

Bref historique de la construction des ateliers de la Coopérative du Renouveau de Saint-Jean

Pour qui a le culte de la mémoire, l'historique de la Coopérative des ateliers de Saint-Jean nous ramène au XIXe siècle, lors de la naissance d'une voie de communication ferroviaire entre Genève et La Plaine. En 1858 en effet, Cornavin, qui vient d'assurer sa liaison avec la Suisse par la construction du dernier maillon Genève-Versoix, s'ouvre simultanément au trafic international, grâce à l'initiative d'une compagnie française, le PLM, Paris-Lyon-Marseille, dont la concession sera rachetée par les CFF en 1912.

1858 est ainsi une date qui marque déjà le tracé sur lequel, 140 ans plus tard, viendront se poser les premiers ateliers de Saint-Jean. Un tracé qui, au XIXe siècle, s'offre le luxe de traverser un paysage campagnard dans l'incohérence hétéroclite et inoffensive de ses jardins, de ses terres en friche, de ses terrains vagues et cabanons. Mais le rail, comme partout, appelle et provoque le développement. Dans une première étape, des entreprises viennent quadriller l'ancien tissu rural qui longe la ligne de La Plaine. Puis, et progressivement, les mailles des immeubles locatifs étoffent le parcours du chemin de fer. Le trafic s'intensifie. Les parcelles inoccupées se raréfient. Une première alerte secoue les habitants riverains du parcours lorsque passent dès 1968 les crissements des wagons marchandises jusqu'à la nouvelle gare sud de La Praille.

Mais l'alarme, la vraie, est lancée en 1985, quand on décide la construction d'une voie ferroviaire complémentaire destinée à relier la gare de Cornavin à l'aéroport de Cointrin. Genève, qui n'a pas réussi à devenir un nœud ferroviaire important, veut réussir son trafic international par les airs et par le rail. Le quartier de Saint-Jean est placé dès lors au centre même de cette accélération du développement des communications. Deux ans plus tard, en 1987, dans le même couloir qu'en 1858, passe un flot continu de navettes qui s'ajoute aux TGV, aux trains de banlieue et aux wagons marchandises. La coupe est pleine. Les riverains de la ligne à peine inaugurée s'étourdissent aux fenêtres, se scandalisent sur leurs balcons aux tintamarres de plus en plus insistants de ce progrès mécanique. Il y a tout à coup quelque chose de perdu : la paix, l'intimité. Il y a tout à coup un quartier qui se réveille, qui proteste, qui se plaint de pareilles nuisances.

Et qui obtient réparation. La colère souvent provoque la décision, même tardive. On commence la couverture des voies quatre ans plus tard, en 1991, pour l'achever en vingt-quatre mois. On a jeté une plate-forme de 750 mètres de long sur le coupable, entre le pont des Délices et la rue Gallatin. Les trains désormais hurlent dans un sarcophage de béton, à l'abri des réclamations. Mais la porte du bruit à peine refermée, que faut-il faire de ce nouveau « matelas » géographique rigide, immobilisé entre la rue Saint-Jean et celle des Charmilles ? Qu'advient-il de cette terrasse nue, encore déserte, qu'on aperçoit des immeubles comme une sorte de no man's land froid qui intrigue autant qu'il inquiète ? Et qui irrite le voisinage. La fameuse « barre » de Saint-Jean.

En guise de réponse, il faut d'abord savoir à qui s'adresser. Le fond du terrain demeure la propriété des CFF qui rétrocède cependant le droit de superficie de la couverture à la Ville de Genève. Il convient ensuite d'admettre que la Ville de Genève n'a pas attendu la fin des travaux pour se poser le problème d'occupation de ce « plateau » inattendu. Elle lance un concours dont l'enregistrement des données ne tarde guère à trouver un élu. En 1992 déjà, alors qu'on se trouve à mi-chemin de la couverture des rames du chemin de fer, le bureau d'architectes Bonnet Bosson Vaucher gagne le dit concours, mais, après examen, son projet de bâtiments d'activités ne semble guère convenir à l'ensemble de cet emplacement. Deux réalisations du plan localisé de quartier cependant viendront par la suite honorer l'initiative du bureau BBV : la construction d'une maison de quartier Saint-Jean-Charmilles et celle d'un marché couvert. (Plus tous les aménagements extérieurs de l'ensemble de la couverture des voies CFF.)

On cherche donc une solution différente pour les 5500 mètres carrés encore libres de toute structure et d'affectation. On ne se bouscule pas au portillon de la Ville. Les entreprises privées hésitent, puis abandonnent, face à cet étrange terrain et par des perspectives de rentabilité peu évidente. La solution va émerger en 1995 d'une autre entreprise, née de l'Atelier C, devenu le bureau CDM architectes, avec Herminio Carro, Benoît Dubesset et Wojciech Mucha. Pourquoi ? Que s'est-il passé ? L'un des membres, W. Mucha, qui porte la double casquette de peintre et d'architecte, vient de participer en Seine-Saint-Denis à une exposition dans les Ateliers Associatifs de Montreuil. Cette expérience l'encourage à proposer à ses collègues une variante genevoise de la version française : le coopérateur-locataire. Une innovation sociale pour la Suisse. Une innovation architecturale pour la couverture des voies de chemin de fer.

B. Dubesset de son côté développe le concept d' « atelier familial ». Les jardins familiaux existent depuis des décennies et permettent d'assurer une économie sur le budget d'alimentation des ménages. L'atelier familial pourrait être la pièce en plus qui manque au logement, pour développer hobbies et toute activité personnelle qui déboucherait sur de nouvelles perspectives artistiques ou professionnelles. Cette pièce en plus devrait avoir au moins 20 m² et coûter moins de 200.—Fr par mois. B. Dubesset contacte M. Paul Epiney pour l'étude de marché, la faisabilité, l'aspect juridique et les aspects financiers de l'opération.

C'est ainsi que germe, au printemps 1995, l'idée des ateliers pluridisciplinaires de Saint-Jean qui enthousiasme autant la Ville de Genève, les architectes que M. Paul Epiney et M. André L'Huillier du Comptoir Genevois Immobilier. P. Epiney profite de la traditionnelle opération « Les Quais de l'Immobilier » pour lancer un sondage sur les besoins réels de la population. Il en découle un appétit certain en ville de Genève pour la construction d'ateliers familiaux et professionnels, de locaux à forte valeur artistique et artisanale, d'espaces créateurs ou récréatifs que l'exiguïté des appartements genevois empêchent de réaliser. Il s'agit de construire en ville des locaux très simples et bon marché, accessibles aux revenus modestes, pour qui veut pratiquer la peinture, le modelage, le tissage, organiser un atelier électronique, tirer des photos dans un laboratoire ou simplement entreposer des dossiers, posséder un local pour un club. Reste à soumettre l'idée majeure du projet : le locataire sera nécessairement un membre de la coopérative par l'acquisition d'une part de

coopérateur, somme qui lui sera restituée en cas de départ. Il s'agit bien d'une nouvelle approche de la promotion-construction, à la fois culturelle et sociale. B. Dubesset et P. Epiney ont présenté ce dossier à Mme Jacqueline Burnand, à l'époque conseillère administrative et maire de la Ville de Genève, qui a été enthousiaste sur le concept. Ce projet a également séduit des artistes, amis de A. L'Huillier, président du Comptoir, qui ont apprécié la perspective d'obtenir des locaux parfaitement adaptés à des activités artistiques (luminosité et cadre agréable). M. Pierre Pignet, membre de la direction et responsable des relations avec les collectivités publiques à la Banque Cantonale de Genève, ainsi que la direction de l'établissement bancaire, ont également été séduits par ce projet et surtout l'engouement qu'il avait entraîné lors de sa précommercialisation.

Il suffit dès lors de préparer un dossier détaillé, précis et le moins dispendieux possible, que le bureau CDM architectes et le Comptoir Immobilier établissent au cours de l'année 1995. La forme juridique retenue après étude est la société coopérative, qui a donné naissance à la Coopérative du Renouveau de St-Jean, dont les membres fondateurs sont : André L'Huillier, Paul Epiney, Benoît Dubesset, Pierre-Henri Schild, Wojciech Mucha, Jean-Luc Schmidt, Herminio Carro.

En dépit des nombreuses difficultés qu'engendre le nouveau projet (handicaps techniques, construction sur tunnel, choix des matériaux, poids des ossatures métalliques, etc.), il arrive sur le bureau du Conseil administratif de la Ville en novembre 1995, un mois avant le dépôt d'un plan financier chargé d'orchestrer la construction de l'ensemble des bâtiments.

Si l'on considère l'année 1995 comme le temps des orientations nécessaires à l'élaboration des plans et du canevas général des constructions, l'année 1996 reste l'année de la mise en perspective de la réalisation.

Quatre éléments vont nous permettre de simplifier la complexité des interactions et des synergies qui parcourent cette importante esquisse de décisions à prendre sur le sort des voies couvertes de Saint-Jean. Quatre éléments, quatre partenaires. C'est aussi très nouveau. La Ville de Genève d'abord, en son conseil administratif, qui cède son droit de surface pour 1 franc symbolique à la construction des bâtiments, à l'empiètement du bâti seulement, au ras des murs, se réservant les périmètres contigus pour ses besoins propres (aménagements divers, parcs et promenades, place de divertissement, accès). Ensuite, deuxième partenaire, la Coopérative du Renouveau de Saint-Jean dont la date de naissance officielle apparaît en automne 1997, mais qui trace déjà en 1996 ses premières ébauches organiques. C'est elle qui jouera le rôle de promoteur immobilier, de répondant du futur centre d'équipement de la voie, chargée de résoudre les problèmes d'intendance du futur parc immobilier. C'est encore elle, la coopérative, qui signera avec les architectes le cahier des charges pour l'ensemble des travaux. Dans ses statuts, on définit les organes de la société : l'assemblée générale, le conseil d'administration et l'organe de contrôle. La Banque Cantonale de Genève, comme troisième partenaire, assurera le financement des constructions par un prêt hypothécaire. Ce prêt correspond à un barème (fonds propres) en relation avec le montant des parts sociales versées par les futurs coopérateurs. Enfin, comme partenaire le plus exposé, le bureau CDM architectes, chargé de l'établissement des devis, de la réalisation effective

des travaux, de l'envoi des formulaires de réservation des ateliers auprès du public et de leur répartition dans la coopérative.

Une fois repéré ces quatre éléments moteurs, la Ville, la Coopérative, la Banque et le bureau d'architectes, dans la masse considérable des servitudes administratives, techniques, financières et sociales du projet pour la couverture des voies de Saint-Jean, on peut admettre qu'enfin l'opération va commencer sous l'œil professionnel du département des travaux publics qui accorde l'autorisation de construire en avril 1997, et la confirme dans la feuille d'avis officielle du mois d'août de la même année.

Dès l'automne 1997, tout se met en place : rôle de la Coopérative, signature du droit de superficie, établissement définitif du plan financier et signature encore du prêt bancaire. On a opté pour la construction de 5 modules, composé chacun de deux bâtiments reliés par une passerelle au premier étage. Un couloir ininterrompu, une coursive, longera un ensemble d'ateliers de surface inégale dont les baies s'ouvriront côté Jura ou côté Salève. On bâtera « dans une opération rapide et unique » précisent les architectes. Les équipements seront sommaires, avec possibilité d'installer l'eau courante et le téléphone, supplément modeste pour le chauffage et accès aux WC collectifs. Le plan des architectes avait calculé, et jusqu'au moindre détail, le poids maximal, choisi les matériaux qui assureraient à la fois solidité et légèreté, sobriété dans le confort et prix le moins onéreux possible. A la fin du mois d'octobre 1997, le chantier de construction commence. On scelle les premières poutrelles métalliques qui plantent le décor sur lequel viendront s'appuyer les lamelles de bois des façades, imposées par le cahier des charges de la Ville de Genève, issu du projet lauréat du concours de 1992. Un certain nombre de contraintes et d'interférences ont pénalisé la réalisation des constructions, qui auraient dû s'effectuer dans un délai très bref et de manière simultanée et coordonnée, alors que dans les faits la coordination des chantiers du surfaçage de la couverture des voies CFF ainsi que celui de la Coopérative ont été très largement perturbés. Ceci a eu pour conséquence de sensibles dépassements au regard des prix de revient budgétisés. Et ces retards ont bien évidemment largement différé la prise de possession de leurs locaux par les nouveaux coopérateurs. En été 1998 les premiers ateliers sont mis à disposition. En mai 1999, le département des Travaux publics accorde le droit d'habiter.

Comme tout système cependant, il a ses défaillances. Malgré la minutie de cartographe avec laquelle travaillaient les architectes, sans doute à cause du socle posé sur le sol très particulier du tunnel ferroviaire, sans doute aussi à cause du rabaissement des coûts destiné à rendre plus attractif et plus social le loyer des ateliers, il s'ajoute un problème d'ondes électromagnétiques non quantifiable au départ. La correction de cette nuisance participera au dépassement du crédit prévu auquel s'inséreront de multiples variations supplémentaires. Malgré ces points noirs qui toucheront de plein fouet les entreprises, la Coopérative et le bureau d'architectes, on trouvera un accord, résolu à l'amiable par les différents acteurs de l'opération. Il faut relever que le soutien de la BCGe et les démarches très actives de toute l'équipe de Comptoir Genevois Immobilier ont permis à la Coopérative du Renouveau de Saint-Jean de trouver les solutions nécessaires pour remédier aux graves problèmes rencontrés à ce moment-là.

La Coopérative du Renouveau de Saint-Jean a réussi, non seulement à transformer le sinistre paysage de la blessure ferroviaire en un lieu qui s'anime de plus en plus au cœur du quartier, mais encore à satisfaire une demande bien réelle pour la renaissance des petits métiers et des ateliers d'artistes. Un décor de jardins et de placettes vient encore ajouter son agrément au profil des bâtiments. L'expérience a pris sa vitesse de croisière avec l'occupation d'une centaine d'ateliers. La crête bétonnière de Saint-Jean apparaît dès lors comme un haut lieu d'activités multiformes, à travers une architecture inédite pour la Suisse, plus proche de l'« arte povera » que du perfectionnisme ruineux traditionnel. L'embarrassante « échancrure » ferroviaire de 1858 s'est transformée en trait d'union entre les deux « rives » des quartiers de Saint-Jean et des Charmilles.

Ce texte a été synthétisé gracieusement par Raymond Farquet, écrivain, avec la précieuse collaboration de Paul Epiney, Benoît Dubesset, Wojciech Mucha et Jean-Luc Schmidt. 13 mai 2003.