

# Genève-région : histoire, formation urbaine et projet territorial

MARCELLIN BARTHASSAT ARCHITECTE ET URBANISTE SIA FAS FSU



L'histoire morphologique de Genève permet d'appréhender dans la durée les enjeux de la période dans laquelle nous vivons aujourd'hui, et tout particulièrement celui des échelles d'une agglomération transfrontalière, dite du Grand Genève. Le projet est sous-tendu par la capacité d'une communauté suprarégionale, voire transnationale, à se rassembler et réfléchir à un avenir commun. Afin d'appréhender le contexte, il faut revenir un peu en arrière, comprendre la formation des composantes territoriales. L'orographie et l'hydrographie, soit le relief et l'eau, constituent la matrice, le socle, sur lequel se sont édifiées ville et campagne. Observé depuis les hauts du Salève, le paysage donne à voir ces composantes et formations du territoire, cette échelle géologique qui se confronte aux paysages ruraux et urbains. S'y ajoutent les signes de notre croissance, rendus plus visibles par la progression urbaine et la multiplication des infrastructures. Cette anthropisation des territoires fonde un paysage sans frontière, produit par une morphologie issue des transformations précédentes, même si cette biogéographie ne correspond plus aux limites politiques actuelles. Elle invite à une vision en devenir, réunissant plusieurs gouvernances dans un nouveau paradigme de réalité métropolitaine (concept d'hyperville d'André Corboz) [1] et du dépassement de la crise climatique. In fine demeure l'espoir de fédérer des entités franco-valdo-genevoises, bassin de vie aux confins des crêtes jurassiennes, du Léman, des Préalpes et du massif du Mont Blanc.



Mer de brouillard à 1000 mètres sur le Genevois entre Salève et Jura (photo MBA)

L'une des cartes de l'Atlas helvétique représente la dernière étendue glaciaire (-10 000 ans) du Plateau suisse et de l'extrémité de la cuvette franco-genevoise, période dite « wurmienne ». On y voit les crêtes du Salève et le début de la crête du Jura. La perception d'Élisée Reclus sur le processus naturel me paraît fort à propos : « Depuis le jour où la terre où nous sommes prit sa première rugosité destinée à se transformer graduellement en montagne, la nature qui est le mouvement de transformation incessante a travaillé sans relâche à modifier l'aspect de cette protubérance [2] ». La configuration morphologique, issue de cette situation glaciaire, caractérise l'héritage naturel qui a conditionné la cuvette franco-genevoise. La confluence du lac Léman, avec

les cours d'eau du Rhône et de l'Arve, a engendré un système radioconcentrique qui perdure encore aujourd'hui dans la formation urbaine du cœur d'agglomération. La rade de Genève fut une confluence où se sont « disputés » les glaciers du Rhône et de l'Arve et la pointe de la Jonction sur Genève est l'endroit où l'Arve se jette dans le Rhône. Certaines traces de cette « dispute » persistent aujourd'hui, comme le losange de Plainpalais ou l'ancien méandre de l'Arve sur le secteur de Praille-Acacias-Vernets. La présence d'un grand lac, d'un fleuve, de rivières et d'affluents a marqué profondément l'organisation humaine dans ses différents territoires. La formation végétale et l'eau couvrent environ plus d'un tiers de la superficie du Grand Genève (2 500 km<sup>2</sup>), tout comme l'agriculture et les espaces verts, et l'urbanisation se répartit à peu près sur 20% du territoire d'agglomération. L'échelle de Genève n'est plus aujourd'hui celle d'un canton-ville mais un espace régional vaste et généreux. Sa structure parcellaire produit un paysage dont certaines parties ont conservé un caractère bocager, notamment sur les piémonts du Jura, du Vuache et du Salève. Ceux-ci sont en partie reliés par de grandes coulées ou pénétrantes de verdure sur le cœur urbain d'agglomération. L'histoire morphologique s'installe ainsi sur ces données géographiques. Des réseaux viaires se mettent progressivement en place. Ils vont former des tissus parcellaires et de réseaux, constitutifs du domaine bâti. Tous représentent les composantes territoriales dues à l'action humaine [3].

L'histoire de Genève peut se résumer aux quelques grandes périodes suivantes. La première va de l'âge de bronze jusqu'à la période gallo-romaine ; la deuxième du haut Moyen Âge jusqu'à la Réforme, en 1530 ; durant la troisième période, celle de la Renaissance et du siècle des Lumières, l'arrivée d'idées fortes a joué un rôle important pour modeler l'espace de la ville. Vient ensuite, le siècle de la Révolution industrielle, un XIX<sup>e</sup> siècle d'accumulations et d'inégalités sociales, source de conflits qui marqueront la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, nous sortons de la modernité expansive du XX<sup>e</sup>, notamment celle des Trente glorieuses d'après-guerre, période durant laquelle l'on a le plus construit par rapport à l'histoire du monde ! Nous affrontons une ère plus problématique, en crise et incertaine, dont l'impact écologique est sans précédent (ère anthropocène). Le doute n'est plus de mise et de grands questionnements apparaissent, pour les architectes, les urbanistes, paysagistes et ingénieurs. Une longue marche s'impose pour construire des alternatives aux modèles productivistes qui ont dominé le monde. Plus régionalement, je vais m'attacher à évoquer les périodes qui me semblent les plus significatives : le passage de la ville ancienne à celle du Plan Fazy/Dufour (démolition des fortifications et extension), la ville sociale des années 1920-1940 (Maurice Braillard et Alfred Bodmer), l'extension

urbaine d'après-guerre des années 1945-1970, enfin la vision transfrontalière d'une agglomération compacte, verte et multipolaire du Grand Genève.

### **De la ville fortifiée aux premières extensions urbaines**

Une reconstitution cartographique montre l'état du territoire genevois entre le XVIII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle. On y voit une ville-centre encore limitée par des fortifications, une campagne très délimitée, des bourgs et des villages connectés par un réseau viaire et ses ramifications de communication. La configuration des montagnes du Jura et du Salève qui bordent le territoire détermine la formation des sites construits par une orientation nord-ouest/sud-est. Celle-ci est caractéristique de l'orientation territoriale qui prédomine sur Genève jusqu'au plateau suisse englobant les cantons de Vaud, Neuchâtel et Fribourg.

Le Plan Micheli du Crest de 1725 fait apparaître une ville ceinturée par ses fortifications. L'auteur de ce plan, physicien-cartographe et homme politique genevois, élabore un premier plan d'extension durant la période dite des Lumières au XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette extension se déploie par un plan orthogonal pour un quartier futur adjacent à la Vieille-Ville, dit des Tranchées, avec ses hôtels particuliers et ses maisons urbaines destinés à la bourgeoisie naissante.

Cette période des Lumières est aussi marquée par l'influence de personnalités telles que Rousseau, Madame de Staël et Voltaire. C'est une époque qui élargit le champ de Genève en tant que ville-centre (à dominante protestante). Le commerce met de fait en concurrence Genève avec Carouge et Versoix, deux villes satellites qui s'implantent en périphérie. Concurrentes de Genève, ces villes sont liées à des réseaux marchands et à des lieux de taxes d'imposition. La ville de Carouge a ainsi été dessinée (dans sa dernière version) par l'italien Giuseppe Viana qui projette un plan en damier en 1783. Cette extension extra-muros de Genève vient finaliser une activité marchande très forte autour d'une rue, appelée aujourd'hui la rue Ancienne. L'historien André Corboz décrit de façon magistrale dans l'« Invention de Carouge » un processus urbain et architectural exemplaire. Versoix, deuxième satellite, est une ville inachevée dessinée par l'ingénieur Nicolas Céard en 1774, tout en étant nourrie de la pensée de Voltaire résidant à Ferney. Ce dernier imagine Versoix comme l'un des berceaux de la tolérance.

La carte Mayer de 1830 témoigne d'une situation urbaine relativement stable jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais au-delà de la ville-centre de Genève, on observe une satellisation des implantations, formant les faubourgs de la ville fortifiée. Entre la « révolution radicale » et l'arrivée de l'ère industrielle, James Fazy et Henri Dufour imaginent

une extension importante qui conduira à la démolition des fortifications, validée en 1849 par le Grand Conseil genevois et la création d'un ring urbain dit « ceinture fazyste ». Cette ceinture du XIX<sup>e</sup> siècle a souvent été comparée au Ring viennois, sans véritablement savoir lequel a influencé l'autre. Cette refondation de Genève - après la démolition des fortifications de 1849 - incarne « le Grand siècle de l'architecture » dans la vision achevée du plan Blotnitzki de 1858. Fazy et Dufour ont été des leaders importants qui ont accompagné le développement économique et politique de Genève. Des concours ont été lancés à cette époque pour définir la ville voulue, tel celui de 1897. Ils ne portaient pas uniquement sur l'urbanisme mais également sur les réseaux, en s'intéressant à la mobilité avec l'invention du ferroviaire [4]. Aujourd'hui, ce patrimoine urbain est protégé par la loi des Grands ensembles, dite « Loi Blondel ». Cet ingénieur, instigateur de cette loi, fut député au Grand Conseil durant les années 1970-1990, et président de Patrimoine suisse Genève.

En changeant d'échelle, venons-en au pays genevois redessiné par Guillaume Henri Dufour. Cet ingénieur cartographe, formé à l'École Polytechnique française, fut aussi Général des armées de la Confédération. Il dirigea les grandes opérations d'urbanisme à Genève au XIX<sup>e</sup> siècle, et collabora activement au développement de la Croix Rouge internationale avec son créateur Henri Dunant. Mais c'est surtout le travail de cet ingénieur-cartographe qui nous intéresse. Dufour entreprend l'établissement de 70 cartes qui décrivent l'ensemble de la Suisse. Leur expression graphique est très précise dans le dessin des reliefs, cours d'eau et lacs, des réseaux et du bâti. La topographie, comme les composantes géographiques, est plus impressionniste, avec un relief dessiné par points et traits répétitifs, sans courbes de niveaux. Celles-ci seront introduites en 1870 par Hermann Siegried, qui reprend le travail de Dufour. 452 planches sont élaborées aux échelles 1:25 000 à 1:50 000, ce qui suppose un gigantesque arpentage de terrain, dans un siècle où les appareils de mesure nécessitaient une armée de géomètres. Cette mise en œuvre cartographique constitue la première lecture rationnelle des altitudes et entités physiques des paysages. Elle incarne la naissance de relevés systématiques au service de la cartographie et de l'interprétation spatiale des territoires. Elle marque l'ouverture effective de la modernité.

### **L'ère des Modernes**

Pour Genève, la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle est caractérisée par la période « rouge », un peu comme celle de Vienne durant les années 1930-1940. Quatre ans de gouvernance socialiste, sous l'égide du leader Léon Nicole, ont permis à l'architecte-urbaniste Maurice Braillard, lui-même impliqué dans cette gouvernance, de développer une démocratisation

du logement par l'établissement d'une planification régionale. En tant que ministre des Travaux publics du Canton de Genève, il lance de nombreuses réflexions, planifications et réalisations d'envergure (square Montchoisy, Maison ronde, château Banquet, téléphérique du Salève, etc.). On peut véritablement parler d'une « École Braillard » comme l'un des modèles dominants des années 1920-1950 (voir Fondation Braillard architectes à Genève). De manière différente mais simultanée, Le Corbusier s'engage également dans une vaste réflexion sur l'habitat collectif, dans sa vision urbaine de la Charte d'Athènes (1931-1933). Elle influencera clairement les ensembles des Tours de Carouge ou du Lignon par exemple. Le Corbusier va s'illustrer dans le projet exemplaire pour le concours des Nations Unies en 1926 - qu'il aurait dû gagner. Dès 1930, il réalise l'expérience pilote de l'immeuble de logements Clarté dans le quartier de Villereuse.

Avec Alfred Bodmer, Arnold Hoechel, Hans Bernoulli, Camille Martin et Louis Blondel, Maurice Braillard forme un pool d'avant-garde pour Genève et la région. L'équipe produit un premier plan régional en 1936, qui opère une classification entre les zones constructibles et les zones non constructibles, en dissociant les espaces naturels des espaces agricoles. Mais surtout ce plan dessine un maillage vert qui précise la notion d'espace public rural, articulé à l'espace public urbain, qu'il définit également. La force de cette proposition est qu'il ne s'agit pas seulement d'un plan d'urbanisme, mais aussi d'un plan morphologique, typologique, dans lequel l'ensemble des espaces publics et des aménagements extérieurs aux logements sont explicités, définis et dessinés. Son collègue et compagnon Hans Bernoulli pointe la nécessité d'une municipalisation des sols, pour pouvoir réaliser ce maillage dans l'espace des campagnes. Aujourd'hui comme hier, le débat sur la propriété des sols reste ouvert... L'influence Moderne allemande, particulièrement celle venant de Berlin, conduit Braillard à imaginer un urbanisme différent. Il propose une refondation générale de Genève [5], à l'exception de la Vieille Ville, pour reconstruire un urbanisme composé d'îlots ouverts avec squares et barres d'immeubles disposées selon les différents dispositifs des rues.

Si la Suisse n'a pas connu la même période d'Après-Guerre dans la reconstruction des villes, elle a aussi traversé une période d'extension. Le Plan Marais de 1952 programme des logements pour répondre aux besoins de la population. Parallèlement, et certainement sous l'influence des travaux de Braillard et de son équipe, Genève est le premier canton à classer ses espaces naturels, agricoles et construits, trente ans avant la Loi sur l'aménagement du territoire en Suisse, votée en 1983. De fait, Genève jouit aujourd'hui d'une très belle campagne pour un canton-ville.

Il est intéressant de préciser la situation d'exception de Genève, par rapport à celle de la Suisse, où les autorisations de construire et les planifications sont assurées par le pouvoir cantonal. Dans l'ensemble des autres cantons, elles sont régies par des systèmes communaux, même si un cadrage cantonal demeure. Si le pouvoir des communes prédomine, leur capacité à initier leurs propres plans directeurs doit néanmoins s'accorder aux grandes lois sur l'aménagement du territoire au niveau national (système fédéral de gouvernance).

### **Les années 1950-1970 et la question du logement**

À Genève, dès 1952, André Marais planifie et développe un plan d'extension avec un programme initié par Émile Dupont, Conseiller d'État à la direction des finances, qui ambitionne le développement d'une politique sociale du logement (loi HLM / HBM). Le plan propose de construire 40 000 logements, pour palier la forte migration urbaine et la poussée démographique. Il s'en construira environ 18 000 sur dix ans, sous la forme de grands ensembles comme un peu partout en Europe. Ce sera la Cité Meyrin, initiée par les architectes Addor, Payot et Bolliger, calée sur une réinterprétation de la Charte d'Athènes ; la Cité nouvelle d'Onex, qui n'a pas vraiment d'auteur identifié, bien qu'on y lise un système de barres où l'on peut notamment distinguer la production répétitive des Frères Honegger (système modulaire) ; la Cité du Lignon, un autre grand ensemble également conçu par Georges Addor, barre longue de près d'1,5 kilomètre pour un programme de 10 000 logements ; les Tours de Carouge, adjacentes au plan Viana du Carouge des Lumières, pur jus de la Charte d'Athènes, conçues par Georges Brera et Paul Waltenspülh. Cet ensemble d'immeubles de quatorze étages est implanté dans un espace public structuré par des places, un mail et des promenades. Première Cité sans voitures en surface, la confrontation avec le Vieux-Carouge est alors intéressante. La disposition des tours se met en symétrie dans l'axe principal du plan XVIII<sup>e</sup> ; elles sont posées délicatement dans la continuité du plan orthogonal de Viana. Paradoxalement, la densité des deux ensembles du XVIII<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle est identique (1.2). L'ensemble de ces réalisations urbaines traduit une période faste économiquement, celle dite des Trente glorieuses. C'est aussi le « tout-à-la-voiture », et la démolition (hélas) de 350 kilomètres de tramway sur l'ensemble de la région genevoise. On imagine ainsi une ville de 800 000 habitants, mais qui cependant inquiète et fait peur à une partie de la population.

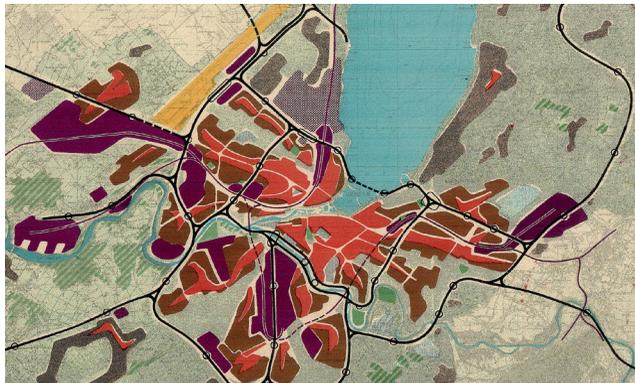
Cette période de forte croissance va être confrontée à la première crise pétrolière de 1974, l'après 1968, avec l'apparition de mouvements écologiques et de sauvegarde du patrimoine. À Genève, comme dans tant de villes, de nombreuses associations de quartiers se constituent dans les

années 1970-80 pour défendre des tissus historiques menacés de démolition. Plusieurs lois de protection de ces grands ensembles sont votées à la fin de ces années-là. Outre les centres historiques, des ensembles architecturaux des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles sont reconnus digne d'intérêt. Les outils de protection, dont nous jouissons aujourd'hui, permettent une certaine pérennité du patrimoine bâti, ancien et contemporain. Cette période va s'ouvrir sur une vision plus protectionniste de la planification urbaine. Christian Grobet, ardent défenseur des locataires, est élu au Conseil d'État et reprend la direction des Travaux publics. Il pilote un Plan directeur qui correspond à la montée des mouvements écologiques et à la volonté populaire de protection du patrimoine et de la ville. Ce plan directeur cantonal illustre des politiques publiques plus restrictives, assorties de contraintes plus que de développement. Il revoit clairement l'objectif d'une Genève de 800 000 habitants, tout en proposant une croissance raisonnable qui s'inscrit dans l'espace régional, urbain et rural. Pourtant Grobet doit réaliser le chantier de l'autoroute de contournement, un projet qu'il avait combattu lorsque celui-ci avait été soumis en votation populaire, suite à un référendum en 1980. Son souci de protection des locataires l'entraînera vers une forme de productivisme pour construire de nouveaux logements, tout en mettant en place une loi protégeant les habitants d'une gentrification de la ville (loi sur les démolitions, transformations et rénovations, dite « Loi LDTR »).

### **L'histoire urbaine constitutive d'une « école genevoise » ?**

La connaissance fine de cette longue histoire morphologique, typologique, sociale et culturelle de la ville et de la campagne doit beaucoup aux travaux de recherches et projets menés à l'école d'architecture de Genève dès 1968. Durant toutes ces années, cette école a expérimenté différentes approches de rénovation urbaine à l'échelle des quartiers (Les Grottes, Carouge, Pâquis, Jonction), et travaillé sur la question du logement et des équipements publics.

Les éléments présentés jusqu'ici sont issus d'une dynamique didactique et pédagogique que j'ai eu la chance de partager avec des personnalités marquantes comme Tita Carloni, Alain Léveillé, Bruno Reichlin, Georges Descombes, Jacques Menoud et Alexandre Chemetoff. Plus tard ce fut le privilège d'enseigner avec Michel Corajoud, Sébastien Marot, Christine Dalnoky, Jean-Marc Besse et Gilles Tiberghien. L'amitié a fait le reste, et je leur exprime ma reconnaissance. Mais c'est aussi la constitution de l'Atlas du territoire genevois qu'il faut évoquer dans cette dynamique. Une superposition cartographique, entre le XVIII<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle, fruit d'une préoccupation qui anima l'école, devenue un Institut, en 1975-1985, en estimant qu'il fallait donner une dimension plus territoriale au propos d'architecture, et qu'un état des lieux devait précéder toute démarche de projet, un « dessous



Plan directeur des années 1960 dit « Plan alvéolaire »

des cartes » pour le dire autrement et reprendre l'expression d'André Corboz qui a préfacé l'édition de ce remarquable Atlas. Six grandes catégories ont été cartographiées (relief, hydrographie, végétal, parcellaire, réseau viaire et bâti), la représentation d'un contexte dessiné permettant de lire les traces persistantes, disparues et permanentes. Cette restitution des différentes périodes (formation/sédimentation territoriale) permet de travailler par hypothèses sur « une page déjà écrite », tel un palimpseste cher à Corboz.

### **Dimension transfrontalière, un changement de paradigme**

Au chapitre de l'aménagement du territoire, l'entrée dans le XXI<sup>e</sup> siècle se caractérise par l'élaboration d'un Plan directeur en 2001, fondé sur le nouveau paradigme de l'espace régional, avec la perspective de collaborer avec les voisins français et vaudois. Cette perspective change d'échelle et s'inscrit dans un contexte dix fois plus grand que les 245 km<sup>2</sup> de superficie du canton. Il ne s'agit plus de redessiner Genève mais « une agglomération compacte, multipolaire et verte », étendue à la région franco-valdo-genevoise. Un devenir métropolitain transfrontalier, qui affirme ses axes structurants comme support aux transports publics, où doivent se développer logements et activités (mixité d'affectation), et qui identifie des pénétrantes de verdure en renforçant le caractère relativement dense de la ville. La capacité d'accueil de ce plan directeur ambitionne de construire 30 000 logements à l'horizon 2030. Il s'en réalisera environ un tiers sur une décennie.

La maîtrise de la croissance urbaine concerne alors un bassin de vie plus étendu que celui de Genève, ce qui amène des changements sociaux-économiques. Le début d'une planification transfrontalière par le Comité régional franco genevois (CRFG), créée en 1973, est réactivé avec la première génération du Projet d'agglomération en 2007. Ce projet régional évalue une programmation basée sur 1,2 million d'habitants et 500 000 emplois à l'horizon 2035. Notre capacité d'accueil actuelle étant insuffisante, elle provoque une saturation du

trafic motorisé sur l'ensemble des axes, du fait d'une mobilité longue distance entre logements et emplois. Ce trafic individuel quotidien atteint les quelques 630 000 véhicules/jour traversant la frontière cantonale et cette situation génère une vraie crise de la mobilité sur l'ensemble de l'agglomération. À cela s'ajoute le phénomène de conurbation sur les piémonts du Jura, du Vuache, du Salève et des Voirons. La « ceinture verte genevoise », issue du classement de 1952 sur territoire suisse, a produit les effets d'une croissance urbaine dispersée en territoire français. La difficulté de maîtriser la croissance du Grand Genève réside notamment dans la diversité des outils d'aménagement et de gouvernance entre nos deux pays.

### **Le Grand Genève, une vision d'agglomération compacte et multipolaire**

Parmi la recherche d'un développement équilibré, le projet d'agglomération 2007-2008 (PA1) a questionné la relation ville/campagne, notamment sur le rôle structurant que pourrait jouer une cartographie des espaces naturels et agricoles ainsi que des espaces publics en milieu urbain. Travaillant sur ces problématiques, nous nous sommes inspirés de la vision anglo-saxonne de la « ville compacte multipolaire entourée d'agriculture », pour revisiter le Plan genevois de 1936 (Braillard/Bodmer), qui proposait un maillage rural/urbain territorial d'espaces publics. C'est ainsi qu'est né le « Plan paysage » du projet du Grand Genève [6], un plan imaginé comme matrice et socle des volets d'urbanisation et de mobilité demandés par la Confédération Helvétique. Cette reformulation fut faite sous trois angles différents : une prise en compte de la crise climatique et des enjeux environnementaux à venir ; une réflexion sur la capacité d'accueil, posée non seulement en relation avec la croissance démographique et le vieillissement, mais aussi par rapport à l'arrivée d'autres populations, tels les réfugiés climatiques et les réfugiés économiques, arrivées qui se traduisent spatialement en termes de densité et de croissance urbaine ; enfin une réflexion sur la crise de la mobilité, manière de poser la question sur les modes de déplacement, ce qui paraît fondamental.

Entre 2007 et 2012, le projet d'agglomération s'est déployé sur deux générations, en superposant trois volets (urbanisation, mobilité et paysage)[7], et en s'articulant autour d'une vision de « métropole compacte, multipolaire et verte ». Il fallait réagir, entre « laisser faire » ou maîtrise de la conurbation sur le territoire régional, produit par la séparation des fonctions habitat, travail, loisirs. Si le couple urbanisation/mobilité semble découler des nouvelles politiques publiques visant à maîtriser l'impact environnemental issu de la croissance, la notion de « paysage » n'était pas clairement énoncée au démarrage de la démarche.





LES ARCHITECTES  
CONSEILS DE L'ÉTAT

CONSEIL #24

GENÈVE

ARCHITECTURE

ÉCONOMIE CIRCULAIRE - TRANSITION ÉCOLOGIQUE - MÉTABOLISME URBAIN

SÉMINAIRE À GENÈVE ET LAUSANNE DU 04 AU 07 OCTOBRE 2018

---

# Auteurs et acteurs

Cet ouvrage **Architecture, économie circulaire, transition énergétique, métabolisme urbain** est le vingt-quatrième de la série Conseil, restituant la teneur des séminaires annuels des architectes-conseils de l'État. Il est consacré au séminaire des architectes-conseils de l'État qui s'est déroulé à Genève du 04 au 07 octobre 2018.

Il est publié à l'initiative du Corps des architectes-conseils de l'État, avec le concours de la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature du ministère de la Transition écologique et solidaire, du ministère de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, du ministère du Logement et de la Direction générale des Patrimoines du ministère de la Culture et de la communication.

La responsabilité éditoriale incombe au bureau du Corps des architectes-conseils de l'État élu pour l'exercice 2018, composé de :

**Jean-Luc Hesters** président  
**Isabelle Manescau** première directrice  
**Stéphane Barriquand** second directeur  
**Andréas Christo-Foroux** secrétaire général  
**Christine Désert trésorière**  
**Olivier de Boismenu**  
**Pierre Janin**  
**Stéphane Rouault**  
**Sylviane Saget**

La coordination éditoriale et le contenu rédactionnel de ce numéro ont été assurés par **Françoise Arnold**, écrivaine et réalisatrice, éditrice et productrice.

Le secrétariat a été assuré par **Claude Launay**.

Le bureau remercie vivement tous les participants à ce séminaire et en particulier :

**Luca Merlini** ACE, pour son aide et ses précieux conseils.

## Les représentants des ministères

Pour le ministère de la Transition écologique et solidaire :

**Emmanuel Acchiardi**, sous-directeur de la qualité et du développement durable dans la construction (DGALN)

**Patrick Brie**, adjoint à la sous-direction de la qualité du cadre de vie (DGALN)

**Béatrice François**, référente ACE (DGALN)

Pour le ministère de la Culture :

**Agnès Vince**, directrice, adjointe au directeur général des patrimoines, en charge de l'architecture au ministère de la Culture

**Vincent Lacaille**, chef du bureau de la qualité de l'architecture et du paysage au ministère de la Culture

**Christiane Menvielle**, référente ACE au ministère de la Culture



### Les intervenants

**Cedissia About** architecte-urbaniste à la Ville de Paris

**Yvon Allain** architecte

**Aristide Athanassiadis** docteur en urbanisme de l'Université Libre de Bruxelles

**Marcellin Barthassat** architecte et urbaniste de l'atelier ar-ter et membre de la direction de Patrimoine Suisse Genève

**Dominique Bourg** philosophe et professeur ordinaire à la faculté des géosciences et de l'environnement de l'Université de Lausanne

**Amandine Crambes** ingénieure urbaniste à l'Ademe

**Florence Declaveillère** architecte urbaniste de l'État, architecte des bâtiments de France – vice présidente de l'ANABF

**Devaux & Devaux** architectes

**Jerôme Gatier**, directeur du Plan Bâtiment Durable

**Franz Graf** architecte, professeur associé à l'EPFL

**Catherine Jacquot** architecte urbaniste - ACE

**Richard Klein** architecte, enseignant à l'ENSA de Lille et président de Docomomo France

**Natacha Litzistorf** conseillère municipale en charge de la Direction du logement, de l'environnement et de l'architecture de la Ville de Lausanne

**Panos Mantziaras** architecte urbaniste directeur de la Fondation Braillard-Genève

**Giulia Marino** architecte et docteur EPFL

**François Martin** architecte urbaniste de l'État – DDTM 29

**Philippe Meylan** architecte, directeur du patrimoine bâti de la ville de Genève

**Pierre Narring** ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts au CGEDD

**Coraline Nay-Zakarian** architecte urbaniste de l'État – DDTM 13

**Rémy Pagani** ministre de la construction de la ville de Genève, maire de Genève 2017

**Denis Sermaxhaj** architecte

**Olivier Sidler** co-fondateur de l'Association et de l'Institut négaWatt

**Isabelle Sobotka**, architecte au sein de l'administration régionale Bruxelles Environnement

**Lionel Spicher** architecte

**Hadrien Tricaud** architecte

**Emmanuel Ventura** architecte cantonal Vaudois

**Ariane Widmer** directrice de stratégie et développement de l'Ouest Lausannois (SDOL)