

# cartographier les espaces-temps de l'étude d'une infrastructure ferroviaire abandonnée à une vision multipolaire pour le Pays de Gex

## Un territoire

Les limites naturelles du Pays de Gex sont géographiquement évidentes. Délimité à l'est par le lac Léman, et à l'ouest par les plateaux du Bugey, il s'étire du nord au sud s'accrochant à la ligne de crête du Jura qui culmine à 1'718m d'altitude. Bien que tourné vers la Suisse et Genève sur un dénivelé de plus de 1000m, ce territoire est rattaché à la France depuis 1601. Une condition frontalière extraordinaire, source de problématiques complexes, notamment en termes d'aménagement, de gestion du trafic et de gouvernance.

Les premiers villages gessiens se sont implantés sur les piémonts jurassiens dominant la plaine, profitant des pentes enherbées pour leurs troupeaux. Aujourd'hui il se sont densifiés, en particulier à proximité de la frontière. En quarante ans, le Pays de Gex a vu sa population quadrupler et tend à perdre ses spécificités. On constate que les zones frontalières connaissent un phénomène de périurbanisation autour de la métropole genevoise, au détriment des espaces naturels qui le définissent.

Par la force des choses, la mobilité est devenue un enjeu majeur qui est aujourd'hui au centre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Seulement, ces accords bilatéraux qui avaient pour objectifs de gommer la notion de frontière et réduire les temps de trajet, ont donné lieu à l'installation de nouvelles structures polarisantes. Ces décisions politiques conduisent aujourd'hui le pays de Gex à se réduire à un espace de transit, principalement automobile.

Face aux enjeux contemporains, cette prédominance de la voiture dans le territoire n'est plus souhaitable. Son utilisation promeut une société individualiste et déconnectée du territoire, au détriment des centre-bourgs qui cherchent à se dynamiser.

Pour ce faire, une reconsidération de la pluralité des modes de locomotion dans l'aménagement du territoire est primordiale. Les discontinuités dans le réseau sont un obstacle à une mobilité viable. La ligne de chemin de fer qui sillonnait le pays a cessé d'être exploitée, laissant la place à une départementale à deux voies saturée qui longe les villes. Le retour à un réseau de transport pluriel et décentralisé est selon nous la clé pour accompagner un développement qualitatif de cette région.

La possible réintroduction du train, encouragée par de nombreux acteurs, devient pour nous l'outil central de la remise en question d'un système territorial unicentré sur Genève et active, par son exploration cartographique, les enjeux d'un modèle urbain multipolaire.

Dans un territoire où se déplacer est une activité en soi, où les principes périurbains sont ancrés dans les modes de vie, les relations espaces-temps se trouvent être plus à même de montrer cette condition particulière que des principes de représentation traditionnels. En choisissant de se concentrer sur les déplacements et les flux au sein de ce territoire et comment ils le façonnent, nous prenons aussi le parti que ce sont dans ces enjeux de mobilité et la compréhension de ces relations espace-temps que se situent les clés d'un meilleur aménagement du territoire gessien.

## Une méthode

La cartographie vient "redéterminer" le territoire et lui donner de nouvelles configurations, en faisant apparaître de nouvelles relations, de nouvelles dimensions. Notre volonté est de constituer un grand dessin, pour permettre une approche holistique du territoire, en ce qui concerne les déplacements qui le parcourent. La carte devient alors un projet qui à la fois révèle et réalise des potentiels cachés. Comme l'explique James Corner dans *The agency of mapping*, "La surface de la carte fonctionne comme une table d'opération, une plaque tournante ou un théâtre d'opération sur lequel l'opérateur collecte, combine, connecte, marque, masque, met en relation et en fait explorer." Cet espace de travail en construction, à la manière d'un chantier, nous sert d'outil de compréhension et d'exploration pour donner lieu à un énoncé critique pour ce territoire.

À l'image de l'Atlas Mnémosyne d'Aby Warburg qui agence des documents iconographiques sur des planches pour établir des liens non linéaires entre elles, cette carte n'est plus seulement une image. Par l'utilisation du grand format, elle devient un espace qui génère permettant une libre lecture à travers diverses échelles ; un atlas transdisciplinaire regroupant différents média (tels que apports théoriques sous forme de texte, données statistiques issues de l'open data, tracés et photographie de notre propre expérience des lieux)... Un moyen pour nous, de rassembler l'ensemble des réflexions, qu'elles concernent les méthodes de représentation ou l'évolution du réseau de transport mais aussi la recherche sur le futur de la mobilité au sein de l'agglomération genevoise, qui débouche sur des questions d'aménagement.

Pour transcrire notre expérience du territoire, nous avons effectué un travail photographique qui vient, sous la forme d'un carnet complémentaire, apporter à la carte le caractère immersif. Quand le dessin est un formidable outil pour réorganiser les espaces et les liens qu'ils ont entre eux en fonction du temps, la photographie permet de documenter le caractère de ces lieux. Le parcours à pied de la portion de la voie de chemin de fer qui est actuellement praticable (la voie verte) a été notre terrain d'échantillonnage. Les clichés, pris toutes les 2 minutes à droite et à gauche de la voie viennent, une fois assemblés, reconstruire le parcours d'un mouvement ferroviaire qui n'est plus ou pas encore présent sur le territoire.

Aborder la thématique du mouvement par la carte et donc l'ambiguïté entre espace et temps aura impliqué une exploration des méthodes de représentation non-conventionnelles. Il est important pour nous d'intégrer cette recherche autour de la représentation au sein même de la carte. D'une part, elle donnerait les clefs de lecture des différents modes de représentation, essentiels pour comprendre faciliterait la lecture de la carte. Et d'autre part, car cela nous permettrait également d'expliquer et justifier nos choix, l'avantage d'une méthode plutôt qu'une autre, comment les données ont été manipulées graphiquement.

## S'orienter

Notre recherche s'est construite autour de deux grands parcours de pensée clairement identifiés graphiquement insérés au sein d'une grille. Chaque système de lecture a sa propre orientation. D'une part, une réflexion autour de la faiblesse du système de transport actuel, ses difficultés, ses limites, en identifiant et révélant par le dessin les espaces de conflits (en magenta sur la carte) ; d'autre part, une lecture alternative prospective, qui imagine une autre utilisation des espaces et des potentialités d'action (en bleu sur la carte). Cela inclurait la remise en service souhaitable de la ligne de chemin de fer délaissée, ainsi que le renforcement du système de déplacements courts qui permettrait de retrouver une part d'autonomie de la région face à la métropole genevoise. Dans ce maillage d'informations formée par ces deux systèmes, viennent s'incruster les questions cartographiques (en noir sur la carte).

L'objectif est de garantir une clarté dans le discours tout en permettant la libre association d'idées.

