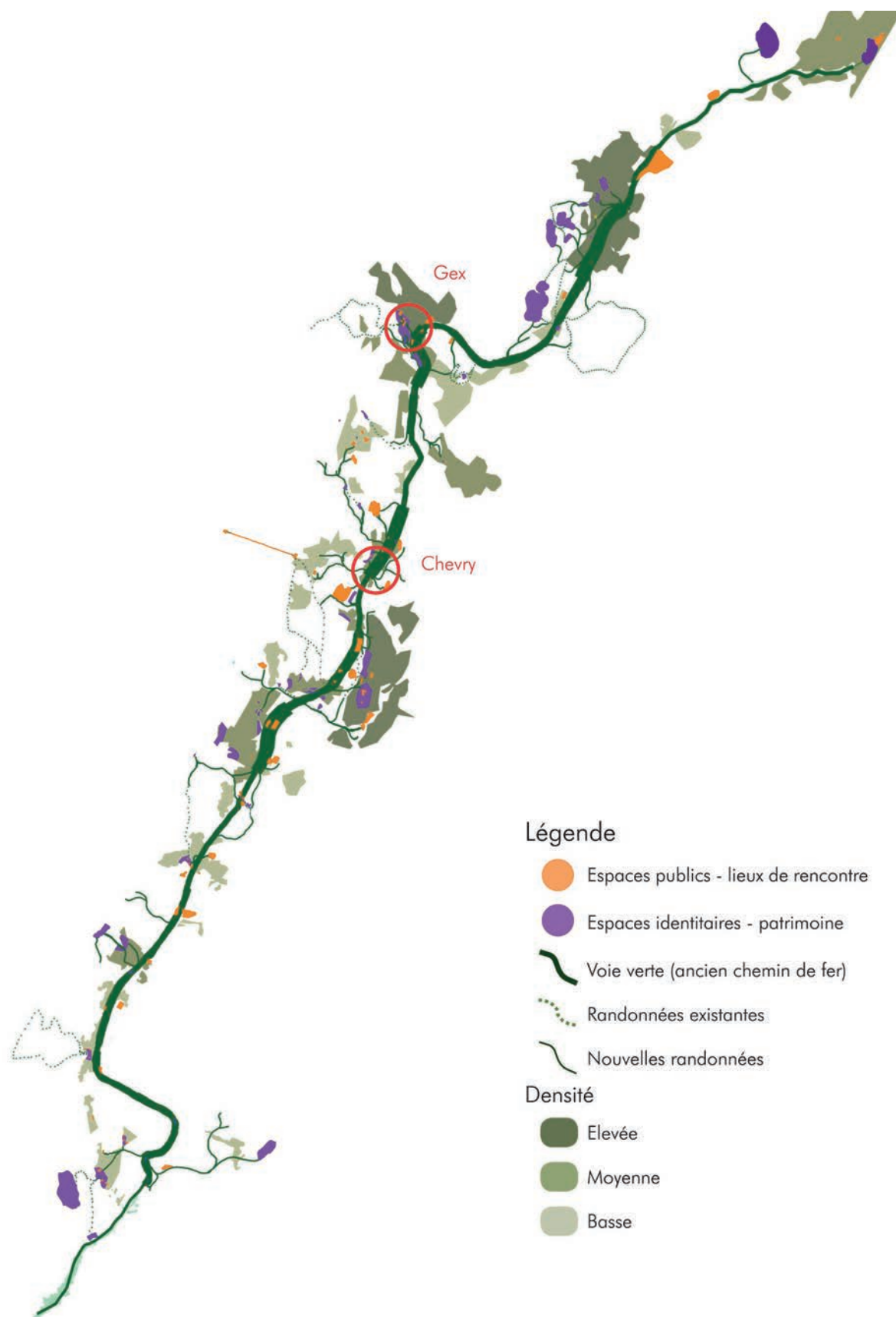
Notre vision du concept de cohésion sociale s'est forgée en première approche grâce à des recherches académiques et théoriques dont l'enjeu était de faire le lien avec les questions spatiales. Nous avons en particulier cherché à cerner quels sont les facteurs culturels de cohésion sociale qui peuvent promouvoir une identification de la population à son territoire, et comment ceux-ci se traduisent sur le terrain.

Cette analyse contextualisée a permis de mettre en lumière que, au sein du Pays de Gex, on trouve beaucoup d'espaces dédiés aux activités associatives, importants pour les différentes pratiques culturelles et sportives de la population. Par ailleurs, elle a démontré que le potentiel patrimonial du bâti et des paysages de la région est remarquable. Cependant, nous avons également constaté qu'il y a peu de liaisons conviviales entre ces espaces, notamment pour les piétons et les cyclistes. Ceci s'explique en grande partie par l'omniprésence de la voiture, résultat d'une politique de mobilité longtemps mono-orientée.

L'aménagement de l'espace public en faveur des mobilités douces nous a semblé une alternative propre à renforcer la cohésion sociale par l'intégration spatiale des activités culturelles et associatives. A l'échelle régionale, notre projet consiste à transformer la voie de chemin de fer en Voie verte reliant les espaces identitaires traversés, les chemins de randonnées qui la croisent et connectée aux itinéraires cyclables transfrontaliers. A l'échelle locale, il propose, à partir de la voie verte, une reconquête de l'espace public des localités traversées au profit du piéton.

fig.40. Page précédente: Mise en évidence des espaces identitaires traversés par l'ancienne voie ferrée à l'échelle territoriale.

fig.41. Ci-contre: Projet de mise en réseau des espaces de sociabilité et de rencontre, des réseaux de cheminements et de mobilité douce projetée (voie verte) et des sites patrimoniaux.



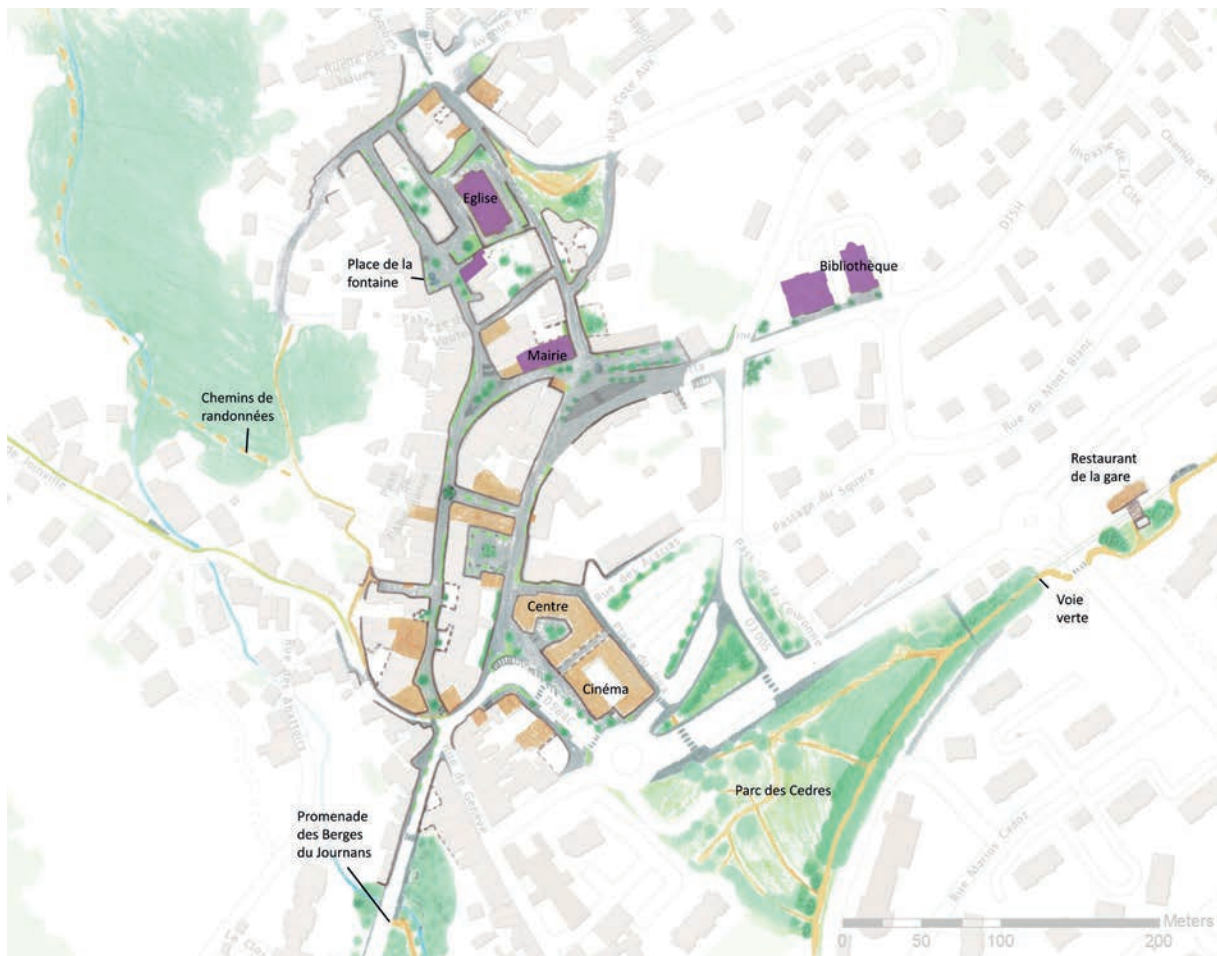
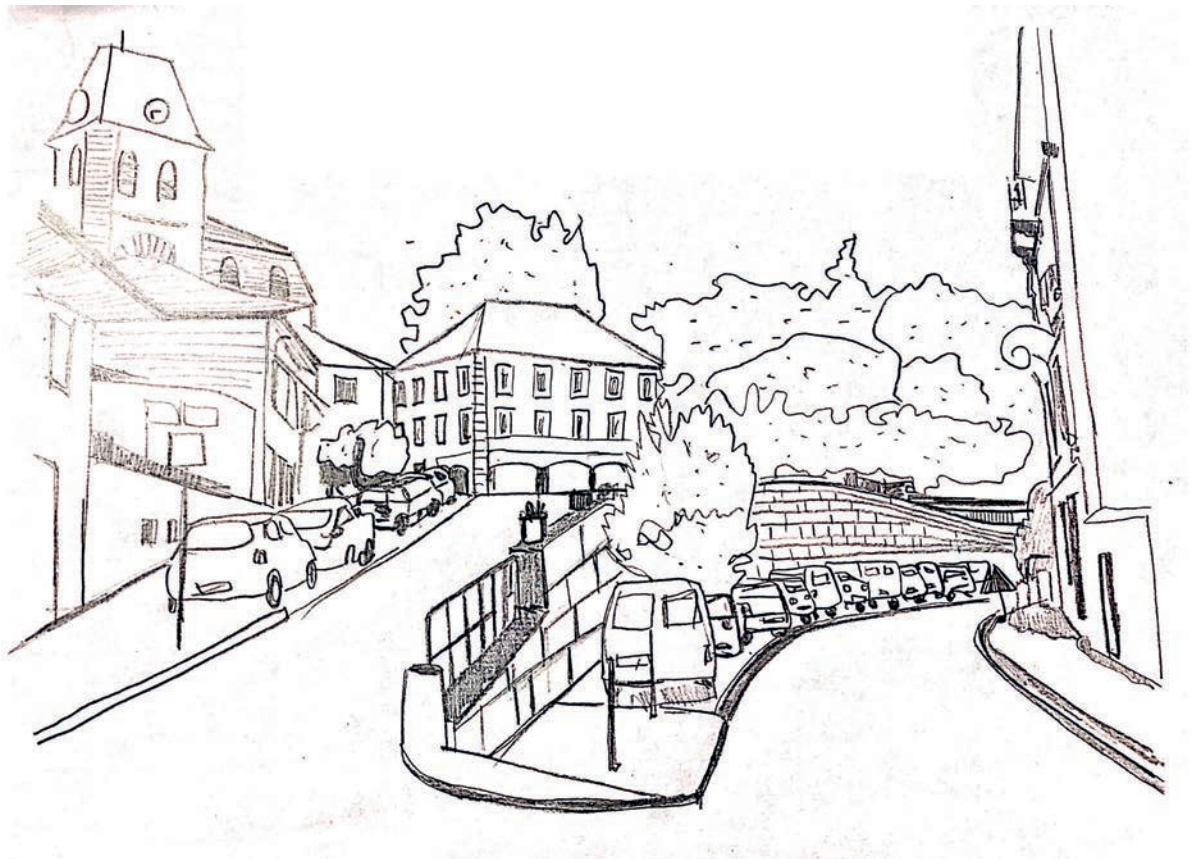


fig.42. Ci-dessus: Intentions d'aménagement des espaces publics (urbains et paysagers) : Le cas de Gex

fig.43. Ci-contre: Illustration des intentions d'aménagement à Gex (avant)

fig.44. Ci-contre: Illustration des intentions d'aménagement à Gex (après)



Groupe 11 - Garcia Jeremy - Jaquet Laurence - Kling Franka - Lelaizant Yvan -
Measday William - Ostrowitch Bastien

Le Pays de Gex sur la bonne voie

Notre projet d'atelier vise à reconnecter 3 secteurs principaux identifiés lors du diagnostic territorial : un secteur sud, un secteur central et un secteur nord, avec chacun ses caractéristiques propres. En proposant un projet de mobilité intégré qui soit à la fois performant au sein même du Pays de Gex, reliant le sud et le nord en quelques minutes, mais également relié efficacement avec Genève, notre idée est de favoriser un développement de la région qui soit à la hauteur des attentes des gessien.ne.s.

Dans ce but, nous prévoyons la réhabilitation d'un tram-train sur le tracé de l'ancienne voie ferrée, accompagnée d'une voie verte longeant ce même tracé et connecté au réseau de pistes cyclables existant. Notre projet s'étale sur un phasage en plusieurs étapes : après une première mise en service en voie simple, notre vision sur le long terme est d'installer une seconde voie de tram-train pour une meilleure efficacité et une desserte améliorée. Au-delà de la partie purement « mobilité » de notre proposition, nous avons également conçu des espaces publics agréables pour la population gessienne, aux endroits stratégiques des nœuds de connexion modaux avec notamment des vélostations et des ateliers pour différents usages, permettant la création de lien social et une facilitation des changements de modes entre le tram-train, le vélo ou encore le tram descendant vers Genève via Saint-Genis-Pouilly.

Soucieux de créer du développement tout en préservant des lieux naturels et des espaces de vie pour la faune et la flore locale, notre projet n'a pas fait fi d'une analyse approfondie des enjeux environnementaux d'une telle infrastructure de mobilité. Une attention particulière a été apportée au maintien des cordons boisés et bocages existants, ainsi qu'à la sauvegarde et préservation des corridors biologiques recensés de la région. En effet, pour l'humain comme pour l'animal, le système de 3e rail développé pour notre tram-train permet une structure relativement légère, qui peut être traversée librement et sans danger, autant en ville qu'en campagne. Notre proposition permet donc un réseau performant tout en préservant le Pays de Gex d'une fracture territoriale trop conséquente.

fig.45. Page précédente: XXXXXXXX

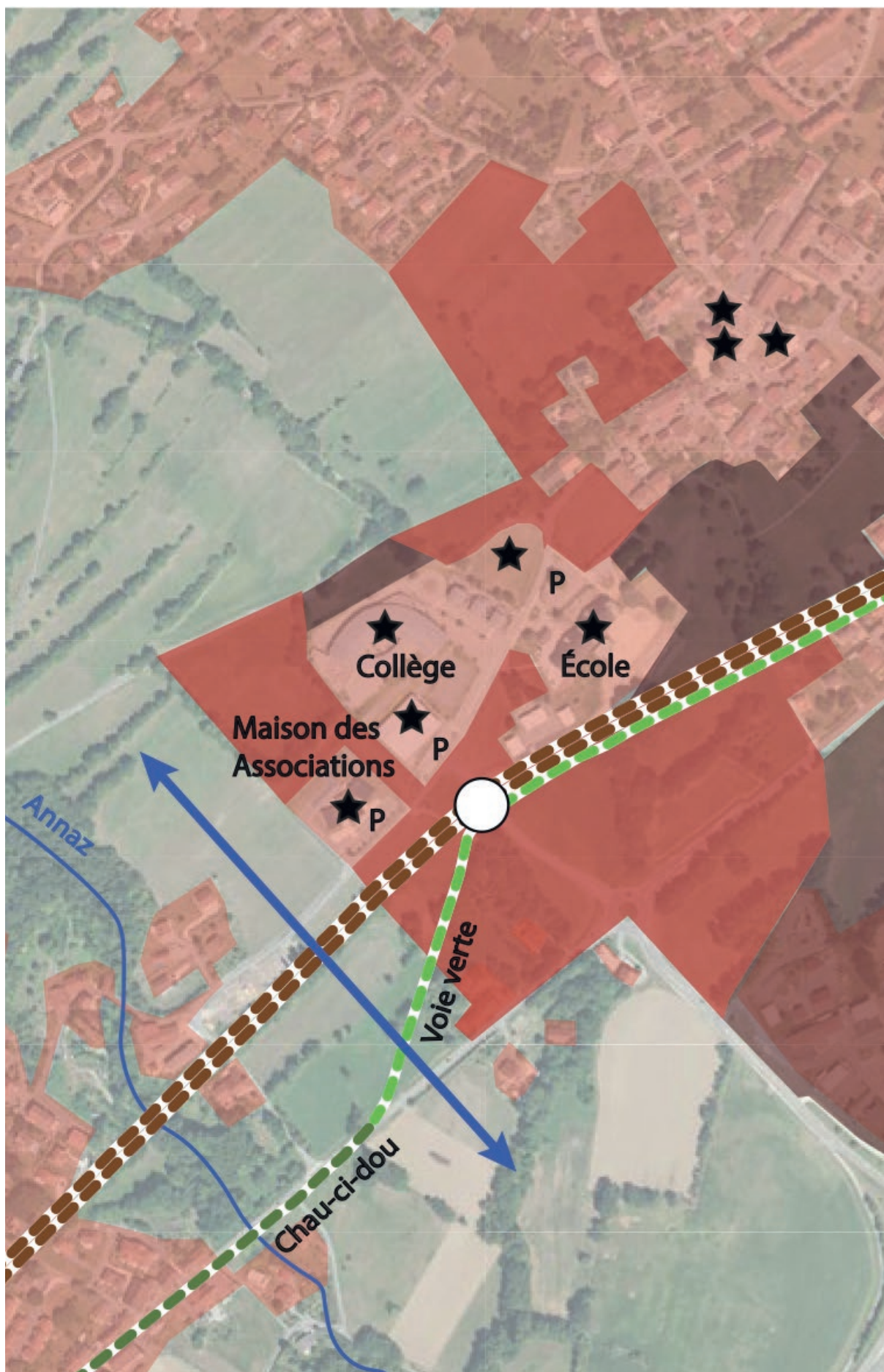
fig.46. Ci-contre: Phasage de la réalisation du projet, les trois étapes du tram-train

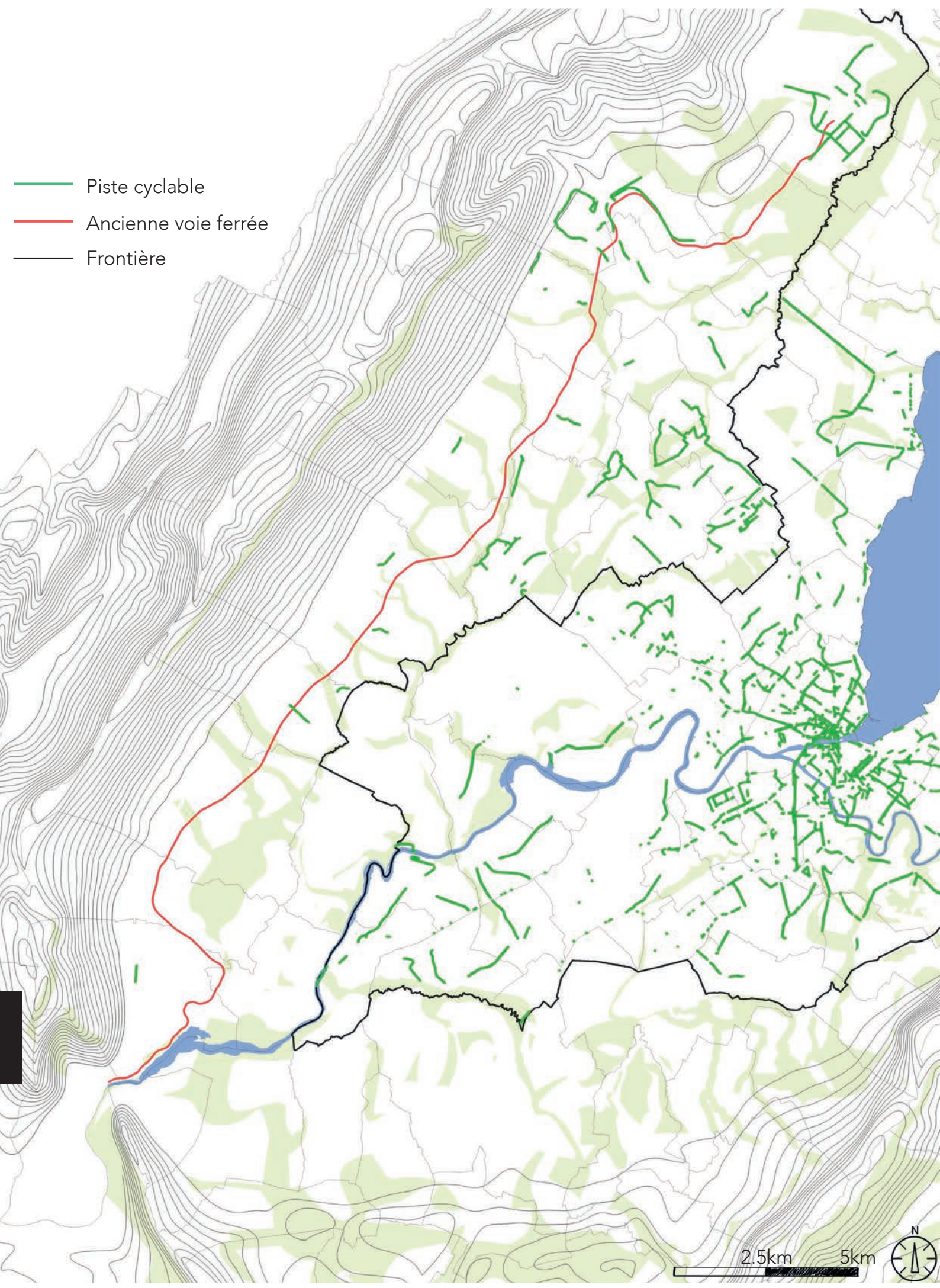




fig.47. Ci-dessus: Photographies illustratives : le tram-train, le 3e rail et la voie verte

fig.48. Ci-contre: Urbanisation anticipée et maîtrisée : l'infrastructure est pensée en tant que moteur et catalyseur du futur développement. Intentions de projet; préservation et renforcement des cordons boisés sur certains tronçons.





Groupe 8 - Borella Tiffany, Christen Elisa, Fragnière Sven, Ossent Robin,
Selle Salma

Cycloréseau du Pays de Gex

Le Pays de Gex jouit d'une richesse économique, naturelle et culturelle qui s'étend sur l'ensemble de son territoire. Néanmoins sa proximité avec la Suisse amène une forte pendularité et un ensemble de pratiques qui s'articulent autour de ce mode de vie. Si l'intérêt autour des transports doux se développe progressivement, l'emploi de la voiture reste dominant et repose sur des interactions marquées par des distances territoriales importantes. De la même manière, le peu d'infrastructures dédiées à la mobilité douce ne permet pas d'inverser cette tendance ce qui induit des liens de proximité relativement fragiles sur le territoire.

Afin de rétablir cette notion de proximité, tout en s'inscrivant dans une démarche écologique, notre projet consiste à mettre en place un réseau de mobilité douce à l'échelle du Pays de Gex. Plus précisément, le Cycloréseau que nous proposons a pour colonne vertébrale l'ancienne ligne de chemin de fer réhabilitée en voie verte. Sur cette base, le Cycloréseau se développe à une échelle plus fine en donnant de l'épaisseur à la voie, reliant et desservant les villages sous forme de différents types de tracés cyclables. Ce travail fin est basé sur une échelle de 15 minutes à vélo via la formation d'isochrones ayant pour centre le cœur des principales municipalités.

Ce Cycloréseau se veut pratique, mais aussi agréable et accessible. Il permet de relier les différents points d'intérêts à l'échelle du Pays de Gex mais également de desservir de manière efficace le cœur des localités. Finalement, la mise en place du Cycloréseau permet de nouvelles perspectives dans l'aménagement du territoire. Au travers des parcelles libres enclavées qui se trouvent le long du réseau, des projets seront initiés. Le Cycloréseau que nous proposons est un moteur pour la mise en place d'une densification qualitative et de modes de vie plus écologiques.

fig.49. Page précédente: La carte met en exergue les pistes cyclables existantes, constituant le squelette sur lequel viendrait se greffer le projet de cycloréseau, mais démontre également l'absence de pistes en territoire français et leur concentration dans les zones urbaines et plus peuplées.

fig.50. Ci-contre: Situation actuelle, cycliste à Peron

fig.51. Ci-contre: Situation actuelle, piéton à Sergy (photographie du bas).



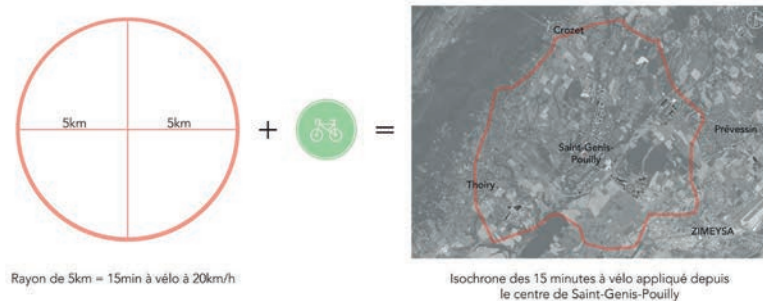
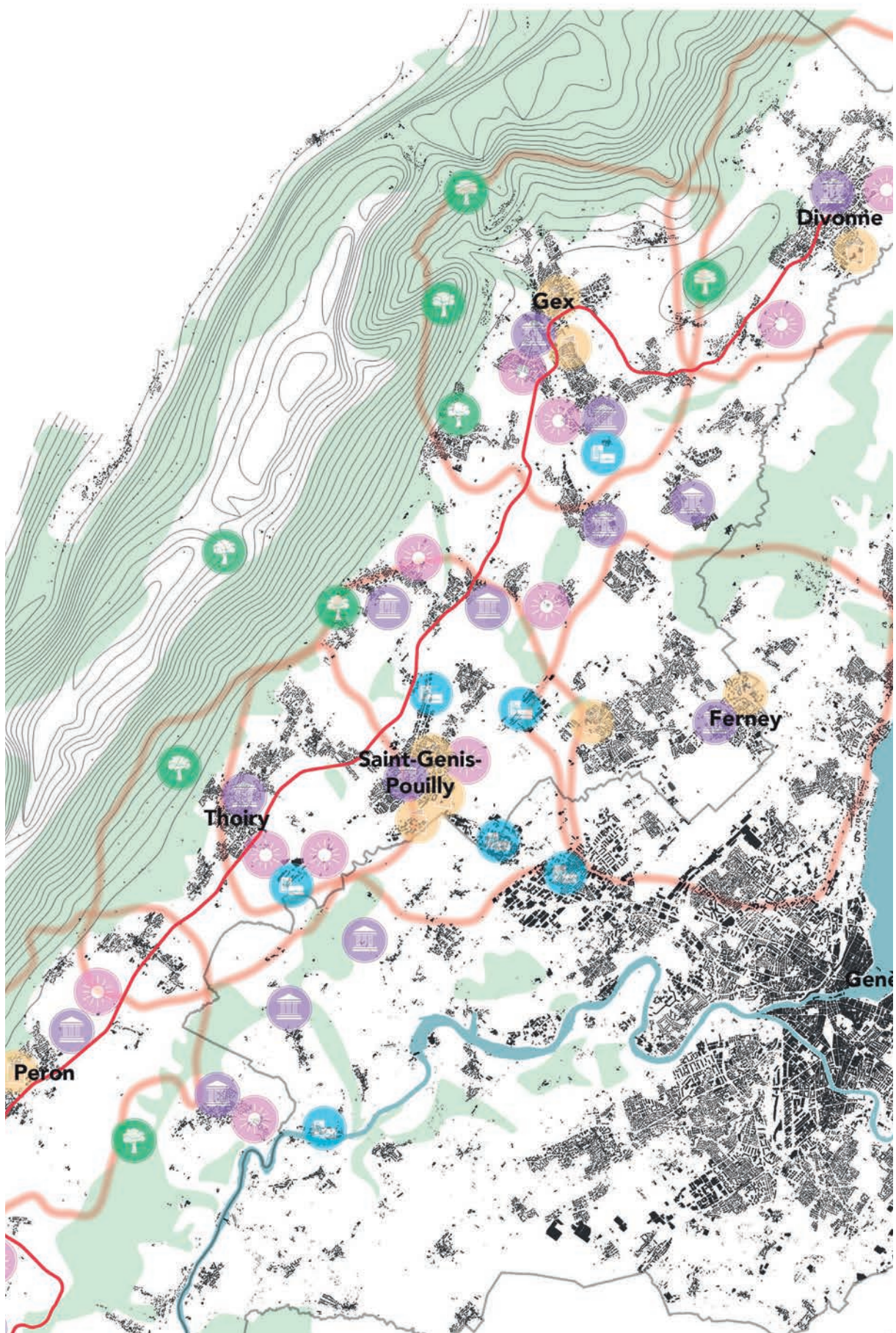
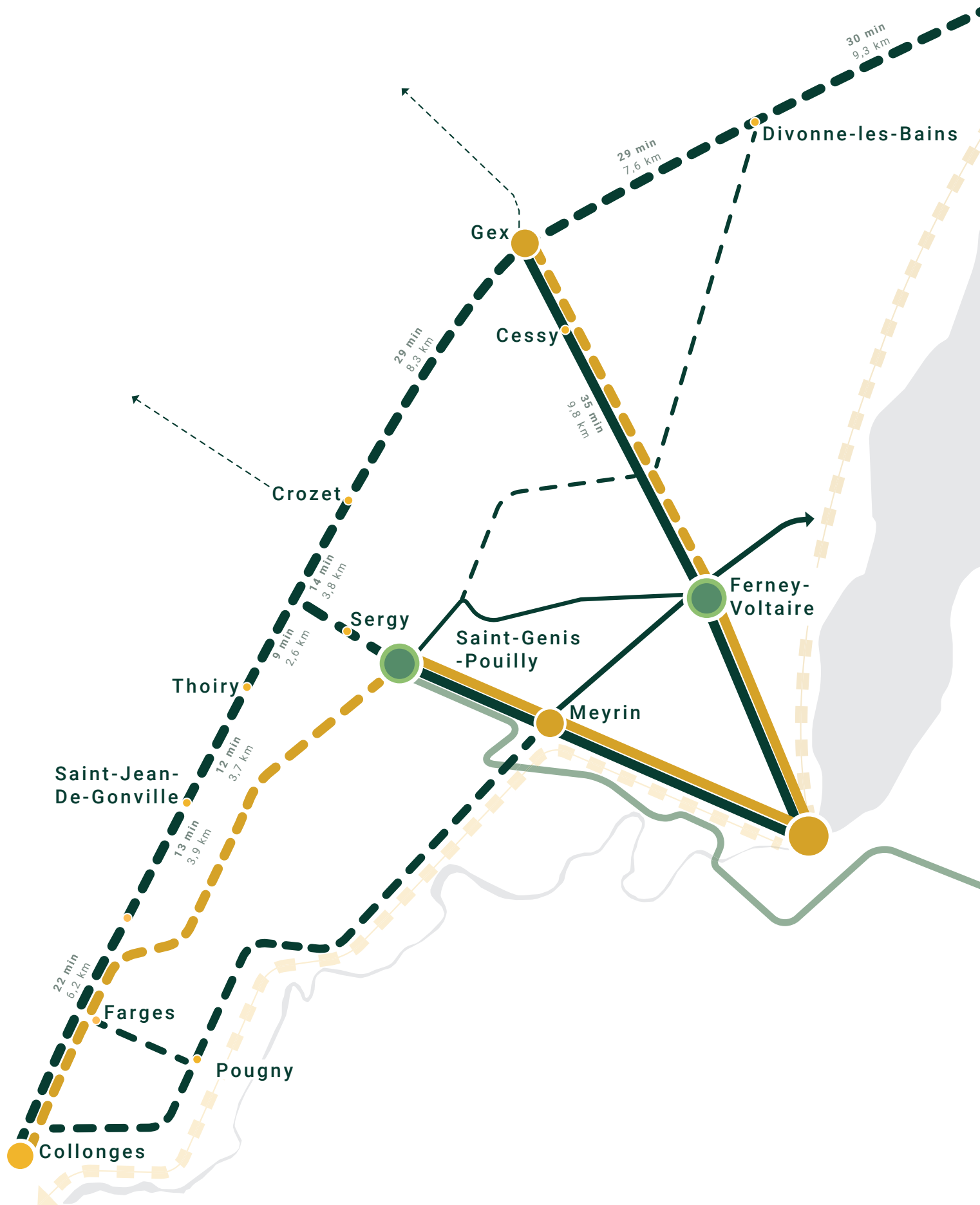


fig.52. Page précédente: L'isochrone prend en compte la réalité physique et urbanistiques du terrain afin de calculer le rayon maximal parcouru par un vélo en 15 minutes (vitesse moyenne de 20km/h) depuis le centre de Saint-Genis-Pouilly.

fig.53. Ci-dessus: L'isochrone circulaire (5km de rayon) a été modifiée.

fig.54. Ci-contre: Carte des isochrones et points d'intérêt. Cette représentation cartographique précise les lieux d'activités culturelles, zones d'activités économiques, écoles et points d'intérêts naturels et paysagers en fonction des différents isochrones correspondants à 15 minutes d'accessibilité en vélo.





Sillonner le pays de Gex en deux-roues : À la quête de son identité

Le pays de Gex, territoire français de l'agglomération du Grand Genève aux multiples qualités paysagères, patrimoniales et touristiques, est de plus en plus marqué par un étalement urbain peu contrôlé. Le mitage de ce territoire au piémont du Jura, alimenté par l'attractivité importante des pôles d'emploi et d'activité que sont Genève et, dans une moindre mesure, Nyon exige des réponses fortes à même de répondre aux enjeux spécifiques de ce territoire.

Le diagnostic territorial identifie l'importance de créer de la connectivité entre les habitants au sein d'un tissu de plus en plus morcelé et étiré. Les axes routiers reliant entre eux les pôles urbains majeurs ont pour conséquence de fragmenter le territoire à l'échelle locale. Sans automobile pour se déplacer, le pays de Gex est difficilement praticable et accessible. Il est donc important de repenser la mobilité au sein du territoire, c'est-à-dire repenser non seulement les flux transfrontaliers de plus en plus nombreux mais aussi les flux internes. Il s'agit alors de changer de paradigme : se défaire du « tout à la voiture » aujourd'hui prédominant au profit de la multimodalité et de l'écomobilité, lesquelles nécessitent un aménagement des axes de circulations et de l'espace public.

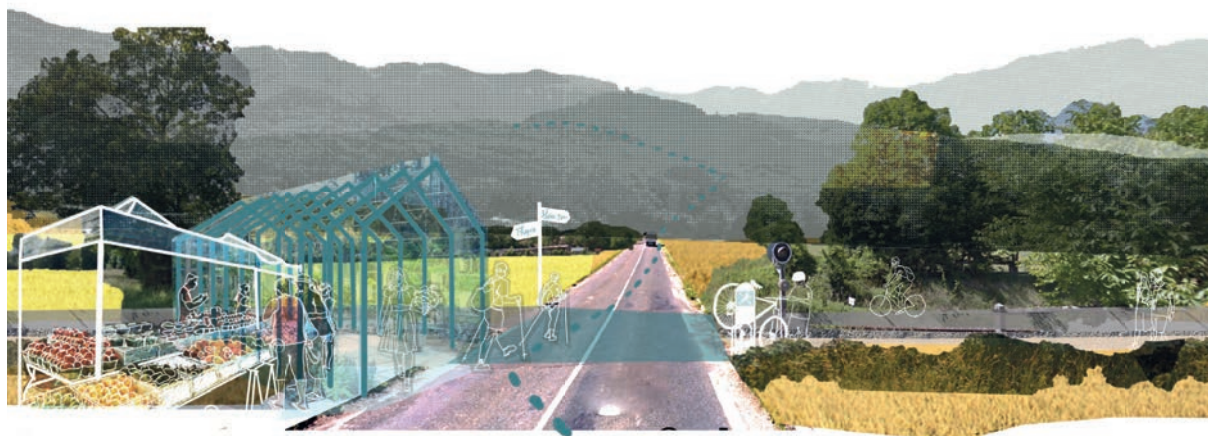
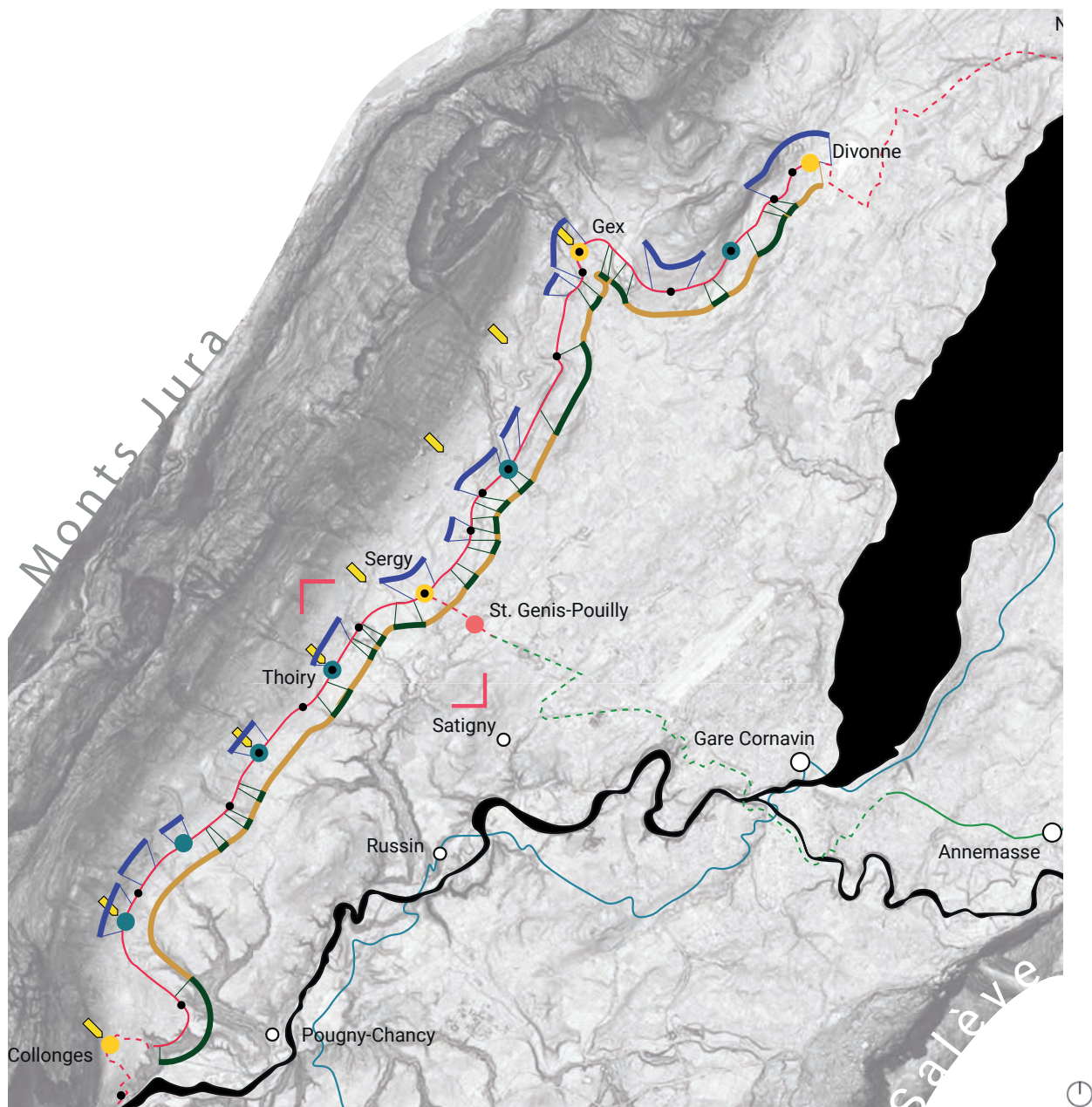
C'est pourquoi ce projet s'attache à transformer la voie de chemin de fer désaffecté entre Collonges et Nyon en voie verte – la voie du Piémont – afin de reconnecter les populations aux qualités de leur territoire et proposer un mode de déplacement alternatif en encourageant la mobilité douce. Cette voie cyclable péri-urbaine faisant office de véritable artère à l'échelle du pays de Gex, de nombreuses pistes cyclables et voies piétonnes s'articuleraient autour d'elle, le tout formant un maillage fin et intelligent de mobilité douce.

Le projet s'attache à détailler non pas tant la qualité de la voie en soi mais davantage la qualité et la fréquence d'implantation de l'équipement qu'elle nécessite. Des haltes d'importance variable (points multimodaux, haltes de service, haltes de détente, haltes de découverte) sont proposées. L'implantation de ces haltes et la distance séparant deux d'entre elles sont soigneusement étudiées pour garantir d'une part une pratique de la voie verte efficace, sécurisée et agréable, et pour servir de point de diffusion sur des réseaux de mobilité douce secondaires, à même de donner accès à des lieux d'intérêt et des paysages représentatifs répartis entre les différents villages du Piémont.

fig.56. Page précédente: Représentation schématique des voies projetées et de la multimodalité (mise en évidence des nœuds multimodaux).

fig.57. Ci-contre: Le projet territorial de la voie du Piémont
Le travail identifie les enjeux de la mobilité cyclable péri-urbaine. Il formule une proposition à l'échelle d'une infrastructure régionale (la voie du Piémont) et s'attache à détailler la mise en réseau, la qualité et la fréquence d'implantation de l'équipement qu'elle nécessite. Cyclables, voies vertes) ainsi que la nature des tronçons projetés

fig.58. Ci-contre: Illustration d'une halte de découverte. Les illustrations représentent les différents types de haltes d'importance variable (points multimodaux, haltes de service, haltes de détente, haltes de découverte) à aménager le long de la voie du Piémont.



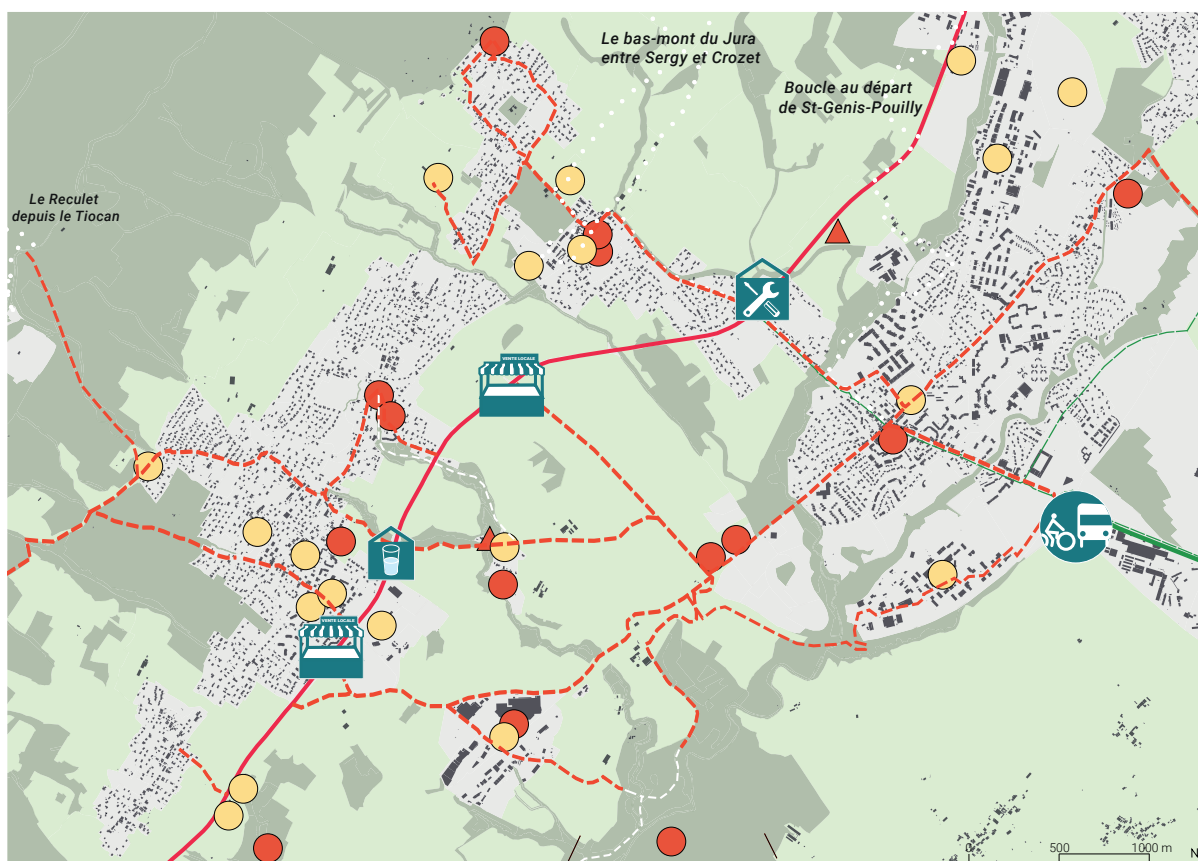
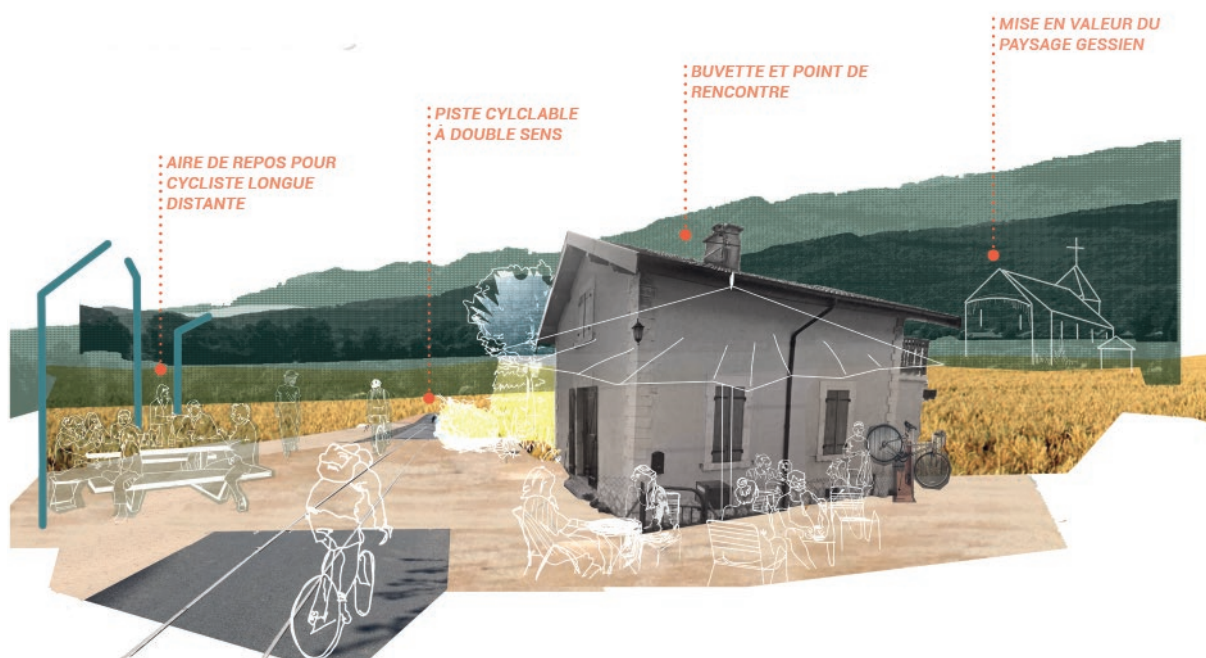
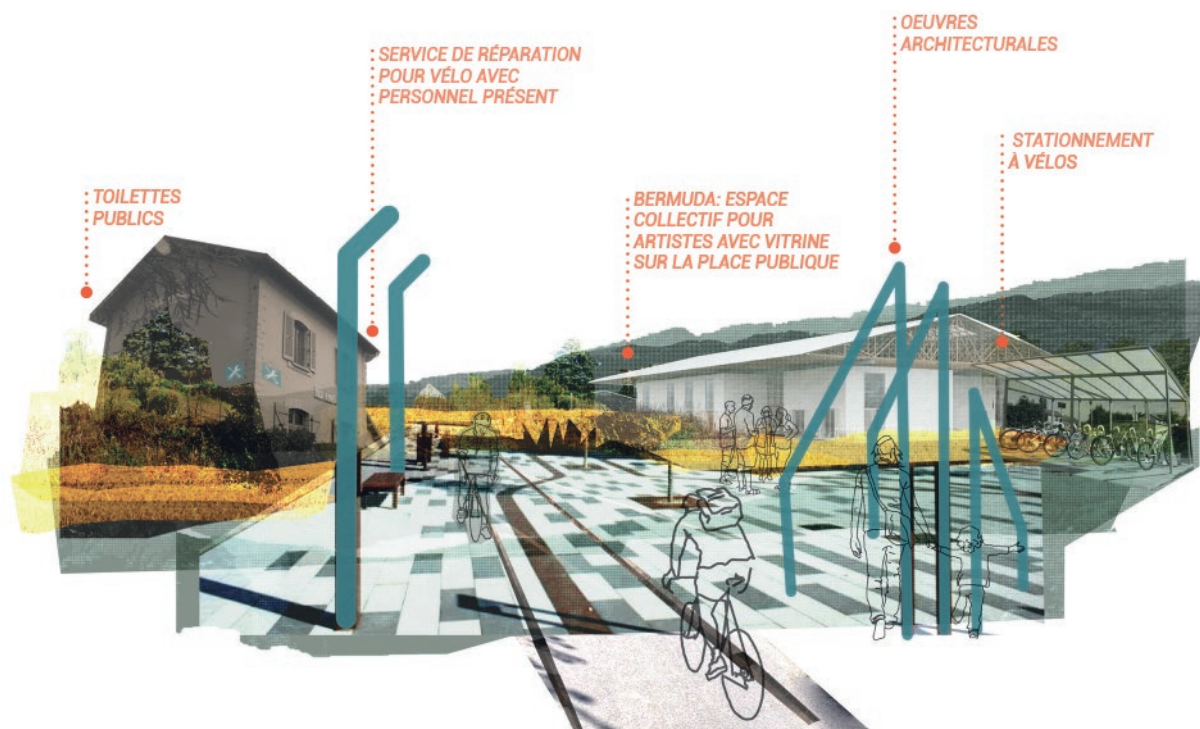


fig.59. Ci-dessus: Le réseau de mobilité douce dans le secteur de Thoiry, Sergy et St. Genis Pouilly. La carte détaillée du secteur de Thoiry, Sergy et St. Genis Pouilly montre le réseau secondaire, à même de donner accès à des lieux d'intérêt et des paysages représentatifs répartis entre les différents villages du Piémont.

fig.60. Ci-contre: Illustration d'une halte-relais de service.

fig.61. Ci-contre: Illustration d'une halte-relais de détente.



conclusion

Remerciements

L'aboutissement d'un tel atelier n'a pu mener à la réussite qu'avec le soutien et l'encadrement de nombreuses personnes internes et externes à l'Université de Genève (UNIGE) et à la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève (HEPIA).

En dehors des enseignant-e-s de l'atelier, nous tenons à remercier tout spécialement :

Monsieur Pierre Dalléry, directeur de l'Aménagement pour Pays de Gex Agglo, et monsieur Xavier Poly, du service Mobilité pour le Pays de Gex Agglo, pour leur accueil dans la ville de Gex et leur apport en termes de compréhension des réalités à la fois communales et régionales, ainsi que les dynamiques transfrontalières prépondérantes du Pays de Gex.

Mme Ingrid Carini, cheffe de projet en urbanisme et développement territorial auprès de l'agglomération du Grand Genève pour avoir livré aux étudiant.e.s les clés de compréhension de l'articulation politico-administrative du Grand Genève et en signalant l'importance des dynamiques transfrontalières sur ce territoire.

Mme Lorène Jocteur, paysagiste, pour sa lecture paysagère précise, pédagogique, et les éléments apportés sur les pratiques agricoles de la région, du point de vue de leurs pratiques sur la morphologie paysagère.

M. Olivier Couturier (Ingénieur chez TTK Lyon) pour sa présentation claire et pédagogique de l'étude d'opportunité et de faisabilité en vue de la réhabilitation ferroviaire pour la réactivation de la ligne du pied du Jura au trafic voyageur et fret.

M. Philippe Brun, ancien collaborateur du Département de l'Aménagement, de l'Équipement et du Logement du Canton de Genève et co-auteur de l'étude 500 m de ville en plus pour la passionnante présentation livrée à ce sujet et permettant aux étudiant.e.s de se saisir des enjeux du contre-projet à une échelle régionale.

Mme Nathalie Mongé, architecte paysagiste, chargée de cours HES-SO, pour ses exercices utiles quant à la lecture des tissus urbains et ses apports critiques lors du deuxième rendu d'atelier.

Mme Marie-Paule Mayor, architecte et urbaniste, et M. Luca Pattaroni, docteur en sociologie, maître d'enseignement et de recherche à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne pour leurs précieux retours critiques lors du jury final.

L'équipe enseignante investie, en bonne entente, dans toutes les étapes de la démarche et qui n'a pas ménagé ses efforts pour encadrer les séances d'atelier, d'abord en présentiel, puis à distance,

avec une exigence constante : Mme Laurene Crémel, Mme Marie-Hélène Giraud, Mme Serena Vanbustele (ma.), M. Luca Piddu (ass.), M. Vincent Vergain (ass.).

Les 12 groupes d'étudiant-e-s qui ont suivi la formation avec courage, application et enthousiasme, malgré des conditions de collaboration et d'enseignement rendues difficiles par l'épidémie de Covid- 19, mais qui n'ont pas flanché pour rendre des projets de qualité !

