

# RESTRUCTURATION D'UN QUARTIER



T.P.F.E.

Juin 1989

T 1294

Je remercie :

\* **Madame DENOMASY Marie-Thérèse**  
Conseillère Municipale  
Chargée de l'Urbanisme à la Mairie d'Annecy  
Personnalité compétente

\* **Monsieur JANOVITZ Victor**  
Architecte Enseignant à l'E.A.M.  
Directeur d'étude

\* **Monsieur MASCARELLI André**  
Architecte Enseignant à l'E.A.M.

\* **Monsieur ROUX Jean-Louis**  
Architecte Enseignant à l'E.A. Languedoc-Roussillon

d'avoir bien voulu encadrer cette étude.

Je tiens également à remercier toutes les personnes et amis (es) qui m'ont apporté leur aide et soutien au cours de ce travail.

LEBUNETEL Nicolas

MTN 556  
Projet d'urbanisme  
Place  
Quartier  
Régénération

TOUTE REPRODUCTION MÊME  
PARTIELLE EST INTERDITE,  
sans autorisation des  
propriétaires des droits  
LOI DU 11.03.1957

T1294

## SOMMAIRE

### I. THEME ET OBJECTIFS

page 4

Thème  
Objectifs  
Avertissement

### II. ETUDE PREALABLE

#### II.1. Situation

page 9

générale  
les éléments du site  
présentation de la zone d'étude

#### II.2. Aspects historiques

page 12

les origines  
les effets de la révolution  
l'évolution historique de la zone d'étude

#### II.3. Analyse de la structure urbaine

page 15

ANNECY  
les conséquences d'un rapide développement  
sur la structure urbaine

LA MANDALLAZ  
le rapport au centre  
la structure physique de la zone

#### II.4. Stratégie et enjeux urbains

page 20

#### II.5. Définition du périmètre d'intervention

page 23

Modification du support

### **III. LE PROJET D'AMENAGEMENT URBAIN**

#### **III.1. Programmation**

*page 24*

- la démarche
- les capacités du site
- les objectifs
- les éléments du programme

#### **III.2. Conception**

*page 27*

- les phases préalables
- le parti adopté

#### **III.3. Une centralité : la place**

*page 32*

- la mémoire des lieux
- la composition d'une place
- les références
- la nouvelle place Mandallaz et la définition de l'espace public
- la mise en scène de l'espace public aux abords de la place

#### **III.4. Transformation d'un coeur d'îlot**

*page 41*

- le concept développé
- les caractéristiques

#### **III.5. Le parc : une liaison, une ponctuation**

*page 42*

- une liaison
- identité
- ponctuation

#### **III.6. Simulation**

*page 44*

- outil de travail
- outil de communication

### **IV. CONCLUSION**

*page 45*

### **BIBLIOGRAPHIE**

*page 47*

## I. THEME ET OBJECTIFS

### THEME

Avant toute chose, il me paraît nécessaire de définir le contexte et le champ de référence dans lequel s'inscrit ce Travail Personnel de Fin d'Etudes ; ce sera l'objet de ce chapitre.

Passons outre toutes ces querelles entre Architectes et Urbanistes, visant à officialiser la primauté d'une matière sur l'autre ; elles relèvent du domaine de la futilité et de plus s'écarte du vrai problème qui est : la gestion et la cohérence des interventions d'urbanisme dans le contexte ville. C'est en effet le sujet que se propose d'aborder cette étude : définir un nouveau profil d'intervention en milieu urbain.

Cette idée est-elle nouvelle ?

Le simple fait de la nommer montre la prise de conscience de la nécessité de palier aux manques de validité et de résultats des interventions opérées jusqu'à présent.

En amont de la définition précise des objectifs de cette étude, il convient de rappeler de manière concise les grandes étapes historiques ayant généré la conjoncture urbaine actuelle et qui par la même, participeront à la compréhension de la démarche de cette étude. Si par le passé, on a pu voir des plans de villes ou d'extension urbaine dont la maîtrise de l'espace urbain (et des bâtiments) était confiée à un seul Homme de l'Art, il n'est plus question aujourd'hui de prétendre projeter la Ville dans son ensemble. La Ville ne peut plus se considérer comme l'objet d'un projet unique dont pouvait encore rêver l'urbanisation baroque.

La contradiction conceptuelle entre Ville et Architecture constitue un des aspects majeurs de la difficulté de l'intervention sur la Ville. Cette contradiction n'est pas récente et a probablement toujours existé.

Dès le XVIème Siècle, avec la définition du concept d'architecture par L.B. ALBERTI, on apprend que l'architecture apparaît dans et pour la ville archaïque à travers les monuments, les palais, les temples : ALBERTI établit l'autonomie de la discipline architecturale à partir de l'idée de l'unicité de l'oeuvre.

La légitimité primitive de l'architecture se fonde alors dans le rapport qu'entretient la Ville et les monuments signifiants des valeurs collectives. La contradiction tient du fait que la Ville est un acte collectif pluriel qui fonde sa réalité sur la continuité et la permanence dans le temps et l'espace alors que l'architecture est un fait individuel et singulier, fragmentaire et inachevé car ne peut prétendre à la permanence. (in L'architecture contre la ville B.HUET )

Parallèlement à cette contradiction existe un rapport d'absolue nécessité entre Ville et Architecture puisque c'est à travers celle-ci que transitent les valeurs monumentales de la collectivité ; rapport entièrement reconsidéré par le mouvement moderne puisqu'il développait un concept de modélisation des phénomènes urbains qui s'opère sur un retournement radical du système de valeurs et de hiérarchies de la ville historique.

Dans le modèle de la ville fonctionnelle de la Chartes d'Athènes, il n'est plus possible de parler de rapport entre typologie des édifices et morphologies urbaines puisqu'il n'y a plus ni forme urbaine, ni typologie. Mais n'est-ce pas le type qui véhicule les hiérarchies régissant la morphologie urbaine ? C'est bien lorsque l'architecture investit le type et s'intègre à cette structure que la contradiction se transforme pour devenir un agent actif et positif de la dynamique de l'espace urbain (cf Le projet Urbain C. Devillers)

La recherche de nouveaux moyens d'interventions sur la Ville vient donc en réaction de la coupure entre Ville et Architecture amorcée par le mouvement moderne qui produisit dans un premier temps une crise de monumentalité et dans un second temps une architecture de type industrielle (loi de la série, des normes ...) générée par une interprétation discutable de la Charte d'Athènes.

Le niveau et l'échelle d'intervention sur la Ville ont depuis bien évolué et laissé place à de nouvelles pratiques . Du fait de la densité en milieu urbain, les actions sur la Ville prennent de plus en plus un caractère fragmentaire et se présentent sous la forme de projets de fragments de ville où, afin de retrouver l'unité et la continuité de la forme urbaine, l'architecture doit être étroitement dépendante de la définition de l'espace public.

Une des caractéristiques de ces fragments est la non prise en compte de l'espace public tout au long de leurs urbanisation et transformation progressive. L'espace public n'est pas défini, ou il l'est, mais de manière indirecte : il est ce qu'il reste quand tout est réalisé. C'est donc en travaillant plus particulièrement sur l'espace public, c'est à dire sur le vide par opposition au plein considéré comme le bâti que l'on produira un nouveau contexte urbain capable de générer une architecture et des espaces publics à forte identité.

Se poser la question de l'espace public revient alors à faire l'analyse de la culture des lieux et de leurs virtualités, des effets du contexte et de la négociation des usages de l'espace collectif.

## OBJECTIFS

Les principaux objectifs de cette intervention, que je qualifierai de "réhabilitation urbaine", seront de reconquérir et de dynamiser un fragment urbain devenu aujourd'hui un espace important dans la composition de la structure urbaine de la Ville d'ANNECY. Il s'agit donc d'appliquer à un contexte urbain défini, une démarche urbanistique particulière mettant en oeuvre de nouveaux outils et de nouvelles procédures, développées à partir de l'étude préalable et du plan d'urbanisme de détail. Cette étude se situe dans les limites données par le cadre du T.P.F.E. que sont : Le temps et l'impossibilité de contacter tous les acteurs et intervenants.

La zone d'étude, bien que grevée de maintes contraintes (autoroutes, voies rapides, voies ferrées....), se trouve placée comme une rotule autour de laquelle s'articulent des territoires résiduels de communes voisines ; "résiduels" dans le sens où ils sont complètement déconnectés de leur centralité respective (lorsqu'elles existent) par de grands tracés urbains (voiries) ou d'anciens tissus industriels hétérogènes qui ont la caractéristique d'être à la fois prégnants et anémiant en ce qui concerne le développement possible de ces morceaux de péri-urbanité.

Pour donner davantage d'ampleur à cette étude "d'aménagement urbain" et faire prendre conscience aux gestionnaires de nos villes de la nécessité de ce type d'intervention, j'ai choisi d'élaborer mon travail à partir d'une opération concrète entrant dans le cadre d'une réalité de politique urbaine. La volonté municipale est d'opérer une restructuration urbaine sur une ancienne zone industrielle du début du Siècle jusqu'à présent délaissée mais présentant aujourd'hui une forte potentialité dans une politique volontariste de "reconquête" du centre ville.

Il s'agit donc de présenter quels outils et quels types d'interventions doivent être mis en oeuvre afin d'éviter les opérations au coup par coup; opérations ne tenant pas toujours compte du contexte urbain dans sa globalité et qui ne procèdent d'aucun processus projectuel qui me paraît être un des seuls capable de redonner une identité à l'espace public de la ville et donc au cadre de vie de chacun : **l'ENVIRONNEMENT.**

Les documents existants : P.O.S., projet de quartier, qu'ils soient l'un aménagé pour la cause et l'autre théoriquement (cf. Loi d'Aménagement) parfaitement adaptés à ce type d'intervention, ne proposent que peu de réponses satisfaisantes dans la mesure où ils font un recours quasi-exclusif à une procédure de type réglementaire peu négociable du fait de sa nature.

Pour prescrire une règle architecturale ou "spatiale", on devrait toujours s'appuyer sur un projet d'aménagement urbain antérieur ayant pour principe, non pas de se référer à un code formel, mais à un système d'intentions spatiales capable d'offrir un potentiel de réponses élevé d'où la richesse du principe.

Cette étude d'aménagement urbain vient donc se placer entre les documents existants P.O.S. P.A.Z. et projet de quartier, en tant que complément indispensable à ceux-ci. Elle se développe sur plusieurs niveaux :

\* Dans un premier temps une étude préalable analysera la structure de la zone d'étude aux vues des rapports qu'elle entretient avec le contexte urbain dans laquelle elle se situe . Il en découle la nécessité de se doter d'outils d'analyses morphologiques capables de rendre compte de la forme urbaine sur laquelle j'interviens et ainsi de définir un contexte urbain en amont de l'architecture.

\* Vient le travail de programmation qui a pour objectif de déterminer quels sont les équipements publics ou activités dont la Ville et la zone d'étude ont besoin et si ils ou elles sont adaptées et adaptables au contexte.

\* Sont ensuite déterminés avec précision les objectifs urbanistiques en fonction des résultats de l'analyse préalable et de la programmation.

En intégrant et en s'appuyant sur ces objectifs, le plan d'urbanisme de détail, mis au point dans cette troisième phase, aura pour but de créer un contexte susceptible de persister au temps et permettant de multiples réponses architecturales dans le cadre des prescriptions énoncées. Je montrerais ensuite par une simulation ce qu'apporte une telle démarche .

#### **Avertissement**

Dans le cas présent, il ne s'agit pas de prendre en compte et de considérer comme impératives toutes les contraintes et tous les desideratas de la Municipalité. Les hypothèses et options que j'adopterai au regard de l'étude préalable ramèneront cette étude au cadre universitaire qui régit avant tout l'élaboration de ce travail.

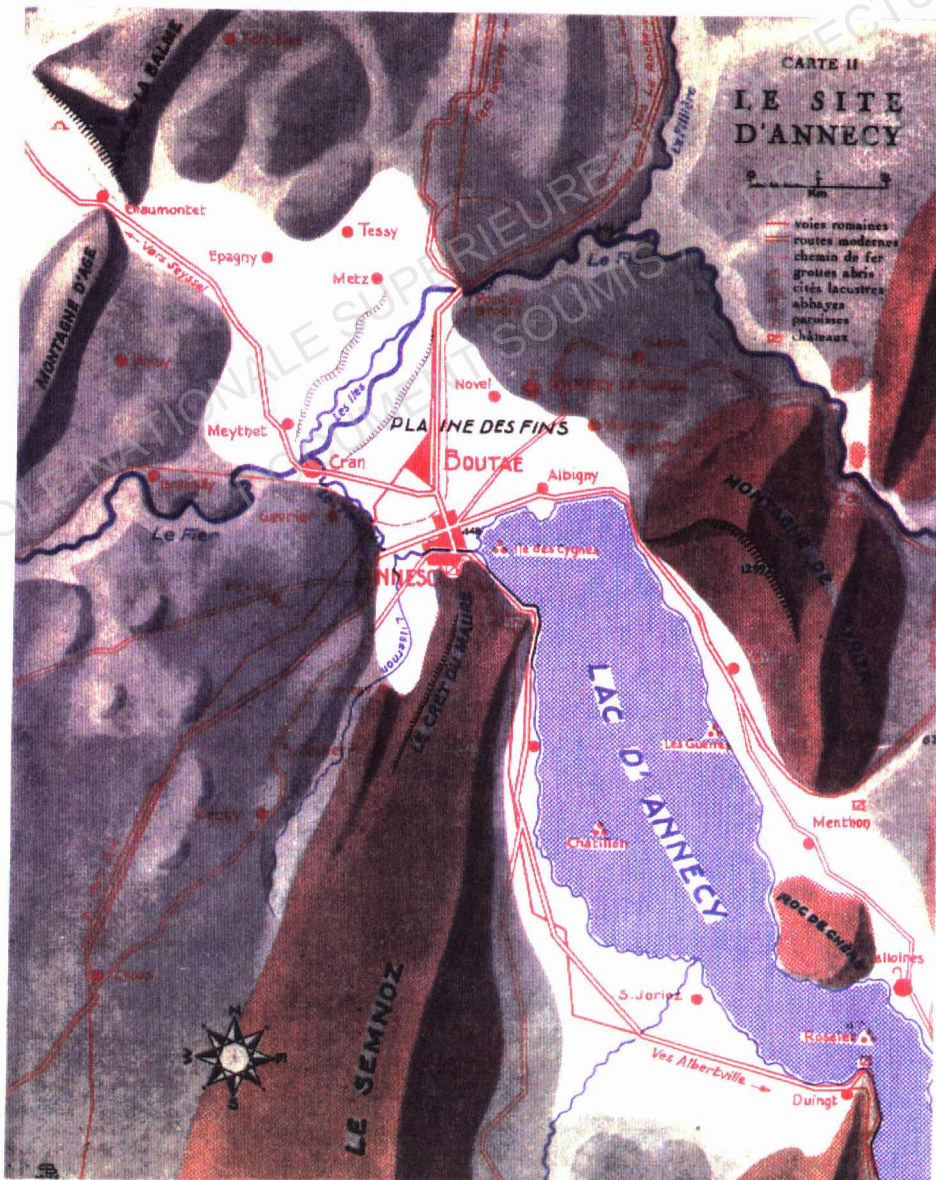
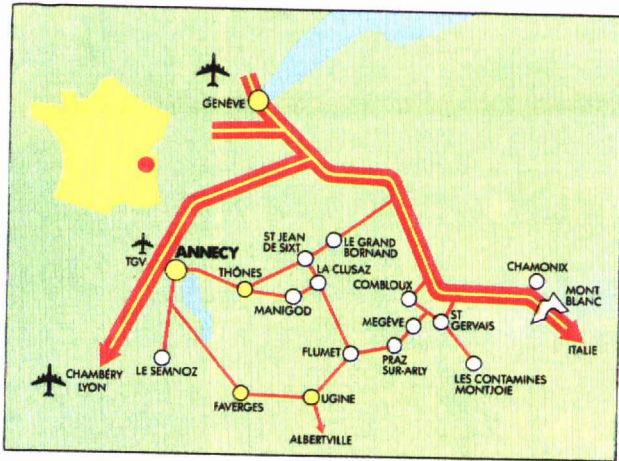
## II. ETUDE PREALABLE

Cette étude se situe en amont du travail de conception et n'a de raison d'être que si les processus de programmation d'abord, puis de conception ensuite, s'y réfèrent.  
Procéder à une intervention sur la Ville sans étude préalable conduit irrémédiablement au "capotage du projet"

Les objectifs de cette analyse sont :

- \* de présenter le contexte de la Ville dans sa globalité afin d'en comprendre les évolutions et l'état actuel.
- \* d'explicitier les valeurs formelles, symboliques et les pratiques qui définissent l'identité de la ville et celui du fragment urbain étudié.
- \* de permettre une délimitation plus précise et cohérente du périmètre d'intervention au vu de l'étude du tissu urbain présent.

Elle donnera également l'occasion aux personnes non familiarisées au problème, de mieux connaître le contexte d'évolution et ainsi d'apprécier en connaissance de cause le plan d'urbanisme de détail proposé.



## II.1. SITUATION

### Générale

Le lieu d'intervention est la Ville d'ANNECY, Capitale du Département de la Haute Savoie (74).

Le Département de la Haute Savoie est situé dans les Alpes Françaises, au Nord de l'ancienne province de Savoie qui fit partie du Royaume Sarde avant d'être rattaché à la France après plébiscite favorable en 1860.

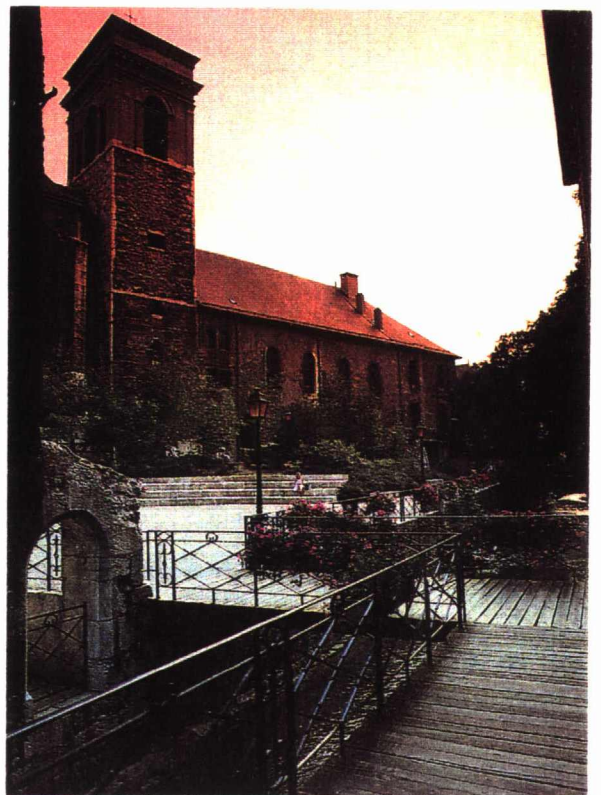
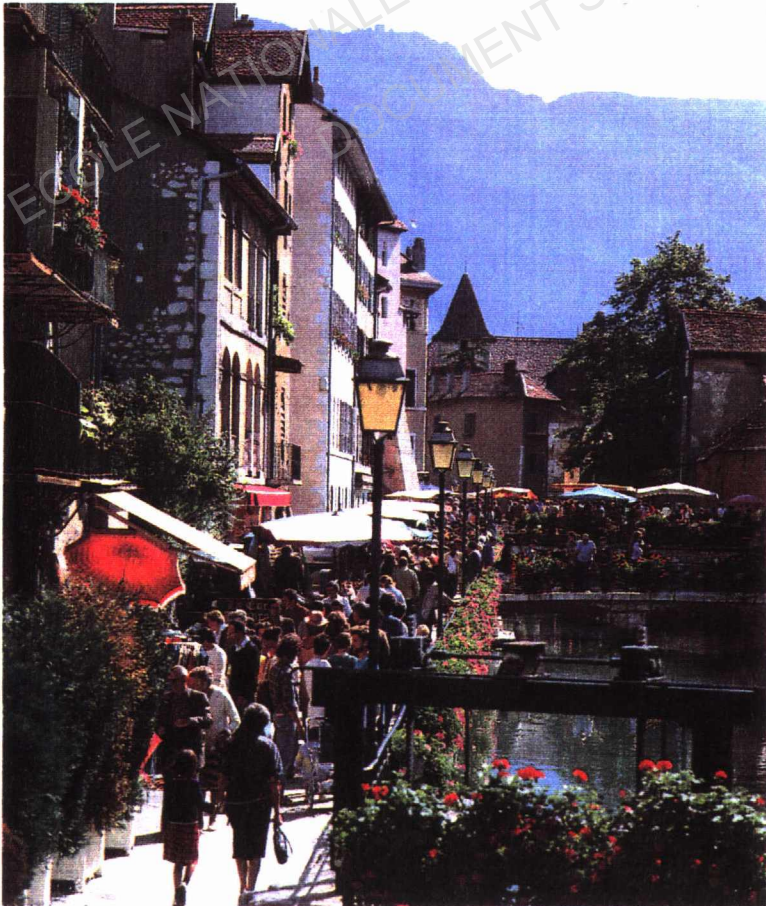
D'un accès aisé, la Haute Savoie bénéficie de solides infrastructures de communication qui s'appuient sur 150 km d'autoroutes au cœur de l'axe Paris/Genève/Rome, un réseau ferroviaire desservi par le T.G.V. et la proximité de l'Aéroport International de Genève/Cointrin et de Lyon/Satolas.

"Grande Ville moyenne" de près de 120.000 habitants dont 53.000 environ dans la Commune centre qui s'étend sur près de 14 km<sup>2</sup>, ANNECY est une ville réputée pour la qualité de son cadre de vie. Située à une altitude de 448 mètres, au confluent de plusieurs vallées, la ville prend ses origines au bord d'un lac magnifique qui s'étend sur 27 km<sup>2</sup> entre les montants escarpés des massifs du Semnoz et du Mont Veyrier.

Sa proximité immédiate avec Genève (environ 45 km), cœur du triangle d'or du développement européen, et avec le bassin Rhône Alpin en pleine expansion (Grenoble 100 km, Lyon 130 km) ainsi que des liaisons aisées (autoroute, T.G.V., Aérodrome) avec le reste du territoire national, font d'ANNECY une ville attractive et convoitée de beaucoup.

De tradition industrielle, la région Annecienne a su se développer et accroître favorablement son rayon d'influence pour venir se placer aujourd'hui au rang des plus dynamiques et des plus prospères de la Région Rhône Alpes.

La Ville d'ANNECY joue actuellement le rôle de moteur dans l'expansion de l'agglomération Annecienne qui compte aujourd'hui 9 Communes : ANNECY LE VIEUX, ARGONNAY, CRAN GEVRIER, EPAGNY, MEYTHET, METZ TESSY, POISY, PRINGY et SEYNOD regroupant environ 67.000 habitants. Agglomération qui s'est formée au fil des années et en accord avec l'expansion économique et démographique d'ANNECY



### Les éléments du site

Comme il en est de presque toutes les Villes (cf. Aristote et les quatre éléments), la situation semble bien avoir été la cause déterminante de la naissance d'ANNECY. C'est également celle-ci qui aidera et régit encore aujourd'hui les principaux axes de développement de la Ville

Paradoxalement, cette situation au confluent de plusieurs vallées étroites présente de nombreuses difficultés d'accès (Lac, le Fier: affluent du Rhône, les proches massifs ..... ) qui se sont longtemps imposés comme des obstacles au développement de la ville.

ANNECY, ville de contact de régions des Alpes, se développe au Nord vers Genève dans la plaine des Fins (développement coupé par le Fier) et au Sud le long des berges du lac. Elle vient ensuite s'adosser à l'Est au Mont Veyrier et à l'Ouest au massif du Semnoz et à la montagne de Balme.

Le développement actuel de la ville est, je l'ai précédemment indiqué, directement lié à la configuration du site et se fait principalement sur deux axes :

- l'axe Sud Ouest vers AIX LES BAINS/CHAMBERY (Savoie) et la région Rhône Alpes
- l'axe Nord Ouest vers SEYSSSEL/BELLEGARDE et la région de l'Ain.

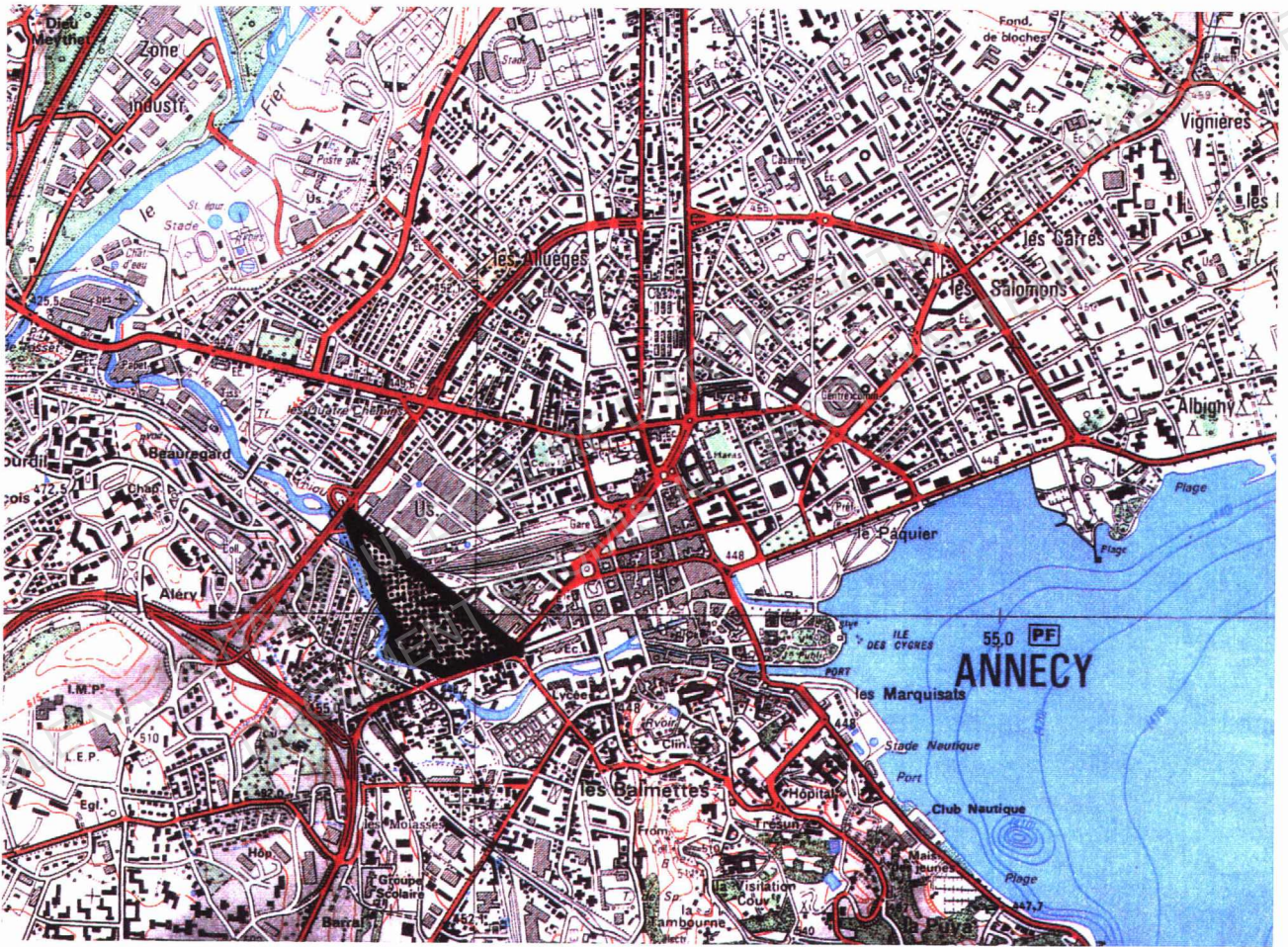
L'extension urbaine vers le Nord (Genève) est considérablement freinée par la présence du Fier et une topographie peu favorable. Au Sud, le développement de la ville est limité par la présence du lac et des massifs montagneux qui l'encadrent.

Outre ces éléments relevant du site d'implantation en général, la Commune centre d'ANNECY se développe autour du centre historique dont les premières bâtisses datent du XIIème Siècle, et des berges du lac d'Annecy.

Le cadre de vie réputé d'Annecy tient bien sûr à la présence du lac mais aussi à la valorisation du canal du Thiou, exutoire naturel du lac, dont le cours aménagé constitue un des éléments les plus attrayants du centre ville. Le Thiou, en s'écoulant doucement le long des canaux de la vieille ville, bordés de quais piétonniers, constitue un élément primordial d'animation du centre hisotrique et culturel. Il contribue à l'image de marque qui associe Annecy à une "Venise Savoyarde".

Après son passage au coeur de la Vieille Ville Annecienne, le Thiou traverse d'Est en Ouest la commune de Cran Gevrier puis se jette dans le Fier. Aujourd'hui l'aménagement de la rivière, entrepris par la Ville d'Annecy, s'arrête aux portes de Cran Gevrier pour faire place à des rives non entretenues, désordonnées et pratiquement inaccessibles derrière un tissu urbain souvent hétérogène.





### Présentation de la zone d'étude

La zone Mandallaz support du projet d'aménagement urbain, se situe précisément à cet endroit où le Thiou, si attrayant en aval, ne devient qu'une frontière communale au milieu des friches industrielles.

Au Sud Ouest de la ville, la zone d'étude toute proche de la gare et donc de l'hypercentre, se trouve encerclée de voies à grande circulation : au Nord l'avenue du Rhône et la rocade périphérique, à l'Est l'axe Est/Ouest desservant la Savoie et la région Rhône Alpes. Seul le Thiou bordant la zone et définissant par la même la limite de la Commune d'Annecy constitue l'élément naturel dans ce contexte urbain chaotique.

La topographie du site, assez plane dans l'ensemble puisque les différences altimétriques n'excèdent pas un mètre sur la totalité de la zone d'étude (environ 6 hectares à l'origine), se modifie sensiblement aux abords de la Commune de Cran Gevrier pour "culminer" rapidement, au niveau de la butte de Sous Alery, à quelques 50 mètres au-dessus de la ville d'Annecy.

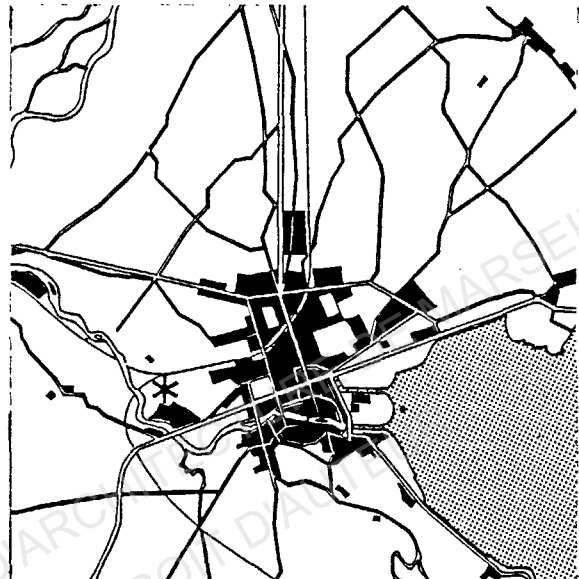
L'origine de l'intervention programmée sur la zone Mandallaz vient de la disqualification progressive de l'espace concerné par rapport à sa vocation première qui était l'activité industrielle au début du Siècle, ce , au profit de l'apparition d'un "no-mansland" urbain situé à proximité immédiate du centre ville.



## LA DIFFUSION URBAINE



1730



1910



1944



1982

\* Zone d'étude

## II.2. ASPECTS HISTORIQUES

### Les origines

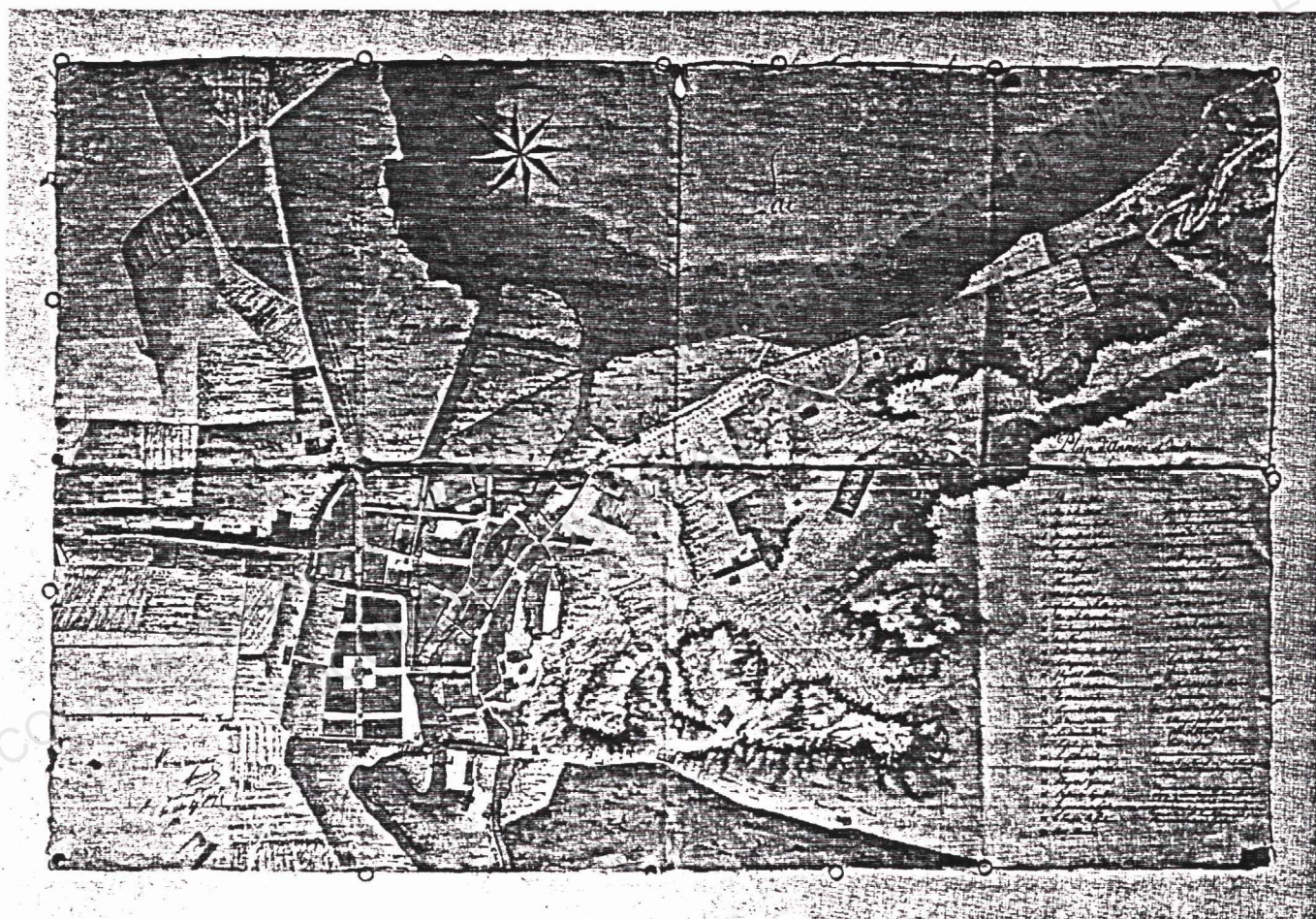
On considère que l'origine des villes résulte de la combinaison de facteurs géographiques et d'événements historiques. Il semble bien que cette combinaison se soit opérée de manière quasi permanente pour la Ville d'Annecy.

La première concentration humaine remarquable date de l'époque romaine avec la Cité Boutae..qui s'installe en 50 AVJC dans la plaine des Fins, à la conjonction de trois voies qui ouvrent des débouchés sur Genève, sur les vallées de la Maurienne et enfin sur le bassin Rhône-Alpin (Chambéry...)

Ce n'est qu'au XIème siècle que les hommes du Moyen Age s'installèrent entre les premiers escarpements de la Montagne du Semnoz et les rives du Thiou. Au XIIème Siècle, la ville d'Annecy s'étendait déjà au delà des limites Nord du Thiou et la construction du château était bien avancée. Centre d'échange et de commerce, cette petite ville du Moyen Age abritait une industrie florissante, souvent située sur les rives du Thiou qui procurait énergie et source d'approvisionnement.

Successivement forteresse, résidence princière de la Famille de Genève au XIIIème Siècle, capitale politique (apanage de Genevois et du Genevois de Nemours ..... XIV/XVème Siècles), puis important centre religieux au XVIème Siècle (couvents, évêchés, collèges), au point que les Historiens la qualifiaient de "Rome de la Savoie", la ville d'Annecy dut attendre des événements plus importants pour se développer et s'étendre de manière notoire.

Malgré une stagnation de l'industrie aux XVII et XVIIIème Siècles, la population dépasse 5.000 habitants à la veille de 1789, date à laquelle ANNECY est la plus importante ville de Savoie après Chambéry, ancienne capitale du Duché. ANNECY est le siège de l'intendance du Genevois et siège de l'Evêché.



Le plan ALBITTE du 7 Floréal, an II : dressé par l'Annécien Thomas Dominique RUPHY, il présente de nombreux et très importants aménagements urbains dont la réalisation sera exécutée en grande partie au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

### Les effets de la révolution

En 1793, l'idéologie nouvelle venue de la France jacobine inspirera la municipalité révolutionnaire qui prend en charge la gestion de la ville et qui affirme un courant nationaliste et anti-religieux. Ce qui aura pour effet l'expulsion des ecclésiastiques et la mise à vente des terrains et couvents qui autour de la ville bloquaient le développement industriel et l'expansion démographique.

ANNECY connaît , dès la fin du XVIIIème Siècle, un essor industriel exceptionnel, le canal du Thiou au nerf de la plus grande partie de cette vie industrielle, tant à Annecy qu'à Cran Gevrier, verra s'installer sur ses berges les manufactures de coton, les papeteries, les forges....

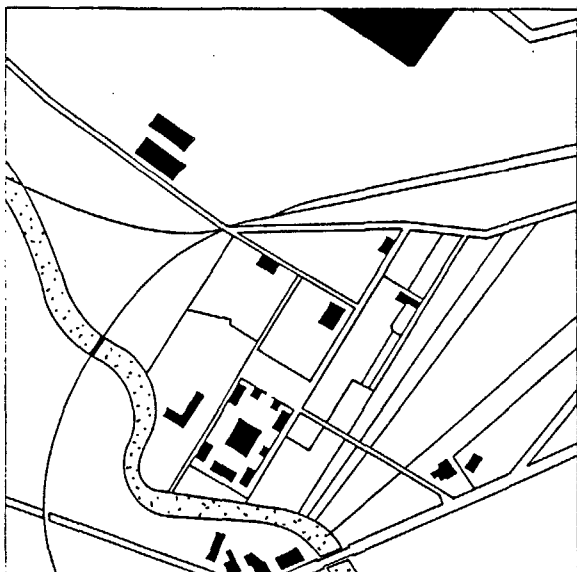
En 1794 arrive en Savoie le conventionnel ALBITTE, avec sa réputation de "raccourcisseur de clochers". Après avoir fait raccourcir quelques clochers Anneciens, ALBITTE proposera un plan d'urbanisme pour la Ville d'Annecy, en réalité dressé par l'Annecien Thomas Ruphy. Ce plan présente de nombreux et importants aménagements urbains qui se réaliseront en grande partie au cours du XIXème Siècle.

Ce projet prévoyait notamment la démolition des remparts, qui permettra à la ville de se dégager de son corset, la destruction d'îlots insalubres et surtout l'élargissement et la création de voies nouvelles. Le percement de la grande artère principale d'Annecy (Est/Ouest) qui devait sauver la vieille ville de toute atteinte, s'effectuera en 1823 ; elle sera prolongée par la suite dans un tracé rectiligne à chacune de ses extrémités : à l'Ouest par la route de Chambéry qui franchit le Thiou et à l'Est par l'Avenue d'Albigny (1852) qui, bordée d'une double rangée de platanes toujours existants, longe la rive Ouest du lac.

C'est ainsi que le développement de la ville d'Annecy se fera désormais vers le Nord Ouest dans la plaine des Fins, cuvette naturelle, et le long des nombreuses ramifications et tracés urbains opérés à partir de ce grand axe Est/Ouest.

Tout au long du XIXème Siècle, appuyée par des règlements de police et des comités d'amélioration de l'urbanisme, l'administration procéda à de grandes interventions urbaines aujourd'hui encore lisibles : création de quais le long du Thiou, aménagement des rives du lac, création d'une nouvelle route du bord de lac .....

## EVOLUTION DE LA ZONE D'ETUDE



1918



1965



1975



1988

### L'évolution historique de la zone d'étude

La zone Mandallaz, support de cette étude d'aménagement urbain, se trouvait à la fin du Siècle dernier en périphérie du noyau dense du centre. L'implantation des activités industrielles dans cette zone tient vraisemblablement à la proximité de la gare S.N.C.F. et du grand tracé du XIXème Siècle, reliant les abords du lac au centre qui facilitaient les échanges et les communications avec le reste de la région. La présence du Thiou en bordure de cette zone industrielle offrait une énergie gratuite qui incitâ de nombreuses industries et entreprises telles que les tanneries, abattoirs ... à s'installer à cet endroit ou en aval le long du cours d'eau (Les Forges de Cran ....)

Cette situation, qui paraissait alors si favorable, s'est avérée par la suite assez enclavée et peu favorable à un développement important du fait de l'évolution de l'agglomération Annecienne et de la topographie environnante.

Le relief présentait en effet dans sa partie Sud Ouest quelques massifs assez bas mais constituant néanmoins un frein à l'extension possible de cette zone. Bien que située sur le territoire communal de Cran Gevrier, la zone industrielle s'est partiellement développée le long de la ligne de chemin de fer. La liaison ferroviaire (aujourd'hui supprimée) entre Annecy à Albertville en Savoie, constituait bien un élément d'attraction pour les différentes usines et fabriques en relation avec les activités industrielles lourdes de l'extrémité Est du lac d'Annecy.

D'autre part, le développement de la commune centre vers l'Ouest et de Cran Gevrier vers l'Est empêchait la large extension de ces activités industrielles qui se trouvaient alors déjà proches de l'hypercentre.

Ces deux éléments eurent pour effet de rejeter partiellement, en aval du Thiou, les industries et entreprises de grande importance, consommatrices d'espace. Ce ne fût que les P.M.E. et P.M.I. qui restèrent présente dans ce secteur.

Les années et le progrès faisant, les grandes usines et entreprises situées dans cette zone virent peu à peu leur activités se réduire dangereusement. Le manque d'espace, l'importance et la rigidité des structures bâties en place, alliées à l'incitation foncière pratiquée sous la forme de Z.I. périphériques ne laissèrent que peu de chances à une possibilité de reconversion de cette zone. Quelques artisans et petites entreprises familiales occupent actuellement une partie de ces locaux industriels en général assez vétustes.

Il se trouve qu'aujourd'hui cette friche urbaine se présente comme une des composantes de la stratégie urbaine municipale.

Avant d'aborder l'exposé de cette stratégie, il me semble nécessaire de présenter dans ses grandes lignes, la structure urbaine de la ville d'Annecy, afin de mieux comprendre et de mieux discerner la validité des options prises.



### II.3. ANALYSE DE LA STRUCTURE URBAINE

#### ANNECY

De manière synthétique, on peut présenter la structure de la ville ainsi :

\* un noyau dense ancien très attrayant composé de nombreux Monuments Historiques qui forment un des atouts touristiques majeur de la Ville d'ANNECY.

La vieille Ville se développe de façon dense et homogène à partir des rives du lac, autre élément caractéristique du paysage urbain, le long des rives du Thiou et des premiers escarpements de la montagne du Semnoz en contrebas du château.

La Cité s'inscrivait alors dans l'enceinte naturelle dessinée par les canaux du Thiou dont certains, aujourd'hui recouverts, laissent place à la circulation automobile.

\* L'axe Est-Ouest tracé par T.D. RUPHY en 1794 vient traverser l'extrémité Nord de la vieille ville et ainsi proposer un tracé à partir duquel se développera et se formera la Ville du XIXème Siècle.

Caractéristique par ses tracés réguliers, lisibles, dessinant de larges rues et des ilots de formes géométriques de grande surface, la ville du XIXème Siècle se distingue nettement du tissu moyenâgeux beaucoup plus compact et ligniforme. Différents par leur typologie et morphologie, ces deux tissus forment néanmoins une unité assez homogène s'articulant à partir du tracé Est/Ouest qui vient unifier les deux parties.

\* les interventions urbaines de la fin du XIXème et du début du XXème Siècle se développeront ensuite de manière organisée le long des voies tracées perpendiculairement à partir de l'axe de T.D. RUPHY.

La ville se développera ensuite de manière concentrique autour du noyau XIXème Siècle et plus tard, c'est-à-dire au milieu de ce Siècle, de manière beaucoup plus linéaire le long des grands axes de circulation tracés dans la longueur de la plaine des Fins, au Nord, vers Genève.

L'arrivée du chemin de fer sur ANNECY date de 1866 avec la première liaison vers Chambéry et ensuite au début de ce Siècle par la mise en place d'un réseau ferroviaire plus développé vers Albertville. La gare bénéficiait alors d'un emplacement intéressant dans la mesure où elle était à la fois assez proche du noyau urbain dense et suffisamment excentré de manière à ne pas entraver le développement de la ville vers le Nord.

### **Les conséquences d'un rapide développement sur la structure urbaine de la ville .**

Dans le développement de la ville, la zone d'étude conservera jusque dans la première moitié de ce Siècle sa position périphérique. Elle sera pour ainsi dire laissée de côté pendant près de 25 ans. On perçoit ici la difficulté que constituera la coexistence d'un tissu industriel du début du Siècle avec un tissu urbain du mi XXème Siècle procédant de grands tracés urbains.

Ce n'est qu'à partir du XXème Siècle et plus particulièrement après la deuxième Guerre Mondiale que l'essor démographique et économique de la Ville d'ANNECY connu "un boum" sans précédent. Le développement se poursuit dans la plaine des Fins mais à terme les capacités foncières devenant moindres, il se répercute sur les petites Communes périphériques d'ANNECY. Ces anciens villages, peu préparés à cette expansion soudaine, virent leur population très vite progresser, sans pour autant être munis de structures et d'équipements adéquats, qui restaient dans leur plus grande partie à la charge de la Commune d'ANNECY.

On arriva ainsi rapidement à un suréquipement de la Commune centre d'ANNECY par rapport à sa population communale effective, suréquipement qui entraînait des frais de gestion et de fonctionnement bien supérieurs aux impôts collectés auprès des habitants de la commune centre ; problème de gestion communale qui tend aujourd'hui à se résoudre progressivement grâce à la création de syndicats intercommunaux (par exemple : pour les transports en commun, pour les loisirs, l'éducation nationale, l'entretien et l'aménagement des rives du lac...) visant à répartir les charges et la gestion sur les différentes communes concernées.

L'autre effet induit par ce développement important de la ville a été l'état de dépendance au centre ville des nombreux logements construits en périphérie. Mis à part les opérations de Z.U.P. qui faisaient l'objet d'aménagement global prévoyant des centres commerciaux et équipements attenants aux logements, les autres opérations immobilières urbaines des années 60 ne comprenaient que rarement la mise en place de services nécessaires au fonctionnement de ces unités résidentielles (ne seraient-ce que ceux de première nécessité).

Le développement de l'agglomération Annecienne s'est effectué de manière assez similaire, à la différence près qu'il existait la plupart du temps en amont un centre de vie qu'était le noyau villageois. Structure traditionnelle aujourd'hui un peu obsolète au vu de l'ampleur prise par le développement de ces Communes de l'agglomération qui se voient obligées de se doter d'unités de services et d'équipements à l'échelle de leur population.

Un des exemples caractéristiques de ce phénomène est la création prochaine d'un nouveau centre ville pour la Commune de Cran Gevrier. Intervention possible car la Commune s'est dotée des outils adéquats (réserve foncière, expropriation ...) afin de permettre cette opération. Beaucoup d'autres Communes n'ayant pas la possibilité foncière ou économique de créer ces unités de services et d'équipements attenants aux unités résidentielles, les ont réalisées en périphérie sous forme de grandes zones commerciales

Tous ces problèmes sont vraisemblablement en corrélation avec un autre phénomène qu'est la persistance de la référence au noyau ancien. La croissance de la ville doit se faire par un élargissement constant de son centre et le destin d'une périphérie urbaine proche est de participer aux valeurs du centre et non d'en dépendre. Un élargissement du centre ne peut s'opérer que s'il y a répartition des points forts tels que les équipements, les rues commerçantes... en des endroits stratégiques. Le contenu de ces points est défini par des choix politiques, mais leur répartition relève du domaine de l'urbanisme.

Afin de déterminer les éléments de programmes-support de la mise en oeuvre de la stratégie proposée, il nous faut avant tout établir un "listing" des principaux équipements publics présents dans le centre ville. La détermination de leur situation et leur rayon d'influence nous permettra par la suite de procéder à la répartition des points forts énoncés.

### LA MANDALLAZ

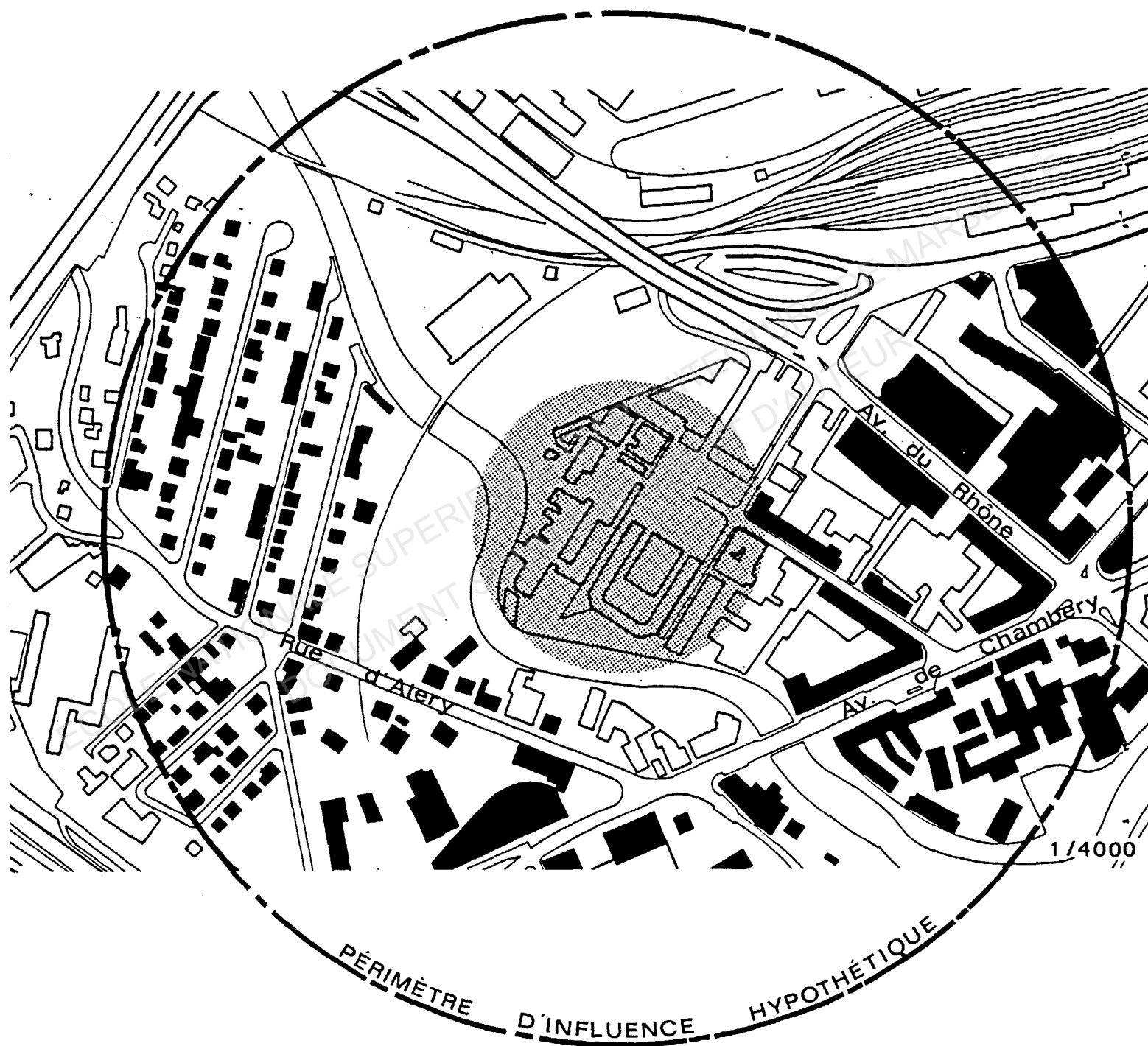
Le quartier de la Mandallaz, lieu d'intervention de ce projet, est situé le long des berges du Thiou, au Sud Ouest du centre ville. Limitrophe de la commune de Cran Gevrier, le quartier est entouré de part et d'autre de grands axes de circulations :

- \* la rocade périphérique et les voies S.N.C.F. au Nord
- \* l'avenue du Rhône à l'Est coupe littéralement le quartier
- \* l'axe Est/Ouest (avenue de Chambéry) qui traverse la ville entière pour longer plus loin à l'Est les rives du lac.

C'est au lieu dit du "Pont Neuf" que prend naissance ce grand axe urbain datant du XIXème Siècle qui distribue tout au long de son parcours la vieille ville au Sud, le centre ville et la proche périphérie au Nord.

Le quartier de la Mandallaz, littéralement enclavé et bloqué par toutes ces avenues et boulevards, semble absent de la ville. Accessible uniquement par de petites rues secondaires, peu fréquentées car ne menant qu'à un parking, la zone d'étude paraît comme statique et sous-développée par rapport au reste de la ville. Occupé par des usines vétustes du début du Siècle et de petites entreprises artisanales, le quartier de la Mandallaz a néanmoins conservé une échelle de quartier humain que l'on ne retrouve que dans les anciens quartiers d'Annecy.

A quelques dizaines de mètres de là se trouve l'Avenue du Rhône, véritable autoroute aseptisée de centre ville. A dominance tertiaire, les activités se développant le long de cette voie d'ailleurs exagérément large, ne participent aucunement à l'activité du quartier de la Mandallaz. Véritable microcosme linéaire, l'Avenue du Rhône fonctionne comme une barrière infranchissable derrière laquelle tente de survivre péniblement un ancien quartier industriel trop longtemps délaissé.



Pour parfaire encore l'image de "cul de sac" sous laquelle se présente la zone d'intervention, notons que l'Avenue du Rhône prend son envol au Nord pour aller rejoindre quelques 20 mètres plus haut la rocade périphérique et laisser passer ainsi dessous les deux voies ferrées qui coupent la zone d'étude en trois parties. Une seule voie constitue la ligne principale de liaison d'Annecy au réseau ferroviaire national et l'autre qui desservait anciennement l'extrémité Sud Est du lac d'Annecy, ne sert aujourd'hui qu'à irriguer quelques usines de la zone industrielle de Vovray, au Sud de la ville.

En dépit de tous ces aspects négatifs, qui sont les plus visibles, le quartier de la Mandallaz bénéficie tout de même d'atouts importants aujourd'hui sous-jacents car non mis en valeur. Le passage du Thiou dans cette zone représente une valeur sûre au regard de tous les aménagements des berges du Thiou effectués aujourd'hui dans la ville d'Annecy. D'autre part, sa position en sortie et en entrée de ville peut présenter d'importantes possibilités si l'on utilise ses données.

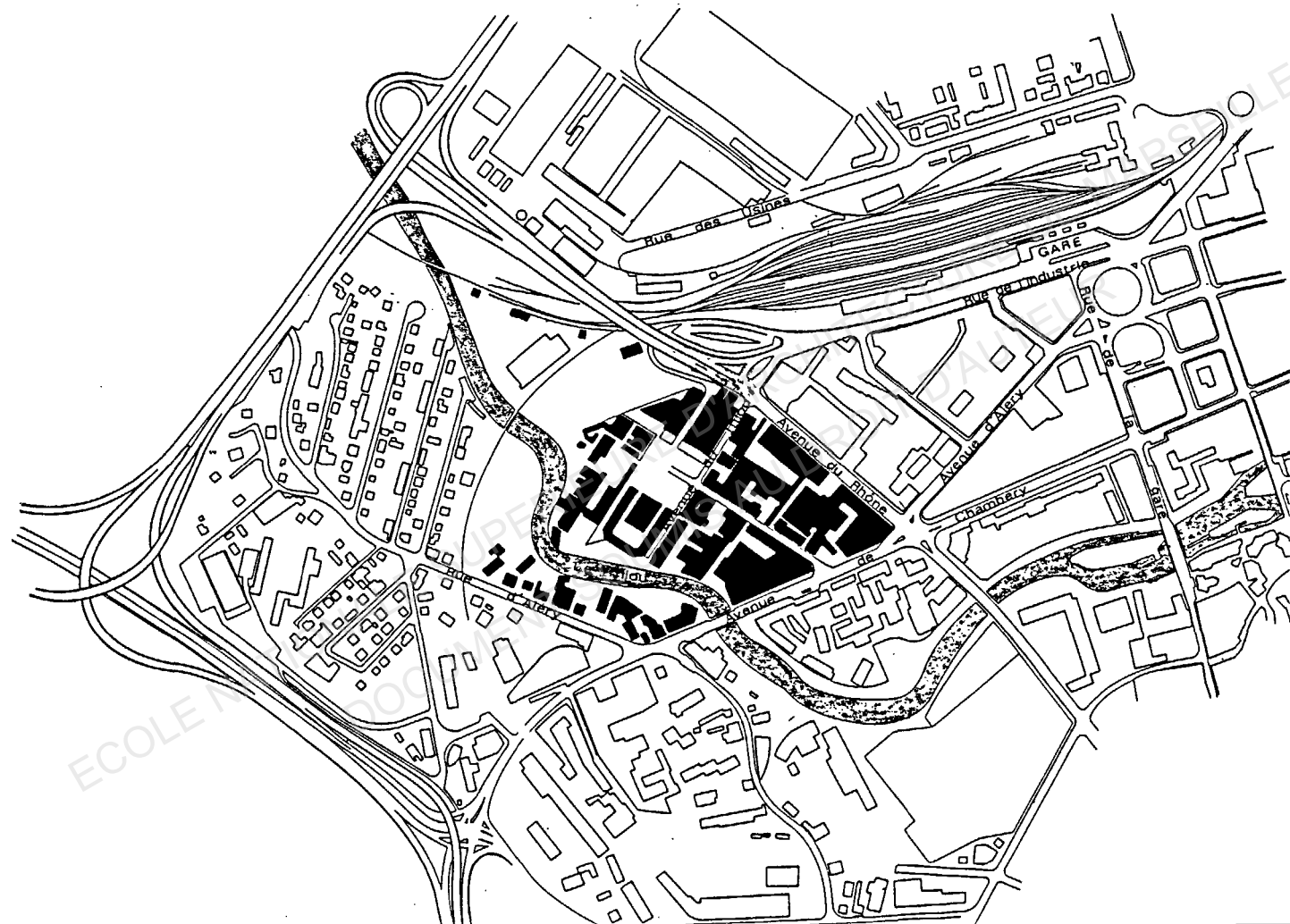
Le fait que cette partie de ville soit composée de fragments urbains sans appartenance, ni identité réelle, qu'ils soient sur la Commune d'Annecy comme sur la Commune de Cran Gevrier est un aspect qui peut se révéler positif dans l'optique d'une restructuration de toute cette zone. On pourra alors regrouper tous ces "morceaux" afin de tenter de retrouver une entité urbaine

Voici donc les différents fragments que je considère :

\* la partie de la Commune de Cran Gevrier située en face de la zone d'étude entre la rocade, le Thiou et l'Avenue de Chambéry, qui est aujourd'hui principalement occupée par de l'habitat pavillonnaire des années 30 à 50.

Typologie variée qui se développe de manière homogène, sur un parcellaire géométrique, le long des voies d'accès. Ces voies se terminant souvent en cul de sac sur les berges du Thiou ou en amont sur un mur bétonné annonçant le passage de la rocade périphérique. Bien que situé dans l'emprise administrative de la Commune on remarque que ce fragment est totalement déconnecté du centre de la commune, il a tendance de ce fait à s'orienter davantage vers l'hypercentre Annecien.

\* Toujours en regard du quartier de la Mandallaz mais cette fois sur l'Avenue de Chambéry se trouve un important groupe de logements coincé lui aussi entre le Thiou et des friches industrielles aujourd'hui en reconversion. De part la proximité du Thiou et le cadre naturel agréable, on a tendance à oublier la réelle situation d'enclavement et de délaissement par rapport au centre dont est l'objet ce groupe de logements. On remarque depuis quelque temps la création de commerces et activités, en rez-de-chaussée de ces immeubles, qui tendent à redonner un peu de vie à ce fragment urbain que l'on peut difficilement considérer comme un quartier dans l'état actuel des choses.



### Le rapport au centre.

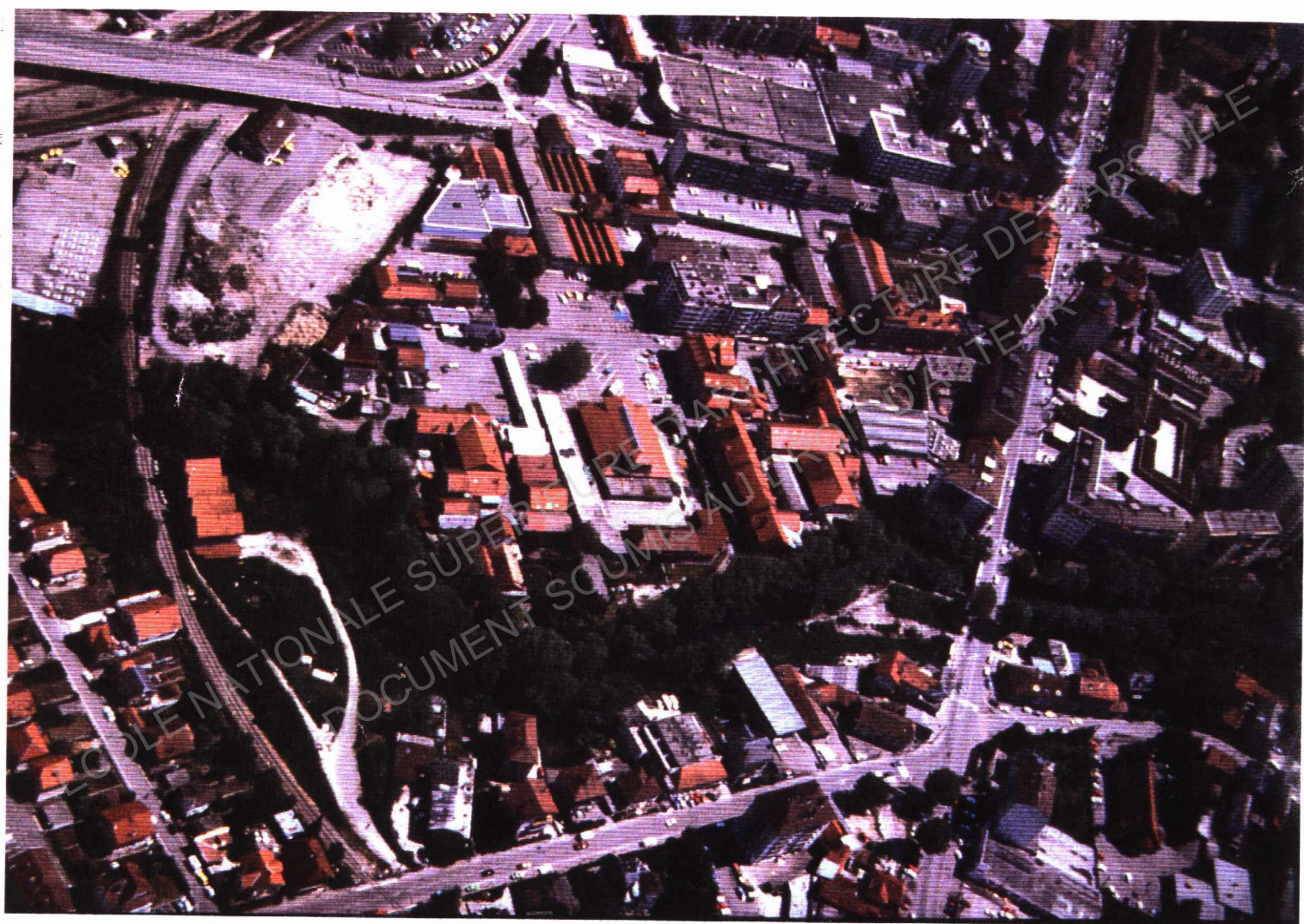
Bien que l'hypercentre ne soit qu'à 300 mètres de la Mandallaz, le prolongement des activités et des pratiques du centre ne se fait pas. Cela tient, je pense, à deux raisons étroitement liées. Alors que dans l'hypercentre on trouve un tissu dense établi sur un maillage serré (beaucoup de rues et de passages) favorable au développement de commerces, se présentent à l'Ouest, au delà de la gare qui semble ponctuer la limite de l'hypercentre, de grandes avenues (Avenue de Chambéry, Aléry...). En se développant sans interruption sur de grandes longueurs, elles dessinent ainsi, par nécessité de respect d'échelle, de larges voies, principalement réservées à la circulation automobile, et bordées de grands fronts bâtis.

On peut bien sûr penser que de tels tracés d'Avenues ne sont pas forcément des obstacles au développement des activités commerciales et du centre ville, par exemple : le Corso Buenos Aires à Milan, qui tout en ayant le rôle d'avenue urbaine, se présente pour le piéton comme une rue marchande et commerçante de plus d'1 km.

Mais la taille importante des ilots d'une part et le caractère donné aux bâtiments construits sur l'Avenue d'Aléry empêche le développement linéaire d'activités tertiaires et font que toute cette zone fonctionne comme un espace tampon désolidarisant ainsi le quartier Mandallaz du centre ville.

L'Avenue de Chambéry, bordée de platanes centenaires, est la seule à présenter des éléments d'une réelle potentialité dans l'objectif d'assurer une continuité du centre ville. Bien qu'elle soit bordée d'un côté par des équipements publics qui tendent à accentuer un peu cette cassure avec le centre, les activités se développent tout de même de l'autre côté, en rez-de-chaussée des immeubles d'habitations, et ce en se multipliant plus on s'approche du carrefour urbain que constitue la croisée des trois avenues : Rhône, Aléry et Chambéry : point noir des automobilistes de part sa forte fréquentation. On notera que les principales activités commerciales du quartier se situent aux abords de ce carrefour et ne se développent ensuite que timidement le long des trois avenues; avec une prédominance pour l'Avenue de Chambéry.

La rue de l'Industrie est elle aussi dans un cas similaire. Actuellement utilisée principalement comme "sortie de ville", elle est bordée d'un côté d'immeubles d'habitations de hauteur raisonnable (R+6) qui font face au complexe de la gare marchandise et de la SERNAM qui monopolisent littéralement toute la face sud de la gare, même si l'occupation territoriale effective est moindre. Il s'ensuit un déséquilibre urbain flagrant et une perte d'identité de la rue qui conduit à une occupation commerciale anarchique et très fluctuante.



### **La structure physique de la zone.**

La structure bâtie du quartier de la Mandallaz est en décalage total par rapport au tissu environnant. Le délaissement de cette zone pendant plusieurs années permet de constater actuellement une nette différence typomorphologique avec les immeubles construits le long des Avenues du Rhône et d'Aléry. Différence typologique qui s'accroît pour devenir littéralement opposée de l'autre côté des rives du Thiou et se transformer en tissu pavillonnaire.

En pénétrant dans le quartier de la Mandallaz par l'Avenue du Thiou, j'ai souvent l'impression de vivre un "flash back" de 20/30 ans. Les vieilles usines et vieux immeubles entourant et jouxtant la place donnent une ambiance et un cachet tout particulier. Le temps semble s'être arrêté depuis la cessation d'activités de cette zone industrielle.

Le ruisseau du Thiou, ses berges ombragées et les vieux immeubles patinés du quartier sont les éléments marquants du paysage urbain présentant un caractère viable dans l'objectif de la création d'un nouveau centre de quartier.

### **II.4. STRATEGIES ET ENJEUX URBAINS**

L'effet un peu sclérosant que peut avoir l'hypercentre d'Annecy sur le développement du centre ville se jumelle aujourd'hui avec un autre phénomène qu'est la tertiarisation du centre ville. Le déplacement de l'industrie du centre de la ville à la grande périphérie doit permettre de réaliser dans le centre d'Annecy des unités à vocations tertiaires soutenant les activités du système productif et développant tout un réseau de nouvelles activités bancaires, administratives....

Néanmoins le développement soudain de ces activités, lié aux diverses spéculations foncières et immobilières dont est sujet le territoire central, a pour effet d'accentuer le développement déjà important des périphéries résidentielles ; cela au risque d'une désertification progressive et d'une perte d'identité du centre ville par rapport à son image traditionnelle. La notion de centre ville ne comprend point ici la vieille cité qui, à la suite d'opérations de réhabilitation, est aujourd'hui devenue très peuplée et peut prétendre, du fait de sa structure et de sa forte identité à une activité et une réelle pratique.

Il est cependant dangereux de ne compter et de n'agir qu'au travers du noyau ancien car une trop forte localisation sur cette entité peut constituer un frein au développement du centre ville en général. La stratégie urbaine à mettre en oeuvre à l'occasion de ce projet se doit donc de proposer et de mettre en oeuvre les éléments de cet élargissement du centre ville.

Le quartier de la Mandallaz, par l'intermédiaire de la zone d'étude, se situe pleinement dans le contexte de cette stratégie. Situé à proximité de l'hypercentre, le terrain choisi dispose d'un fort potentiel urbain, essentiellement occupé par des locaux industriels assez vétustes et par des terrains vagues appartenant soit aux P.T.T., soit à la S.N.C.F., la disponibilité foncière est de ce fait assez importante.





Au niveau de la stratégie urbaine municipale, la zone Mandallaz se présente donc comme un élément important de l'action entreprise. La réhabilitation du quartier Mandallaz s'appuie sur la création de nombreux logements, s'articulant autour d'une place publique, qui devraient constituer à terme un nouveau centre de quartier. L'activité industrielle, aujourd'hui en perte de vitesse, disparaîtra de ce quartier pour laisser place à de nouveaux immeubles d'habitations qui recevront les Anneciens habituellement rejetés en périphérie de la ville.

La mise en oeuvre d'un tel projet nécessiterait une maîtrise foncière municipale importante. Pourquoi la ville n'a-t-elle pas choisi de se porter acquéreur des terrains concernés ?

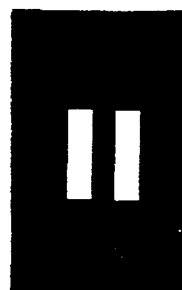
La Commune a donc décidé de pallier à cet état en proposant une refonte partielle du P.O.S. Par un changement d'affectation, la zone d'étude acquiert un potentiel constructif élevé puisqu'elle bénéficie dès lors des mêmes réglementations que la zone UA du centre ville : on passe ainsi d'un C.O.S. de zone industrielle de 3 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> à un C.O.S. d'hypercentre de 3 !

Cette mesure laisse entrevoir un phénomène de recrudescence des opérations de promotion immobilière privée. Les propriétaires fonciers concernés se trouvant en possession d'un bien foncier à haute valeur marchande seront soumis aux pressions de la spéculation immobilière qui pourrait venir modifier l'esprit de ce projet.

A ce propos, la Municipalité a justement accompagné cette modification de P.O.S. d'un règlement particulier (ou aménagement des règles générales d'édification) qui comprend les mesures suivantes :

- l'impossibilité d'édifier sur des parcelles de surface inférieures à 3.700 m<sup>2</sup>, ceci afin d'éviter le morcellement du foncier et de limiter dans un second temps la spéculation.
- l'obligation de se référer à un plan de zoning qui devrait garantir une certaine homogénéité et cohérence des interventions au sein des zones délimitées.

Mon objectif est ici d'aller au delà de considérations politiques et économiques ne régissant pas le cadre de mon travail. En dépit du contenu politique qu'ont les éléments projectuels qui participent à la définition de l'espace public, ils doivent avant tout répondre aux besoins et objectifs de l'équilibre urbain ainsi qu'aux attentes de la population qui est le facteur humain évoluant et définissant le contexte mis en place.



Au vu des potentialités que présente le site (la proximité de l'hypercentre, la présence du Thiou, le Pont neuf entrée de la ville d'Annecy ....), et des faits suivants, le résultat de l'opération n'est pas évident.

Voici donc les remarques que je me permettrai d'émettre après lecture du projet municipal et des documents dont je dispose :

L'élément destiné à gérer les interventions successives est un zoning accompagné d'un règlement d'ordre restrictif aménagé partiellement pour la cause.(P.O.S.)

En fonction des objectifs présentés par la municipalité, ce type d'outil permet en effet de gérer de manière souple les vocations des zones définies. Mais est ce que ce zoning et le règlement qui l'accompagne permettent de contrôler les futures formes urbaines qui viendront se projeter sur ces zones et qui définiront l'espace public et l'image du quartier ?

D'autre part, la division parcellaire et le réseau viaire existant datent de la création de ce quartier, et correspondent à sa vocation première. Les mesures définies par la municipalité concernant la surface minimum nécessaire à la réalisation d'une opération vont permettre de modifier ce tissu, mais le tracé actuel des rues persistera sans qu'il corresponde nécessairement à la nouvelle vocation de cet espace.

Le ruisseau du Thiou traverse successivement Annecy et Cran en mettant chaque fois en valeur les quartiers qui le bordent. Puisqu'à cet endroit il se présente comme une frontière entre les 2 communes, ne serait-il pas intéressant de développer un projet commun qui viserait à donner plus d'ampleur et une meilleure image de cette portion de territoire.

L'enjeu urbain, dont fait l'objet ce fragment urbain, n'aurait-il pas dû se développer à partir d'une étude prospective élargie et prenant en compte un périmètre d'intervention plus étendu ?

La stratégie que je me propose de mettre en oeuvre se développe sur un territoire plus vaste que la simple zone d'intervention présentée par la Mairie et s'opère à partir d'une vision urbanistique plus globale de la ville et de l'agglomération Annécienne.

La mise en relation du projet concerné avec le ruisseau du Thiou

La prise en compte du ruisseau du Thiou comme une composante importante de l'opération permettra de mettre en relation le projet concerné avec le centre historique d'Annecy et le nouveau centre ville de la commune de Cran Gevrier...

L'objectif est bien de restituer au Thiou son importance historique en le considérant comme un élément majeur de la composition. Il jouera dès lors le rôle de "cordon ombilical" en reliant le centre historique au nouveau centre de Cran et au quartier Mandallaz par un parcours fluvial aménagé.



1 / 4000

## II.5. DEFINITION DU PERIMETRE D'INTERVENTION

La création du pôle secondaire que sera ce nouvel espace passe par la requalification de l'image des quartiers voisins qui seront inclus dans le périmètre d'influence de la centralité de ce pôle. Quartiers, ou plutôt unités résidentielles, qui se sont avérées, lors de l'étude préalable, en perte d'identité urbaine et souvent totalement déstructurées et déconnectées de tout lieu de convergence. Ces unités seront donc incluses dans le périmètre d'étude et ce, quelle que soit leur appartenance communale.

La prise en compte de ces fragments urbains isolés va me permettre d'accroître sensiblement le rôle de la nouvelle centralité pour lui donner un rôle de pôle secondaire à l'échelle de la ville entière.

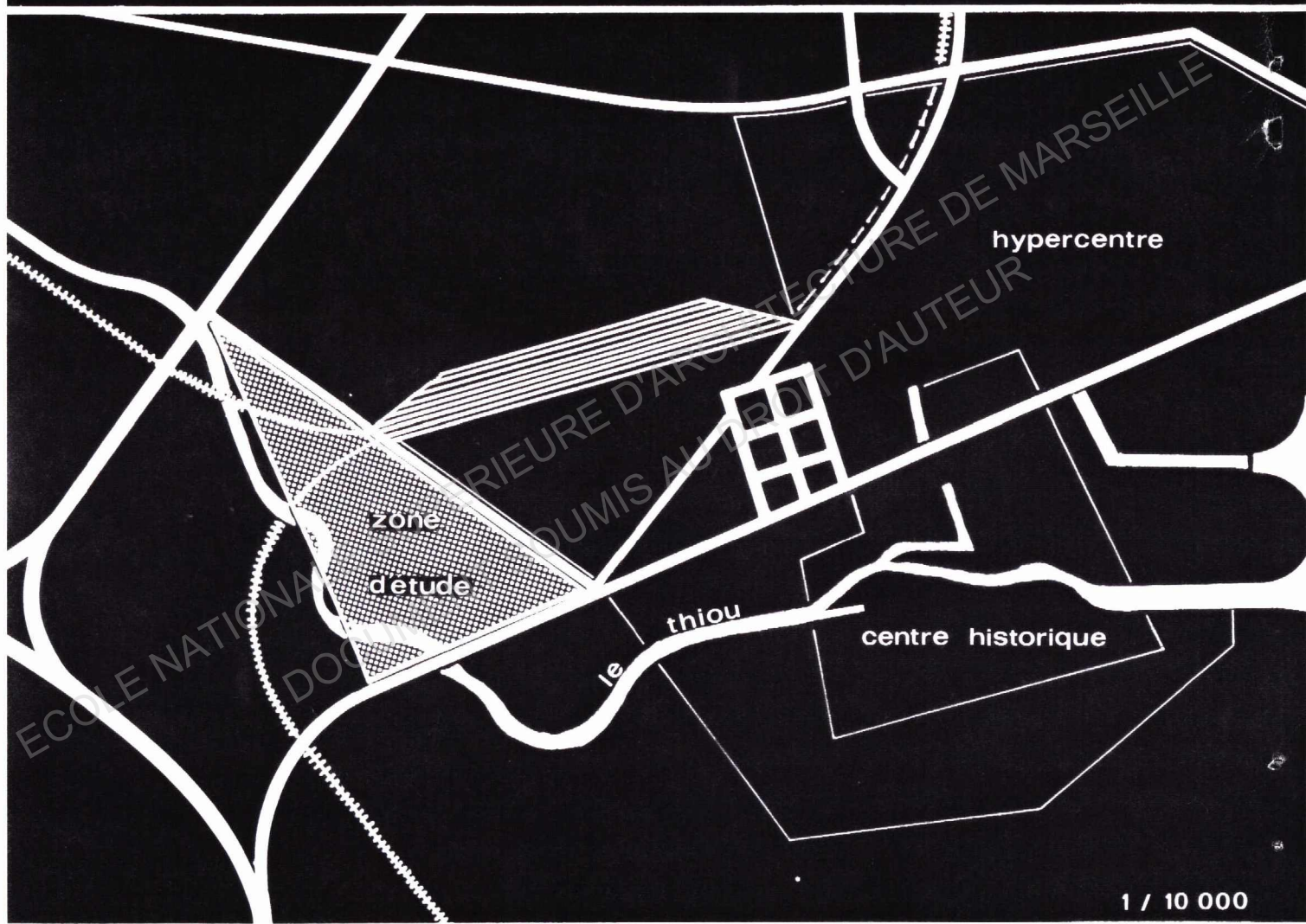
### La modification du support.

L'étude de la structure viaire et bâti a mis à jour des relations espace bâti/espace social mettant à défaut une délimitation arbitraire de la zone basée sur des éléments rigides comme des limites administratives ou des grands tracés urbains. De plus, afin de faciliter l'insertion du projet dans le tissu contigu, j'interviens ponctuellement sur le tissu existant pour rétablir des liaisons et des rapports de proximité entre des éléments urbains caractéristiques et le centre projeté.

Toutes ces modifications seront bien sûr effectuées après un diagnostic objectif concernant la validité de l'élément par rapport au contexte urbain ou l'état physique du bâti. Afin de ne pas tomber dans des considérations subjectives qui pourraient mettre à défaut mon parti, aucun jugement de valeur ne sera apporté sur la valeur architecturale des édifices.

L'analyse du bâti, qui vise à assainir le support physique, met en évidence la persistance des immeubles d'habitations qui sont, à quelques exceptions près, tous conservés et d'un autre côté, la suppression quasi totale des entrepôts et hangars présents sur la zone car non compatibles soit avec les objectifs fixés, soit avec les critères d'analyse.

Bien qu'étant une des principales voies d'accès au quartier Mandallaz, la rue de l'Industrie et la Rue de Chevesnes ne seront pas incluses dans le périmètre d'intervention qui deviendrait alors trop important. Je déterminerai néanmoins des schémas de principe destinés à donner la ligne de conduite générale à tenir pour tout ce tissu situé entre la zone d'étude et la gare limite (et borne) de l'hypercentre.



UNE PLACE POUR  
LA MANDALLAZ



### III. LE PROJET D'AMENAGEMENT URBAIN

#### III.1. PROGRAMMATION

##### La démarche

L'élaboration du programme s'est développée à partir de données réelles établies à la suite d'une étude générale portant sur les potentialités du quartier, la structure urbaine et les équipements existants dans la ville d'ANNECY.

Si le nouveau quartier Mandallaz doit participer de l'extension et de l'équilibre urbain du centre ville, il me semble nécessaire de doter ce pôle secondaire d'équipements et de structures allant au delà de la définition du simple centre de quartier. Outre la création d'équipements, tels que les écoles, crèches, maison de quartier, bureaux administratifs annexes et autres services divers, qui vont de pair avec une augmentation significative du nombre des habitants, il sera prévu l'implantation d'un équipement public de taille qui jouera le rôle de point fort du quartier et prendra sa place à l'échelle de la ville.

Bien que ne soit défini à cet instant aucun principe, ni réel parti urbanistique, il est nécessaire d'établir dès maintenant un pré-programme.

Je tiens à souligner que le pré-programme ici défini se modifiera tout au long du travail de conception pour venir tantôt générer, tantôt supporter les éléments projectuels de la démarche urbanistique. C'est donc sciemment que l'opération de programmation revêt à ce stade un caractère de souplesse : des modifications et corrections pouvant être effectuées en fonction des objectifs à atteindre.

##### Les capacités du site

La définition de la zone d'étude par des données quantitatives : chiffres ... n'est jamais séduisante, mais me permettra de donner un ordre de grandeur à tous les éléments définis dans la programmation.

La surface du terrain, support de l'intervention, est d'environ 10 hectares. Compte tenu des activités tertiaires qui se développeront vraisemblablement encore dans ce secteur, et l'aménagement des rives du Thiou en espace vert, on peut estimer que la capacité résidentielle du quartier sera à terme augmentée d'environ 350/400 logements, ce qui portera la capacité totale à environ 1.100/1.200 logements.



Tout en considérant ce chiffre avec précaution, il paraît évident que la structure commerciale et d'équipements existante est à reconsidérer totalement: je n'ai nullement l'intention de programmer ici un centre commercial mais simplement de présenter une trame pouvant supporter diverses activités commerciales qui, selon les besoins réels (directement liés aux pratiques des gens), prendront la forme de services de première nécessité et/ou de structures plus complètes. Le temps étant un élément déterminant dans la mise en place et la persistance de ces éléments.

### Les objectifs

L'objectif de la programmation est de mettre en place une trame de services jumelée à une trame d'équipements qui à elles deux devront assurer, au niveau du quartier, un fonctionnement optimal et, si ce n'est le cas dès la réalisation, assurer dans l'avenir un rôle de pôle secondaire qui viendra équilibrer et affirmer le développement du centre ville.

On ne peut en effet prétendre détenir une "recette miracle" qui assurera le fonctionnement d'un espace public : trop de paramètres humains, économiques et politiques sans cesse en mouvance, interviennent et modifient ses pratiques. Il serait trompeur d'affirmer le contraire.

Je pense que l'on peut tout au plus définir et présenter des éléments qui formeront l'espace physique qui lui, permettra aux pratiques de se créer ( elles ne sauraient être directement induites par ce dernier). Les éléments, les outils mis en place peuvent correspondre à une demande, mais ils peuvent aussi être à l'origine de nouvelles pratiques; l'outil créant ainsi la fonction.

Une des erreurs à ne pas commettre serait de créer de toutes pièces un nouveau centre de quartier support d'aucune pratique et d'aucune mémoire.

Pour permettre le transfert des significations et des pratiques, il faut procéder d'une part de manière progressive et échelonnée dans le temps et d'autre part en développant certaines activités existantes. Il me semble en effet intéressant, vu le caractère industriel qu'avait ce tissu, de développer ici des activités industrielles et artisanales non nuisantes et non polluantes : activités que l'on a trop souvent tendance à rejeter dans les zones industrielles et artisanales périphériques.



### Les éléments du programme

Le recensement des équipements, réalisé au cours de l'étude préalable, ainsi que les démarches effectuées auprès de l'Inspection Académique et des services Culturels de la Ville, m'ont permis de déterminer de manière assez précise le type d'équipement que le quartier Mandallaz serait susceptible de recevoir.

Les éléments de programme définis ci-après, ne sauraient en aucun cas être fixes et définitifs. A l'image de la maquette finale qui viendra illustrer les principes de l'aménagement urbain définis en amont, ces éléments de programme révéleront l'esprit dans lequel on procédera à l'aménagement et à l'équipement du quartier.

La liste des équipements proposés pourra de même s'étendre en fonction des solutions architecturales adoptées (densité accrue par exemple) ou des besoins si le rayon d'influence des équipements programmés s'est étendu.

Voici les éléments susceptibles d'assurer le fonctionnement de ce quartier et de répondre aux principaux objectifs et enjeux urbains :

#### Les équipements publics et para public

-L'école des Beaux-Arts qui comprendra les ateliers Volume, les salles de travail et une aire d'exposition publique. Elle reçoit aujourd'hui environ 320 élèves dont plus de 60 permanents. De nouveaux locaux permettront donc d'accueillir davantage d'étudiants.

-Un groupe scolaire maternelle et pré-élémentaire de 4 à 5 classes (en moyenne 25 à 30 élèves par classe ) devrait pouvoir accueillir les écoliers du quartier. Cet établissement ne devrait pas être réservé aux seuls enfants du quartier. J'ai notamment remarqué au cours de l'étude des équipements scolaires de la ville d'Annecy, que le taux de fréquentation des maternelles et pré-élémentaires était très souvent élevé, ce qui laisse donc penser que le groupe scolaire projeté aura un rayon d'attraction supérieur au simple quartier.

-Une crèche ou halte garderie dont pourront aussi bénéficier les actifs du secteur tertiaire.

-Un centre socio culturel qui jouera un rôle important dans la vie et l'animation du quartier.

-Un centre du 3ème âge qui s'intégrera parfaitement dans un cadre naturel et à proximité de ce nouveau centre de quartier.

-Des équipements sportifs.



### Les structures privées

- Des commerces de type courant qui seront vraisemblablement concentrés sur l'espace central défini et dans les rues avoisinantes.
- Des services à caractère commercial et récréatif tel que des bars, restaurants....
- Des activités de type artisanales et industrielles ( non nuisantes et non polluantes ).
- Des activités de type tertiaire.

Sans vouloir prédéfinir quelconque usage, je pense que le regroupement des équipements donne à la fois de meilleures chances de succès et une complémentarité, voire une certaine polyvalence, permettant des adaptations ultérieures plus aisées sous la pression des faits.

"Ainsi l'outil architectural devient le véhicule qui favorise l'émergence d'un évènement que nous souhaitons, indépendamment du fait qu'il survienne ou non; et dans ce désir de l'évènement, il y a quelque chose de progressif.

Mais c'est dans ce sens là que les proportions d'une table ou d'une maison ont une très grande importance; non pas – comme le pensaient les fonctionnalistes – pour remplir une fonction déterminée, mais pour permettre davantage de fonctions".

Aldo Rossi dans "Autobiographie scientifique".

## III.2. CONCEPTION

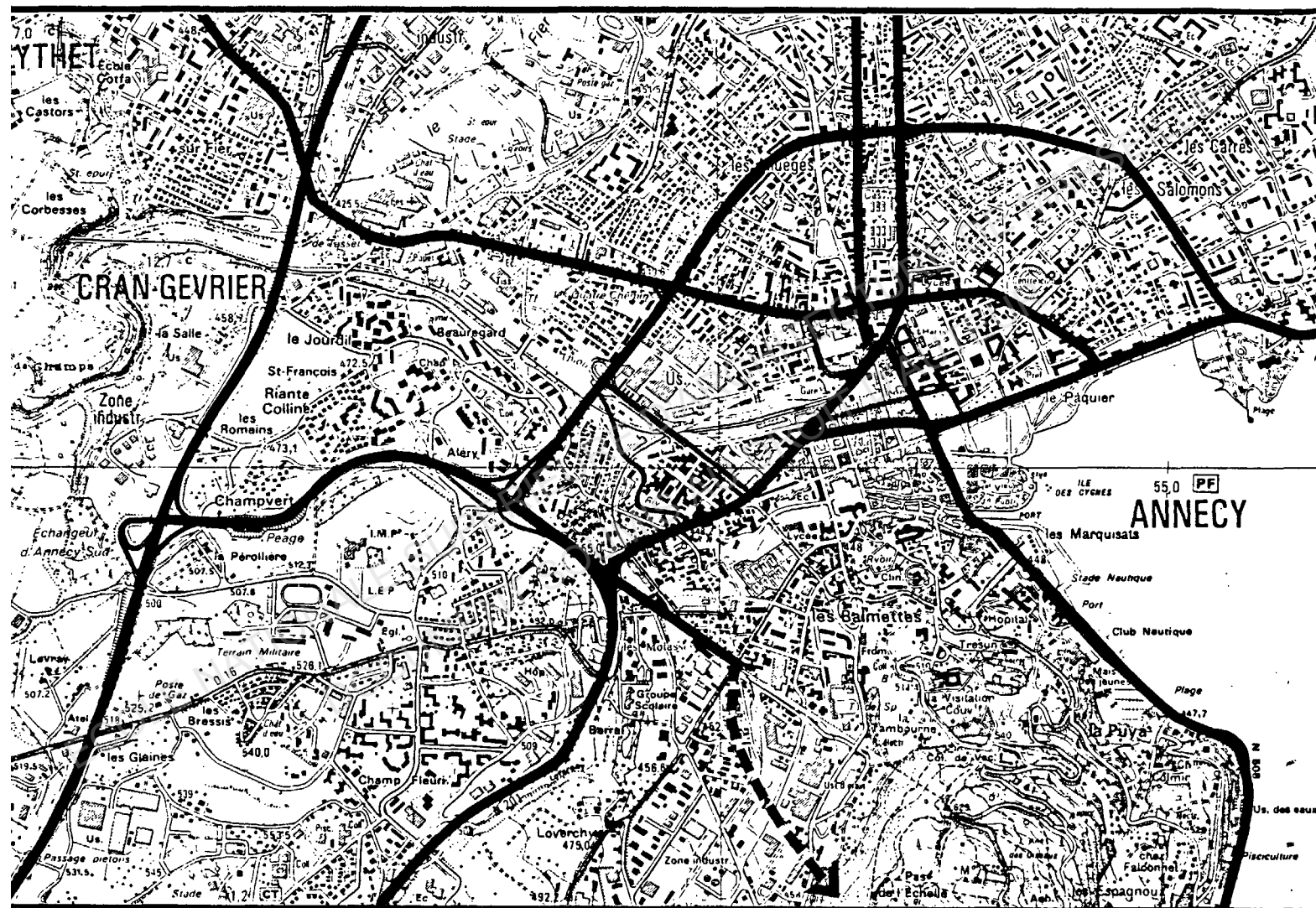
### Les phases préalables

La recherche du parti final est un travail complexe qui ne cesse de procéder d'allers et retours entre les esquisses successives. Afin d'expliquer de quelle manière se développe le processus de conception et comment se met en place le parti définitif, je me propose de présenter ici les phases essentielles de ce processus :

1. L'étude du site qui vient en complément de l'étude préalable réalisée.
2. La définition du programme.
3. L'analyse du réseau viaire et des liaisons avec la ville en général.
4. Le travail de composition urbaine.

Toutes ces phases demeurent bien sûr en interaction permanente jusqu'à la définition du projet final.





1. L'étude du site permet de mettre à jour les principales composantes du support ainsi que leurs capacités et leurs potentialités en rapport avec le quartier, la ville et les relations qu'elles génèrent. (cf chapitre II Etude préalable).

2. Lors du chapitre précédent, j'ai défini une pré-programmation qui se devait d'être souple et modifiable : c'est précisément tout au long du processus de conception et des esquisses successives que cette pré-étude prendra toute sa validité.

Les aller et retour répétés entre les esquisses réalisées, les objectifs définis et les potentialités du site, vont définir plus précisément et affiner la programmation jusqu'à ce qu'elle prenne sa forme définitive.

Dans ce type d'intervention et de démarche, il arrive souvent que le contexte urbain dans lequel se développe l'étude nécessite la mise en place d'éléments urbains non définis comme tels dans la programmation (de manière quantitative ou même existentielle).

Par exemple l'Avenue du Rhône, compte tenu de son échelle, du gabarit des bâtiments qui la constituent, présente un fort caractère urbain, renforcé par la proximité du noeud circulaire, croisée des trois Avenues (Alery, Chambéry, Rhône) située au Sud. L'élément bâti ou l'espace public qui définira l'aboutissement de cet axe, se devra de respecter cette échelle, c'est un impératif de la composition urbaine. C'est l'identité du quartier qui sera matérialisée par cet élément, véritable jalon urbain. Les éléments programmatiques devront alors dépasser leur caractère fonctionnel pour véritablement servir les objectifs et les impératifs de la composition.

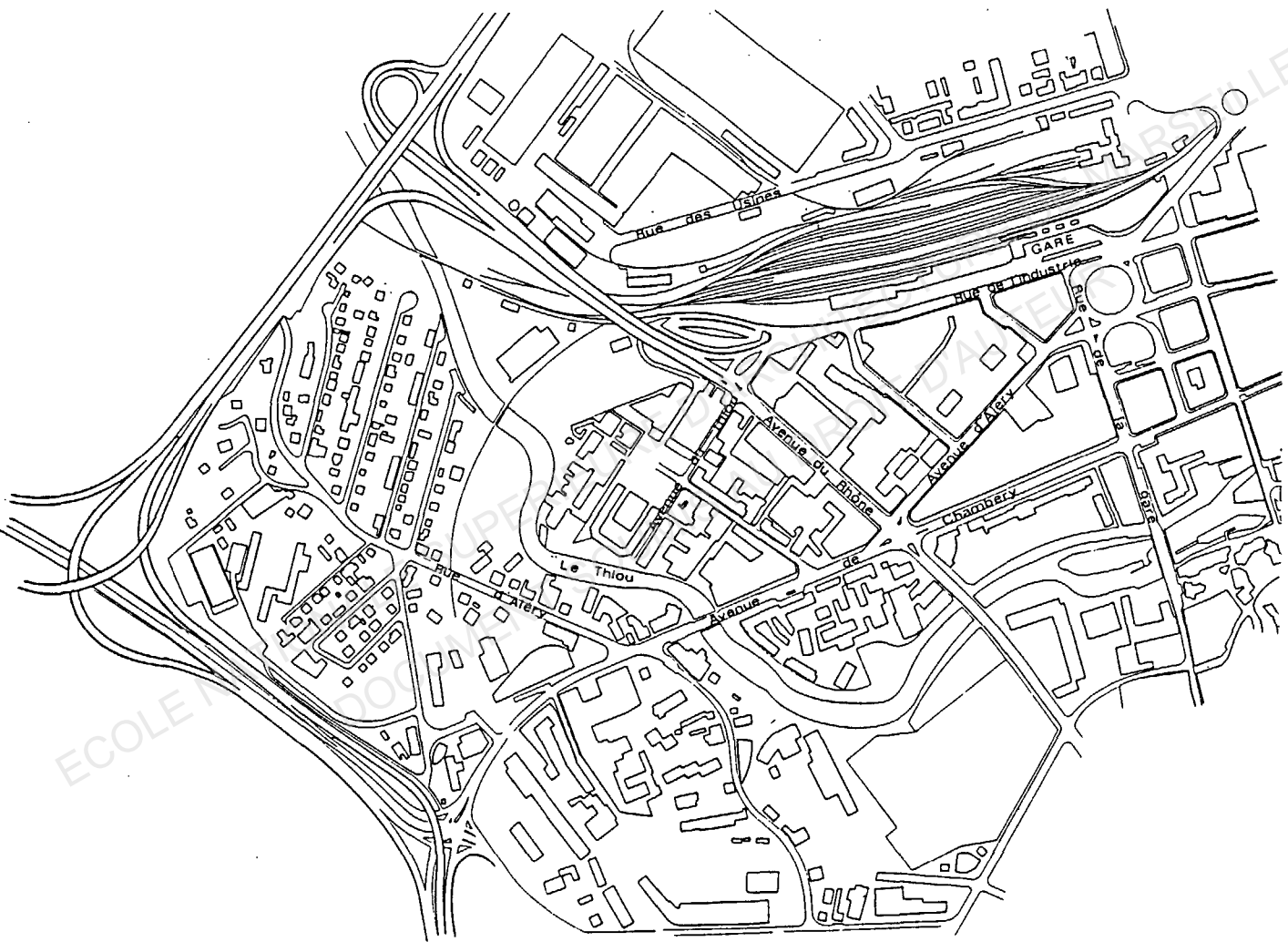
3. Habitué à considérer les problèmes de circulation comme de simples résolutions fonctionnelles, je dois avouer que cette étude m'a véritablement ouvert les yeux sur l'importance que revêt l'analyse des réseaux dans les projets d'urbanisme.

De ce fait il m'apparaît aujourd'hui primordial de déterminer de manière rapide le côté fonctionnel des liaisons de façon à pouvoir ensuite les façonner et les mettre au service de la définition du projet.

Pour l'opération Mandallaz, les principales propositions concernant la modification du réseau viaire sont les suivantes:

- dans un premier temps, la suppression de la voie aérienne qui reliait l'Avenue du Rhône à la rocade périphérique a permis de faire partiellement disparaître la césure effective avec le centre ville que produisait cet axe.  
Cette modification s'appuie sur une disproportion flagrante constatée entre l'usage et la dimension de l'élément.





Cette passerelle est principalement empruntée par les automobilistes:

- venant des rives ouest du lac et désirant relier la rocade( et inversement).
- souhaitant sortir de la ville pour atteindre l'autoroute où les quartiers périphériques.

qui somme toute sont ne représentent qu'un faible trafic en regard de l'importance de l'ouvrage. En réalité, l'ouvrage semble avoir été créer pour rejoindre la périphérie nord-ouest de la ville( Cran-Gevrier, Meythet...).Malheureusement, les communes concernées n'ont jamais laissées ce tracé traverser leur territoire, d'ou la disproportion actuelle de cet élément.

De plus, il est posible de résoudre le problème circulaire en amont, par:

la création d'une voie de contournement reliant la rocade à la partie sud de la ville (projet prévu au P.O.S.).

le prolongement de la rue des Usines, située de l'autre côté de la gare. En se raccordant à la rocade, elle jouera le rôle de " sortie de ville" et de desserte de la gare marchandise et de la zone artisanale.

Cette modification permettra l'utilisation des terrains situés en contrebas de la passerelle, actuellement à l'état de friche, pour le développement du nouveau centre de quartier et l'implantation d'une zone artisanale

-dans un second temps, je propose la suppression de l'ancienne ligne de chemin de fer qui reliait Annecy à Albertville et qui ne dessert aujourd'hui, de manière irrégulière, que quelques usines de la zone industrielle de Vovray.

J'ai en effet estimé son rôle et son importance négligeable en rapport des nuisances et de la coupure urbaine qu'elle peut constituer.

Son tracé coupait la zone d'étude en 2 parties dont une n'était que difficilement utilisable puisque littéralement coincée entre 2 voies ferrées.La bande de terrain dégagée permettra l'implantation de structures bâties participant de la définition du nouveau quartier.

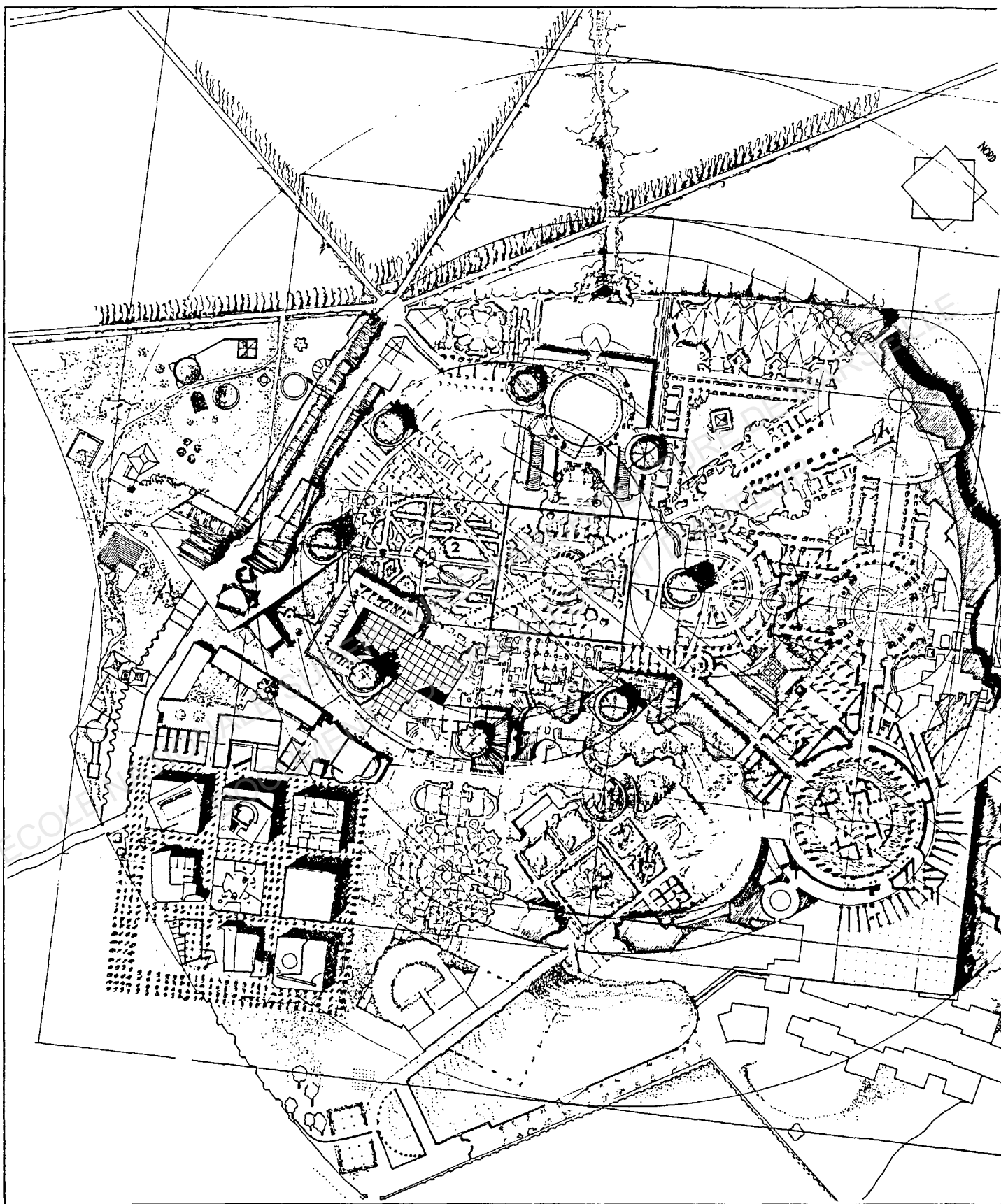
4. Toutes ces motivations n'ont bien sûr pas changé les orientations définies et elles permettront au contraire à ces dernières de s'exprimer pleinement. Disposant d'un territoire "assaini" c'est à ce stade que j'entamais réellement la phase de composition urbaine qui produisit les premières esquisses de parti.

Le besoin de centralité que m'évoquaient la zone Mandallaz et les zones voisines était jumelé à la nécessité de relier les deux Communes riveraines du Thiou et de considérer ainsi cet élément non plus comme une limite administrative communale mais comme une composante fédératrice de ce rapprochement.

M'étant tout d'abord tourné vers l'aspect urbain de la question, j'ai ensuite travaillé sur la signification que devait prendre ce projet vu du Thiou, en considérant le rôle historique qu'il avait joué et les opérations dont il est aujourd'hui sujet. C'est alors que m'apparut l'espèce de trilogie linéaire que l'on pouvait mettre en oeuvre entre le vieil Annecy, le nouveau Cran et le quartier Mandallaz.

## GRANDE COMPOSITION

MANIERE DE TRACER UN PLAN MASSE, COMPOSE POUR UNE VILLE NEUVE DE 10000 HABITANTS ENVIRON, LEVEE SUR LE LIEU MEME DU DESERT DE RETZ PAR M. MORFOL EN JUIN 1976



Devenu le point de vue auquel tout doit être confronté, la totalité du mémoire ne peut-être que le territoire de la ville, en éclatée coupée, écartelée comme une écriture en tranche, plan de quartiers pliés en quatre. Déambulations autour d'un centre vide, la colonne tronquée, exceptionnelle, obsessionnelle s'étire stéréotype dictant à chacun en particulier, intimement, le spectaculaire processus d'une promenade au format, l'art du dessin, plus encore que l'art de l'écriture, peut être le moyen de déjouer les automatismes de la perception, en redessinant une forme, en l'isolant de son contexte évident, en la découvrant, comme si on la voyait pour la première fois, en en retardant sa reconnaissance. D'un espace sur l'autre, il vaut mieux guérir l'œil de sa croyance aux croyances aux volumes, l'entraîner aux machines de projection, à la foule des saisies différentes, le mettre à la mesure du sans mesure.

Pour en revenir à la composition urbaine de la centralité du quartier Mandallaz, je dois dire que j'étais vraiment handicapé par l'absence d'une réelle irrigation de cette zone.

L'Avenue du Rhône, de caractère urbain et d'échelle importante, constituait alors la principale voie d'irrigation du quartier et donc à fortiori se devait de déboucher ou d'aboutir sur un élément majeur ne pouvant être que la centralité projetée. La direction que privilégiait cet axe me permettait difficilement de figurer le rapprochement tant souhaité des deux Communes que j'évoquais précédemment. J'étais cependant persuadé qu'il fallait faire jouxter le cadre naturel du Thiou à cette centralité pour que le projet se développe sur toute la zone en englobant indifféremment les deux territoires communaux.

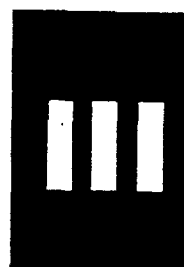
Donc mettre en oeuvre une dynamique dont la progression et le sens étaient contraires à ceux imposés par la structure viaire.

Ce n'est qu'à la suite de nombreuses esquisses que m'est apparue la nécessité de traduire cette liaison entre les deux Communes par une voie de circulation qui aurait aussi la fonction d'irrigation du quartier.

Le lieu dit du Pont Neuf situé de l'autre côté du Thiou, à la naissance du tracé du XIXème, présente toutes les qualités physiques et urbaines (noeud urbain important, entrée et sortie de la ville d'Annecy) pour être le point de départ de cette nouvelle voie.

Le tracé prévu, après avoir longé le parc urbain programmé au delà du Thiou, viendra rejoindre l'Avenue du Thiou et ainsi permettre une desserte directe du quartier depuis l'entrée de la ville et de l'hypercentre par la Rue de l'Industrie et l'Avenue du Thiou qui ne viendra ainsi plus "mourir" sur les berges du cours d'eau, comme c'est le cas actuellement.

La liaison créée va déterminer une phase importante de l'établissement du parti et c'est dès lors que je pourrais définir tous les thèmes de rue, de place, de coeur d'ilots, de parcs..... développés au cours des esquisses précédentes et qui participeront de la lecture du projet.



## le parti adopté

## BIBLIOTHÈQUE

Le dessin (et dessein) du parti s'est défini tout au long de la conception et je dois dire que une fois sa forme finale déterminé, je me suis rendu compte de l'évidence et de la logique de certains résolutions.

Ayant déjà suffisamment développé son évolution, je vais maintenant, de manière schématique, synthétiser toutes les volontés et les objectifs définis en rapport avec le schéma ci-contre :

1. Création d'une frontière de protection entre le complexe ferroviaire et le nouveau centre de quartier, frontière qui s'appuie sur la trace de l'ancienne ligne de chemin de fer.

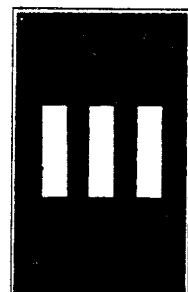
2/3. Composition d'espaces publics définis par la structure, la capacité, les potentialités du quartier. Composition matérialisant une dynamique de liaison entre les deux Communes et la redéfinition du ruisseau du Thiou.

4. Par la création d'un parc (urbain?) se composant indifféremment sur les deux territoires communaux, confirmation du rapprochement et définition d'un nouveau contexte pour le Thiou. La construction d'un canal, qui reste dans la typologie d'intervention pratiquée sur le Thiou (les canaux de la vieille ville), va atténuer l'importance du cours d'eau principal pour donner la primauté à l'élément parc.

Le contact place/parc est signifié par la brèche créée dans les bâtiments, qui permet ainsi à la coulée végétale de participer au minéral de la place.

5. Restructuration d'îlots trop importants et hors d'échelle par rapport à la nouvelle image du quartier. Réinvestissement des coeurs d'îlots en y développant des logiques internes et de nouvelles activités allant au delà d'une simple densification de l'espace. ( cf chapitre III 4 )

L'élément principal de la composition restant la nouvelle centralité du quartier. Je me propose d'expliquer ce que cette notion représente pour moi et quelles images et concepts elle doit véhiculer au sein du quartier.

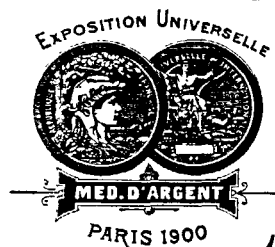


# ATELIERS DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES



ANCIENNE MAISON V. DELION

EXPOSITION INTERNATIONALE DU CAIRE 1895  
DIPLOME D'HONNEUR ET MÉDAILLE D'OR



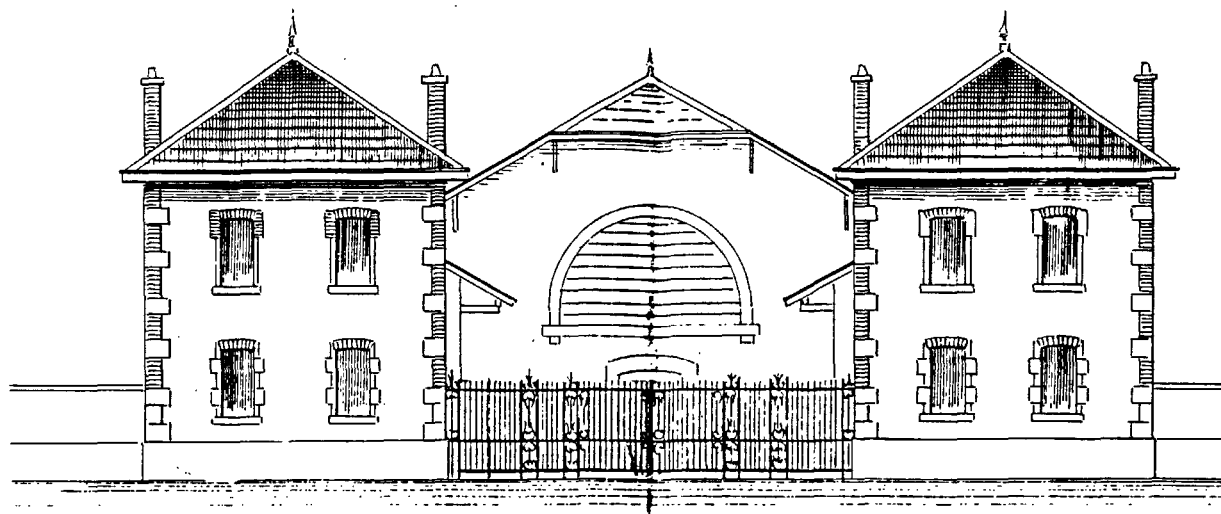
*Delion & Leprieux*

*Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*

*1 catalogue pour le  
même ouvrage*



*Elevation sur la place*



### III.3 UNE CENTRALITE : LA PLACE

#### La mémoire des lieux

La question qui consiste à se poser le problème du caractère que doit avoir la nouvelle centralité du quartier Mandallaz est un peu faussée par la pré-existence d'une place publique.

Il se trouve, en effet, dans le quartier Mandallaz une "place", lieu d'aboutissement de plusieurs voies. Encadrée des abattoirs, d'anciennes fabriques de galoches et d'ateliers mécaniques, on imagine aisément le rôle de lieu de convergence des activités et des pratiques qu'a dû jouer cet espace au sein de cette ancienne zone industrielle.

Aujourd'hui laissée à la proie des automobiles (et automobilistes) cette place a perdu toute son identité.

Quelle forme pourrait donc prendre ce nouveau centre de quartier?

Une centralité ne se matérialise pas nécessairement par une place. On pourrait la signifier par un élément bâti prenant par exemple la forme d'un équipement polyvalent regroupant en son sein les diverses activités et pratiques développées (à l'image du centre Bonlieu d'Annecy), mais l'existence d'une place issue de la formation historique du quartier constitue une aubaine dont il faut, je pense, profiter.

Bien que l'image du quartier et de la place ait subi de fortes détériorations ces dernières années, sa présence dans l'histoire du quartier constitue un acquis que l'on peut réinterpréter et utiliser comme une sorte de mémoire des lieux, qui ne pourra que faciliter l'insertion de ce "nouveau" quartier dans l'esprit de la population. La place est en effet un lieu facilement identifiable et reconnaissable de tous par différence avec le tissu alentour.

#### La composition d'une place

La conception d'une place reste aujourd'hui un des actes urbains des plus difficiles à réaliser. Paradoxalement c'est le type d'espace public que l'on voit le **plus** proliférer.

Combien voit-on de projets d'architecture et d'urbanisme se développer ou se composer autour d'espaces affublés du nom de "place" ou de "placette" (connotation traditionnelle très convoitée !) qui ne sont en fait que des simulacres ou des archétypes de choses qui n'existent pas.

"Une place est un lieu trouvé et non un lieu décidé, elle doit profondément être liée à tout le tissu urbain de la ville.... Si on doit faire une place, on doit peut être travailler sur le tissu qui est autour afin de faire déboucher dans ce lieu l'énergie qui est nécessaire pour avoir une place, car la place est le lieu de convergence d'énergies .... " (Giancarlo De Carlo : débat sur la place).



PROJET POUR UNE PLACE PUBLIQUE LOGEE DANS LA VILLE

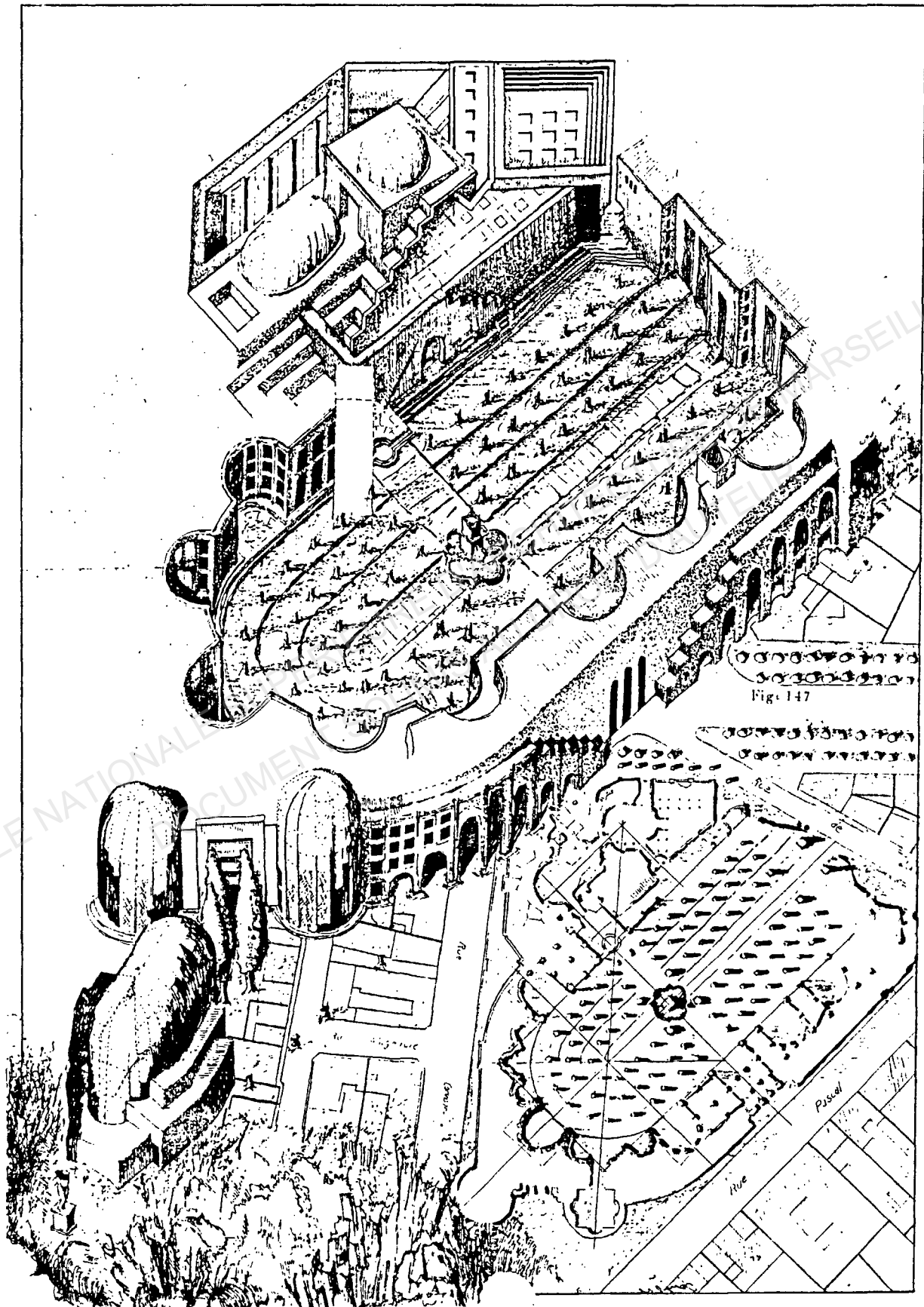


Fig. 134

Tout y devient fête. Les uns y inventent des villes linéaires ou pas, d'autres des tombeaux, des places publiques logées dans la ville, des théâtres sphériques, des ponts habités, des cryptes sépulcrales, des stratagèmes aux détours très compliqués, des labells ou autres castels

L'existence d'une place est donc directement liée aux énergies qu'elle rassemble et qu'elle focalise mais aussi à celles qu'elle engendre à partir de ces dernières.

Une place n'existe que si elle est désirée, fréquentée, lorsque l'on y va, que l'on s'y retrouve. Les gens qui y viennent doivent être ceux qui font le lieu, sinon il y a décalage entre la production et la fréquentation de l'espace.

Sans vouloir relancer le débat sur la place, je pense que la disparition quasi totale dans nos villes, de places telles que celles qu'on découvre si souvent en Italie tient de deux faits :

- on assiste depuis l'Antiquité à la disparition des référents fondateurs de la place. Un phénomène de non représentation du pouvoir, (sauf pour l'actuel président) ont amenés la suppression des monuments des places. Or c'est bien ceux-ci qui dictaient la composition des places dans l'antiquité.

Que ces monuments représentent le pouvoir politique (hotel de ville, préfecture...), le pouvoir religieux (église...) ou même des pratiques à forte identité telle que le marché, ils se présentaient toujours comme un des éléments générateurs du fondement de la place.

- l'éclatement de la ville en unités fonctionnelles tend à faire disparaître toute notion de centralité. Celle-ci n'en étant pas moins une des sources principale de production d'énergies. Cette dispersion tend de même à limiter la vie publique, phénomène accru par la tendance à l'individualisation de nombreuses pratiques.

Ces faits sont bien évidemment liés et leur combinaison a générer l'état actuel.

"...J'ai l'impression que si on n'arrive plus à faire des places aujourd'hui, ce n'est pas parce qu'il y aurait une espèce de pesanteur du système productif qui empêcherait de faire la place. Je crois que la crise de la place, si on peut employer cette expression, n'est pas d'une certaine manière limitée à la seule place. Le problème aujourd'hui est celui des espaces publics en général.

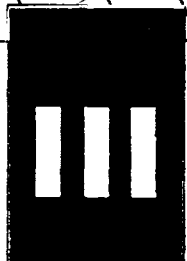
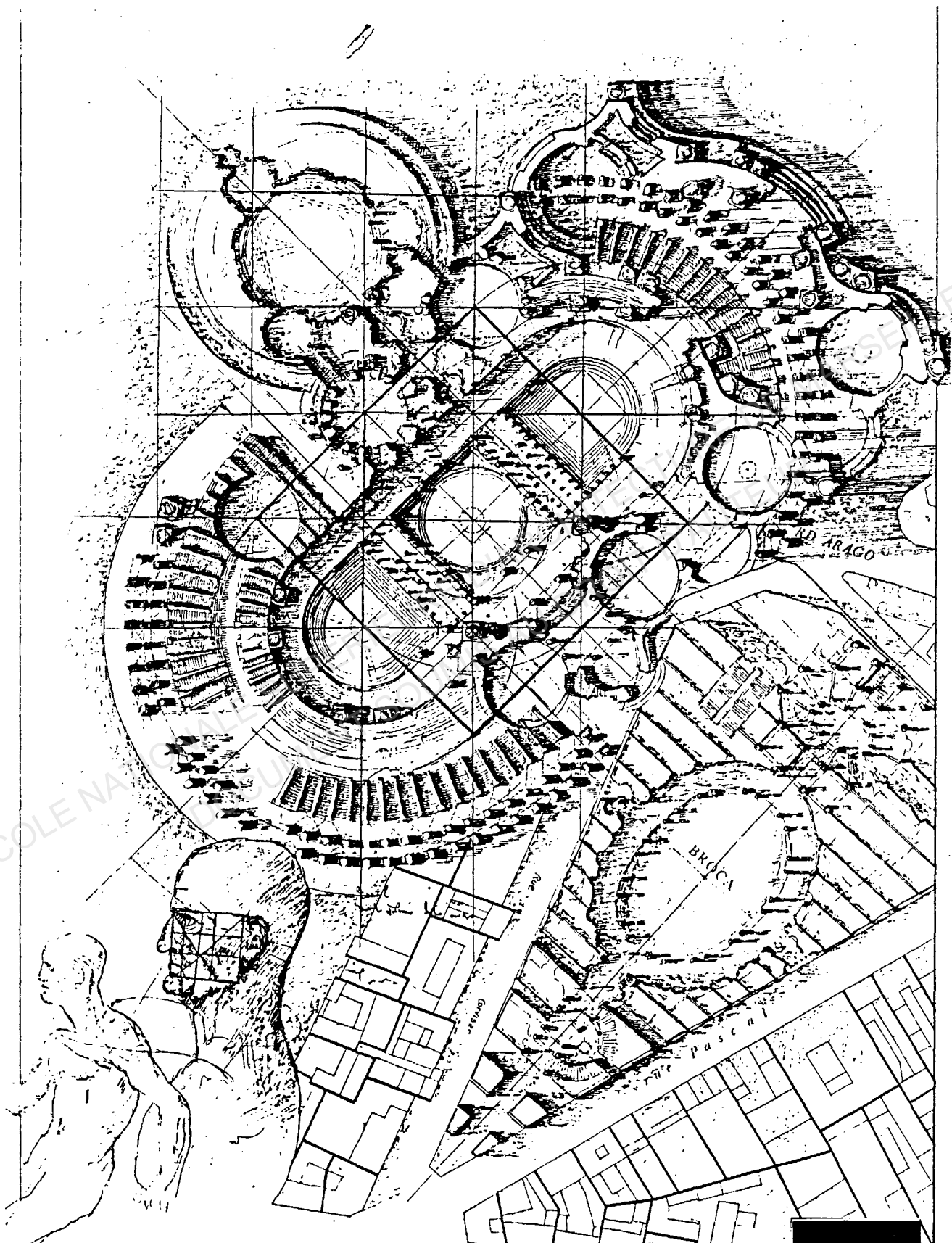
Les éléments que sont la rue, la place, et même les parcs, qui sont les 3 espaces urbains les plus forts dans la tradition et dans la vie de la ville, ont perdus beaucoup de leur urbanité et leur réalité..." Francis Barré in " Débat sur la place".

La composition d'une place, son fonctionnement, et sa réussite, tient aussi de la forme qu'elle adoptera. A ce propos, on a vraiment l'impression que toutes les règles élémentaires que l'on a pu discerner dans les places antiques, sont aujourd'hui souvent oubliées. Bien sûr le contexte est différent et il ne faut pas adopter tels quels les principes et théories utilisées, mais il n'empêche que le simple principe de la fermeture et de l'encadrement de l'espace n'est pas toujours respecté.

### Les références

De manière à ne pas alourdir inutilement ce document de conseils et principes sujets à la composition des places, qui de plus évolueront au gré des situations, je présente ici quelques places qui me semblent être des éléments représentatifs de ce que devrait être une place, et qui serviront de référence à la conception de la place Mandallaz.



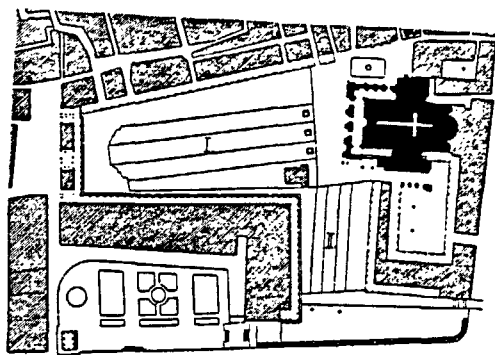


## LA PLACE SAINT MARC à Venise

L'une des plus belles combinaisons de 2 places forme le coeur de Venise : La place Saint Marc et la Piazzetta.

Il y a des places qui sont restées des lieux de rencontre à fonction mercantile surtout, aussi bien temporaires que permanentes comme pour les places-marchés ou pour les foires.

Mais il existe aussi des places où, à cette fonction, viennent s'en ajouter d'autres, comme celle qui consiste à représenter l'extériorisation des lieux de culte, c'est-à-dire des églises, ou bien comme celles qui consistent à représenter des lieux de manifestation du pouvoir, soit qu'il s'agisse d'un pouvoir individuel souverain, soit qu'il dérive du peuple.



VENISE : I. P. S. Marco. II. Piazzetta.

D'un point de vue fonctionnel, il est licite de dire qu'il existe des places pour lesquelles tous ces types de fonctions sont réunies, et peut-être que la place principale de Venise, la Place Saint-Marc, représente une typologie d'ensemble de toutes les hypothèses possibles.

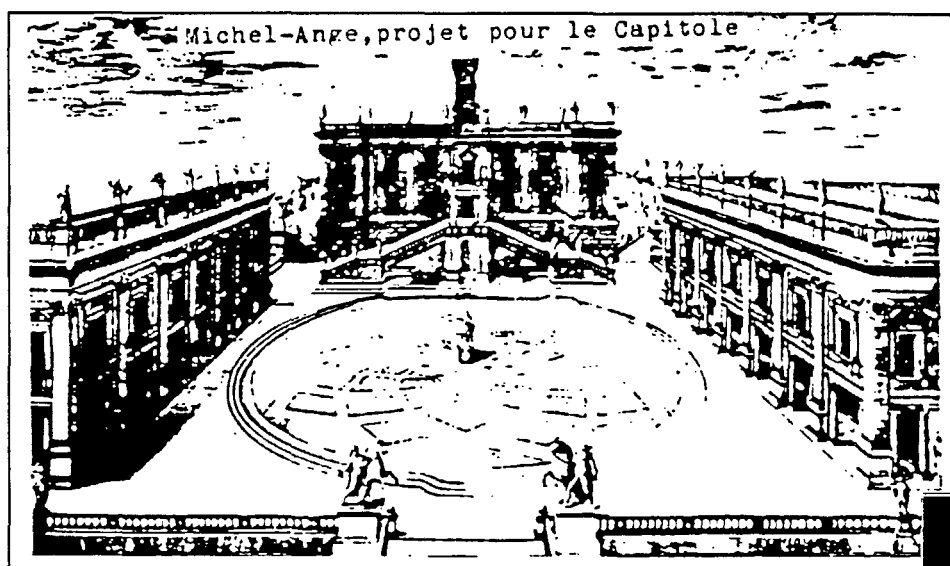
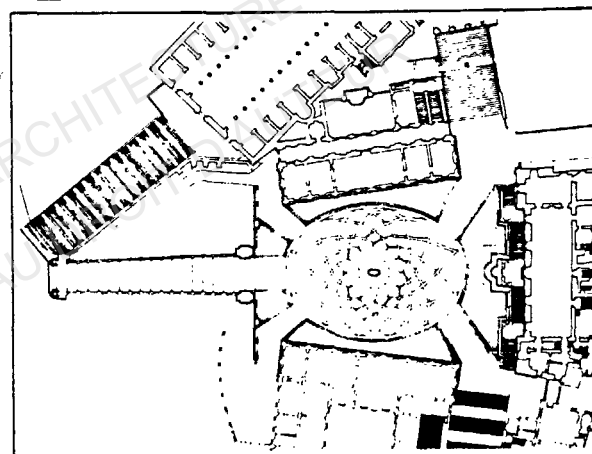
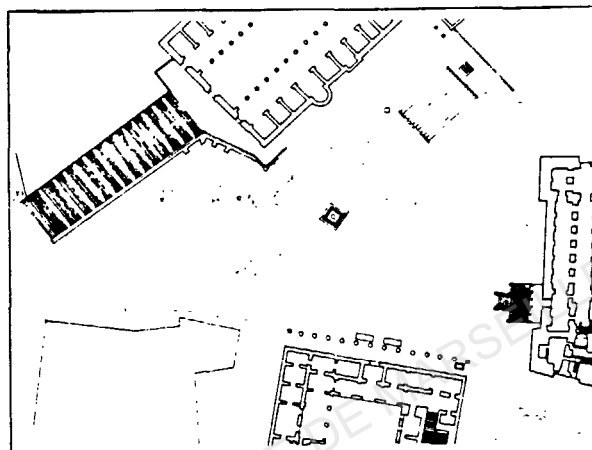
Cela dépend en grande partie du fait que cette place possède son histoire, qu'elle a été construite à des périodes successives, par l'apport ou la définition de fonctions successives.



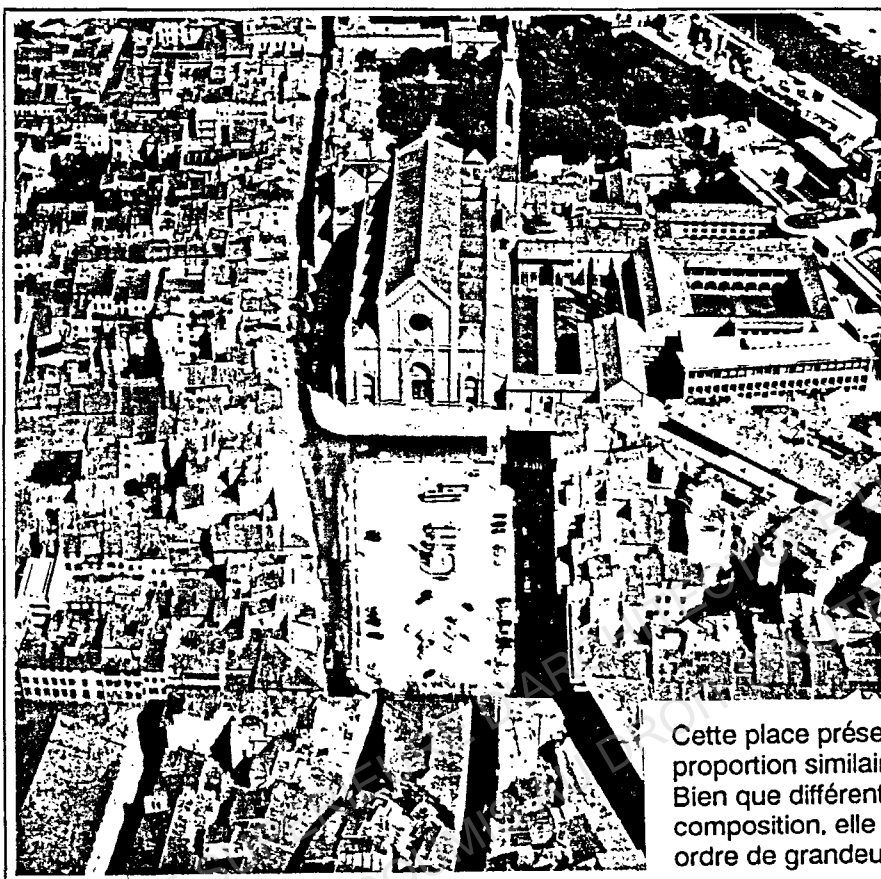
## LA PLACE DU CAPITOLE à Rome

Jamais peut-être il n'y a eu plus de raisons de magnifier une place urbaine, jamais opération d'envergure ne fut plus efficace et d'une éloquence plus convaincante.

Toute la scénographie architecturale repose sur l'ajustement des édifices et des escaliers calculés pour assurer à la place capitoline cette aptitude à apparaître à la fois comme un élément majeur de l'espace urbain sur lequel elle s'ouvre et un lieu privilégié, un "intérieur" où s'accomplit au milieu des statues et des souvenirs le mythe de Rome.



## LA PLACE S.CROCE à Florence



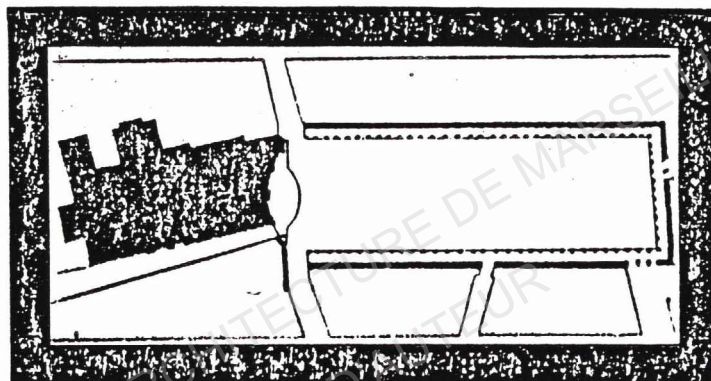
Cette place présente la particularité d'être de proportion similaire à celle de la Mandallaz. Bien que différente par sa typologie et sa composition, elle permettra d'avoir déjà un ordre de grandeur de l'espace projeté.



## LA PLACE DE BRAMANTE à Vigevano

Cette place de petite ville, située non loin de Milan, est un véritable manifeste de composition antique.

Le traitement du sol, des débouchés de rues sur la place, de la dénivellation, des arcades,..... sont conçus et travaillés comme des éléments de composition qui affirment une image de place déjà forte.



Qu'elle date de l'antiquité Grecque, Romaine et ce jusqu'à l'époque des places royales classiques, la place demeure toujours un élément fort de l'urbanité. Tout de suite reconnaissable par sa différence par rapport au tissu voisin, elle fait souvent l'objet d'une composition homogène et uniforme. Outre le traitement des façades sur place, le travail de conception d'une place commence par la définition et la mise en scène de son approche.

"Lorsqu'on descend à Venise, à la gare, en supposant que c'est la première qu'on y va, et qu'on commence à pénétrer dans le tissu de cette ville, on a immédiatement le soupçon que quelque chose doit arriver. En passant à travers les rues et les petits élargissements de rues, on a l'idée qu'un espace plus vaste va arriver : Piazza San Marco..." Giancarlo Di Carlo

### **La nouvelle place Mandallaz et la définition de l'espace public.**

La place de la Mandallaz a cette particularité de se trouver en position charnière, à la limite du centre ville et de la périphérie.

Définie d'un côté par un fort caractère urbain( Av. du Rhône ), elle vient ensuite jouxter le parc, élément de caractère naturel tout à fait opposé à la rigidité et la minéralité de la ville. Ce passage va se matérialiser ici par une différence d'échelle s'articulant sur l'élément "jalon" situé au bout de l'Avenue du Rhône, qui fait office de rotule entre les 2 espaces publics projetés, et qui par là même définira leur échelle.

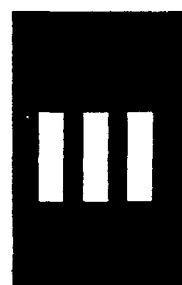
La mise en place de cette sorte d'antichambre, située dans l'axe de l'avenue, nécessitera la fermeture de l'espace public dans sa partie Est, de façon à réellement cadrer la perspective, et ne fournir aucun autre élément de diversion au passant qui se dirigera ainsi naturellement vers l'espace majeur qu'est la place Mandallaz.

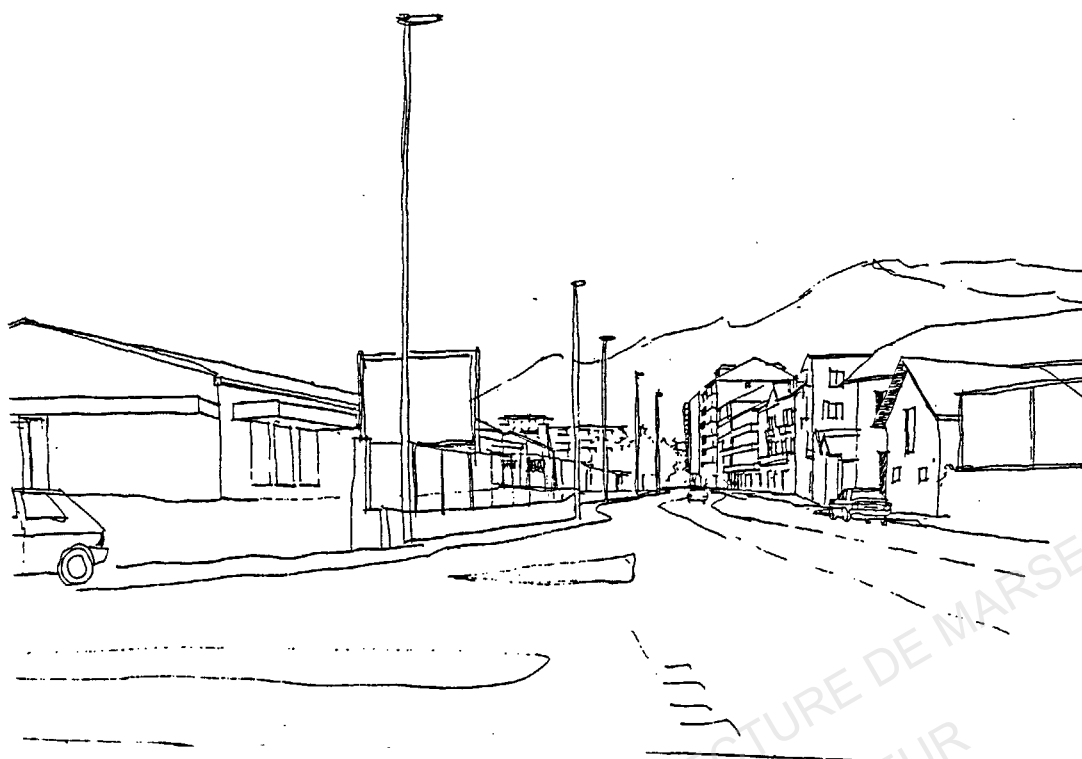
Le caractère urbain que l'on pourra trouver dans cette antichambre, sera affirmé par des bâtiments de gabarits importants, une forte activité liée au secteur tertiaire, de nombreux passages et communications avec les unités voisines et la proximité de l'Avenue du Thieu, desserte principale de la zone.

Cette activité tumultueuse s'attenuera progressivement au fur et à mesure que l'on pénétrera dans la place.

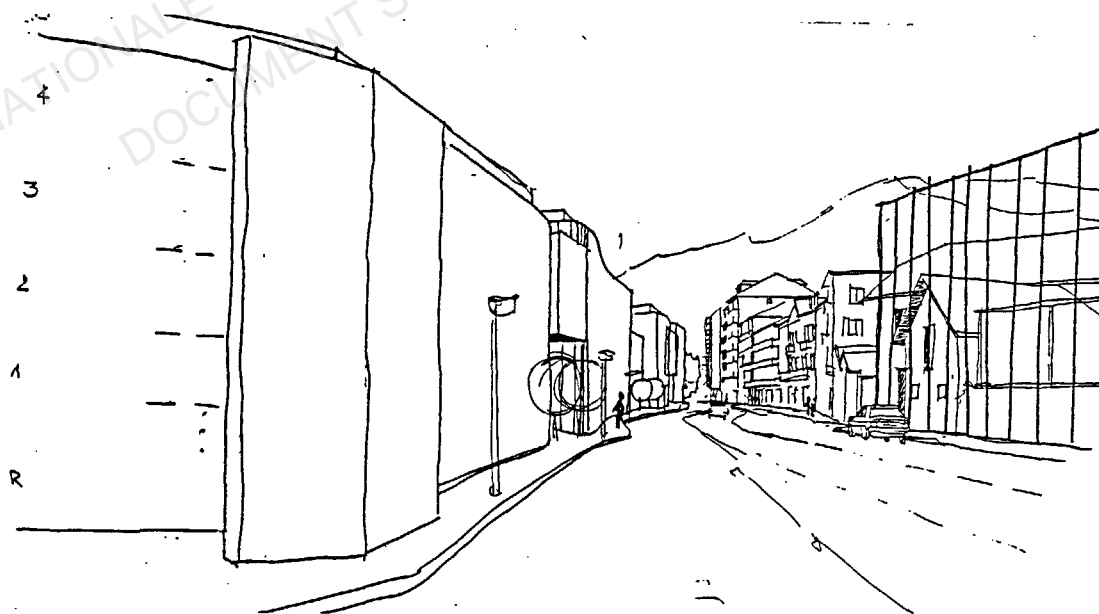
Les arcades, ménagées au R.D.C. des bâtiments, qui abriteront commerces, bars, restaurant...ainsi que le marché couvert, les espaces de jeux, les divers équipements et le mail végétal, généreront et/ou participeront d'une vie de quartier plus sereine.

Une ville est composée d'évènements plus ou moins forts; le citoyen, le promeneur, ne peut se satisfaire de banalités, l'espace de la ville doit faire l'objet d'une mise en scène composée de plusieurs parties assimilables à des actes. Et la place constitue un acte important, on doit donc la formaliser et la signifier en tant que tel.





la rue de l'Industrie et la rue de Chevesne



1000  
1000  
1000

## La mise en scène de l'espace public aux abords de la place

La circulation automobile, composante fondamentale de notre temps, ne doit en aucun cas être séparée et rejetée de la place. Elle ne doit pas bien sûr devenir majeur, et de ce fait risquer d'empêcher d'avoir une perception de la place.

A cet effet, la facade Nord de la place qui borde l'Avenue du Thiou, sera dans sa partie basse partiellement ouverte sur la rue et le coeur d'îlot voisin.

La définition de la rue se faisant d'un côté, par le jeu des transparences ménagées dans le soubassement du bâtiment, et de l'autre, par une limite bâtie de faible hauteur, occupée d'activités commerciales et artisanales, qui favorisera l'ensoleillement optimal de la rue et des bâtiments qui la composent.

En amont de l'Avenue du Thiou, l'opacité qu'aura retrouvée la partie basse des édifices, viendra mettre en scène une brèche créée dans le bâtiment. Brèche qui, située dans le prolongement de l'Avenue du Thiou et de la rue Mandallaz, annoncera la place Mandallaz par une poursuite de la perspective de ces 2 voies.

L'accès à la zone depuis le quartier de la gare se fera par la rue de l'Industrie et la rue de Chevesne. L'étude préalable a fait ressortir la nécessité de restructurer cette rue, qui finalement est une voie de sortie de ville n'ayant aucun caractère de rue.

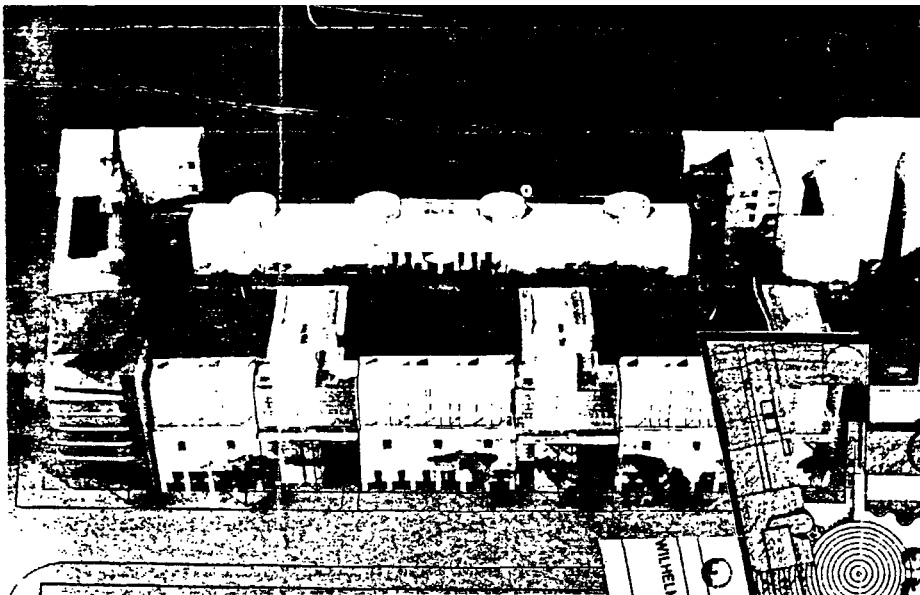
Afin de rétablir son équilibre, il me semble nécessaire de réinvestir son côté Nord aujourd'hui occupé par des entrepôts de la gare. Je propose donc d'aménager de ce côté de la voie une double frange bâtie. Cette double frange sera composée d'une bande de cellules d'activités artisanales et industrielles situées du côté des voies ferrées, et d'une bande d'immeubles de logements qui viendra définir la rue de Chevesne. La première frange d'activités viendra créer une zone tampon entre le complexe ferroviaire et les immeubles d'habitations. La perméabilité contrôlée des parties basses de ces bâtiments permettra une prolongation des activités artisanales sur la rue et inversement pour les pratiques et activités de la rue sur l'espace de mitoyenneté généré par ces 2 franges.

L'approche de la place se matérialisera par une fermeture progressive de l'espace, qui une fois la porte de l'Avenue du Thiou franchie, s'ouvrira largement sur l'antichambre de la place. On pourra de ce point, croisée de l'Avenue du Rhône et de l'Avenue du Thiou, bénéficier d'une profonde perspective sur la place Mandallaz.

D'une manière générale, j'ai toujours essayé de structurer fortement l'espace de la rue aux abords d'un espace public à forte identité tel qu'une place ou son antichambre.

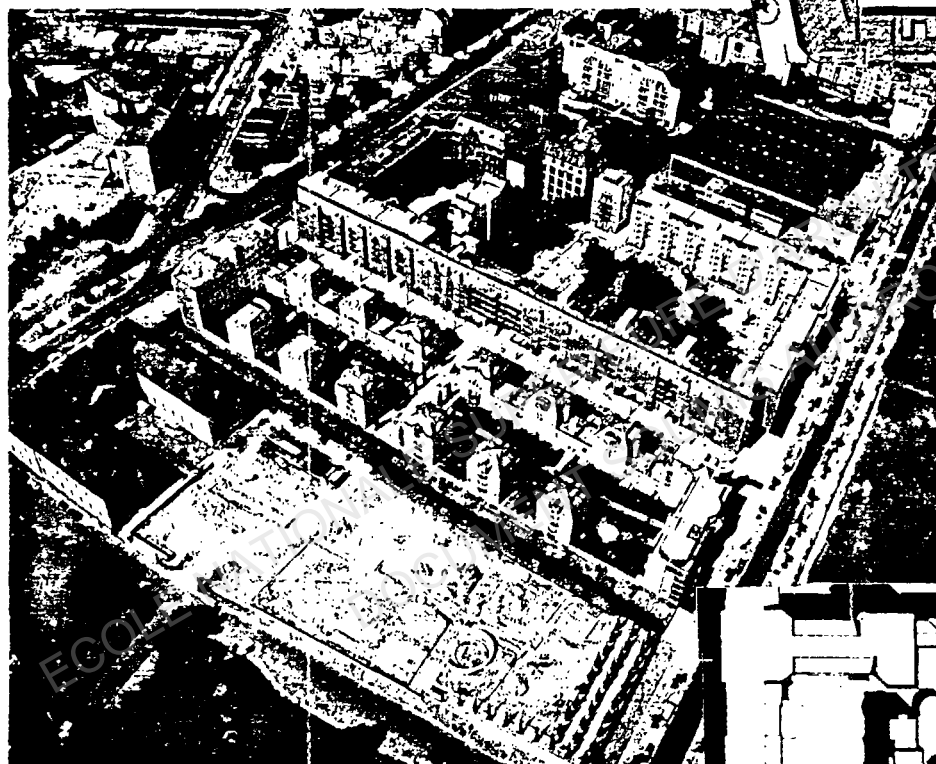
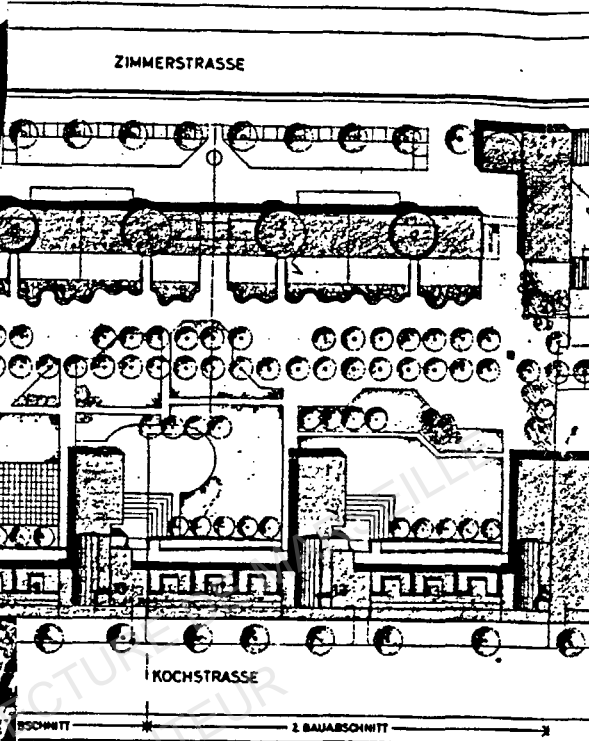
La mise en scène des voies d'accès vers la place se fonde toujours sur des principes de dilatation et de retraction de l'espace. Les événements ponctuels tels que les débouchés de rues, les passages sous porche, les activités développés en R.D.C. ... participent directement de la définition de la rue, car conditionnent les gabarits et/ou les alignements à mettre en oeuvre.





Arch.

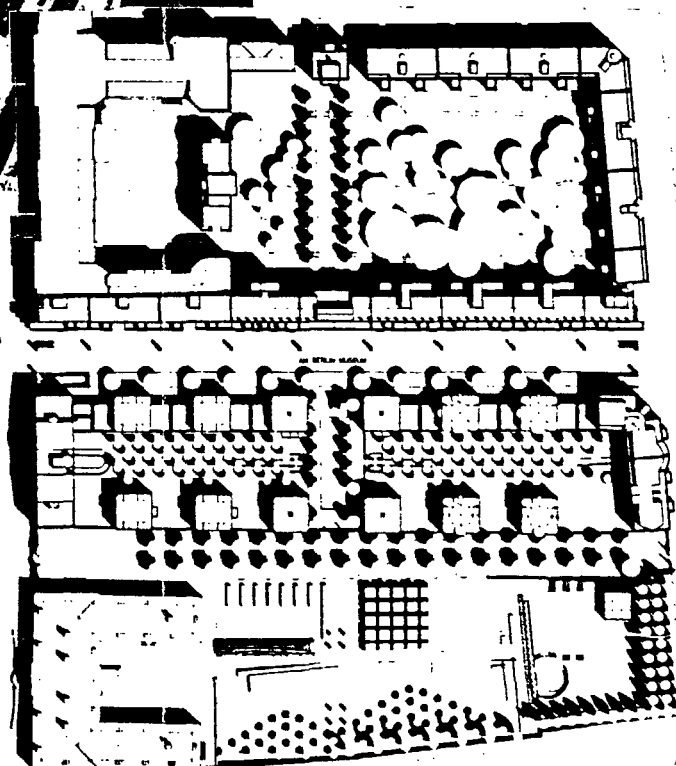
BOHIGAS. MARTOREL



H. KOLLHOFF

I.B.A.

BERLIN (R.F.A.)



### III-4 TRANSFORMATION D'UN COEUR D'ÎLOT

L'îlot concerné est celui situé entre l'Avenue du Rhône et la rue Mandallaz.

Initialement occupé par des parkings, des entrepôts et autres constructions parasites, offrant un spectacle similaire à celui d'un bidon ville, ce coeur d'îlot "assaini" au terme de l'étude préalable, va pouvoir maintenant faire l'objet d'une intervention particulière.

#### Le concept développé

Comment occuper un coeur d'îlot de 150 m par 50 m situé en centre ville et bordé de bâtiments de gabarits importants?

A l'image des restructurations d'îlots pratiquées plus couramment en Europe de Nord, il me paraît intéressant de développer ici de nouvelles logiques internes pour ces coeurs d'îlots.

Le fait que cette typologie n'existe encore pas sur Annecy ( mais existe-t-il une typologie caractéristique de la ville ) n'en constitue pas moins un intérêt et un atout supplémentaire. Je pense qu'elle gagne véritablement à se développer dans ce type de configuration, car permet de définir un cadre bâti proposant une amélioration notoire de l'environnement.

#### Les caractéristiques

A l'origine de statut privé et d'existence fragmenté, ce coeur d'îlot n'a jamais pu être perçu dans son entité et donc ne découvrait pas son réel potentiel.

Le dégagement de cet espace va successivement permettre :

- de définir une zone constructible située à distance raisonnable de la ceinture périphérique ( en moyenne plus de 15 m : une rue en centre ville = +/- 10 m ).

- de concevoir un aménagement paysager végétal qui s'accompagnera d'espaces de jeux et d'aires de repos et se développera autour des unités d'habitations.

- de créer passages et communications vers l'extérieur afin de rendre cette nouvelle entité plus ouverte et de briser l'éternelle croute périphérique qui caractérise ces îlots. L'aménagement de parcours piétons traversant l'îlot permettra de relier les habitations au groupe scolaire voisin, et de faciliter l'accès des berges du Thiou depuis l'Avenue du Rhône.

- de définir une nouvelle manière d'habiter qui à terme pourra, je l'espère, recréer des unités de voisinages.

Ce concept ne se fonde pas sur une simple redensification de l'espace, mais propose la création d'un nouveau contexte se développant sur la mise en place d'équipements de petite taille type crèche, garderie.... ou même de salles communes à disposition des habitants.

- d'améliorer l'environnement des immeubles périphériques qui s'ouvriront dorénavant sur un coeur d'îlot composé, végétalisé, et non plus sur de sordides cours ou parkings aériens.

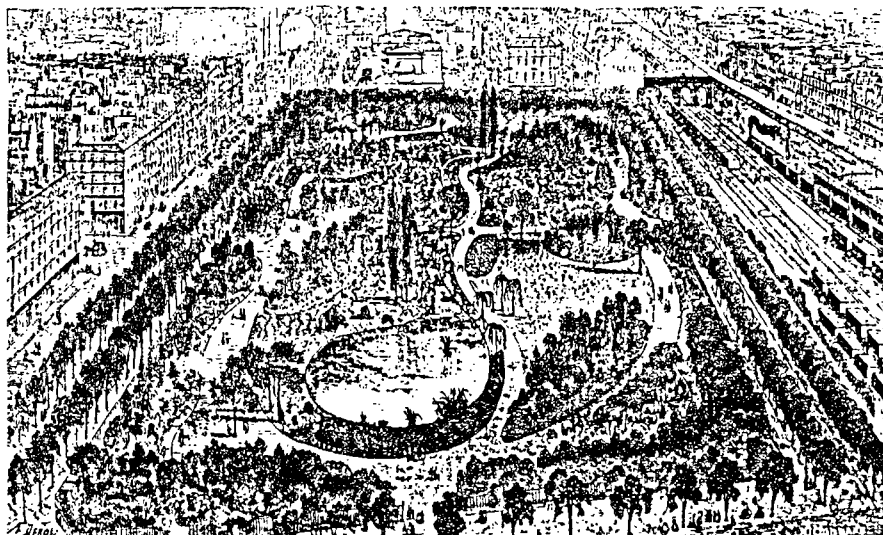
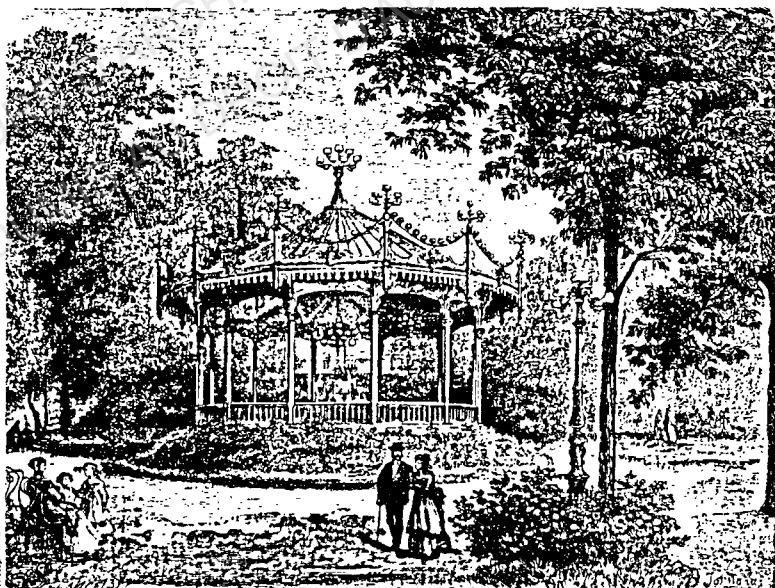
A qui cela peut-il déplaire d'habiter dans de petites unités résidentielles ( R+3 / R+4 ) situées dans un coeur d'îlot vert séparé de toute voie de circulation et néanmoins en centre-ville?



## LE REPOS DU CITADIN

*« Il est certain  
que bien  
des projets  
violents,  
bien des rêves  
pénibles  
ont dû  
s'évanouir,  
que plus  
d'un désespéré  
a dû reprendre  
courage  
dans  
ce milieu  
reposant. »*

**A. Alphand &  
Baron Ernouf**



## LE JARDIN DANS LA VILLE CONFIRME LE PROGRES

*« Par ces temps  
de navires à vapeur  
et de chemins de fer,  
il convient que  
dans tous les pays  
du monde  
le voyageur puisse  
où qu'il aille trouver  
les arbres, les plantes  
et les animaux de son pays.  
C'est-à-dire qu'un jardin  
est vraiment un jardin public,  
cosmopolite, universel et populaire. »*  
**Musée des familles, 1862 & 1863**

### III-5 LE PARC : UNE LIAISON UNE PONCTUATION

#### Une liaison

Outre les objectifs urbanistiques et les nécessités de composition urbaine auxquelles doit répondre le nouveau parc de la Mandallaz dont la conception doit avant tout faire l'objet d'une démarche particulière et indépendante de la place.

Bien que n'ayant que de vagues notions sur l'art de composer un parc, il me semble qu'une fois déterminé les principes de composition tel que l'axe liaisonnel qui définit l'entrée du parc du côté de Cran-Gevrier, les éléments conceptuels de la définition du parc se doivent de se rattacher à des éléments particuliers qui vont caractériser et mettre en valeur les composantes du parc.

La création de ce parc qui comprend parmi ces objectifs le rapprochement des 2 communes, va permettre aussi la concrétisation de pratiques existant depuis déjà plusieurs dizaines d'années.

On peut remarquer tous les matins et tous les soirs, aux heures de bureaux, que de nombreuses personnes empruntent les tracés de voies ferroviaires, faute de chemin, pour rejoindre leur domicile après le travail ou après les cours pour les écoliers.

Cette pratique, révélatrice d'une réelle nécessité, date de la création de la zone industrielle ( S.N.R. ...) située de l'autre coté des voies ferrées. Elle n'a fait que s'accroître tout au long du développement de la commune de Cran-Gevrier, avec notamment la construction de nombreux logements sur la butte de Sous-Aléry.

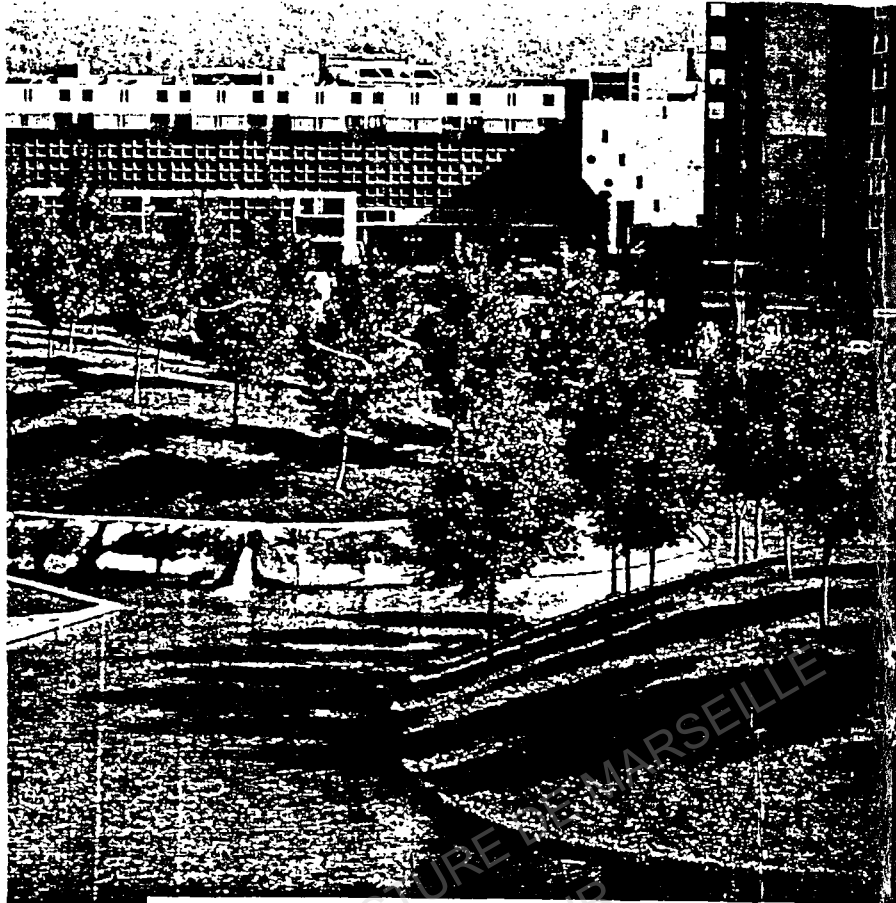
Le présent projet va donc formaliser tous ces cheminements en reprenant ces tracés existants pour les développer et les relier aux parcours piétons urbains.

Le ruisseau du Thiou, l'aménagement des berges du Thiou, et les divers événements paysagers et le canal créé à l'occasion de ce projet vont constituer les éléments générateurs de pratiques de ce parc.

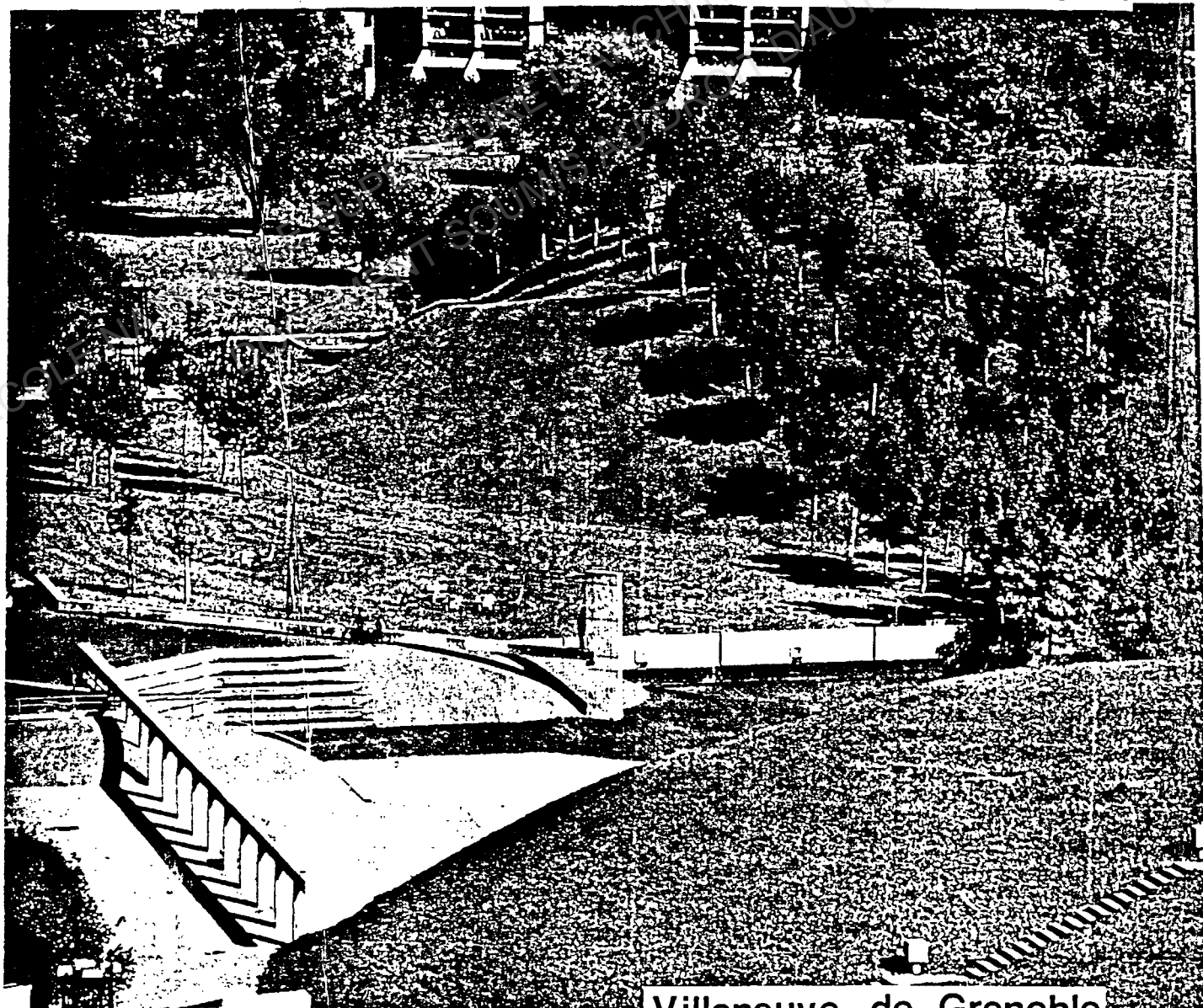




M. Corajoud



AMENAGEMENT PAYSAGER



Villeneuve de Grenoble

## Identité

L'identité de ce parc sera d'autant plus forte et prégnante qu'elle se rattachera à des éléments et une pratique particulière allant au-delà de la simple promenade.

Le cours du Thiou, en général assez calme et régulier, se prête très bien à des aménagements de rives tels que des pontons ou des plateformes en bois pouvant accueillir les amoureux de la nature et du calme, les étudiants de l'Ecole des Beaux-Arts, les employés du quartier pendant la journée et/ou entre 12 et 14 h.

La proximité de cette école permet justement d'entrevoir de nombreuses possibilités d'aménager ce parc. Je pense ici par exemple à la mise en forme d'un parcours pédagogique ou muséographique jalonné de sculptures et de travaux d'étudiants.

De même qu'il apparaît nécessaire de composer la ville avec des espaces hiérarchisés, il me semble important d'ordonner et de structurer les aménagements de ce parc autour d'un espace majeur facilement identifiable.

Pour reprendre l'idée des parcs du XIX<sup>ème</sup>, la création d'une clairière, située à proximité de l'axe de liaison et abritant un kiosque à musique, pourrait constituer le lieu de représentations musicales ou de fêtes se déroulant périodiquement dans ce parc ( fête du Thiou par exemple...)

## Ponctuation

Dans mon esprit, le parc de la Mandallaz se doit de proposer aux gens une nouvelle pratique du quartier.

De longues promenades au bord du Thiou sont certes très agréables, mais un si long cours d'eau impose souvent des allers et retours, faute de pouvoir définir de destination précise. C'est justement un des rôles que doit avoir ce parc, il constitue un jalon, un élément caractéristique du parcours fluvial qui devra se distinguer par une identité particulière.

Le projet ambitieux du nouveau centre ville de Cran Gevrier, en prolongement et en complément du centre historique d'Annecy, illustre parfaitement les nombreuses potentialités d'un cours d'eau en ville. Le Thiou, tout en apportant une diversité de façade, sera un trait d'union entre les divers quartiers de la ville et constituera avec sa promenade sur berges et ses parcs urbains un véritable pôle d'animation.



### III-6 LA SIMULATION

#### 1 Outil de travail

Cette phase qui vient formaliser les principes énoncés, se développe en fait tout au long de la conception et de la définition du plan d'aménagement urbain.

Si au début je me suis davantage aidé d'outils graphiques tels que les plans, les coupes et les axonométries, le travail sur maquette a ensuite pris une part importante dans le processus de conception.

Cet outil m'a permis de vérifier et de contrôler les options définies en plan. Sans que je puisse pour autant en établir un principe, il m'est apparu que le travail sur maquette tend à éviter de trop s'attarder sur des détails relevant plus du domaine graphique ou de représentation de l'architecture que de celui de l'aménagement urbain.

#### 2 Outil de communication

De manière à rendre plus parlants et plus explicites les principes du plan d'aménagement proposé, je me propose d'illustrer ces derniers au travers d'une simulation qui prendra la forme d'une maquette.

J'insiste sur le fait que cette simulation se présente comme une des nombreuses façons de formaliser les principes définis en amont. La simulation présentée par la maquette ne constitue ici ni plus ni moins qu'un élément de visualisation, qu'une image. Elle permet une communication et un dialogue plus aisé avec les personnes n'ayant pas suivi l'élaboration de cette étude ou tout simplement avec le public qui ne maîtrise pas toujours le langage codifié des plans.

La problématique de la simulation n'est donc pas de séduire. Que les formalisations ou les images véhiculées à travers celle-ci plaisent à certains et moins à d'autres n'est pas ici le fond du problème.

Il faut bien comprendre qu'il faut aller au-delà de ces jugements subjectifs sur l'esthétique ou la forme, pour analyser le contexte mis en place, et déterminer dans quelles mesures il répond aux problématiques urbaines et s'il peut être générateur de formes urbaines cohérentes.

Même si j'ai aussi parfois porté des jugements incisifs sur la forme ou la qualité esthétique d'un bâtiment, j'en suis venu aujourd'hui à accepter ces interprétations différentes à partir du moment où les fondements de l'intervention répondent aux objectifs urbains généraux.

Car c'est avant tout de cette diversité qu'est faite la ville. Le travail de l'architecte ne se résout pas à de la reconstruction pure et simple (on utiliserait sinon des maçons); il devra analyser le contexte qui lui est présenté afin de réellement déterminer les possibilités qui lui sont offertes et quelles sont leurs influences sur ce dernier.





#### IV. CONCLUSION

J'arrive maintenant non pas au terme de cette étude, mais au terme du délai qui régit ce T.P.F.E..

Je pourrais en effet travailler pendant encore de nombreux mois sur le quartier Mandallaz, non pas à cause de la complexité de l'intervention, mais plutôt du fait de l'évolution et de l'enrichissement permanent du processus de conception. Jour après jour, les images perçues, les expériences vécues, les impressions éprouvées...qu'elles concernent l'architecture ou même l'espace public en général, viennent enrichir le "vocabulaire" et la culture des acteurs que sont les architectes et les urbanistes.

Cette évolution permanente a pour effet de toujours remettre en cause les valeurs formelles établies. Les principes urbanistiques et les différents partis possibles sont eux rattachés à des valeurs beaucoup plus stable tel que le support physique par exemple; ils n'évolueront donc qu'avec une inertie importante allant souvent au-delà d'une génération.

A propos du développement et des objectifs poursuivis, je tiens à préciser quelques points.

Certaines de mes prises de position pourront apparaître excessives ou brutales, il faut temporiser et comprendre qu'elles ne veulent heurter personne. C'est l'étude, qui m'entraînant dans sa propre logique, m'a fait adopter des choix se libérant des diverses contraintes économiques et politiques rendant difficile toute action urbaine.

Il est cependant important de souligner que d'une manière générale, les municipalités ont acquis depuis peu d'importants pouvoirs qui les placent comme des institutions publiques se portant garantes de la production et de la gestion de l'espace urbain. Elles se doivent donc aujourd'hui de se doter des compétences et des moyens nécessaires à l'élaboration de cette tâche.

Le type de démarche présentée dans cette étude ne peut se développer qu'avec la volonté et la collaboration des multiples intervenants urbains.

Ce T.P.F.E. qui se développe à partir d'un terrain que j'ai choisi dans ma ville natale, m'a réellement motivé dans le sens où j'éprouvais vraiment un besoin de redonner au quartier Mandallaz une nouvelle image. Souvent considéré par les anneciens comme un "cul de sac", la rehabilitation de ce quartier constitue néanmoins un pas décisif vers la redéfinition de l'ensemble du quartier de la gare. Pour avoir habité pendant près de 10 ans non loin de la gare, je peux dire que ce quartier manque réellement d'identité et qu'il n'est pas du tout représentatif du cadre de vie et de la qualité de l'environnement d'Annecy.

La présence de friches urbaines au bord du Thiou, représente une aubaine dont il faut profiter. Dans le cas du quartier de la Mandallaz, les enjeux urbains sont importants. La restructuration de ce quartier peut amener la redéfinition et la requalification de toute une portion de territoire.

La proposition que je présente ici signifie une mise en valeur du site. Les concepts et principes développés sont directement dictés et générés par le support physique. Ce dernier doit être considéré comme une valeur qui lorsqu'elle nous dévoile sa nature, sa force et ses énergies va insuffler à l'intervenant la ligne de conduite à adopter.

Sur la zone d'étude, on peut aujourd'hui apercevoir de nouvelles constructions qui viennent succéder à d'anciens bâtiments (tanneries) ou occuper les terrains en friches. Si ces interventions n'ont pas été prises en compte dans le cadre de ce diplôme, c'est d'une part parce qu'elles n'étaient pas encore définies lorsque j'ai commencé mon travail, mais surtout parce que mon objectif était ici de présenter un plan d'aménagement urbain ayant pour but de définir un contexte général capable de contrôler ce type d'intervention.

On pourrait dire de chaque projet comme d'une histoire d'amour inachevée : aujourd'hui ce serait plus beau. Et cela signifie pour chaque artiste authentique l'envie de refaire, non pas de refaire pour changer quelque chose ( ce qui est le propre des gens superficiels ), mais de refaire à cause d'un étrange sentiment de la profondeur des choses, pour découvrir quelle sorte d'action pourrait se dérouler dans le même contexte, ou vice-versa, comment le contexte avec de légères altérations, modifierait l'action.

Aldo ROSSI

## BIBLIOGRAPHIE

- \* "L'URBANISME"  
Gaston BARDET
- \* "L'URBANISME DECENTRALISE"  
A. BARTOLI/M.A. BELIN
- \* "DICTIONNAIRE DE L'URBANISME ET DE L'AMENAGEMENT"  
P. MERLIN/F. CHOAY
- \* "DES ESPACES URBAINS AGREABLES A VIVRE"  
M. DE SABLET
- \* "L'ART DE BATIR LES VILLES"  
C. SITTE
- \* "AUX SOURCES DE L'URBANISME MODERNE"  
L. BENEVOLO
- \* "LA CHARTE D'ATHENES"  
LE CORBUSIER
- \* "L'ARCHITECTURE DE LA VILLE"  
A. ROSSI
- \* "DU MUNICIPAL A L'URBAIN"  
Annales de la Recherche Urbaine
- \* "DE L'ILOT A LA BARRE"  
J. CASTEX....
- \* "POLITIQUE NOUVELLE DE LA RENOVATION URBAINE"
- \* "L'ENJEU, FRICHES INDUSTRIELLES"  
MINISTERE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS
- \* "POUR UN URBANISME DE PROJET"  
C. DEVILLERS
- \* "NAISSANCE ET DEVELOPPEMENT D'ANNECY"  
R. BLANCHARD
- \* "LES GRANDES ETAPES DE L'EVOLUTION URBAINE D'ANNECY"  
G. GRANDCHAMP

- \* METROPOLIS 86 "FRICHES INDUSTRIELLES"
- \* URBANISME N° 157. 158 et 206. "URBANISME ANNECIEN"
- \* URBANISME N° 188. 189. "MAITRISE D'OEUVRE URBAINE"
- \* URBANISME N° 219. "COMPOSITION URBAINE"
- \* URBANISME N° 228. "CENTRES D'AFFAIRES"
- \* A.M.C. N° 2 "FRAGMENTS DE VILLE"
- \* A.M.C. N°14 "ARCHITECTURE VILLE LOGEMENT"
- \* A.M.C. N°15 "LES COEURS D'ILOTS"
- .....
- \* DICTIONNAIRE ET GUIDE DES REALISATIONS DE L'I.B.A. A BERLIN
  
- \* THESES
  - La maîtrise d'oeuvre urbaine : N.DE FLORIAN.....
  - Emergences urbaines : I. MALMEJAC
  - La lutte des places : L. ABECASSIS.....
  - Un plan d'urbanisme de détails : O. DUTU

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

