

Bellegarde, entre le Rhône et la Valserine

Atelier de projet

ANNÉE ACADÉMIQUE 2010-2011

h e p i a

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

Lorsque nous avons choisi Bellegarde-sur-Valsérine pour réaliser l'atelier du 6^e semestre de l'année académique 2010-2011, nous n'imaginions pas un tel doute chez nos interlocuteurs, y compris auprès des élus. Bellegarde est une ville qui possède une réputation si négative, qu'il nous a semblé utile de travailler sur son territoire afin de comprendre cette image, de tenter de l'infléchir et de rechercher des solutions qui pouvaient lui être adaptées. Cette cité, située au centre d'un réseau de mobilité de niveau européen, à quelques pas de massifs importants comme le Jura ou le plateau du Retord, nichée à la confluence du Rhône et de la Valsérine, demande à questionner comment, à partir d'un territoire possédant de tels atouts, le paysage naturel et urbain est perçu aussi négativement. Cet ouvrage regroupe le travail des étudiants durant un semestre, depuis leur arrivée en ville, jusqu'aux rendus finaux. Quelques textes viennent compléter cette compilation, proposer d'autres regards et avancer certaines pistes de réflexions.

h e p i a

Filière Architecture du paysage

Sous la direction de Laurent Daune

ISBN 978-2-8251-4317-9



9 782825 143179



Atelier de projet
Bellegarde,
entre le Rhône et la Valserine

Année académique 2010-2011

Sous la direction de Laurent Daune, Professeur hes
réalisation par Samuel Enjolras et Amélie Rousseau, assistants d'enseignement
hepia (haute école de paysage d'ingénierie et d'architecture de Genève)
filière architecture du paysage

avec la participation de: Marcellin Barthassat, Jean-Paul Bravard, Natacha Guillaumont, Nathalie Mongé, Amélie Rousseau, Claire-Lise Schwok, Giordano Tironi et Christophe Veyrat-Parisien

Photographies: Professeurs et étudiants AP3 session 2010-2011



Les étudiants

Andres Julien
Audonnet Alexandre
Bergeot Yann
Buendia Jean-François
Carroz Béatrice
Correard Thomas
De Gorostarzu Pauline
Doucedame Till
Fabre Jérôme
Feuerstoss François
Frick Perrine
Gobet Maxime
Gremaud Alexandre
Hänggi Yannick
Houriet Antoine
Huss Raphaël

Jacquard Antoine
Jacquot Stéphane
Kaspar Philippe
Kuehn Gilles
Malatier Stéphanie
Marchand Alexandre
Meerschmann Hugues
Meyer Mikäel
Moser Dominic
Osselin Vincent
Pacaud Damien
Pépin Arthur
Savatte Jonathan
Selmani Kenan
Thouvery Gillian
Vanlauwe Marion

Les enseignants

Atelier territoire

Marcellin Barthassat, Laurent Daune et Nathalie Mongé

Projet

Laurent Daune, Denis Roptin, Giordano Tironi et Christophe Veyrat-Parisien

Conception végétale

Natacha Guillaumont

Conception technique

Joris de Castro et Charles-Materne Gillig

Assistants

Sébastien Casoni et Amélie Rousseau

Une vision de la ville

Confluence d'un géosite

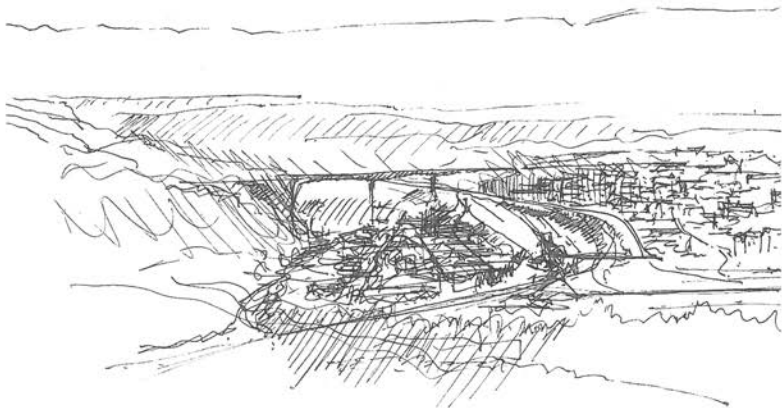
Imaginez: rien ne destinait le modeste hameau de Musinens, haut perché en rive droite du Rhône, à devenir un site qui allait se saisir d'une ligne ferroviaire datant de 1858. Plusieurs ingénieurs et industriels ont misé sur cette extraordinaire confluence orographique, amplifiée par la jonction des deux grandes entrailles qualifiées de «pertes». Creusés par les retraits glaciaires, puis les écoulements du Rhône et de la Valserine, ces canyons en calcaire urgonien ont été le théâtre d'expériences multiples autour de la dynamique ou la domestication de l'eau. Que ce soit le bois flottant, l'hydraulique, la régulation ou le captage, l'histoire de Bellegarde est celle d'une cité régionale et industrielle organisée à la fois par le relief, le franchissement, le passage, mais surtout par les savoirs techniques qui s'y sont déployés. C'est aussi une ville qui monte et qui descend, une ville carrefour, un intermède avant de s'engager en direction de la Bresse, du Haut-Jura, du Genevois,

de la Savoie ou encore de la Chartreuse.

A l'origine, le paysage géologique était unique. Si la construction du barrage de Genissiat en 1948 n'avait pas eu lieu, cette confluence aurait pu être sur la liste des sites classés au patrimoine mondial. Car les pertes du Rhône et de la Valserine représentent un canyon de plus de 80 mètres de profondeur, à la cote d'environ 240.00, immergé par les eaux, dont le niveau moyen atteint aujourd'hui la cote 331.00. Ce niveau est devenu comme un aplat opaque. On aimerait pouvoir le transpercer rien que pour revoir cette singularité géologique originelle de Bellegarde-sur-Valserine.

Une première modernité

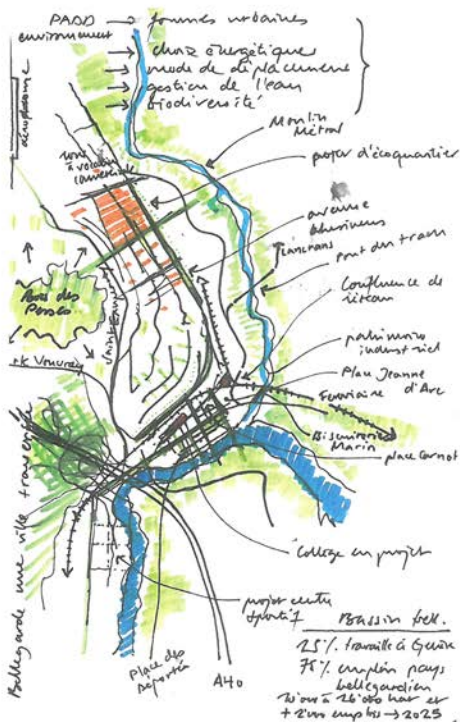
Notre intérêt s'est naturellement porté en premier lieu sur cette confluence, pour aller chercher les fondations d'un paysage urbain et sa rencontre avec



Bellegarde depuis les coteaux de Sorgia

les campagnes du Retord et du Jura. La deuxième raison réside dans la perception d'un contexte en lien avec les questions environnementales, sociétales, spatiales ou territoriales. A savoir, le développement d'une ville née de la révolution industrielle, suivie d'une rupture économique-sociale qui va mettre en friche d'importantes portions de territoire et leurs bâtisses. En effet, après la disparition des « pertes du Rhône », de nombreuses fabriques ou filières ont disparu avec leurs savoirs-faire. La mutation de la ville s'est alors orientée vers un périurbain diffus, formé de lotissements résidentiels et de zones d'activités dévoreuses de surfaces rurales. C'est comme si le développement avait « fui » la ville basse abandonnée par le travail, pour investir les potentialités foncières des hauts de Musinens, de Beauséjour ou ceux en direction de Michaille.

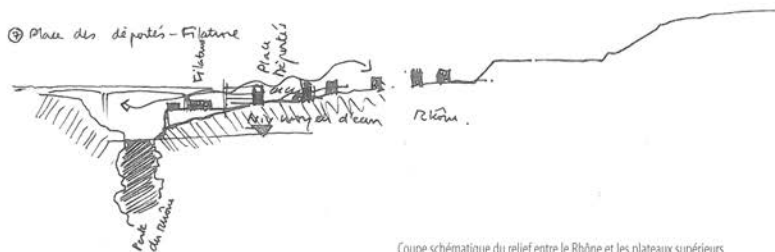
Lorsque l'on y regarde de près, il y a en quelque sorte une double situation. Les fondements d'une première modernité, celle de la révolution industrielle et des conquêtes sociales, et le déclin d'une ville livrée aux logiques concurrentes des jeux économiques. L'échelle de Bellegarde n'était pas suffisante pour espérer résister à l'arasement des emplois. Au premier abord Bellegarde suscite peu d'enthousiasme, voire plutôt du septicisme. La plupart l'ignore. Il faut être un visiteur obstiné pour aller à sa rencontre et chercher les couches historiques de sa modernité : implantation du chemin de fer en 1858, invention d'une production électrique en 1871 (hydro-télémechanique) et hydro-électrique en 1884, installation d'une ligne de tramway jusqu'à Chézery/Valserine en 1909, essor « pluri-industriel » entre la moitié du XIXe siècle et les années 1960-75 notamment, un véritable développement d'une culture technique œuvrant dans les domaines de l'hydraulique, l'électricité, les fabriques autour du papier, de la métallurgie, du textile ou de la confection, et bien d'autres filières encore.



Une cité d'inventions jouant de sa topographie

Cette ville industrielle du XIX^e siècle s'est vraisemblablement inspirée du modèle anglo-saxon, soit une « grille » du tissu urbain déployée entre le premier plateau du Rhône et les coteaux de Beauséjour ou de Copy, jusqu'aux pentes jurassiques de Sorgia. Le tracé ferroviaire de la ligne Paris - Lyon - Méditerranée (PLM) s'est ensuite callé plus ou moins sur la courbe de niveau 370.00. Cette transformation importante d'un deuxième plateau de la ville a fabriqué un champ ferroviaire et un pôle gare qui dominent la partie historique du XIX^e. Avec ses différents ouvrages d'art franchissant les cours d'eau ou des parties de ville entière, la configuration bellegardienne offre des situations d'édagement et des points de vue caractéristiques. L'organisation des espaces urbains (habitations, usines et fabriques, lignes ferroviaires et ponts), s'est subtilement mise en rapport avec une multitude de sites différents, les coteaux de la rive droite du Rhône, sur la légère

pente du premier plateau dominant sensiblement les pertes à l'embouchure de la Valserine, et la partie supérieure de Musinens. Par ailleurs, se mémorise l'usine « reine » de la papeterie Darblay (1888) dominant le fleuve, puis l'édification de l'usine hydroélectrique de Chanteau (1884) au fil de la Valserine, qui deviendra une manufacture de Bonneterie et de Ganterie (1895), puis reconvertie en Biscuiterie de l'Amandier (1906). Cette dernière constitue à elle seule une performance constructive d'envergure. Son accrochage à la falaise en rive droite de la Valserine et sa combinaison astucieuse entre eau, énergie, électricité et mode artisanal, a le poids d'un monument. Même en friche, cet édifice porte en lui une importante signification des techniques déployées dans un contexte extrêmement contraignant. Tel en fut le prix pour réussir à tirer parti de la force de l'eau. La Biscuiterie, comme bien d'autres sites, illustre les capacités et les savoirs-faire employés dans cette cité moderne du Haut-Jura.



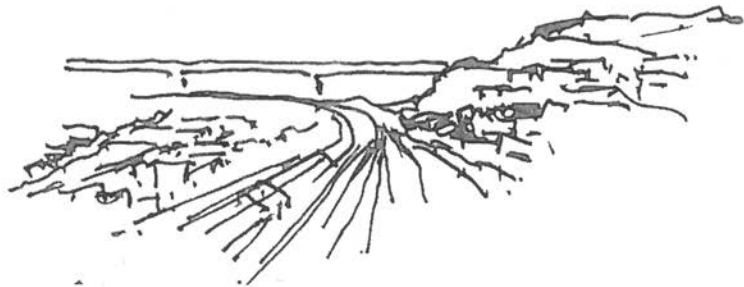
Coupe schématique du relief entre le Rhône et les plateaux supérieurs

Revisiter la ville et révéler ses potentialités

Sur une centaine d'années, Bellegarde a cumulé à la fois l'invention, la création, le développement urbain et l'impact environnemental, ce dernier accentué par le déclin économique des dernières décennies du XXe siècle. Comme bien d'autres villes, cette cité régionale a connu la délocalisation ou la fermeture de ses filières de production dès les années 1970-80. Le phénomène d'obsolescence, incarné par de nombreux sites et bâtiments en friche, a véhiculé une image déficitaire de la ville, engendrée aussi par le souvenir d'une misère sociale. Ses habitants se sont alors résignés aux déplacements journaliers exigés par un marché du travail extra muros, concentré en métropole genevoise ou dilué dans d'autres centres régionaux. De cette situation, il ne restera que le réseau ferroviaire interconnecté au TGV, et plus tardivement le passage de l'autoroute A40. Bien qu'important, cela n'est pas suffisant pour faire vivre une ville. Bellegarde pourrait tendre à devenir définitivement une cité dortoir, dépendante des flux transfrontaliers, ainsi que du transit induit par les deux grands réseaux à l'échelle suprarégionale.



Maillage urbain de Bellegarde



Notre lecture est cependant tout autre. Elle mise sur les potentialités qui ont sédimenté la ville, aujourd'hui peuplée de plus de 11'000 habitants. Notre motivation à investiguer, par une pratique d'atelier de projet, s'est intéressée davantage à l'épaisseur urbaine qu'à son extension. Il y a bien sûr les sites investis, arpentés, dessinés, discutés par les étudiants qui montrent des signes de accommodements, certes encore partiels, mais qui offrent des perspectives. Sa proximité avec Genève et l'Arc jurassien devrait permettre à Bellegarde de «renaître» dans une nouvelle configuration transfrontalière portée notamment par la dynamique du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, et ses fortes caractéristiques paysagères et environnementales.

Renaissance possible d'espaces et d'urbanités

Enfin, la troisième raison de notre intérêt pour Bellegarde relève de fondements historiques, sur des territoires possédant des «aptitudes», pour reprendre une formule d'André Corboz¹. Quel que soit son contexte, nous restons persuadés qu'il n'y a pas de situation banale ou dégradée définitivement. Car chaque site possède des caractéristiques ou qualités différentes, d'ordre orographique, hydrographique, végétal, parcellaire ou bâti. Une fois mises en valeur, ces qualités sont à même d'entraîner une transformation de situations déficitaires.

¹ André Corboz, *Le dessous des cartes*, préface de l'Atlas du territoire genevois, éditions IAUG-DAEL et Georg, Genève 1996



Ancienne usine hydroélectrique de Chateau devenue Bonneterie en 1895, puis Biscuiterie de l'Amandier en 1906.

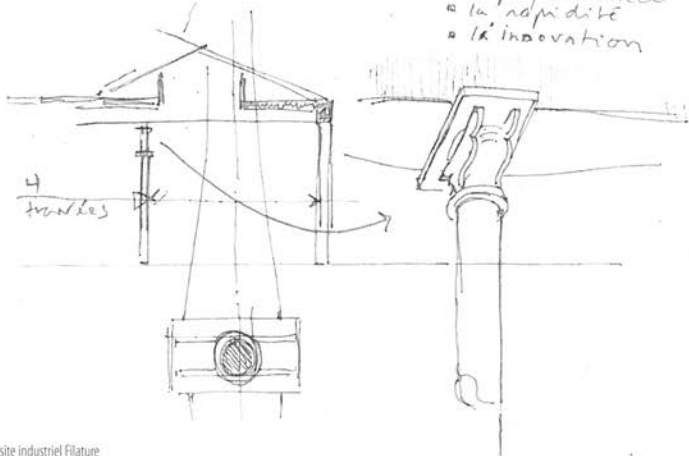


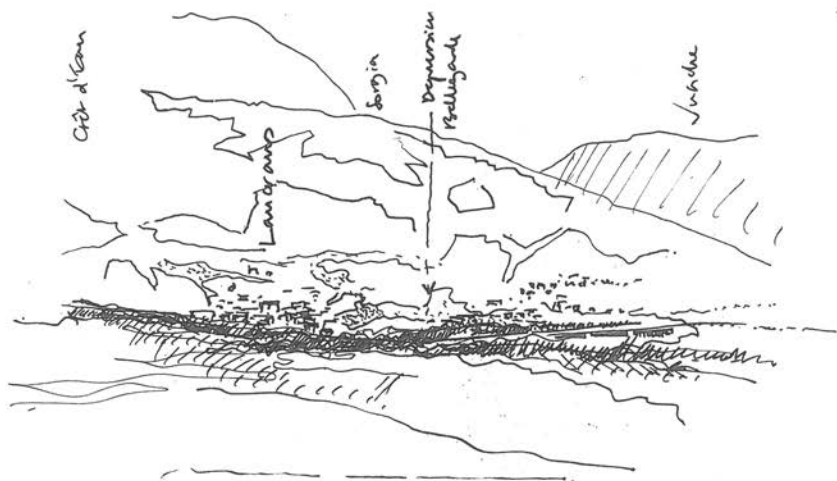


Les valeurs de base de
SCAPA TAPES

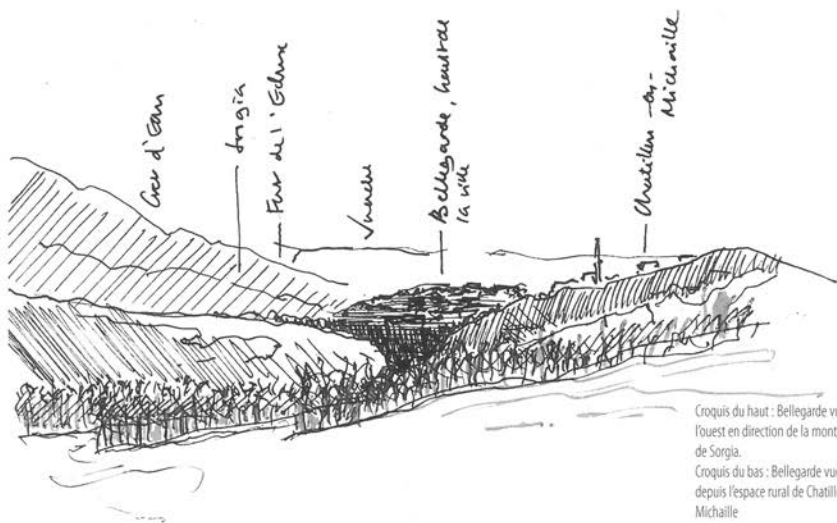
- le personnel
- la compétence
- les clients
- la performance
- la rapidité
- l'innovation

un langage national
et industriel





Vue depuis Villes (ouest)



Croquis du haut : Bellegarde vue de l'ouest en direction de la montagne de Sorgia.

Croquis du bas : Bellegarde vue depuis l'espace rural de Châtillon-en-Michaille

Ces sites ont été pour nous des « préalables » pour expliciter les bonnes et fortes raisons des propositions élaborées par les étudiants. Décrire, interpréter, projeter, trois moments dissociés, mais relevant d'un même élan. Cette phase de l'atelier a tenté de questionner l'axiome traditionnel de l'urbanisme - la forme suit la fonction - en considérant le paysage comme matrice ou socle territorial, lui-même appelé sans cesse à se modifier. Car le paysage, selon Michel Collot², « offre l'image d'une aire transitionnelle qui permet de concilier l'ancrage du lieu et l'appel du lointain, la singularité d'un point de vue et le dialogue avec l'autre. » Quant à l'épaisseur historique, elle nous a permis de comprendre, ou du moins de dénicher quelques explications sur l'origine et la nature des choses, dans une perspective évolutive. La pratique du projet vise précisément à construire et formuler la valorisation d'un lieu, d'un édifice, d'un espace public, d'un paysage, d'un jardin, ou même d'un cheminement. Si nous avons découvert tant de potentialités à Bellegarde, c'est que nous avons adopté une posture ouverte, sans préjugés, obstinés par la recherche, autant de ce qui a fait cette ville, comme de ce qui l'a dégradée.

La pratique du projet menée dans le cadre d'une école comme hepia débouche généralement sur plusieurs hypothèses. Elles réunissent à la fois la « lecture » et l'interprétation des sites investis, offrant un terrain favorable à l'exploration des possibilités d'aménagement aux différentes échelles morphologiques d'un quartier, d'un paysage ou d'un territoire. Le courage de l'hypothèse devient ainsi un présupposé d'une méthode, laquelle s'active à interagir entre analyse et projet.

L'ensemble des préoccupations qui ont surgi, ont

animé notre enthousiasme et contribué à l'idée de « renaissance » d'une ville qui a trop souffert d'un déficit d'attention depuis plusieurs décennies. Tous les travaux d'étudiants reflètent ici l'intérêt des paysagistes hepia à ces questions, qui tentent de réunir architecture et paysage, et se confrontent aux échelles du territoire et de l'urbanisme. La dynamique d'atelier - tel un laboratoire - s'est développée principalement à partir des problèmes identifiés, comme par exemple les relations entre les hauts et les bas de la ville, le traitement des franges ou des limites urbaines, la méfiance inavouée envers les berges du Rhône, l'accroche au pôle de la gare, la trame des espaces publics comme potentiels de la ville, le développement d'un maillage de mobilité douce, la requalification des sites d'Arlo, la réhabilitation de la Biscuiterie ou autres friches industrielles, ou encore l'omniprésence des ouvrages d'art sur la ville. Un ensemble de grandes questions furent observées, dessinées, partagées, débattues à travers des projets nourris par la diversité des approches et la confrontation des uns et des autres. Cette expérience, une fois encore, cherche à démontrer qu'il y a rarement des situations fatales, et qu'une démarche de projet peut contribuer à construire des pistes de réponses, des alternatives et des espoirs de régénération.

Marcellin Barthassat
Architecte, enseignant hepia

² Michel Collot, *La Pensée-paysage, sur la question de la ville*, éditions Actes Sud/ENSP, Arles 2011