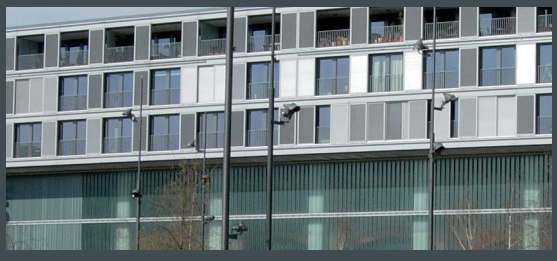
Société neuchâteloise de géographie
Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel



GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

RECONSTRUIRE LA VILLE EN VILLE

N° 1, 2008

EDITIONS ALPHIL

Géo-Regards

revue neuchâteloise de géographie

Reconstruire la ville en ville

Textes réunis par Patrick Rérat

N° 1, 2008

Société neuchâteloise de géographie et
Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel

Editions Alphil

© Éditions Alphil, 2008
Case postale 5
2002 Neuchâtel 2
Suisse
www.alphil.ch
www.alphilrevues.ch

© Société neuchâteloise de géographie, www.s-n-g.ch
© Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel, www.unine.ch/geographie

Géo-Regards: revue neuchâteloise de géographie est issue de la fusion du *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie* et de *Géo-Regards: cahiers de l'Institut de géographie.*

N° 1, 2008

DOI : 10.33055/Geo Regards.2008.001.01

ISSN 1662-8527

Abonnements	L'adhésion à la Société neuchâteloise de géographie comprend l'abonnement à *Géo-Regards : revue neuchâteloise de géographie*. Cotisations annuelles : membre ordinaire : 35.- ; couple : 60.- ; étudiant-e : 20.- Société neuchâteloise de géographie Case postale 53 2006 Neuchâtel www.s-n-g.ch
Vente directe et librairies	Éditions Alphil, Case postale 5 2002 Neuchâtel 2 commande@delibreo.ch
Vente version électronique	www.alphilrevues.ch
Comité scientifique et de rédaction	Roger Besson, Katia Chardon, Frédéric Chiffelle, Antonio da Cunha, Blaise Dupuis, Pierre-Yves Jeanneret, Béatrice Lapray, Sophie Marchand, André Pancza, Etienne Piguet, Raffaele Poli, Mark Reinhard, Patrick Rérat, Hubert Rossel, Jean Ruegg, Ola Söderström, Romaric Thiévent, Odile Tissot-Daguette.
Rédacteur	Patrick Rérat (patrick.rerat@unine.ch; Université de Neuchâtel, Institut de Géographie, 2001 Neuchâtel, Suisse)
Traduction des résumés	Claude Fleischner, Hubert Rossel, Mathias Schreier
Photos de couverture	1. Ancienne fonderie située à Zurich West (Amt für Städtebau, Zürich) 2. Ancienne fonderie située à Zurich West après redéveloppement (P. Rérat 2007) 3. Immeubles locatifs du Kreis 4 à Zurich (P. Rérat 2007).
Graphisme et mise en page	Nusbaumer-graphistes sàrl
Responsable d'édition	Alain Cortat, Editions Alphil

Éditorial

C'est en 1886, à l'issue de sa première année d'existence, que la Société neuchâteloise de géographie publie le volume 1 de son *Bulletin*. On y trouve une communication du Professeur Metchnikoff – un proche d'Elysée Reclus, lui-même membre de la Société – mettant en avant le rôle de la géographie pour faciliter l'émigration des hommes et des produits, un article relatif aux « Travaux de dessèchement en Hollande », un autre sur les « Procédés de culture des indigènes africains », des souvenirs de voyage « de Neuchâtel au Tonkin », une monographie sur La Chaux-de-Fonds et une étude de géographie militaire sur les « Frontières de la Suisse ». On y trouve aussi ces vœux du secrétaire de l'époque : « Puisse la Société nouvelle croître, grandir et prospérer ».

Alors que le 125e anniversaire approche, ces vœux ont été comblés et le *Bulletin* a fait preuve d'une longévité exceptionnelle. Après une première mue dans les années quarante avec un changement de format et de couleur et la sortie d'un nouveau numéro 1, une deuxième en 1983 avec l'avènement de la quadrichromie en couverture, le temps était venu d'une troisième. Une mue d'importance, puisque le numéro que vous tenez entre les mains porte un nouveau nom : *Géo-Regards – Revue neuchâteloise de géographie*. Il est le résultat de la fusion du *Bulletin* avec la série *Géo-Regards : cahiers de l'Institut de géographie* dans laquelle étaient publiés depuis une trentaine d'années, des travaux de l'Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel. La décision de fusionner ces deux séries et de changer le nom historique n'a pas été facile mais elle s'imposait, tout comme elle s'est imposée à d'autres vénérables « Cahiers » ou « Bulletins » dont le statut scientifique était voilé par des titres désuets. Après une procédure d'appel à proposition, le Comité de la SNG et l'Institut de géographie se sont mis d'accord pour conserver le titre *Géo-Regards*, tout en établissant clairement, en particulier dans les collections historiques des bibliothèques, la filiation avec feu le *Bulletin* de la SNG.

Mis bout à bout, les termes « géo » et « regards » traduisent fort bien l'originalité éditoriale de la revue : « géo » pointe l'objectif de mieux comprendre les relations mutuelles qu'entretiennent les sociétés et leurs espaces tandis que « regards », au pluriel, valorise la multiplicité des points de vue et ouvre la revue à d'autres disciplines. Le sous-titre « Revue neuchâteloise de géographie » indique notre volonté de préserver un ancrage régional, sans exclure pour autant d'autres parties du monde, en mettant l'accent, conformément aux orientations scientifiques de l'Institut de géographie et de la Maison d'analyse des processus sociaux dans laquelle il s'insère, sur les circulations de connaissances, de personnes et de marchandises qui – comme l'avait déjà vu Metchnikoff mais avec aujourd'hui une intensité sans précèdent dans l'histoire – unissent les évolutions locales à des processus globaux.

Le changement de nom s'accompagne aussi de la décision de professionnaliser la production et la diffusion de la revue, sous forme papier et sous forme électronique, en la confiant à la maison d'édition Alphil (www.alphilrevues.ch). Cette jeune maison d'édition neuchâteloise a déjà fait ses preuves en produisant, à côté d'un abondant catalogue de livres, la revue d'histoire de l'art *Thesis* et prochainement la revue d'histoire de l'horlogerie *Time and history*. Capitalisant sur une bonne diffusion internationale et sur une indexation dans de nombreuses bases de données scientifiques, forte d'un comité de rédaction renouvelé fonctionnant désormais pleinement sur le modèle du *peer-reviewing*, la publication *Géo-Regards – Revue neuchâteloise de géographie* est pleinement armée pour accroître son lectorat et continuer son histoire. Souhaitons lui, pour reprendre les termes de 1886, de *croître, grandir et prospérer*.

Katia Chardon Badertscher, présidente de la Société neuchâteloise de géographie

Etienne Piguet, directeur de l'Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel

Patrick Rérat, responsable de *Géo-Regards – Revue neuchâteloise de géographie*

Reconstruire la ville en ville
tendances et enjeux[1]

Patrick Rérat

Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel et
Département de géographie de King's College London.

patrick.rerat@unine.ch

Résumé

Cet article constitue l'introduction à ce numéro consacré au thème de la reconstruction de la ville en ville et de la requalification des centres. Il dresse un état des lieux des principales tendances de l'urbanisation ainsi que des débats en cours. Une première partie s'intéresse à la dynamique d'étalement urbain, aux critiques qui lui sont adressées, ainsi qu'au modèle alternatif de la ville compacte. Ensuite, les facteurs concourant à une revalorisation des centres sont traités : la politique fédérale, les stratégies des villes, l'activité du marché immobilier et l'attrait résidentiel et culturel des villes. Certains enjeux et limites du regain d'attractivité des centres sont mis en perspective : la consommation croissante d'espace habitable, la concurrence entre collectivités territoriales, le risque de gentrification et l'intégration des principes de durabilité. Finalement, les articles réunis dans cet ouvrage et leur contribution au débat sont présentés.

Introduction

« Que sera la Suisse romande dans dix ans ? » s'interroge *Le Temps* en mars 2008[2]. Parmi les dix chantiers majeurs identifiés apparaît celui de « construire la ville en ville ». Quelques pages plus loin, le lecteur trouve une illustration de ce principe urbanistique. Un article revient en effet

[1] Cet article est basé sur une série de recherches menées ces dernières années à l'Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel. Citons en particulier le projet « Back to the City ? », financé par le Fonds national de la recherche scientifique dans le cadre du PNR 54 « Développement durable de l'environnement construit », et auquel ont participé plusieurs collègues que nous tenons à remercier ici : Roger Besson, Étienne Piguet, Mark Reinhard, Valérie Sauter et Ola Söderström.

[2] *Le Temps*, « 2018, paris pour la Suisse romande », 18 mars 2008, pp. 2-3.

sur le projet de la Ville de Lausanne – intitulé « Métamorphose » – qui prévoit notamment la construction d'un écoquartier[3]. Quelques mois auparavant à Genève, le futur quartier « La Praille-Acacias-Vernets » est présenté à la presse. Ce projet d'environ 6 000 logements et 20 000 places de travail est perçu comme un « Manhattan à la genevoise »[4]. En mars 2007, la Ville de Zurich annonce que 10 000 logements ont été construits en moins d'une décennie, notamment sur les espaces laissés vacants par les fleurons de l'industrie helvétique (quartiers de Zurich West et de Neu Oerlikon par exemple).

« Construire la ville en ville », le mot d'ordre est en fait incontournable depuis plusieurs années dans les débats menés, tant par les praticiens que par les chercheurs, au sujet de la dynamique urbaine et plus précisément de son adéquation avec les exigences d'un développement durable. Alors que plusieurs signes semblent montrer une revalorisation des villes, ce premier numéro de *Géo-Regards : revue neuchâteloise de géographie* propose de revenir sur certaines tendances récentes de l'urbanisation.

Cette introduction entend dresser un état des lieux de la question de la reconstruction de la ville en ville. Elle présente dans un premier temps les principales caractéristiques de l'urbanisation observées ces dernières décennies, la remise en cause de l'étalement urbain et la promotion du modèle de la ville compacte. Différentes dimensions du récent regain d'attractivité des villes sont abordées dans un deuxième temps. Ensuite, quelques réflexions sur le potentiel, les limites et les enjeux de la reconstruction de la ville sur la ville sont esquissées. Les contributions réunies dans cet ouvrage sont finalement présentées. Basées sur différentes études de cas, elles permettent d'illustrer ou de développer certains aspects abordés dans cette introduction, notamment par rapport aux dynamiques territoriales à l'œuvre, aux potentiels de densification, aux stratégies des acteurs – publics ou privés – ainsi qu'aux enjeux de la reconstruction de la ville en ville.

Les débats sur la forme urbaine

La tendance dominante de l'urbanisation : la ville étalée

La Suisse peut être considérée comme un pays fortement urbanisé : en 2000, 73,3 % de sa population réside en zone urbaine. Si un processus de concentration de la population est observé à l'échelle nationale, on constate en revanche à l'intérieur des régions urbaines un phénomène d'étalement depuis environ quatre décennies. D'une forme traditionnellement compacte, les villes se sont progressivement étendues et diluées dans l'espace environnant ; l'opposition entre ville et campagne s'est estompée et elle a progressivement été remplacée par un continuum urbain-rural. La dynamique d'étalement urbain se caractérise par plusieurs dimensions (tableau 1) qui ont été documentées à de nombreuses reprises dans le contexte suisse (Bassand, 1997 ; Bochet et Da Cunha, 2003 ; Da Cunha et Both, 2004 ; Kuster et Meier, 2000 ; Rérat, 2004 et 2005 ; Schuler, 1994).

[3] *Le Temps*, « L'opération séduction de la Ville de Lausanne pour Métamorphose », 18 mars 2008, p. 12.
[4] *Le Temps*, « Genève, les rêves de hauteur », 22 mai 2007, p. 8.

Tableau 1 : Les différentes dimensions de l'étalement urbain

Étalement	Forte croissance démographique des couronnes Urbanisation extensive
Fragmentation	Fragmentation sociale Fragmentation fonctionnelle
Mobilité	Augmentation de la mobilité Prédominance de la voiture individuelle

L'étalement au sens strict se mesure tout d'abord du point de vue démographique. La fonction résidentielle s'est diffusée dans les communes suburbaines et périurbaines qui ont enregistré une croissance marquée ces dernières décennies alors que la majorité des villes-centres ont connu une déprise démographique. Ainsi en Suisse, les villes-centres les plus importantes[5] ont perdu entre 1970 et 2000 plus de 190 000 habitants (-10,46 %) tandis que leurs couronnes en ont gagné plus de 760 000 (+36,20 %).

Cette évolution démographique se projette dans l'occupation du sol. Les couronnes externes se caractérisent par une emprise croissante de l'urbanisation sur leur territoire. Cette urbanisation peut être qualifiée d'extensive, dans le sens où la densité de la population est relativement faible (ce qui est la marque en premier lieu de la maison individuelle). Entre 1950 et 1990, la surface bâtie en Suisse a plus que doublé. En l'espace de quarante ans, notre société a bâti et modifié de façon irréversible autant de sols naturels que toutes les générations précédentes (Häberli et *al.*, 1991, 15).

L'étalement urbain engendre une réorganisation spatiale des différentes catégories de population et activités économiques (phénomène de fragmentation). Certains auteurs parlent d'un tri sélectif ou tri urbain (Da Cunha, 2005) qui a provoqué l'émergence de la « A-Stadt » (Frey, 1996). Ce terme désigne la surreprésentation dans les villes des catégories de la population jugées vulnérables[6] : personnes âgées, jeunes adultes, étrangers, familles monoparentales, personnes vivant seules, ménages à bas revenu, etc. Si ce phénomène a été empiriquement vérifié à plusieurs reprises, d'autres analyses ont montré que les catégories socioprofessionnelles supérieures sont elles aussi surreprésentées dans les zones centrales, qui se caractérisent donc par un certain degré de dualité de leur structure sociale (Da Cunha et Both, 2004 ; Rérat, 2005).

Du point de vue fonctionnel, les villes-centres ont tendance à développer leur vocation de centres d'emploi alors que les couronnes se profilent comme lieux d'habitat. Par rapport à la population résidante, les centres urbains enregistrent en effet un nombre d'emplois bien supérieur à celui des couronnes. Quelques communes font toutefois exception et l'on observe l'émergence de pôles secondaires généralement proches des centres et bien reliés aux voies de communication (Dessemontet, 1999). Parallèlement, la structure économique des centres est de plus en plus spécialisée : le secteur tertiaire et les activités à haute valeur ajoutée en particulier tendent à croître alors que l'industrie et l'artisanat se développent en périphérie.

[5] Les villes concernées sont Aarau, Baden, Bâle, Bellinzone, Berne, Bienne, Coire, Fribourg, Genève, Lausanne, Locarno, Lucerne, Lugano, Neuchâtel, Olten, Saint-Gall, Schaffhouse, Sion, Soleure, Thoune, Vevey/Montreux, Wil, Winterthour, Zoug et Zurich.

[6] Le nom de ces catégories commence par la lettre « A » en allemand.

L'étalement urbain a été rendu possible par un accroissement de la mobilité, phénomène qui s'illustre notamment par l'augmentation des flux pendulaires (Frick et *al.*, 2004) et des distances parcourues. De plus, si les flux radiaux (en direction ou en provenance du centre) demeurent les plus conséquents, les flux tangents (entre les communes des couronnes) connaissent de fortes augmentations.

L'étalement urbain est lié à la diffusion de la voiture individuelle. Celle-ci a nettement pris de l'importance ces dernières décennies. La part des modes de déplacement varie selon la localisation au sein de la région urbaine : le rôle de la voiture domine de plus en plus clairement au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre (Rérat, 2005).

Les enjeux de l'étalement urbain

Dans les propos présentés ci-dessus apparaissent en filigrane quelques-uns des enjeux posés par l'étalement urbain. Trois d'entre eux font plus particulièrement l'objet de débats : l'utilisation du sol, la mobilité et les aspects institutionnels.

Le mouvement de diffusion de la fonction résidentielle implique une emprise croissante sur le territoire et une urbanisation de nature extensive. Du point de vue de la gestion du sol, cette évolution se répercute à plusieurs niveaux : consommation d'une ressource non renouvelable, atteintes au régime hydrique (imperméabilisation), destruction de terres agricoles, appauvrissement des paysages, disparition de biotopes, etc. Sous l'angle économique, l'étalement engendre des coûts liés aux impacts environnementaux et aux modalités d'urbanisation (coûts collectifs des infrastructures, des équipements, etc.).

La ville étalée tend également à alourdir l'empreinte écologique du métabolisme urbain en raison de la longueur et de la répartition modale des déplacements. La croissance de la mobilité – qui se réalise en grande partie grâce à la voiture individuelle – provoque un certain nombre d'impacts environnementaux : pression sur le territoire, consommation d'agents énergétiques non renouvelables, pollutions, émission de CO_2, nuisances sonores, etc.

L'augmentation de la mobilité et la fragmentation fonctionnelle créent un clivage de plus en plus marqué entre le territoire fonctionnel – l'espace de vie des habitants – et le territoire institutionnel. Les cercles des payeurs (assujettis aux impôts), des décideurs (citoyens) et des bénéficiaires (utilisateurs) coïncident de moins en moins. Le cœur des régions urbaines abrite davantage de catégories socialement vulnérables que les couronnes et il doit assurer différents services à un nombre croissant de non-résidents, ce qui occasionne des charges de centre. Le défi posé consiste d'une part à faire correspondre davantage ces trois cercles – principe d'équivalence fiscale – et, d'autre part, à élaborer des politiques concertées et coordonnées entre les communes afin de maîtriser l'étalement à l'échelle de la région urbaine.

La forme urbaine alternative : la ville compacte

Tendance lourde de l'urbanisation contemporaine, l'étalement urbain soulève donc une série d'enjeux sur le futur des villes en termes de compétitivité économique, de cohésion sociale et de protection de l'environnement. En réaction à la ville étalée est apparu le modèle de la ville compacte. Considérée comme étant davantage en adéquation avec les principes de durabilité, cette forme urbaine se caractérise notamment par des densités élevées, un urbanisme de trajets courts, une forte accessibilité, une mixité fonctionnelle, une articulation accrue avec les différents réseaux de transports en commun. Une urbanisation plus compacte devrait permettre de réduire la pression sur les sols et l'écosystème, favoriser les alternatives à la voiture individuelle,

redynamiser les centres, etc. Un riche débat a lieu depuis une quinzaine d'années sur les avantages supposés de la ville compacte et sur les inconvénients susceptibles de l'accompagner (voir par exemple Breheny, 1992 ; Frey, 1999 ; Jenks, Burton et Williams, 1996).

Plusieurs principes urbanistiques sous-tendent le mot d'ordre de reconstruire la ville en ville : densification de l'environnement construit, régénération des friches urbaines, orientation de l'urbanisation vers l'intérieur, contrôle de la consommation de sol, revitalisation des centres, mise en valeur des pôles secondaires, mixité fonctionnelle, etc. Du point de vue démographique, le modèle de la ville compacte implique d'augmenter l'attractivité résidentielle des villes et leur niveau de peuplement par la construction de logements dans les potentiels contenus dans le tissu bâti.

Le regain d'attractivité des villes

Si l'étalement urbain constitue la tendance dominante observée au cours des dernières décennies, un autre phénomène émerge depuis quelques années. Il s'agit de la réurbanisation ou du retour en ville (défini dans le sens d'une augmentation de la population des centres après une période de déprise). Semblant correspondre aux vœux d'une urbanisation plus compacte, l'évolution récente montre un regain d'attractivité des villes. Entre décembre 2000 et décembre 2006, Zurich a gagné plus de 12 000 habitants (+3,62 %), Winterthour près de 6 000 (+6,69 %), Genève 3 600 (+2,06 %) et Lausanne plus de 3 000 (+2,75 %). Parmi les 25 villes étudiées (voir note 5), seule Bâle continue de perdre des habitants (-2 928 ; -1,76 %) alors que Berne se trouve en situation d'équilibre (-62 ; -0,05 %). Ces chiffres contrastent avec la déprise constatée dans la majorité des centres entre 1970 et 2000.

Quatre facteurs participent à cette reconstruction de la ville en ville et concourent à la requalification des centres urbains : la politique fédérale qui donne davantage de poids aux villes, les stratégies adoptées par ces dernières pour améliorer leur attractivité (notamment en ce qui concerne l'habitat), le regain d'activité du marché immobilier et, enfin, l'attrait résidentiel et culturel renouvelé des centres.

La politique fédérale

En raison d'une organisation institutionnelle à trois niveaux (Confédération, canton, commune), les villes suisses n'ont, jusqu'à une période récente, pas reçu une attention particulière. Cette situation a évolué ces dernières années avec la reconnaissance de leur rôle et la volonté de garantir leur compétitivité (Salomon Cavin, 2005). Ce changement se manifeste entre autres par l'inscription d'un article sur les villes dans la nouvelle Constitution fédérale, le lancement d'une politique des agglomérations et l'élaboration d'une nouvelle politique régionale.

Dans les documents définissant le développement souhaité par la Confédération, l'étalement urbain fait l'objet de nombreuses critiques en raison de ses impacts négatifs. Sur la base de ce constat, la Confédération a formulé les lignes directrices d'un développement territorial davantage en adéquation avec les critères de durabilité (ODT, 2005). Afin de freiner l'étalement urbain, des principes urbanistiques inspirés du modèle de la ville compacte sont préconisés (Conseil fédéral, 1996, 2001) et la « Stratégie 2002 pour le développement durable » fixe l'objectif de stabiliser la surface d'urbanisation au niveau actuel d'environ 400 m^2 par habitant (Conseil fédéral, 2002).

La politique fédérale ne constitue cependant pas le principal facteur explicatif de la tendance à la réurbanisation. La Confédération définit davantage les lignes directrices du développement territorial et oriente les débats dans ce domaine. Les principes qu'elle défend coïncident en fait avec les intérêts d'autres acteurs tels que les collectivités locales et certains investisseurs du marché immobilier.

Les stratégies des villes

Au niveau local, de plus en plus de villes tentent de renforcer leur attractivité résidentielle. Les actions envisagées ne concernent pas uniquement l'amélioration de la qualité de vie (modération du trafic, maintien d'espaces verts et d'espaces publics, etc.) mais aussi des programmes visant à favoriser la construction de logements. On retrouve de tels plans à Zurich (« 10 000 Wohnungen in 10 Jahren » ; objectif concrétisé entre 1999 et 2007), à Bâle (« Logis Bâle » ; 5 000 logements en dix ans) ou encore à Lausanne (« 3 000 logements durables pour Lausanne » ; constructions prévues de 2006 à 2016). D'autres villes, si elles n'ont pas créé un programme *ad hoc*, n'en ont pas moins pris des mesures destinées à faciliter la construction de logements sur leur territoire.

Relevons à ce propos qu'il peut y avoir aujourd'hui en Suisse, entre niveaux institutionnels, une convergence sur les moyens du développement urbain, mais ceci pour des finalités divergentes. L'intérêt premier des villes n'est en effet pas tant de concrétiser la volonté fédérale de densifier le tissu urbain, mais plutôt d'élargir leur assiette fiscale afin de pallier les problèmes engendrés par la concentration de catégories socialement vulnérables et les charges de centre. Les villes souhaitent ainsi attirer des « contribuables intéressants », comme le montrent de nombreuses initiatives prises ces dernières années.

Le marché immobilier dans les centres

La plupart des villes helvétiques se caractérisent par un marché immobilier en situation de pénurie. Pour l'ensemble des 25 villes étudiées, la proportion de logements déclarés vacants se monte à 0,69 % du parc immobilier en 2005 selon l'Office fédéral de la statistique. Des valeurs bien plus basses sont enregistrées à Zurich (0,07 %), Thoune (0,15 %), Genève (0,20 %) ou Lausanne (0,28 %). Cette situation montre qu'une demande latente existe pour une localisation en zone centrale dense et que l'offre actuelle n'est pas suffisante.

Une autre particularité des centres en matière d'immobilier est le regain d'activité dont fait preuve le secteur de la construction depuis le début des années 2000. Plusieurs éléments expliquent ce phénomène en plus de l'effet exercé par la pénurie de logements : la conjoncture économique favorable (taux hypothécaires historiquement bas, période de croissance), des politiques urbanistiques incitatrices (mise en place par les pouvoirs publics de procédures permettant le démarrage de projets : changement d'affectation, augmentation de la densité, processus participatifs) et la financiarisation de l'immobilier (dans le sens où l'immobilier est de plus en plus considéré comme un produit financier[7]). Dans les années nonante, les investisseurs privilégiaient la Bourse et les produits financiers où les perspectives de profit semblaient meilleures. Avec la baisse brutale des cours en 2002, les marchés financiers ont redonné du poids aux investissements immobiliers. Cet intérêt a été maintenu malgré la reprise observée dès 2005 en raison d'une logique de diversification des risques. On observe parallèlement le rôle des anciennes régies publiques – les Chemins de fers fédéraux (CFF) et La Poste – qui ont récemment lancé

[7] Voir la contribution de Theurillat et Corpataux dans ce volume.

des opérations de valorisation de leurs parcs immobiliers (localisés en grande partie à proximité immédiate des gares).

L'attrait résidentiel et culturel renouvelé des villes

Les opérations de récupération de friches industrielles ou ferroviaires – Zurich West (photos 1 et 2) et Neu Oerlikon à Zurich, Erlenmatt à Bâle, quartier Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel, secteur des anciens Ateliers mécaniques à Vevey, Sulzer-Areal à Winterthour, etc. – découlent de l'action conjuguée du secteur privé et des pouvoirs publics et ont dans l'ensemble rencontré un grand succès auprès de certaines catégories de la population. Ce succès montre, avec la persistance de la pénurie du marché immobilier et la récente croissance démographique des villes, l'existence voire le renforcement d'une demande pour vivre en zone centrale.

Photo 1. Début des travaux sur l'ancienne fonderie de Sulzer-Escher-Wyss à Zurich West (Photo : Amt für Städtebau, Zürich).

Photo 2. Construit sur le site de l'ancienne fonderie de Sulzer-Escher-Wyss, le Puls 5 à Zurich West comprend des activités économiques ainsi qu'une centaine d'appartements aux trois derniers étages. Au premier plan, un nouvel espace public : la Turbinenplatz (Photo : P. Rérat, 2007).

Les processus de régénération urbaine sont parfois accompagnés ou initiés par une renaissance de la vie culturelle. C'est le cas de Zurich West où des activités culturelles, d'abord de niche, se sont installées sur d'anciens sites industriels, se sont ensuite développées et ont été finalement rejointes par des acteurs culturels plus institutionnalisés (Wehrli-Schindler, 2002). Zurich West est devenu de ce fait le lieu branché de la ville. Un processus semblable – mais à une échelle réduite – s'est déroulé dans le quartier du Flon à Lausanne. La réurbanisation de cette friche industrielle a commencé de manière ponctuelle par l'installation de pionniers (artistes, artisans, etc.). Actuellement, ce quartier est devenu un centre de consommation et de loisirs (avec boutiques d'artisans, restaurants, bars, cinémas, etc.) dont la zone d'attractivité couvre l'ensemble de l'arc lémanique.

Les stratégies promotionnelles des investisseurs immobiliers témoignent elles aussi de ce retournement de tendance et de la requalification des centres. À Lausanne, le récent projet « Résidence-en-ville » vante par exemple sa localisation urbaine, la proximité des commerces, d'une salle de concert, de théâtres, d'un skate-park et de lieux de vie nocturne. À Zurich, certains projets jouent de manière similaire la carte de l'urbanité : c'est le cas de « West Side » qui propose aux clients potentiels d'« habiter et vivre là où la ville bouge » ou de « Limmatwest » qui insiste sur la vie culturelle et urbaine du quartier[8].

Les limites et enjeux du regain d'attractivité des villes

Comme nous venons de le voir, plusieurs facteurs tendent à favoriser un regain d'attractivité des villes. Nous pouvons toutefois nous interroger sur les limites de ce phénomène de même que sur les enjeux qu'il soulève. Quatre points sont plus particulièrement abordés ici : le potentiel que représente la reconstruction de la ville en ville, notamment en regard de la consommation croissante d'espace habitable, le contexte de concurrence entre collectivités territoriales pour attirer de nouveaux habitants, les processus de gentrification que peuvent engendrer des projets de régénération qui s'adressent en premier lieu aux catégories moyennes à supérieures et l'intégration du développement durable dans les opérations de densification non seulement par rapport à la localisation des projets mais également dans leur conception et leur fonctionnement.

Le potentiel de densification

Le mot d'ordre de la reconstruction de la ville en ville pose tout d'abord la question du potentiel de densification à l'intérieur du tissu urbain. Dans la synthèse du programme national de recherche « Utilisation du sol en Suisse » (PNR 22), il est estimé qu'il serait théoriquement possible de satisfaire la demande totale d'espace habitable des vingt années à venir à l'intérieur du tissu bâti et même dans les immeubles existants (Häberli et *al.*, 1991). Les constructions disponibles offriraient des réserves d'utilisation de 120 millions de mètres carrés en surface brute de plancher (dans les combles, les sous-sols, les bâtiments annexes inutilisés, etc.), soit l'équivalent de deux millions de logements. Plus récemment, une étude réalisée sous l'égide de la Confédération a montré que les zones industrielles désaffectées – soit le potentiel le plus visible – représentent l'équivalent de la surface de la ville de Genève – soit 17 millions de mètres carrés –, qui accueille 190 000 habitants et 140 000 places de travail (ODT et OFEFP, 2004). De plus, 80 % de ces surfaces sont localisées dans les zones urbaines du Plateau. Au Tessin, près de 30% des 1'100 bâtiments industriels que compte le canton ne sont plus exploités. Ces friches, localisées pour la plupart à proximité des gares ou des sorties d'autoroute, permettraient d'implanter des logements pour 80'000 personnes (Sassi et al. 2007).

[8] Ces éléments sont tirés des sites présentant les projets : www.r-e-v.ch, www.west-side.ch et www.limmatwest.ch.

Le potentiel de densification existe donc, mais il est à mettre en perspective avec la croissance de la consommation d'espace habitable. Nous avons mentionné que les villes helvétiques ont, dans leur majorité, perdu des habitants entre 1970 et 2000. Or, pendant cette même période, le nombre de logements (soit le nombre de ménages[9]) y a augmenté (Rérat, 2006). L'effectif des ménages est passé de 696 627 unités à 829 523 en trente ans (+132 896 ; +15,60 %) : les villes ont donc été densifiées (des logements y ont été construits et sont actuellement occupés) mais leur niveau de peuplement a régressé. Paradoxale de prime abord, cette évolution s'explique par un phénomène de desserrement. Défini comme la propension à consommer davantage d'espace habitable *per capita*, il s'agit d'un des principaux moteurs de l'étalement urbain. La réduction de la taille moyenne des ménages constitue le premier indicateur de desserrement. Ainsi, dans les 25 villes-centres étudiées, le nombre de personnes par logement est passé de 2,49 en 1970 à 1,91 en 2000. Cette réduction de la taille moyenne est elle-même la conséquence de la forte augmentation des ménages d'une personne et de la diminution de ceux qui comptent trois personnes et plus. Une deuxième dimension du desserrement est la croissance de la surface habitable par personne : à taille égale, un ménage vit dans un logement qui est en moyenne plus grand que ce qui était observé il y a quelques décennies (Gerheuser, 2004). En d'autres termes, il ne suffit pas de construire des logements pour augmenter la population sur le long terme.

Nous avons constaté que la plupart des villes ont enregistré une croissance démographique depuis le début des années 2000, que les nouvelles constructions ont rapidement trouvé preneur et que le taux de vacance est demeuré très faible. Vivre en ville-centre est donc attractif, du moins pour certaines franges de la population. Deux bémols sont toutefois à apporter à ce constat. D'une part, malgré cette croissance, le niveau de population actuel demeure dans l'ensemble nettement inférieur à celui des années soixante/septante, objectif qui demanderait de nombreuses opérations de densification (régénération des friches urbaines, construction des terrains vacants, surélévation d'immeubles, etc.) en raison de la croissance de la consommation d'espace habitable. D'autre part, le phénomène de réurbanisation – ou de retour en ville – va de pair avec une poursuite de l'étalement urbain, contrairement à ce que postulaient certains auteurs (Klaassen et Scimeni, 1981). Les deux tendances coexistent donc et ne sont pas exclusives. Ainsi, entre décembre 2000 et décembre 2006, les villes étudiées[10] ont gagné près de 38 000 personnes (+2,44 %). Même si elle n'est de loin pas négligeable (regroupant 21 % des habitants, ces pôles sont parvenus à capter 12 % de la croissance du pays), cette augmentation est inférieure à la valeur nationale (+4,23 %). Ce différentiel montre que la réurbanisation ne signifie vraisemblablement pas la fin de l'étalement urbain étant donné la concentration croissante de la population dans les régions urbaines, le phénomène de desserrement et le potentiel de développement des couronnes externes. Des réflexions doivent par conséquent encore être menées sur les modalités de l'urbanisation des couronnes suburbaines et périurbaines.

La concurrence entre collectivités territoriales

Les objectifs de freiner l'étalement urbain et de densifier l'environnement construit semblent faire l'objet d'un consensus, du moins dans les déclarations d'intention. À l'échelle fédérale, les politiques de développement territorial, de développement durable et des agglomérations placent ces principes au cœur de leurs actions. De plus en plus de villes-centres adoptent cette stratégie.

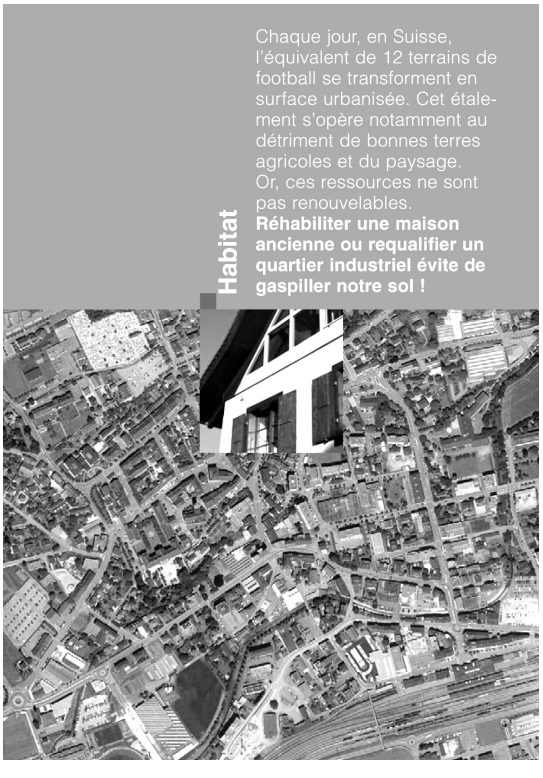
[9] Précisons qu'un ménage est défini comme un ensemble de personnes vivant dans un même logement, et ce quels que soient les liens qui les unissent.

[10] Sans compter la ville de Lugano qui, à la suite d'un processus de fusion, a quasiment doublé sa population.

Il en est de même pour certains cantons. On peut citer par exemple le canton de Vaud dont le plan directeur entend limiter l'étalement urbain et contrer le mitage du territoire. Le développement démographique et économique sera ainsi prioritairement encouragé dans une quarantaine de centres choisis pour leur desserte en transports publics et leurs équipements. Parallèlement, une grande partie des parcelles actuellement constructibles dans les régions faiblement desservies par les transports en commun devrait être dézonée, mais sur une base volontaire, par les communes.

Limiter l'étalement urbain est également une préoccupation dans les régions plus rurales. C'est le cas du canton du Jura qui a lancé un concours d'idées intitulé « Habiter le centre ancien » dans la perspective de favoriser la réhabilitation de bâtiments existants, car les centres anciens tendent à se dépeupler au profit des quartiers périphériques. Une carte postale éditée dans le cadre de l'Agenda 21 cantonal souligne par ailleurs les enjeux et intérêts d'une telle démarche (figure 1). Réguler l'étalement urbain se heurte toutefois à une double compétition entre entités territoriales comme l'illustre le cas du Jura. D'une part, les communes se trouvent en concurrence afin de maintenir voire d'augmenter leur niveau de population et nombre d'entre elles tentent d'attirer des habitants par la mise à disposition de terrains viabilisés destinés à accueillir des villas individuelles (Besson et Rérat, 2005) (photo 3). D'autre part, on assiste à une rivalité de plus en plus aiguisée entre cantons, comme le montre notamment la concurrence fiscale à laquelle se livrent principalement les cantons de Suisse orientale et de Suisse centrale.

Figure 1 : Carte postale éditée par le canton du Jura dans le cadre de son Agenda 21 (2005)



Le canton du Jura a quant à lui publié un journal portant le titre *35 Minuten* et destiné aux habitants de la région bâloise. L'objectif était de vanter les mérites du canton en soulignant la proximité du Jura (35 minutes en train entre Bâle et Delémont) et certains de ses atouts parmi lesquels les prix avantageux du foncier et le fait que les «*parcelles de 1 000 m² sont ici la norme*»[11]. Cet exemple met en exergue les conflits d'intérêt qui peuvent survenir entre collectivités locales dans le domaine du développement territorial, d'autant plus que les compétences en la matière sont très décentralisées en Suisse.

Photo 3. Un exemple de stratégie des communes rurales en matière d'habitat : équiper des parcelles pour accueillir de maisons individuelles (Photo : P. Rérat 2004).

Le processus de gentrification

La reconstruction de la ville en ville est souvent abordée d'un point de vue urbanistique ou environnemental. Les contributions proposant une analyse des implications sociales d'une compacité urbaine accrue restent encore peu nombreuses. Certains auteurs ont toutefois souligné le risque de création de nouvelles inégalités sociales que pourrait provoquer le modèle de la ville compacte (Dubois et Van Criekingen, 2005). En fait, dans la littérature en études urbaines, un phénomène de revalorisation des quartiers centraux comme lieux d'habitat a fréquemment été abordé : la gentrification.

La gentrification, dans la définition devenue canonique donnée par Glass (1964), désigne d'une part un processus de déplacement et de remplacement de populations dans des secteurs urbains centraux par des catégories plus aisées et, d'autre part, la réhabilitation physique de ces mêmes secteurs. Depuis lors, la définition du concept s'est transformée afin d'inclure d'autres formes d'élitisation, d'autres acteurs et d'autres espaces. Différents auteurs ont par exemple qualifié de « new-build gentrification » des opérations de construction de nouveaux logements sur des friches urbaines (Davidson et Lees, 2005). Ils considèrent de tels projets comme participant d'un processus de gentrification car ils sont caractérisés par la même dynamique de revalorisation des centres urbains : ils représentent un réinvestissement de capital dans des zones

[11] Voir le site www.35minuten.ch.

centrales délaissées, impliquent une modification de l'environnement construit et du paysage urbain et concernent les mêmes catégories sociales. Toutefois, le processus d'éviction n'est dans ce cas pas direct – les zones en question étant inhabitées – mais indirect : la mise en valeur d'un site augmenterait l'attractivité des quartiers environnants où un phénomène de remplacement de population pourrait se produire à terme.

Le processus de gentrification reste peu documenté en Suisse. Cela s'explique par le retard avec lequel il s'est manifesté en raison d'une série de facteurs liés au marché immobilier (faible taux de propriété en ville[12], droit du bail protégeant les locataires, etc.). Les recherches existantes apportent un diagnostic contrasté en mettant en évidence d'une part l'existence de la « A-Stadt », que nous avons déjà mentionnée et, d'autre part, un phénomène de revalorisation de la ville par certaines franges des catégories moyennes supérieures. Concernant plus spécifiquement ce second aspect, une équipe de géographes a constaté une augmentation générale du statut social en Suisse mais avec une amplitude plus grande dans les noyaux urbains (Hermann, Heye et Leuthold, 2005). Ceci témoigne d'un « rattrapage » lié à la revalorisation de la ville-centre et à sa redécouverte comme lieu d'habitation attractif. Ces auteurs identifient ce phénomène à Zurich, Genève, Bâle et, dans une moindre mesure, à Lausanne, centres où des quartiers à fort caractère urbain ont gagné en attractivité. En comparant les résultats des recensements de la population 1990 et 2000, Heye et Leuthold (2004) constatent par ailleurs que la concentration des catégories socialement vulnérables diminue en ville de Zurich et que le phénomène de « A-Stadt » s'étend aux communes suburbaines. Parallèlement, ils observent que les individus plus jeunes, mieux formés et avec un niveau de revenu plus élevé tendent à s'installer dans le cœur de la ville.

La recherche « Back to the City ? » s'est intéressée à l'évolution démographique et à l'attractivité résidentielle de 25 villes suisses (Rérat et *al.*, 2008) et a montré qu'entre 1995 et 2000, les villes enregistrent avec le reste de la Suisse des soldes migratoires[13] négatifs pour toutes les catégories socioprofessionnelles. Le déficit le plus important est mesuré pour les autres indépendants[14] (-3,77 %), suivis par les catégories socioprofessionnelles supérieures[15] ou « CSP + » (-2,86 %) et les ouvriers (-1,40 %). Chez les employés, les arrivées compensent quasiment les départs (-0,03 %). De prime abord, nous n'assistons donc pas à un processus généralisé de gentrification. Ce constat a d'ailleurs été mis en évidence par Da Cunha et Both (2004) à l'échelle du système urbain suisse pour la période 1995-2000. La situation se révèle cependant bien plus contrastée lorsqu'on la considère historiquement et géographiquement.

[12] Le taux de propriété est globalement faible en Suisse (un logement sur trois) et l'est encore davantage dans les villes (moins de 10 % à Zurich, Lausanne et Genève) (Gerheuser, 2004). La difficulté d'accéder à la propriété en ville contribue à inciter les ménages au capital économique élevé – dont certains pourraient participer à un processus de gentrification – à s'installer en couronne.

[13] Le solde migratoire représente la différence entre le nombre de personnes d'une catégorie qui se sont installées ou qui ont quitté une des 25 villes entre 1995 et 2000 divisée par l'effectif de cette même catégorie qui résidait en ville en 1995. Seules les migrations à l'intérieur des frontières nationales sont prises en compte.

[14] Cette catégorie rassemble des indépendants tels que les agriculteurs, les artisans, les indépendants des services aux entreprises ou de communication ainsi que les indépendants des services sociaux et personnels. Les professions libérales font au contraire partie des catégories socioprofessionnelles supérieures.

[15] Celles-ci regroupent les dirigeants, les professions libérales, les professions intellectuelles et d'encadrement.

Les CSP + sont en effet, avec les autres indépendants, les catégories dont le rapport migratoire[16] a évolué le plus favorablement entre 1975/1980 et 1995/2000 : le nombre d'arrivées pour cent départs passe ainsi de 67,63 à 89,50 entre les deux périodes censitaires. Les employés et les ouvriers affichent des progressions plus mesurées. Autrement dit, les centres tendent à être de plus en plus en mesure de retenir voire d'attirer les classes moyennes à supérieures.

Si l'on considère les villes individuellement, on constate que la majorité d'entre elles enregistrent un solde migratoire négatif pour les CSP + entre 1995/2000. Zoug, Zurich, Coire et, dans une moindre mesure, Winterthour et Thoune se montrent néanmoins attractives pour cette catégorie. Pour ces cinq centres, le solde migratoire était encore négatif dans les années septante. Le nombre d'arrivées pour cent départs est par exemple passé de 77,71 à 133,85 à Zoug et de 69,84 à 112,28 à Zurich. Parmi les autres évolutions positives, Lugano, Lucerne, Neuchâtel, Genève et Vevey/Montreux présentent une situation proche de l'équilibre avec plus de neuf arrivées pour dix départs.

Il ne semble pas y avoir d'effet d'éviction direct à l'échelle des villes. Le solde migratoire des CSP + est en effet corrélé positivement avec ceux des autres indépendants et des employés (les relations avec les ouvriers sont également positives mais statistiquement non significatives). En d'autres termes, lorsqu'une ville est attractive pour les CSP + (ou qu'elle le devient), un phénomène similaire est observé pour les autres catégories.

Ce regain d'attractivité des centres pour les CSP + semble s'être renforcé depuis le recensement de 2000. Ces catégories sont en effet la cible d'importants projets immobiliers réalisés dans les centres. Ce propos est corroboré par deux enquêtes par questionnaire que nous avons menées auprès des ménages résidant dans les logements construits entre 2001 et 2007 en ville de Neuchâtel et dans le quartier de Zurich West. Alors que les personnes bénéficiant d'un titre universitaire représentent une proportion de respectivement 23,62 % et 24,92 % dans l'ensemble de la population âgée de plus de quinze ans, elles sont largement surreprésentées dans les nouvelles constructions : 50,72 % et 67,35 %. Dans le secteur Gare/Crêt-Taconnet et le projet Écoparc à Neuchâtel, le résultat obtenu est proche (64,41 %) de celui de Zurich West. D'autres variables (niveau de revenu et des loyers, statut d'occupation, etc.) confirment la nette surreprésentation des classes moyennes supérieures.

Comment interpréter cette tendance à la « new-build gentrification » et ses possibles implications ? D'un côté, on pourrait avancer qu'il s'agit d'un phénomène qui demeure somme toute limité – si l'on compare la part des logements récemment construits dans le parc immobilier existant – et qui s'explique par le fonctionnement du marché immobilier. En effet, les promoteurs privés concentrent leurs activités avant tout sur des objets destinés à la propriété et les nouveaux logements locatifs sont en règle générale prévus pour les revenus moyens ou supérieurs (Schüssler et Thalmann, 2005). De plus, attirer des catégories moyennes à supérieures permet de « rééquilibrer » la composition de la population des centres par rapport à celle des couronnes et construire des logements atténue la pénurie du marché immobilier et la pression sur le niveau des loyers.

[16] Il exprime le nombre d'arrivées pour cent départs. Cet indicateur permet de mesurer l'évolution de l'attractivité des villes pour les différentes catégories entre les recensements de 1980 et 2000. Indépendant de l'évolution quantitative des catégories, il présente l'avantage d'enlever l'effet de structure dû à l'élévation globale du niveau de qualification de la population active.

D'un autre côté, on pourrait interpréter la multiplication des projets immobiliers dans les centres comme un indicateur de leur attractivité renouvelée. Ce phénomène pourrait ne pas se limiter aux seules nouvelles constructions et renforcer un processus de gentrification classique. Certains quartiers – on peut penser au Kreis 4 et au Kreis 5 à Zurich – sont progressivement en train de changer de physionomie, abandonnant leur caractère populaire pour devenir des quartiers « tendance ». La part de logements construits avec un but social étant restreinte en Suisse, les besoins des populations à bas revenu ont en grande partie été couverts par les « logements sociaux de fait », soit les objets qui, étant donné leur cycle de vie, sont devenus relativement abordables. Or, ces logements sont situés en grand nombre dans les villes (ce qui n'est bien sûr pas sans conséquence sur la surreprésentation des catégories socialement vulnérables). On pourrait ainsi argumenter que, sans mesure d'accompagnement, une attractivité accrue des centres ajouterait une pression supplémentaire sur les prix. Si les tendances identifiées ne sont pas univoques, il apparaît néanmoins indispensable de tenir compte de la dimension sociale de la régénération urbaine.

L'intégration du développement durable

Reconstruire la ville en ville semble participer à un développement urbain davantage en adéquation avec les principes de durabilité. La localisation en zone centrale offre une alternative à la construction en couronne et permet ainsi de limiter l'étalement urbain et la consommation de sol. Même si la relation n'est pas systématique, une telle localisation est généralement intéressante du point de vue de la mobilité : la densité du bâti, la proximité du centre et des réseaux de transports en commun favorisent des habitudes de mobilité moins dépendantes de la voiture[17]. Plus généralement, de tels projets redynamisent les villes et améliorent leur attractivité par rapport aux zones suburbaines et périurbaines.

Certains aspects du développement durable sont intégrés de façon *induite* par la localisation. Peut-on néanmoins attribuer l'étiquette de quartier durable à toute opération de densification ou de régénération ? On retrouve cette tendance dans les débats actuels, ce qui est, selon nous, source de confusion. D'autres discours soulignent en effet la nécessité d'intégrer le développement durable dans toutes les dimensions des projets (conception et fonctionnement par exemple). Trois degrés d'intégration peuvent être distingués : le projet de densification qualifiée, le quartier durable et l'écoquartier.

Tout d'abord, le débat sur la ville compacte a montré que celle-ci n'est pas automatiquement compatible avec le développement durable et n'est pas forcément synonyme de qualité de vie. On parle ainsi de densification qualifiée[18]. En d'autres termes, la densification ne peut pas être assimilée à un simple compactage du tissu urbain. Elle doit au contraire intégrer les exigences liées à la qualité de vie et aux aspirations résidentielles des ménages. C'est le cas par exemple du quartier de Zurich West, ancienne friche industrielle, dont la régénération est certes un succès mais où les principes de durabilité ont été peu intégrés dans la conception même du bâti.

En deuxième lieu, les projets pourraient être élaborés et construits (choix des matériaux, réduction de la consommation d'énergie, promotion des ressources renouvelables, traitement des espaces verts, etc.) selon les principes de développement durable. En Suisse romande, le cas

[17] Une enquête réalisée dans le cadre du projet « Back to the City ? » auprès des habitants des nouveaux logements de Neuchâtel et de Zurich West montre un recours nettement supérieur à la moyenne à la mobilité douce et aux transports publics.

[18] Voir la contribution de Thomann dans ce volume.

d'Écoparc à Neuchâtel, quartier pilote en matière de développement durable, offre une illustration de ces propos (Rérat, 2001).

Les écoquartiers représentent une étape supplémentaire. Apparues il y a une dizaine d'années en Europe du Nord, les premières expériences – les plus connues sont Vauban à Freiburg im Brisgau, Bedzed près de Londres, etc. – ont fait l'objet d'une attention particulière en Suisse romande ces derniers mois[19]. Elles se distinguent par l'intégration des habitants au processus de conception du quartier qui endossent ainsi un rôle plus actif. Cette implication apparaît comme une condition *sine qua non* pour que l'objectif de développement durable soit poursuivi dans le fonctionnement de l'environnement construit.

En effet, « *l'hiatus reste grand entre un habitat "durable", qui n'est jamais qu'une coque, et les modes de vie, de consommation, les choix des citadins, qui déterminent bien plus sûrement l'avenir urbain* » (Emelianoff, 2007). Reprenons le cas du quartier Écoparc à Neuchâtel conçu selon les principes de durabilité. Un guide – en format papier et sur Internet – a été élaboré à l'intention des habitants afin de présenter le projet mais également de montrer la contribution que chacun peut apporter par certains gestes de la vie quotidienne. Toutefois, au cours des cinq entretiens que nous avons réalisés en 2007, aucun des habitants choisis au hasard n'a dit utiliser ou consulter ce guide. Plusieurs n'avaient même pas connaissance du caractère durable du quartier ou de l'existence de ces documents ! Ce constat montre, à l'instar des travaux des psychologues sur la théorie de l'engagement, que la simple information – d'autant plus qu'elle n'est pas systématique en l'occurrence – sur les problèmes environnementaux n'est de loin pas suffisante pour espérer un engagement concret des citoyens (Joule et Girandola, 2007 ; Joule et Bernard, 2007).

Synthèse et présentation des contributions

Les propos ci-dessus ont mis en évidence les principales caractéristiques de la dynamique urbaine et des débats qui s'y rapportent. La tendance dominante de l'urbanisation lors des dernières décennies est l'étalement urbain. Cette dynamique territoriale se caractérise par une forte croissance démographique des communes proches des centres, une urbanisation extensive, une redistribution des catégories sociales et des activités à l'intérieur des régions urbaines, une augmentation des flux pendulaires basée principalement sur la voiture individuelle. La ville étalée fait l'objet de nombreuses critiques à l'aune des principes de développement durable. Le modèle de la ville compacte devrait permettre de limiter l'empreinte écologique des régions urbaines, redynamiser les centres et favoriser les alternatives à la voiture. Du point de vue résidentiel, la reconstruction de la ville en ville implique une augmentation de l'attractivité des centres et la densification du tissu bâti (construction de logements). Plusieurs tendances récentes semblent s'inscrire dans cette orientation : la politique fédérale qui accorde davantage de poids aux villes, les stratégies adoptées par ces dernières (notamment en ce qui concerne l'habitat), le regain d'activité du marché immobilier et l'attractivité résidentielle et culturelle renouvelée des villes. La question se pose cependant sur les limites et enjeux de ce regain d'attractivité. Le

[19] Des projets sont en discussion à Genève et à Lausanne. Parallèlement, deux associations ont été créées dans ces villes avec comme but la promotion de ce type d'initiative. On peut également mentionner le numéro spécial d'*Urbia : les cahiers du développement durable* publié en juin 2007 intitulé « Écoquartiers et urbanisme durable » et le dossier « L'écoquartier, brique d'une société durable » rédigé par *La Revue durable* au printemps 2008.

potentiel de densification de l'environnement construit existe mais est à mettre en perspective avec la consommation croissante d'espace habitable. Le soutien politique à une urbanisation plus compacte se heurte à la concurrence entre collectivités territoriales. Les opérations de régénération font peser un risque de gentrification dans certains quartiers. Finalement, l'intégration des principes de durabilité dans les différentes dimensions des projets urbains (localisation, conception, fonctionnement) semble encore peu fréquente.

Les contributions réunies dans ce numéro permettent de poursuivre et d'approfondir ces réflexions. Elles sont le fruit des travaux de chercheurs, jeunes ou confirmés, d'horizons disciplinaires divers (géographie, sociologie, économie, architecture). Elles apportent des éléments d'information et d'analyse en regard des différentes dimensions et tendances du développement territorial, du potentiel que représentent les friches urbaines, des rôles des différents acteurs en présence – pouvoirs publics, investisseurs, promoteurs, ménages – et des multiples enjeux de la densification.

Antonio da Cunha aborde les dynamiques démographiques et résidentielles à l'œuvre dans les centres urbains suisses. Son étude met en évidence la persistance de la périurbanisation ainsi que la relation entre le phénomène d'étalement et la division sociale des agglomérations. Les centres profitent de l'apport démographique des populations étrangères, des jeunes adultes et des personnes vivant seules. Parallèlement, on observe une exurbanisation sélective des couples avec enfants qui, selon leur statut socio-économique, se dirigent vers les communes suburbaines ou périurbaines. Une fois que ce choix résidentiel a été arrêté, les aspirations des ménages apparaissent peu flexibles : la très grande majorité des habitants des couronnes ne souhaitent en effet pas (ou plus) s'installer en ville. Pour l'auteur, l'enjeu de l'urbanisme durable est donc plutôt de retenir les ménages vivant en ville (en proposant une nouvelle offre immobilière, en améliorant la qualité des espaces publics, etc.) que de miser sur le retour dans les centres de personnes ayant fait le choix du suburbain ou de périurbain.

Jérôme Chenal et Vincent Kaufmann présentent les résultats d'une enquête sur l'attractivité commerciale et touristique d'Estavayer-le-Lac, commune de 4 500 habitants. Au-delà des contingences et particularités locales, leur étude est révélatrice des préoccupations que suscite l'évolution démographique et commerciale d'un centre régional. Dans un contexte de mobilité croissante – comme le montre notamment l'augmentation du nombre de pendulaires –, les pratiques et les modes de vie se recomposent spatialement. Ces phénomènes expliquent le déclin du commerce local, déclin qui reflète plus généralement la marginalisation des petits centres dans le système urbain suisse. L'inauguration de l'autoroute reliant cette commune à des centres plus importants ne semble pas avoir répondu aux espoirs placés en elle : cette infrastructure améliore certes l'accessibilité d'Estavayer-le-Lac, mais elle facilite aussi la mobilité des résidents qui ont tendance à consommer ailleurs. En d'autres termes, l'accessibilité routière n'induit pas forcément un développement économique et d'autres mesures – plus innovantes – sont nécessaires afin de redynamiser et de requalifier les centres régionaux.

Les friches ferroviaires représentent une surface de 2,8 millions de mètres carrés répartis sur environ 200 aires situées pour la plupart dans des endroits stratégiques, proches des centres et bénéficiant d'un haut degré d'accessibilité. Comme le montrent Jean-Paul Jaccaud, Vincent Kaufmann, Inès Lamunière et Sophie Lufkin, la régénération des friches ferroviaires, malgré leur potentiel, ne va pas de soi : les populations et les utilisateurs cibles peinent à se convaincre de l'attractivité de ces lieux délaissés, peu avenants et bruyants. De plus, les importants potentiels à bâtir des zones suburbaines et périurbaines, meilleur marché et moins contraignants, constituent une forte concurrence aux friches et tendent à favoriser l'étalement urbain. Afin d'appréhender

la complexité du développement des friches ferroviaires, trois axes doivent, selon les auteurs, structurer les projets : optimiser le fonctionnement et l'accessibilité des gares comme interfaces, intégrer l'ensemble des équipements notamment en termes d'espaces publics (afin de permettre une réappropriation progressive de la friche comme lieu de vie) et assurer une densification qualifiée en tenant compte des impératifs du développement durable et des aspects sociaux. Plus généralement, la complexité des projets et la multiplicité des acteurs impliqués nécessitent des processus basés sur la concertation, la négociation et la coproduction de projets d'aménagement.

La notion de densification qualifiée est également mise en exergue par Marianne Thomann, qui a étudié le processus de régénération d'une friche ferroviaire. Si le modèle de la ville compacte apparaît de plus en plus fréquemment dans les politiques de développement territorial, les principes urbanistiques qui les sous-tendent doivent répondre à des critères qualitatifs. Une simple densification de l'environnement construit n'est pas forcément garante de plus de durabilité. Plusieurs principes doivent donc être respectés afin de produire un cadre de vie attractif : la prise en compte du degré de centralité du site, de son accessibilité et de ses caractéristiques ; l'intégration dans le tissu urbain : la mixité des fonctions ainsi que des types de logements ; la qualité architecturale, la valorisation des espaces non construits, etc. L'auteure utilise ces aspects comme grille de lecture qu'elle applique au projet de reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel. Son analyse s'arrête sur le rôle des pouvoirs publics. Ces derniers ont utilisé les différents outils traditionnels de l'urbanisme (concours d'architecture, plan directeur, plan d'aménagement, plan de quartier, conception directrice) afin de permettre le redéveloppement de cette friche industrielle. Leur marge de manœuvre est toutefois limitée (notamment par rapport aux types de logements construits) lorsqu'ils ne disposent pas de la maîtrise foncière.

Patrick Ischer explore une autre voie de la densification du tissu urbain. Il s'intéresse en effet à la réaffectation d'anciennes usines horlogères ou industries légères en logements en ville de La Chaux-de-Fonds. Si de telles transformations sont observées aux États-Unis dès les années soixante (ce qui marque l'apparition des lofts), elles sont relativement récentes dans le contexte helvétique et chaux-de-fonnier. Les opérations étudiées sont de petite envergure et les appartements créés restent relativement traditionnels dans leur agencement et leur typologie. Elles représentent néanmoins un potentiel intéressant étant donné les phénomènes de désindustrialisation et de restructuration qui touchent le système productif de l'Arc jurassien en particulier et de la Suisse dans son ensemble. L'auteur souligne les difficultés inhérentes – qu'elles soient d'ordre économique, légal, technique ou patrimonial – à de tels projets, le rôle central des promoteurs dans la création de ce nouveau segment du marché, ainsi que leurs stratégies pour répondre à la demande.

En Suisse, les pouvoirs publics n'ont pas coutume de construire eux-mêmes du logement. Il est par conséquent indispensable de comprendre le fonctionnement et la stratégie des investisseurs privés dans l'optique de densifier le tissu urbain. Alors que l'article de Patrick Ischer permet de mieux comprendre l'action de promoteurs locaux, Thierry Theurillat et José Corpataux livrent une analyse des investissements immobiliers d'un autre type d'acteurs incontournables de la production de l'environnement construit : les caisses de pension. Leurs placements dans l'immobilier – résidentiel et commercial – représentent près de 70 milliards de francs en 2004. De plus, l'immobilier est redevenu une classe d'actifs intéressante après les déconvenues boursières du début des années 2000. Les auteurs distinguent deux types de modalités opérationnelles et spatiales dans les investissements immobiliers des caisses de pension : le circuit direct (elles mènent une politique immobilière à l'interne selon une logique de proximité) et le circuit indirect (elles prennent des parts dans des institutions telles que des fonds de placement). S'il est encore minoritaire, ce second circuit gagne en importance. Il concerne essentiellement les principaux

centres urbains du pays – et Zurich en premier lieu – qui correspondent en fait aux espaces de proximité des acteurs financiers.

L'article de Mathieu van Criekingen soulève la question de l'équité sociale des opérations de reconstruction de la ville en ville. Son étude de cas, un quartier de Bruxelles, offre une grille de lecture intéressante pour certaines dynamiques observées dans le contexte helvétique. Il montre le processus de gentrification qui a été amorcé par des opérations de revitalisation urbaine. Le quartier de la gare du Midi a par exemple connu de profondes transformations à la suite de la décision d'y implanter la gare TGV : investissements immobiliers, réhabilitation du bâti, éviction de population, autant de phénomènes qui ont fondamentalement changé la physionomie de ce quartier populaire. Plus récemment, le « Plan de développement international » représente aux yeux de l'auteur un exemple des nouvelles politiques urbaines cherchant à répondre à la « globalisation » mais générant des inégalités sociales. De manière générale, cette contribution soulève la question des destinataires et des bénéficiaires des projets de régénération urbaine et la nécessité d'y intégrer la dimension sociale.

Dans l'ensemble, l'ambition de ce numéro n'est pas de dresser un tableau exhaustif des problématiques relatives à la densification et à la requalification des centres urbains. Les contributions réunies dans cet ouvrage entendent plutôt distiller certains éléments de réflexion et apporter autant de contributions aux débats actuels sur le développement territorial, tel qu'il est observé, planifié ou souhaité. Elles tentent de déchiffrer la complexité non seulement des tendances actuelles de l'urbanisation (phénomènes d'étalement urbain et de regain d'attractivité des villes-centres) mais aussi des différents principes urbanistiques mis en œuvre afin de favoriser une densification de l'environnement construit. Elles soulignent certains éléments participant à la requalification des centres (potentiels de densification, rôle des acteurs privés et des pouvoirs publics) tout en montrant certains enjeux et limites de la reconstruction de la ville en ville.

Bibliographie

Bassand M. 1997 : *Métropolisation et inégalités sociales*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Besson R. et Rérat P. 2005 : « Ceux qui arrivent, ceux qui partent… : origines et destinations des flux résidentiels dans le canton du Jura de 1995 à 2000 ». *Actes de la société jurassienne d'émulation*.

Bochet B. et Da Cunha A. 2003 : « Métropolisation, forme urbaine et développement durable ». In Da Cunha A. et Ruegg J. (éditeurs), *Développement durable et aménagement du territoire*. Lausanne : Presses polytechniques romandes, 83-100.

Breheny M.J. (éditeur) 1992 : *Sustainable development and Urban Form*. London : Pion.

Conseil fédéral 1996 : *Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse*. Berne : Office fédéral de l'aménagement du territoire.

Conseil fédéral 2001 : *Politique des agglomérations de la Confédération*. Berne : Office fédéral du développement territorial.

Conseil fédéral 2002 : *Stratégie 2002 pour le développement durable*. Berne : Ci-Rio.

Da Cunha A. et Both J.-F. 2004 : *Métropolisation, villes et agglomérations*. Neuchâtel : Office fédéral de la statistique.

Da Cunha A. 2005 : « Métropolisation, migrations internationales et pluralité des espaces sociaux : les agglomérations suisses face au défi de l'intégration ». *Geographica Helvetica* 60, 170-177.

Davidson M. and Lees L. 2005 : « New-build "gentrification" and London's riverside renaissance ». *Environment and planning A* 37, 1165-1190.

Dessemontet P.1999 : « Des Edges-Cities en Suisse ? L'émergence de nouveaux pôles d'activités métropolitaines sur le territoire helvétique ». *Geographica Helvetica* 1, 29-36.

Dubois O. et Van Criekingen M. 2005 : « La “ville durable” contre les inégalités sociales ? Compacité urbaine et gentrification à Bruxelles ». *Urbia : les cahiers du développement urbain durable* 2, 9-18.

Emelianoff C. 2007 : « Les quartiers durables en Europe : un tournant urbanistique ? » *Urbia : les cahiers du développement urbain durable* 5, 11-30.

Frey H. 1999 : *Designing the City : Towards a more sustainable urban form*. London : Routledge.

Frey R. 1996 : « Quelle a été la contribution du PNR “Ville et Transport” ? ». In Güller P. et Breu T. (éditeurs), *Conjuguer l'urbain au futur – une entreprise collective*. Zurich : VDF Georg, 47-50.

Frick R. 2004 : Wütrich P., Zbinden R. et Keller M., *La pendularité en Suisse*. Neuchâtel : OFS.

Gerheuser F.W. 2004 : *Logement et conditions d'habitation : évolution de 1990 à 2000*. Neuchâtel : OFS.

Glass R. 1964 : « Introduction ». In Centre for Urban Studies (editors), *Aspects of Change*. London : MacGibbon & Kee.

Häberli R., Lüscher C., Praplan Chastonay B. et Wyss C. 1991 : *L'affaire SOL : pour une politique raisonnée de l'utilisation du sol*. Genève : Georg éditeur.

Hermann M., Heye C., und Leuthold H. 2005 : *Soziokulturelle Unterschiede in der Schweiz*. Neuchâtel : OFS.

Heye C. und Leuthold H. 2004 : *Segregation und Umzüge in der Stadt und Agglomeration Zürich*. Zürich : Statistik Stadt Zürich.

Jenks M., Burton E. and Williams K. (editor) 1996 : *The compact city : a sustainable form ?* London : Spon.

Joule R.-V. et Bernard F. 2007 : « Communication engageante et écologie : expériences pilotes dans le Sud de la France ». *La Revue durable* 23, 39-41.

Joule R.-V. et Girandola F. 2007 : « Quelques techniques très simples pour amener les gens à s'engager librement ». *La Revue durable* 23, 36-38.

Klaassen L.H. and Scimeni G. 1981 : « Theoretical Issues in Urban Dynamic ». In Klaassen L.H., Molle W.T.M. and Paelinck J.H.P. (editors), *Dynamic of Urban Development*, Hants : Gower, 8-28.

Kuster J. et Rudolf Meier H. 2000 : *La Suisse urbaine : évolution spatiale et structure actuelle*. Berne : DETEC.

ODT (Office fédéral du développement territorial) 2005 : *Rapport 2005 sur le développement territorial*. Berne : DETEC.

ODT et OFEFP 2004 : *La Suisse et ses friches industrielles : des opportunités de développement au cœur des agglomérations*. Berne : DETEC.

Rérat P. 2001 : *De la friche urbaine au développement durable : étude de durabilité du quartier Écoparc à Neuchâtel*. Neuchâtel : Institut de géographie (Géo-Regards 57).

Rérat P. 2004 : *Dynamique territoriale de la région urbaine de Neuchâtel*. Neuchâtel : Institut de géographie (Géo-Regards 66).

Rérat P. 2005 : « Étalement, fragmentation, mobilité : analyse des tendances de l'urbanisation dans la région de Neuchâtel ». *Urbia : les cahiers du développement urbain durable* 1, 41-55.

Rérat P. 2006 : « Mutations urbaines, mutations démographiques : contribution à l'explication de la déprise démographique des villes-centres ». *Revue d'économie régionale et urbaine* 5, 725-750.

Rérat P., Söderström O., Besson R. et Piguet E. 2008 : « Une gentrification émergente et diversifiée : le cas des villes suisses ». *Espaces et sociétés* 132-133, 39-56.

Salomon Cavin J. 2005 : *La ville mal-aimée. Représentations anti-urbaines et aménagement du territoire en Suisse : analyse, comparaisons, évolution*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Sassi E., Vismara F. et Cavadini Ossana N. 2007: *Edifici industriali. Rilievo, analisi e valutazione del potenziale di riconversione degli edifici industriali dismessi in Ticino*. Mendrisio: i.CUP – Accademia di Architettura USI.

Schuler M. 1994 : « Les tendances récentes de l'urbanisation et de la métropolisation en Suisse ». In Leresche J.-P., Joye D. et Bassand M. (éditeurs), *Métropolisations : interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Genève et Sion : Georg et Institut universitaire Kurt Bösch, 161-182.

Schüssler R. et Thalmann P. 2005 : *Qu'est-ce qui pousse et freine la construction de logements ? Enquête auprès des bâtisseurs et des investisseurs*. Granges : Office fédéral du logement.

Wehrli-Schindler B. 2002 : « Kulturelle Einrichtungen als Impulsgeber für Stadtentwicklung ? Beobachtung am Beispiel Zürich West ». *DISP*, 4-10.

ABSTRACT

This paper constitutes the introduction of this special issue about the theme of rebuilding the city within the city and the revalorization of urban centres. It draws a factual inventory of the main trends of urbanization as well as of current debates. A first part focuses on urban sprawl, on the critiques of this spatial dynamics, and on the alternative model of the compact city. Then, factors participating to the revalorization of urban centres are discussed: federal policy, strategies of local authorities, activity of the housing market, residential and cultural attractiveness of cities. Some stakes and limits of the increased residential attractiveness of centers are discussed: the growing consumption of housing space, the competition between spatial entities, the risk of gentrification and the integration of sustainability. Finally, the different papers gathered in this volume are presented as well as their contribution to the debate.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt über die Stadt bauen und die Aufwertung der Stadtzentren bilden die Schwerpunktthemen dieser Ausgabe. Der vorliegende Artikel bespricht zur Einführung die aktuellen Tendenzen der Urbanisierung sowie die laufende Debatte im Gebiet der Stadtentwicklung. Ein erster Teil beschäftigt sich mit dem Phänomen der Zersiedelung, der Kritik an dieser räumlichen Dynamik und dem alternativen Entwicklungsmodell einer kompakten Stadt. Im Weiteren werden zur Aufwertung der Zentren entscheidende Faktoren ausgeleuchtet: die Politik des Bundes, die Strategie der Städte, der Immobilienmarkt, die Wohnattraktivität sowie das kulturelle Angebot der Städte. Der steigende Wohnraumverbrauch, die Konkurrenz unter den administrativen Einheiten, die Gentrifizierung und die Prinzipien einer nachhaltigen Stadtentwicklung stellen einige der Herausforderungen und Grenzen des neuerlichen Attraktivitätsgewinns der Stadtzentren dar und sollen hier ebenfalls besprochen werden. Zuletzt werden die Artikel dieser Ausgabe kurz präsentiert und wird auf deren Beitrag zur aktuellen Debatte hingewiesen.

Régime métropolitain, migrations résidentielles et recompositions sociales : l'hypothèse de l'inversion du modèle de mobilité

Antonio Da Cunha

Institut de géographie de l'Université de Lausanne.

Antonio.DaCunha@unil.ch

Résumé

Phénomène resté assez marginal jusqu'aux années quatre-vingt, la gentrification est devenue, dans certaines villes européennes, un principe de production de l'espace urbain. La ville que désertaient les classes moyennes parce qu'elle était associée à une densité excessive et à des nuisances de toutes sortes redevient ainsi le lieu d'une valorisation immobilière renouvelée, mais aussi d'un entre-soi sélectif, du spectacle et du plaisir répondant aux nouveaux styles d'habiter des nouveaux cadres de l'urbain globalisé. Qu'en est-il en Suisse ? L'article présente quelques résultats issus de deux recherches menées à l'échelle du système urbain et de l'agglomération lausannoise. L'observation des dynamiques à l'œuvre ne permet pas de corroborer la thèse du « retour en ville ».

Introduction

Dans les années septante, plusieurs grandes agglomérations (New York, Paris, Londres, Glasgow, Bologne, Turin, Milan, Montréal, etc.) ont initié d'importants programmes de revalorisation de leurs zones centrales. Ces changements visaient la réhabilitation ou la rénovation des espaces bâtis, mais aussi la transformation de la structure sociale. Dans des quartiers en déclin, les couches à moyens et hauts revenus remplaçaient progressivement des populations défavorisées. L'édification et le renouvellement des « beaux quartiers » façonnés par et pour les élites urbaines constituent l'une des permanences des grandes villes. Cependant, ce processus de récupération du stock de logement en mauvais état par des classes moyennes et élevées de « retour en ville » apparaissait comme un phénomène inédit. Le terme de « gentrification » a été proposé pour la première fois par R. Glass en 1963 et repris avec succès au début des années quatre-vingt par plusieurs chercheurs (Zukin, 1982 ; Bidou, 1984 ; Smith et Williams, 1986) pour décrire le processus d'inversion du modèle traditionnel de migrations résidentielles des classes aisées vers les couronnes suburbaines et périurbaines.

L'interprétation du phénomène a fait l'objet de multiples controverses mettant en évidence le rôle du choix d'échelles d'observation et l'opposition entre les approches structurationniste et actionaliste. La première met l'accent sur les logiques de production de l'espace urbain (Smith et Williams, 1986 ; Petsiméris, 1994) : structures et dynamiques des marchés fonciers et immobiliers, rôle des acteurs institutionnels, tertiairisation, professionnalisation de l'emploi, etc. Les recherches menées à l'échelle microgéographique ont plutôt souligné l'intervention de la dimension d'innovation culturelle dans les comportements résidentiels et les modes de vie urbains des gentrificateurs, fabricants de goûts et d'opinions (Ley, 1985, 1996). Dans *Back to the City…*, Laska et Spain (1980) décrivaient déjà la survalorisation symbolique des quartiers rénovés, investis d'éléments spectaculaires de distinction, expression de préférences résidentielles corrélées à de nouvelles théâtralisations de la scène urbaine. Cette dimension interprétative concerne aussi une nouvelle demande d'urbanité des citadins attirés par l'usage des nouveaux équipements de la centralité et par le confort résidentiel des logements réhabilités. L'attention se déplace ici des facteurs économiques vers la sphère culturelle. L'influence des facteurs symboliques ou des valeurs esthétiques sur les aspirations résidentielles et les comportements des individus en matière de consommation et de styles d'habiter devient déterminante.

L'opposition entre les approches interprétatives tend aujourd'hui à s'estomper au profit d'une théorie intégrée de la gentrification articulant les deux référentiels théoriques à l'œuvre (Hamnett, 1984, 1997, 2003 ; Beauregard, 1986). On reconnaît aussi l'influence déterminante des effets des politiques locales de rénovation et de réhabilitation du cadre bâti (Atkinson, 2004 ; Rose, 2006). Une influence qui semble s'accentuer. En effet, la régénération des cœurs urbains est devenue aussi un enjeu majeur des politiques en matière d'urbanisme durable dans un contexte de maîtrise des impacts environnementaux de l'étalement urbain (Bochet et Da Cunha, 2003 ; Da Cunha, 2005).

Qu'en est-il en Suisse ? Depuis une vingtaine d'années, plusieurs opérations de régénération urbaine importantes se sont développées dans le tissu central des plusieurs agglomérations. Peut-on observer un retour de pendule significatif des préférences résidentielles des classes moyennes et aisées jusqu'à maintenant attirées massivement vers les zones périurbaines ? Dans cet article, nous présentons quelques résultats issus de deux recherches (Da Cunha et Both, 2004 ; Da Cunha et *al.*, 2007) menées respectivement à l'échelle du système urbain suisse et de l'agglomération lausannoise. L'observation des dynamiques à l'œuvre ne permet pas de corroborer la thèse du « retour en ville ».

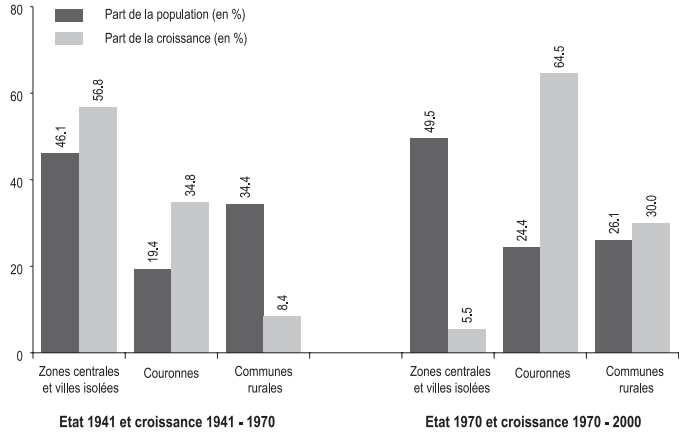
Les grandes agglomérations : sélectivité des mouvements et recomposition des tissus sociaux

Le processus de métropolisation change la forme et l'échelle de fonctionnement des villes. De nouvelles structures spatiales aux limites imprécises, polynucléaires constituent désormais la forme dominante de l'enracinement territorial des populations et de leurs activités économiques. On constate un redéploiement des zones urbaines fondé sur une dispersion progressive de l'habitat et des infrastructures dans des zones de plus en plus éloignées des villes-centres des agglomérations. Ces processus modifient la répartition des poids démographiques et la géographie économique des agglomérations. Les zones de résidence, d'emploi, de consommation et de loisirs sont de plus en plus écartées. La notion d'étalement urbain traduit ces nouvelles modalités d'organisation de l'espace et des mobilités si caractéristiques du nouveau régime d'urbanisation « métropolitain ».

Étalement urbain, accès à la maison individuelle et recompositions sociales

L'étude réalisée dans le cadre du programme d'analyses de l'Office fédéral de la statistique à l'occasion du recensement fédéral de la population (2000) a permis de mettre en évidence plusieurs dimensions de ce processus et de dater les principales phases de son développement (Da Cunha et Both, 2004). Le graphique 1 illustre les variations de la croissance démographique des zones centrales des agglomérations, de leurs couronnes et des zones rurales respectivement entre 1941 et 1970 et de 1970 à 2000.

Graphique 1 : Évolution de la répartition et de la croissance de la population selon les types de zones, 1941-1970 et 1970-2000



La tendance à la baisse relative et parfois absolue du nombre d'habitants des centres est bien établie dans toutes les grandes agglomérations suisses depuis les années septante : les bilans démographiques réalisés d'un recensement à l'autre rendent compte de mouvements résidentiels au bénéfice des couronnes suburbaines et périurbaines[1]. Entre 1970 et 2000, les couronnes remportent la palme des gains démographiques avec une croissance qui correspond à 64,5 % de la croissance démographique totale. En revanche, les zones centrales, telles que définies par l'Office fédéral de la statistique, enregistrent un développement plus modeste (5,5 % contre 56,8 % entre 1940 et 1970). Les communes rurales absorbent 30,0 % de la croissance (8,4 % entre 1940 et 1970). L'analyse comparative des variations d'une période à l'autre témoigne d'une facette majeure du changement de régime d'urbanisation. Entre 1970 et 2000, les villes-centres ont perdu 147 560 habitants (soit 13,3 % de leur population en début de période), passant ainsi de 46,9 % à 35,7 % de la population totale des cinq agglomérations. En revanche, les communes périurbaines enregistrent une croissance de 193 151 habitants (soit 58,5 % de leur population en 1970). Cette croissance, supérieure à la perte de population des villes-centres, témoigne bien des dynamiques d'étalement des agglomérations.

[1] Pour une analyse de la période 1975-1985, cf. Da Cunha (1993), *Développement territorial, régions et centralité urbaine, Le cas de la Suisse*, Thèse de doctorat, Université de Lausanne.

L'expansion spatiale récente des agglomérations peut être mise en relation, en particulier, avec plusieurs changements importants : la contraction de l'espace-temps, l'évolution du nombre et de la structure des ménages, l'augmentation des surfaces de logement par habitant, l'accès à la maison individuelle. Les changements dans le mode d'habiter sont particulièrement significatifs. Entre 1970 et 2000, le nombre de maisons individuelles s'est accru de 126,2 % dans l'ensemble des agglomérations et villes suisses, ce qui représente 40,2 % de la croissance globale des constructions. En 2000, 75,3 % des maisons individuelles sont localisées hors des zones centrales, dont 38,7 % dans les couronnes et 36,6 % dans les communes rurales. Dans l'ensemble, nos différentes observations témoignent d'une périurbanisation persistante qui englobe des espaces situés à l'intérieur et au-delà du périmètre actuel des agglomérations selon un gradient de densités plus ou moins régulier.

La ville étalée est la forme urbaine consolidée par un long processus de multiplication des extensions périurbaines de faible densité, mais aussi par une fragmentation spatiale et sociale des espaces périphériques de plus en plus évidente : hétérogénéité des niveaux d'équipement, discontinuité des implantations, division sociale et ethnique de l'espace urbain, etc. Certains avancent l'idée d'une urbanisation généralisée sans forme, sans limites et sans distinction (Chalas, 2000). En fait, le nouveau régime d'urbanisation a plutôt tendance à produire des recompositions ou des reconfigurations de l'espace social des agglomérations, structurées et structurantes, régulières et récurrentes. Les agglomérations urbaines apparaissent marquées autant par des fragmentations plus ou moins aléatoires et par l'effacement des limites que par la centralité, la hiérarchisation et la discontinuité des tissus.

Les divisions de l'espace social : dualisation sociale des centres et « gentrification »

L'étude a permis de mettre en évidence la relation entre les processus d'étalement et la division sociale de l'espace des grandes agglomérations selon des caractéristiques de la population référées à leur origine et à leur place dans les rapports économiques (catégories socioprofessionnelles, niveaux de formation). Le graphique 2 synthétise la réalité des processus à l'œuvre : au sein des cinq grandes agglomérations, la localisation par rapport au centre demeure un facteur de différenciation sociale majeur.

Les différentes zones urbaines (centre, couronnes suburbaines, zones périurbaines) présentent des profils démographiques nettement distincts. La structure des ménages constitue un facteur de différenciation majeur. On remarquera que les couples avec enfants, les personnes de moins de 15 ans, etc., les classes moyennes à haut niveau de formation sont fortement surreprésentés dans les zones périurbaines. En revanche, l'importance relative, maintes fois observée, des ménages composés d'une seule personne (composés à la fois de populations de jeunes célibataires et/ou divorcés, personnes âgées vivant seules), des ménages monoparentaux et des ménages non familiaux (n'ayant aucun rapport de parenté) constitue un trait remarquable des espaces centraux. On notera l'importance relative, dans les espaces centraux, des individus sans emploi, des étrangers et des travailleurs non qualifiés, mais aussi la surreprésentation des « professions libérales » et des personnes ayant une « formation universitaire » dans le centre. La signification de ce dualisme social des zones centrales, manifestement moins visible dans les zones périurbaines, doit être approfondie. Consacre-t-il le « retour en ville » des classes moyennes/supérieures ?

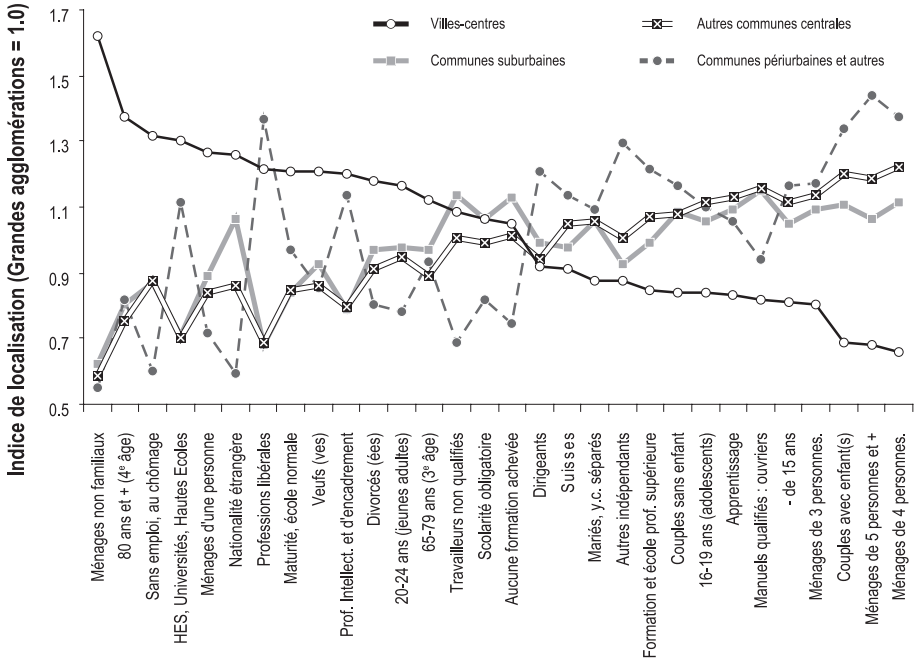
Gentrification, dualisation sociale et migrations internationales

L'abondante littérature concernant la gentrification a pour objet de montrer comment de nouveaux arrivants relativement aisés ont entrepris de reconquérir certains quartiers centraux,

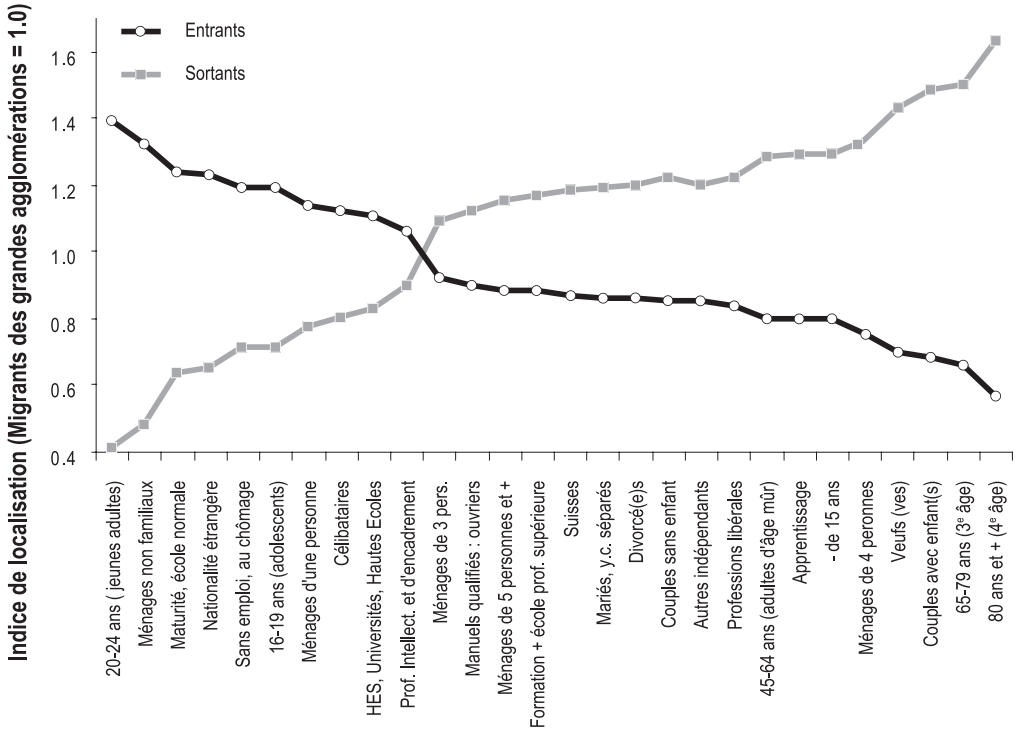
participant ainsi à la production de changements impliquant la réhabilitation de propriétés résidentielles dans des quartiers populaires, ce qui mène à terme à une migration résidentielle des anciens habitants hors du quartier, voire à une « résidualisation » et à une stigmatisation des quartiers à habitat social.

Notre analyse tend à montrer que les centres des grandes agglomérations suisses apparaissent en réalité comme le cadre de la coexistence entre des groupes socio-ethniques, entre lesquels les écarts de statut socioprofessionnel sont importants. Cependant, cette relative dualisation sociale du centre ne semble pas être le résultat d'un « retour » des classes moyennes autochtones qui continuent, au contraire, à déserter le cœur des villes au profit des zones périurbaines. L'explication est plutôt dans l'évolution d'une nouvelle économie urbaine marquée par l'internationalisation des flux et l'installation au cœur des grandes agglomérations de migrants actifs qualifiés dans un contexte de segmentation du marché urbain du travail. En effet, l'exploitation des données issues du dernier recensement montre, tout d'abord, que la croissance des grandes agglomérations est fortement alimentée par des flux migratoires en provenance d'autres pays. Selon le recensement de population 2000, les cinq villes-centres (Zurich, Bâle, Genève, Bern, Lausanne) des grandes agglomérations suisses captent à elles seules 24,3 % du flux total de population arrivant de l'étranger alors qu'elles ne représentent que 13,2 % de la population totale du pays. Sur 194 686 personnes nouvellement domiciliées (personnes habitant en 1995 dans une autre commune suisse ou à l'étranger) dans ces cinq communes citées, 70 046, soit 36 %, arrivent d'un pays étranger. La population étrangère représente, en 2000, 31,9 % de la population des centres des cinq grandes agglomérations, mais seulement 15,1 % de la population des zones périurbaines, et environ un quart de la population des communes suburbaines.

Graphique 2 : Profils sociodémographiques des cinq grandes agglomérations selon le type de zones, 2000



Graphique 3 : Profils sociodémographiques des migrations résidentielles des villes-centres des grandes agglomérations selon le type de flux de migrants, 1995/2000



Le graphique 3 illustre le profil sociodémographique des personnes « entrant » et « sortant » des villes-centres des cinq grandes agglomérations (1995-2000). Les caractéristiques les plus significatives du modèle de croissance des agglomérations sont l'apport démographique des populations étrangères, des jeunes adultes et des personnes seules à la croissance des villes-centres et le déversement résidentiel sélectif des couples avec enfants et des groupes sociaux de différents statuts socioprofessionnels dans les communes suburbaines et périurbaines. On retiendra que les villes-centres accueillent des populations actives provenant de l'étranger ayant un profil double. En effet, les groupes situés aux deux extrémités de l'échelle des stratifications sociales apparaissent fortement surreprésentés. Ainsi les « dirigeants » et les « professions intellectuelles et d'encadrement » constituent respectivement 5,7 % et 33,5 % des flux entrants, pourcentages nettement plus élevés (+42 % et +40 %) que la part respective de ces catégories dans la population active des centres des agglomérations (4 % et 23,9 %). L'indice de localisation des « travailleurs non qualifiés » indique également une surreprésentation (+44 %) de cette catégorie dans les « nouveaux arrivés ». Tout autre est le profil des nouveaux arrivés en provenance des autres communes du pays où les employés, les ouvriers et les indépendants sont surreprésentés.

Tableau 1 : Flux entrants des villes-centres des grandes agglomérations selon les catégories socioprofessionnelles et le type de migration, 1995-2000

	Migrations internationales		Migrations internes	
Catégories socioprofessionnelles	En %	Ind. loc.	En %	Ind. loc.
Dirigeants	5,7	1,42	3,3	0,82
Professions libérales	1,8	1,01	1,7	0,99
Autres indépendants	3,8	0,66	6,6	1,14
Professions intellectuelles et d'encadrement	33,5	1,40	19,8	0,83
Professions intermédiaires	22,0	0,92	24,7	1,03
Non-manuels qualifiés : employés	14,8	0,58	30,0	1,18
Manuels qualifiés : ouvriers	3,5	0,73	5,3	1,12
Travailleurs non qualifiés	15,1	1,44	8,5	0,81

Le tableau 2 montre le tri sélectif opéré par les villes-centres sur les populations sortant vers les communes suburbaines et périurbaines : d'un côté de l'échelle sociale, les dirigeants, les professions libérales, les indépendants, les cadres et les intellectuels partent du centre pour s'installer dans les communes périurbaines ; de l'autre côté, les travailleurs non qualifiés, les ouvriers et les employés partent en direction des zones suburbaines. Du point de vue démographique, une caractéristique commune semble réunir les deux populations : quelle que soit leur position sociale, ces ménages ont généralement des enfants en bas âge ou en âge de scolarité.

Tableau 2 : Flux sortants des villes-centres des grandes agglomérations restant dans la même agglomération, selon les catégories socioprofessionnelles et le type de zones, 1995-2000

Catégories socioprofessionnelles	En %	Communes suburbaines (1re cour.)	Communes suburbaines (2e cour.)	Communes périurbaines
Dirigeants	3,4	0,94	0,86	1,25
Professions libérales	2,6	0,66	0,56	1,42
Autres indépendants	8,1	0,96	0,91	1,16
Professions intellectuelles et d'encadrement	20,2	0,68	0,71	1,09
Professions intermédiaires	24,9	0,98	0,98	1,01
Non-manuels qualifiés : employés	25,6	1,10	1,15	0,95
Manuels qualifiés : ouvriers	6,0	1,28	1,32	0,75
Travailleurs non qualifiés	9,2	1,44	1,33	0,70

Au prix d'une certaine schématisation, nous pouvons affirmer que les villes-centres tendent à capter des populations d'origine étrangère (qualifiée et/ou non qualifiée) et des jeunes adultes en formation, alors qu'elles refoulent sélectivement (selon le statut socioprofessionnel, le niveau de revenu) vers les couronnes (suburbaines et périurbaines) des actifs mûrs et des couples avec enfants. On assiste ainsi à une dualisation, mais aussi à un certain émiettement du tissu social des villes-centres : délocalisation progressive des ménages avec enfants, tous statuts sociaux et toutes origines confondues, renforcement du nombre de ménages isolés (célibataires, jeunes adultes en formation, divorcés, veufs, etc.). Les centres et les périphéries suburbaines et périurbaines présentent ainsi des régimes démographiques différenciés : l'origine, la taille et le type

des ménages, l'état civil et l'âge des personnes présentent des configurations relativement corrélées au sein des zones intra-urbaines de référence. Le processus d'amplification des divisions sociales de l'espace intra-urbain apparaît avec évidence.

Chaque individu tend à inscrire sa résidence dans le complexe de valeurs et de symboles du groupe social auquel il appartient. Cependant, dans une économie de marché, l'élément pondérateur demeure l'évolution et la répartition des revenus. L'observation des données générales relatives aux grandes agglomérations ne permet pas de corroborer la thèse d'une gentrification significative du centre des agglomérations par le « retour en ville » des classes moyennes. En effet, l'élément nouveau des configurations sociales des centres des grandes agglomérations semble être moins le « retour en ville » des pionniers « gentrificateurs » fraîchement arrivés des zones périurbaines que l'investissement des centres par des salariés à revenus élevés, du secteur privé et des services tertiaires avancés en provenance de l'étranger et aux contraintes professionnelles les conduisant à préférer un mode de vie plus central. L'installation au cœur des agglomérations de personnes à l'opposé de l'échelle des statuts socioprofessionnels en provenance des différents bassins de l'« économie d'archipel » semble confirmer la thèse de Sassen (1991). L'analyse du cas lausannois a permis d'approfondir une partie de ces résultats, notamment à partir d'une typologie des espaces intra-urbains plus fine et d'une étude des aspirations des habitants de l'agglomération en matière d'habitat.

Mobilité résidentielle, polarisations sociales et aspirations individuelles : le cas lausannois

L'agglomération lausannoise, telle que définie en 2000 par l'Office fédéral de la statistique, se compose de 70 communes. Située au cœur de la région métropolitaine du Léman, elle occupe, avec ses 311 441 habitants, le cinquième rang dans la hiérarchie urbaine suisse. La commune de Lausanne constitue indiscutablement le *cœur* des dynamiques d'étalement et de différenciation de l'agglomération. Ce tant par sa taille (40 % de la population de l'agglomération) que par les flux démographiques qu'elle attire et retient ou redistribue. Au cours des dernières années, la Ville a entrepris un processus de rénovation de l'habitat qui se prolonge actuellement par un ambitieux projet de renouvellement urbain (Jaccard et Kolb, 2007).

Les résultats que nous présentons ici sont issus d'une étude (Da Cunha et *al.*, 2005) réalisée dans le cadre d'un mandat de recherche du Service d'aménagement du territoire du canton de Vaud. L'analyse repose sur deux sources principales : les données des recensements fédéraux de la population ; des données issues d'une enquête par questionnaire (échantillon représentatif de 3 000 ménages lausannois) réalisée à l'échelle de l'agglomération qui visait à mieux connaître les aspirations résidentielles des habitants. Nous résumons ici de manière très synthétique les principaux constats.

La structure des flux résidentiels dans l'agglomération lausannoise

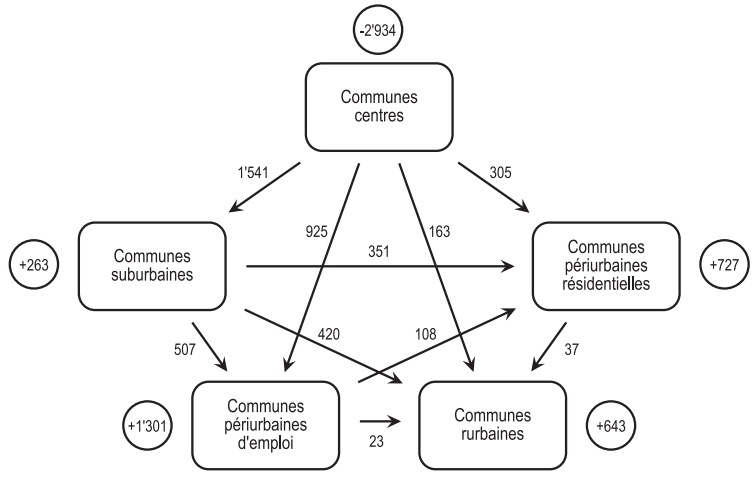
L'étude a permis de mettre en évidence différents aspects de la mobilité résidentielle lausannoise entre les différentes zones urbaines. Une analyse de classification fondée sur une trentaine d'indicateurs a permis de dégager cinq groupes principaux de communes aux profils spécifiques structurées en cercles concentriques plus ou moins réguliers du centre à la périphérie : la ville de Lausanne (1 commune, 40 % de la population totale) ; les communes suburbaines (17 communes, 39 % de la population totale) ; les communes périurbaines d'emploi (15 communes, 12 % de la population totale) ; les communes dites périurbaines résidentielles (22 communes, 6 % de la

population totale) ; les communes rurbaines (15 communes, 4 % de la population totale). Voici quelques résultats de notre analyse :

- Lausanne, la ville-centre, capte une partie importante des flux de populations en provenance de l'étranger et de l'ensemble du territoire suisse : 54,7 % (11 020 personnes) et 45,3 % (11 407 personnes) des flux migratoires en provenance respectivement de l'étranger et des communes suisses hors agglomération uniquement dans la période 1995-2000. En revanche, elle n'attire que 26,6 % des flux internes à l'agglomération alors que son poids démographique est bien plus important (40 % du total de l'agglomération) ;

- le solde migratoire de Lausanne avec les communes suisses n'appartenant pas à l'agglomération est positif (+2 623). En revanche, le bilan intra-agglomération lui est très défavorable (-2 934 personnes) au profit essentiellement des 17 communes suburbaines et des 15 communes « périurbaines d'emploi » (cf. fig. 1) ;

Figure 1 : Diagramme des soldes migratoires internes à l'agglomération, 1995-2000



- le *solde migratoire positif des communes périurbaines est resté relativement stable* entre 1970 et 2000. Les communes périurbaines d'emploi ont enregistré une évolution légèrement plus positive que les communes périurbaines résidentielles ;

- enfin, le *gain migratoire des communes rurbaines a connu une forte croissance* depuis 1970 (cette croissance est toutefois en baisse depuis 1990). Il est à signaler qu'en 2000, le principal apport des communes périurbaines résidentielles et rurbaines provient des communes suburbaines et non du centre.

Globalement, l'analyse des flux démographiques a montré que la déprise démographique lausannoise a été continue et constante depuis trois décennies. Toutefois, cette perte démographique est de moins en moins importante : le solde démographique, toujours négatif, a diminué de moitié entre 1970 et 2000. L'étalement urbain se poursuit « en cascade » du centre à la périphérie. Les tendances enregistrées semblent indiquer que Lausanne entre dans une période de stabilisation dynamique de sa population. Cependant, les flux d'entrée et de sortie sont qualitativement

distincts. L'analyse de leur composition sociodémographique confirme le résultat enregistré à l'échelle des cinq grandes agglomérations.

Recompositions de l'espace social et aspirations résidentielles

Le centre lausannois accueille de plus en plus de ménages d'une personne, de jeunes de 20 à 24 ans, de ménages non familiaux, d'étrangers d'origines très diverses, etc. En revanche, les ménages qui quittent le centre en 2000 sont plus souvent constitués de trois ou de quatre personnes. La propension à déménager du centre pour l'ensemble des zones de l'agglomération est plus forte chez les personnes mariées, actives, âgées de 25 à 44 ans et ayant des enfants de 7 à 15 ans.

À l'instar d'autres études du même type, la mobilité résidentielle dans l'agglomération apparaît fortement liée au *cycle de vie* des habitants. L'analyse révèle que le mariage, le veuvage et le divorce constituent des éléments importants dans la dynamique spatiale des populations urbaines. La probabilité de vivre un changement de domicile est associée à la mobilité familiale (exprimée par la naissance d'un enfant, le divorce, le départ des enfants, le veuvage, etc.). Si l'un des motifs de déménagement est le changement de position dans le cycle de vie des individus, le choix de relocalisation dans le périmètre de l'agglomération est en grande partie déterminé par le revenu et le statut social. La comparaison entre 1970 et 2000 a permis de mieux préciser l'évolution des profils migratoires relativement au *statut des populations sur le marché de l'emploi*.

Les personnes qui délaissent le centre ont plutôt une formation professionnelle supérieure. Les professions intermédiaires, les employés et les ouvriers, à niveau de formation moins élevée, sont aussi relativement bien représentés dans les ménages qui ont une plus forte propension à déménager vers les périphéries. Cependant, ces groupes de population situés au sommet et à la base de la hiérarchie des statuts socioprofessionnels et des statuts de formation n'investissent pas les mêmes « banlieues ». Les ménages plus aisés se relocalisent dans les espaces périurbains plus éloignés du centre ; les ménages à statut socioprofessionnel plus modeste avec des enfants en bas âge s'installent plutôt dans les communes suburbaines à proximité du centre.

L'enquête sur les aspirations résidentielles réalisée dans l'agglomération lausannoise (Da Cunha et *al*., 2005) montre que, dans la commune-centre, une personne sur quatre désire déménager. L'envie de déménager diminue du centre à la périphérie : 19 % des habitants résidant dans le suburbain ; 17 % dans le périurbain d'emplois ; 14 % dans le périurbain résidentiel. La vie au cœur de l'agglomération ne semble pas appréciée de tous. En tout cas, la très grande majorité des habitants des couronnes ne souhaitent pas retourner en ville…

À surface égale et indépendamment de la contrainte de revenu, une partie des personnes interrogées aimeraient vivre dans l'agglomération, mais avec une préférence pour une autre commune que Lausanne (28 % dans la commune de Lausanne ; 43 % dans une autre commune de l'agglomération ; 20 %, ailleurs dans le canton). Remarquons que la proportion d'individus souhaitant vivre à Lausanne est plus faible que son poids démographique actuel (40 %). Certes, les habitants de la commune de Lausanne feraient majoritairement le choix de rester dans leur propre commune (58 %). Mais cette préférence pour le cœur de l'agglomération diminue fortement du centre à la périphérie (10 % à 2 % dans les zones suburbaines et périurbaines).

Une partie importante des ménages de l'agglomération (55 %) rêve encore d'une villa. Lorsque nous introduisons le critère de distance, ils sont 40 % à préférer une villa éloignée du centre. L'analyse montre notamment que les aspirations des habitants du périurbain d'emploi, du

périurbain résidentiel et du rurbain ne sont pas vraiment flexibles et sont conformes au modèle de la maison individuelle en milieu périurbain. Ces personnes sont satisfaites du lieu où elles habitent, elles s'y identifient et ne souhaitent pas revenir au centre de l'agglomération.

En guise de conclusion

La thèse d'une gentrification du centre par le « retour en ville » des groupes plus aisés n'est pas corroborée par notre analyse. L'observation des dynamiques à l'œuvre indique plutôt une amplification des polarisations sociales et ethniques à l'échelle des agglomérations dans un contexte à la fois de périurbanisation des groupes sociaux à statut socioprofessionnel élevé et de métropolisation généralisée du territoire. Depuis une trentaine d'années, le poids démographique des zones suburbaines et périurbaines est sans cesse renforcé. Les espaces situés dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres du centre des agglomérations enregistrent aussi un renouveau démographique. L'aspiration à l'accès à la propriété privée et à la maison individuelle en zone périurbaine reste largement dominante à l'échelle de l'agglomération.

Pour l'instant, l'émergence de portions d'espaces urbains privilégiés par la proximité du centre où des populations aisées accèdent à une nouvelle forme d'urbanité reste très discrète, ne remettant pas en cause le modèle sociorésidentiel périurbain largement dominant. Ces processus de régénération pourraient toutefois être organisés et amplifiés dans le contexte des nouvelles politiques d'urbanisme durable.

En effet, de plus en plus de chercheurs relèvent les divergences entre la diffusion du modèle urbain étalé fortement axé sur la progression de l'habitat individuel et l'intérêt collectif (préserver le sol, diminuer la demande de déplacements motorisés, limiter le gaspillage énergétique, maîtriser les dépenses publiques, etc.). Pour résoudre cette opposition, on avance la possibilité d'un urbanisme capable d'opérer le changement des comportements par la production de la qualité urbaine. Dans cette perspective, la question importante qui se pose aujourd'hui n'est pas de savoir si le retour en ville est amorcé, mais plutôt comment retenir les ménages qui peuvent et/ou qui souhaitent s'en aller ? Comment infléchir le modèle actuel de développement urbain ? Cette question nous renvoie à la problématique de la restructuration de l'offre immobilière et de la requalification des espaces urbains. Comment offrir une vraie alternative au modèle de l'habitat individuel en zone périurbaine ?

L'étalement urbain est l'expression du refus d'un habitat dont la qualité est jugée insuffisante plutôt que le refus de l'urbain. D. Mangin (2004) nous propose le principe d'une « ville passante », une ville plus économe en ressources, fondée sur l'idée d'une moindre dépendance automobile, d'une forte hétérogénéité des architectures et d'une véritable diversité des usages. Une ville plus lisible, mais aussi plus métissée, capable de maîtriser ses extensions périphériques, « *régie par des règles urbaines minimales, quoique rigoureuses, en vue de constituer un espace public continu, accessible, varié et partagé* ». La recherche sur l'urbanisme durable s'inscrit dans cette perspective.

Si l'aspiration à la qualité de vie est assez générale, sa concrétisation par les ménages pourrait faire l'objet de nouveaux arbitrages en faveur d'une localisation résidentielle plus centrale à condition qu'une nouvelle offre immobilière leur soit proposée et que les pouvoirs publics accompagnent les nouvelles opérations de construction d'une politique d'amélioration de la qualité des espaces publics. Dans quelle mesure la nouvelle génération de projets urbains se révèle-t-elle capable de résoudre l'équation d'une offre immobilière globale diversifiée et de

qualité dans la perspective de l'édification d'une ville plus compacte, plus dense, plus habitable, mieux habitée ? Comment concilier les aspirations individualisantes et la nécessaire ouverture sur les valeurs et services collectifs au sein d'une urbanité à inventer ? Produire de la qualité urbaine, c'est revaloriser la ville aux yeux de ses habitants. L'urbanisme durable est au cœur de cette redéfinition. La recherche géographique et architecturale autour d'une variété de formes urbaines en donnera une expression nouvelle.

Bibliographie

Atkinson R. 2004 : « The evidence on the impact of gentrification : New lessons for the urban renaissance ? », *European Journal of Housing Policy* 4, 1. 107-131.

Bidou C. 1984 : *Les aventuriers du quotidien. Essai sur les nouvelles classes moyennes*. Paris : Presses universitaires de France.

Bidou C. (éditeur) 2003 : *Retours en ville*. Paris : Descartes.

Bochet B. et Da Cunha A. 2003 : « Métropolisation, forme urbaine et développement durable ». In Da Cunha A. et Ruegg J. (éditeurs), *Développement durable et aménagement du territoire*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 83-101.

Chalas Y. 2000 : *L'invention de la ville*. Paris : Éditions Anthropos.

Da Cunha A. et Both J.-F. 2004 : *Métropolisation, villes et agglomérations, structures et dynamiques sociodémographiques des espaces urbains*. Neuchâtel : OFS.

Da Cunha A. et *al*. 2007 : *Étalement urbain, mobilité résidentielle et aspirations des ménages, l'agglomération lausannoise*. Lausanne : Institut de géographie (rapport de recherche).

Glass R. 1963 : *Introduction to London, aspects of change*. London : Centre for Urban Studies.

Hamnett C. 1984 : « Gentrification and residential location theory : a review assessment ». In Herbert D.T. and Johnston R.J. (editors), *Geography and the urban environment*. London : John Wiley.

Hamnett C. 1997 : *Les aveugles et l'éléphant : l'explication de la gentrification*, Strates 9. Disponible en ligne sur : http://strates.revues.org/document611.html

Hamnett C. 2003 : *Unequal city. London in the global arena*. London : Routledge.

Jaccard L. et Kolb J.-L. 2007 : « Une métamorphose en cours ». *Tracés* 4, 20-28.

Laska S. and Spain D. (editors) 1980 : *Back to the City : Issues in the Neigborhood Renovation*. Elmsford, New York : Pergamon Press.

Ley D. 1985 : *Gentrification in Canadian Inner Cities : Patterns, Analysis, Impacts and Policy*. Canada : Mortgage and Housing Corporation.

Ley D. 1996 : *The new middle class and the post industrial city*. Oxford : Oxford University Press.

Mangin D. 2004 : *La ville franchisée, Formes et structures de la ville contemporaine*. Paris : Éditions de la Villette.

Petsiméris P. 1994 : « La Grande Londres entre polarisation sociale et gentrification ». In Chevalier J. et Peyon J.-P. (éditeurs), *Au centre des villes, dynamiques et recompositions*. Paris : L'Harmattan, 151-171.

Rose D. 2006 : « Les atouts des quartiers en voie de gentrification : du discours municipal à celui des acheteurs. Le cas de Montréal ». *Sociétés contemporaines*, 63, 39-61.

Sénécal P., Tremblay C. et Teuffel D. 1990 : « Gentrification ou étalement urbain ? Le cas du centre de Montréal et de sa périphérie ». *Société d'habitation du Québec*.

Sassen S. 1991 : *The Global City : New York, London, Tokyo*. Princeton : Princeton University Press. (Traduction française : Sassen S. 1996 : *La Ville globale. New York, Londres, Tokyo*. Paris : Descartes.)

Smith N. and Williams P. (editors) 1986 : *Gentrification of the city*. London : Allen & Unwin.

Wolff J.-P. 1994 : « Au cœur des villes suisses : vers une nouvelle urbanité ? ». In Chevalier J. et Peyon J.-P. (éditeurs), *Au centre des villes, dynamiques et recompositions*. Paris : L'Harmattan, 173-193.

Zukin S. 1982 : *Loft living*. Baltimore : Johns Hopkins University Press.

Abstract

Gentrification was a rather marginal phenomenon until the 80's and then became in some European cities a principle of production of urban space. The city, that was deserted by middle classes because it was associated with an excessive density and with all kind of pollutions, became again the place of a renewed valorisation of property but also of a selective « entre-soi » (eg. the desire to live with one's own socio-economic group), of the entertainment and the pleasure corresponding to new ways of living of the new managers in a global urban context. What about Switzerland? The paper presents some results taken from two surveys carried at the scale of the urban system and of the urban region of Lausanne. The observation of the current dynamics does not corroborate the thesis of a « back-to-the-city » movement.

Zusammenfassung

Bis in die achtziger Jahre ist die Gentrifizierung als Prinzip der urbanen Raumproduktion ein relativ marginales Phänomen in einigen europäischen Städten geblieben. Die Stadt, die durch die Mittelklasse verlassen wurde, weil sie mit einer übermässigen Dichte und allen möglichen Belästigungen assoziiert war, wird auf diesem Weg das Ziel einer neuen Immobilien-Aufwertung sowie eines selektiven Zusammenlebens mit Bühne und Spass, die dem neuen Wohnungsstil des neuen, globalisierten und urbanen Kaders entsprechen. Wie steht es diesbezüglich in der Schweiz? Der Beitrag zeigt einige Ergebnisse aus zwei Forschungen, die im urbanen System und Agglomeration Lausanne durchgeführt wurden. Die Beobachtung der eingesetzten Dynamik erlaubt es nicht, die These der « Rückkehr in die Stadt » zu erhärten.

Le déclin du commerce local, les pendulaires et l'autoroute

Jérôme Chenal, Vincent Kaufmann

Laboratoire de sociologie urbaine de l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

jerome.chenal@epfl.ch
vincent.kaufmann@epfl.ch

Résumé

L'autoroute vecteur de développement peut aussi s'avérer être un puissant levier pour « vider » des régions périphériques de leurs commerces et d'une partie de leurs aménités. Alors que les pendulaires sont de plus en plus nombreux et vont de plus en plus loin, leurs modes de vie ne s'intègrent que très difficilement aux commerces des centres-villes qui peinent à s'adapter à cette nouvelle donne. L'exemple ici émane d'une recherche sur le déclin du commerce en centre-ville à Estavayer-le-Lac, mais pourrait être celui de la quasi-totalité des villes suisses.

Introduction

Le déclin du commerce des centres-villes se retrouve aujourd'hui sur l'ensemble des villes suisses et s'inscrit dans des tendances lourdes de transformation du territoire résultant de trois phénomènes distincts : premièrement, le système urbain suisse n'est plus un système discret, mais la ville s'étend, de plus en plus, loin de l'image de fortification de jadis. De plus, de nouvelles centralités apparaissent par le jeu de la concurrence entre régions, entre villes et redessinent la carte de l'armature urbaine (Bassand, 2005). Enfin, les modes de vie s'urbanisent, avec l'apparition de nouvelles demandes de loisirs, de manières d'habiter, voire de nouvelles manières de consommer (Chenal et Kaufmann, 2007).

Maintenir et dynamiser le commerce dans un centre-ville n'est *a priori* pas chose évidente, et de nombreuses petites localités suisses en font l'expérience, y compris parmi celles qui disposent d'un potentiel touristique important. Ce n'est plus un secret pour personne, la pendularité (travailler dans une autre commune que celle où l'on vit) est en progression constante depuis

30 ans. Elle s'est d'abord diffusée dans les couronnes des agglomérations, puis plus récemment s'est étendue à quasiment l'ensemble du territoire suisse (OFS - ARE, 2007), l'urbanisant ainsi d'une certaine manière en rendant les anciennes régions rurales de plus en plus dépendantes des agglomérations au niveau de l'emploi, au point qu'il n'est plus possible de les considérer comme des zones rurales (Choay, 1994). De multiples raisons se cachent derrière cette tendance lourde : l'attrait de la maison individuelle pour les familles, des prix immobiliers plus bas dans des régions plus périphériques et surtout le rétrécissement de l'espace induit par les potentiels de vitesse procurés par les infrastructures de transport (Kaufmann, 2002).

Dans ce contexte, l'autoroute, vecteur espéré de développement économique local, peut jouer pour le commerce local le rôle inverse de celui escompté car, si l'autoroute permet une croissance démographique des petits centres par l'installation d'une nouvelle population, elle favorise aussi la fréquentation d'autres lieux par ces mêmes habitants. Ceci illustre un phénomène aujourd'hui courant de collisions des échelles spatiales : des centres plus importants sont désormais situés dans un rayon temporel relevant autrefois strictement du local (Offner et Pumain, 1996).

Dans cet article, nous proposons de présenter et de mettre en perspective les principaux résultats d'une étude que nous avons menée sur l'évolution des pratiques d'achat à Estavayer-le-Lac, étude qui avait pour objectif de comprendre les conséquences de l'introduction d'une infrastructure autoroutière en vue de développer des stratégies d'action réactives[1].

Ce travail est fondé sur deux enquêtes. (1) Une enquête-ménage par voie postale lancée au printemps 2005, auprès des habitants d'Estavayer-le-Lac et des communes environnantes, soit l'ensemble des 4 000 ménages de la région. Sur les 4 000 questionnaires envoyés, 818 sont venus en retour et se sont avérés exploitables, soit au taux de retour d'environ 20 %. (2) Une enquête auprès des estivants, menée durant l'été 2005. Elle fait l'objet d'une distribution de 600 questionnaires. Il s'agissait en effet de pouvoir atteindre une population d'estivants qui n'a pas d'adresse et pour qui l'envoi postal demeurait impossible. Les campings, les hôtels, les maisons d'hôtes, les résidences secondaires et les plages ont donc été parcourus pour distribuer des questionnaires durant la saison touristique. Le taux de retour a été similaire à celui de la première enquête[2] (Chenal et Kaufmann, 2006). Les enquêtes ont été complétées par des entretiens avec des commerçants.

Après une présentation thématique des principaux résultats obtenus lors des enquêtes, l'article propose de brosser un tableau des difficultés que doivent affronter les petits commerces alimentaires et non alimentaires de centre-ville aujourd'hui. Car si Estavayer-le-Lac est emblématique de ce genre de phénomène – petite ville de 4 500 habitants située entre Lausanne, Berne et Fribourg, et qui voit sa fréquentation commerciale chuter de 20 % en cinq ans –, on le retrouve dans l'ensemble des villes suisses, ce que les récents débats de localisation et d'agrandissement des centres commerciaux à Genève nous ont récemment rappelé.

[1] Chenal J., Kaufmann V. (2006), *Estavayer-le-Lac – Enquête sur l'attractivité commerciale et touristique, Rapport du LaSUR n° 2*, EPFL, Lausanne. Étude cofinancée par l'Association des commerçants [SCAVE] et la Commune d'Estavayer-le-Lac.

[2] 134 questionnaires exploitables ont ainsi été recueillis.

Image d'Estavayer-le-Lac

Pour entrer dans nos résultats, nous allons nous intéresser à l'image d'Estavayer-le-Lac. Même si les habitants de la commune sont attachés à leur lieu d'habitation, cela ne suffit en général pas pour faire vivre un centre-ville comme celui d'Estavayer-le-Lac. Et les bons sentiments sont souvent en porte-à-faux avec les pratiques. L'étude le démontre sans détour : la population est consciente de l'impact qu'elle peut avoir sur le maintien ou non d'une activité par ses pratiques d'achat mais ne les met que partiellement en œuvre.

La question de l'image de la ville perçue par les habitants le montre, les mots qui s'y rattachent sont : « belle », « médiévale », « conviviale » ou « agréable ». Tous ces qualificatifs donnent un caractère positif à cette commune, mais cet aspect est contrebalancé par « morte », et si la commune d'Estavayer-le-Lac jouit d'une image positive, les habitants la voient surtout comme un lieu mort, un lieu où l'activité n'est pas suffisante pour « faire vivre » la cité alors que cette dernière a gagné des habitants ces dernières années.

Malgré cela, il y a un fort attachement des habitants à la cité et une grande insertion de proximité (94 % des habitants d'Estavayer-le-Lac ont des amis dans la commune), une relative facilité d'intégration peut également être mise en avant puisque au moins la moitié des habitants de la commune font partie d'une société locale. Ceci montre que la ville n'est pas une « cité-dortoir » où les résidents ne feraient que dormir, même si 40 % des actifs travaillent à l'extérieur d'Estavayer (chiffre du recensement 2000), mais la population garde un ancrage social fort sur le lieu d'habitation.

Fréquentation et image du commerce à Estavayer-le-Lac par les résidents

Le commerce local staviacois souffre depuis plusieurs années, en centre-ville notamment. Entre 2001 et 2005, trois grands commerces ont fermé : la quincaillerie Dedelley, les magasins de chaussures Mauri et de TV Schneuwly. Le sentiment de déclin qui en résulte est d'autant plus fort que ces commerces vides sont d'une part contigus et, d'autre part, situés dans la grand-rue. Ce mouvement s'est amorcé au tournant des années 2000, soit au moment où le tronçon autoroutier Yverdon-Payerne est mis en service. Parallèlement, le secteur commercial se développe en entrée de ville à Payerne, avec l'implantation de plusieurs grandes surfaces localisées « à l'américaine ».

Cet ensemble de phénomènes questionne les pratiques d'achat des habitants d'Estavayer-le-Lac et des communes des alentours, de même que l'image des aménités commerciales locales. Concernant ces deux aspects, l'enquête-ménage nous a permis d'établir notamment que la fréquentation des commerces d'Estavayer-le-Lac reste très soutenue (tableau 1). Cette fréquentation se fait à pied (68 %) pour les habitants d'Estavayer *intra-muros* et en voiture essentiellement pour les autres (23 % seulement font leurs achats à pied et 3 % à vélo). Les achats effectués sont avant tout des achats alimentaires et d'approvisionnement du ménage, alors que les achats occasionnels et autres « achats plaisirs » se font massivement à l'extérieur, soit en particulier à Payerne, Yverdon et Fribourg.

Par contre, la fréquentation des commerces par les habitants d'Estavayer-le-Lac et de son bassin de chalandise est en baisse assez nette sur la période 2000-2005 (tableau 2). La baisse de fréquentation touche surtout le non-alimentaire et concerne d'abord les habitants des communes

les plus proches de la jonction autoroutière (32 à 38 % de baisse) puis les habitants d'Estavayer-le-Lac (26 %). Les personnes qui sont pendulaires (ne travaillent pas dans la commune où elles résident) sont plus nombreuses à effectuer leurs achats moins souvent à Estavayer-le-Lac qu'il y a cinq ans. C'est dans cette population que la baisse de la fréquentation est la plus grande, composée essentiellement de personnes jeunes vivant seules ou en couple sans enfants. À l'opposé, les nouveaux habitants fréquentent plus le commerce local que les anciens. Ils sont particulièrement sensibles à la qualité du petit commerce.

Tableau 1 : Fréquence d'achats de la population résidante

	N	%
Tous les jours	72	9,0
Plusieurs fois par semaine	335	41,7
1 fois par semaine	188	23,4
Plusieurs fois par mois	82	10,2
Moins souvent	126	15,7

Tableau 2 : Évolution de la fréquence d'achats de la population résidante entre 2000 et 2005

	N	%
Plus souvent qu'il y a cinq ans	105	13,3
À la même fréquence	373	47,3
Moins souvent qu'il y a cinq ans	230	29,2
Je n'habitais pas dans la région, il y a 5 ans	80	10,2

Les raisons invoquées par les habitants pour expliquer ces modifications de comportements renvoient essentiellement à l'étendue du choix offert et plus marginalement aux prix pratiqués (tableau 3).

Tableau 3 : Raisons invoquées par la population résidante pour effectuer ses achats ailleurs qu'à Estavayer-le-Lac

Pour les courses d'approvisionnement				
De nombreux articles sont introuvables	Le choix entre des produits concurrents est trop restreint	La praticité des centres commerciaux où « tout est sous un toit »	Les prix sont plus élevés	La médiocre qualité de l'accueil et des services
363	287	114	71	54
57 %	45 %	18 %	11 %	9 %

Pour les achats non alimentaires de loisirs				
Le choix entre des produits concurrents est trop restreint	De nombreux articles sont introuvables	Les prix sont plus élevés	La praticité des centres commerciaux où « tout est sous un toit »	La médiocre qualité de l'accueil et des services
547	546	144	139	63
36 %	36 %	10 %	9 %	4 %

Fréquentation et image des cafés-restaurants d'Estavayer-le-Lac par les résidents

Le secteur de la restauration à Estavayer-le-Lac semble être aux prises avec quelques difficultés. Durant la décennie écoulée, plusieurs établissements ont fermé leurs portes (*Pub du Cerf*, *Hôtel de Ville*, *Café du Chasseur*). Si, actuellement, ces établissements ont soit été repris soit sont en passe de l'être, cette situation n'en témoigne pas moins d'une recomposition profonde du secteur.

Il faut également noter qu'avec la venue du restoroute *La rose de la Broye*, des commerces alimentaires et *McDonald's* ont fait leur apparition à Estavayer-le-Lac, induisant potentiellement une concurrence nouvelle du fait d'horaires d'ouverture très étendus.

Il est clair que la dynamique constatée à Estavayer-le-Lac dans le secteur de la restauration peut être reliée aux tendances lourdes d'évolution constatées en Suisse. L'érosion du pouvoir d'achat, le déclin de la « culture populaire du bistro », la vague de la nourriture ethnique et de l'alimentation saine sont autant de facteurs explicatifs des changements en cours.

L'enquête ménage comportait une série de questions sur l'image et la fréquentation des cafés et restaurants par les habitants de la région. Qu'en ressort-il ?

La fréquentation des cafés et restaurants est assez contrastée : près de la moitié de la population s'y rend au moins plusieurs fois par mois (tableau 4). Sur la période qui nous intéresse, 2000-2005, on remarque que l'évolution de la fréquentation est nettement à la baisse (tableau 5). Parmi les raisons invoquées par les habitants pour expliquer leurs pratiques, mentionnons que l'offre ressort comme étant qualitativement perfectible.

Tableau 4 : Fréquentation des cafés et restaurants par la population résidante

	N	%
Tous les jours	33	4,0
Plusieurs fois par semaine	98	12,0
1 fois par semaine	105	12,8
Plusieurs fois par mois	143	17,5
Moins souvent	425	52,0

Tableau 5 : Évolution de la fréquentation des cafés et restaurants par la population résidante entre 2000 et 2005

	N	%
Plus souvent qu'il y a cinq ans	65	8,0
À la même fréquence	350	42,9
Moins souvent qu'il y a cinq ans	277	33,9
Je n'habitais pas dans la région il y a 5 ans	82	10,0

Améliorations souhaitées par la population

Afin de comprendre le déclin des commerces, nous avons interrogé la population sur les améliorations souhaitables. Il est rapidement apparu que les demandes d'amélioration étaient congruentes avec les raisons invoquées pour faire des achats ailleurs qu'à Estavayer. Les réponses apportées peuvent être classées en quatre catégories :

- Premièrement, des améliorations saisonnières au chapitre desquelles figure en premier lieu un centre-ville piéton et des horaires d'ouverture revus en été ;
- Deuxièmement, des améliorations structurelles, à savoir de compléter le bouquet de commerces pour le rendre plus attrayant et ainsi favoriser les achats à Estavayer-le-Lac. Certains appellent en particulier de leurs vœux la création d'un centre commercial d'entrée de ville. L'absence d'un marché le samedi est fréquemment regrettée. La même remarque est faite pour les cafés et restaurants dont l'offre pourrait être diversifiée, avec notamment une offre de « nourriture de monde » et du « self-service » de qualité ;
- Troisièmement, des améliorations promotionnelles. Dans ce domaine, un accueil plus soigné est plébiscité, ainsi que des offres de fidélisation de la clientèle, style « carte bonus » ;
- Et enfin, quatrièmement, des améliorations liées à l'accessibilité. Si le volume d'offre de stationnement disponible à proximité du centre-ville est jugé satisfaisant par une majorité de la population, en revanche le contrôle du stationnement est jugé trop strict.

Ces quatre catégories de demandes montrent le décalage entre les vœux d'une population et les pratiques quotidiennes d'achat. Le bouquet de commerces minimum ne se décrète pas et, à moins de magasins subventionnés par la commune, il est extrêmement difficile de motiver des enseignes nouvelles à venir s'installer dans une ville où la population n'est sans doute pas assez nombreuse pour faire vivre d'autres commerces que ceux existants. Une extension des horaires permet sans doute de maintenir ceux qui existent mais pas d'en attirer de nouveaux. Le stationnement est toujours invoqué comme étant difficile ; il ne pose dans les faits pas de problème et n'est en aucun cas la cause d'une désertification du centre-ville.

Les questions ouvertes mettent en avant les vieilles discussions qui ont cours sans doute depuis des années dans la commune (faire un marché, être moins répressif), mais ne correspondent plus à une nécessité, et même si elles ne sont pas contre-productives pour la commune (elles ne favorisent pas l'exode des consommateurs), elles ne favoriseront pas un retour de l'offre et donc des clients au centre-ville.

L'offre touristique vue par les estivants

Concernant la population des estivants, relevons tout d'abord qu'une majorité vient depuis plus de 20 ans (58 %). Cette grande fidélité s'explique par des liens familiaux (47 % ont de la famille dans la région) et se traduit par le fait qu'il s'agit d'une population vieillissante.

Relevons aussi qu'une très grande majorité vient en automobile (93 %) et que, d'une façon générale, ils ont une bonne image d'Estavayer-le-Lac, qu'ils qualifient essentiellement par des adjectifs positifs, ce qui est normal puisqu'ils viennent en majorité depuis plus de vingt ans.

Au plan de la perception des atouts touristiques, les estivants les considèrent de façon très consensuelle comme étant la proximité du lac, la vieille ville et l'atmosphère conviviale qui règne dans la localité (tableau 6).

Si la satisfaction est donc de mise parmi les estivants, ils sont cependant nombreux à considérer que l'offre touristique est lacunaire. Les aspects critiqués sont de plusieurs natures : ils concernent des équipements manquants ou mal exploités et le ciblage des animations culturelles (tableau 7).

Tableau 6 : Principaux atouts d'Estavayer-le-Lac du point de vue des estivants

	N	%
Le lac	130	96 %
La vieille ville	100	74 %
L'atmosphère conviviale	85	63 %
La situation centrale en Suisse	29	21 %
Les sports nautiques	26	19 %
L'offre culturelle	14	10 %

Tableau 7 : Satisfaction des estivants à l'égard de l'offre d'aménités touristiques (part de très satisfaits)

	N	%
Des possibilités de pratiquer un sport	69	61 %
De l'offre en matière de visites touristiques	46	44 %
Des services de l'office du tourisme	31	39 %
Des services de la commune	29	36 %
Des équipements culturels	40	34 %
Des services de bateaux au départ d'Estavayer	30	32 %
De la desserte ferroviaire	27	30 %

Fréquentation et image des commerces et cafés-restaurants par les estivants

La fréquentation des commerces d'Estavayer-le-Lac par les estivants est assez contrastée par rapport à celle des habitants de la région. Ils font l'essentiel de leurs achats sur place et apprécient tout particulièrement l'offre en la matière. Les estivants font leurs courses à Estavayer, 81 % fréquentent les petits commerces, 93 % la Coop et/ou la Migros[3]. Ces taux sont de fait nettement plus élevés que ceux des habitants. Une large part fait ses achats à pied ou à vélo et, finalement, ils ne sont qu'une minorité à rencontrer des difficultés de stationnement lorsqu'ils vont faire leurs courses. La fréquentation des cafés et restaurants est très soutenue parmi les estivants.

Les estivants qualifient globalement le commerce local de la même manière que les habitants. Ils sont également critiques sur les horaires des magasins (en particulier l'heure de fermeture). En revanche, ils sont très positifs concernant l'accueil dans les commerces, jugé chaleureux et adéquat.

Concernant les cafés-restaurants, les estivants ne comprennent pas pourquoi des établissements ferment certains jours en pleine saison touristique. Cette remarque montre avant tout le décalage entre la consommation et la présence des estivants qui est forte durant les périodes d'été et les tenanciers interviewés qui pensent que cette population n'est pas celle qui fait vivre leur café et restaurant.

On tient ici une partie de l'explication du vieillissement de la population d'estivants car les jeunes générations consomment chaque jour et recherchent justement les endroits ouverts 24 h/24. Seule une clientèle d'habitués accepte encore de voir les restaurants fermés durant certains jours d'été.

L'offre et les traditionnels poissons du lac sont également des freins à un rajeunissement de la population d'estivants. Et même si l'on vient de loin pour manger du poisson, le choix reste sommaire lorsqu'on passe une semaine de vacances. On demande alors de nouvelles choses, de la restauration rapide qui permet de manger sans devoir s'installer à une table de restaurant. Une diversité dans les menus est demandée et notamment les cuisines du monde qui ne sont pas présentes (à l'exception d'un sushi bar les vendredis soirs en saison d'été) ou toute cuisine qui ne serait pas à base de poissons du lac.

L'image que les estivants se font d'Estavayer-le-Lac est plus positive que celle des habitants. Les commerces vides en centre-ville donnent cependant une mauvaise image de la ville. Certains vont jusqu'à affirmer que cela limite l'attrait de la vieille ville pour eux.

Les estivants majoritairement sont favorables à ce que le centre-ville soit réservé aux piétons en été. Comme les habitants, ils considèrent que le volume d'offre de stationnement disponible est suffisant, mais que le contrôle est un peu strict.

Globalement, les estivants sont moins critiques et plus tolérants face aux petits tracas de la vie quotidienne. Il ne faut pas nier ici que cela vient aussi du fait que les estivants sont, par définition, en vacances et que l'on peut admettre de prendre plus de temps pour réaliser une série d'activités.

[3] Plusieurs réponses étaient possibles.

Conclusions

Les deux enquêtes permettent d'établir un certain nombre de constats, et plus généralement de comprendre la dynamique commerciale et touristique d'Estavayer-le-Lac.

Les habitants sont très attachés à leur région, mais critiques quant à l'évolution qu'a connue Estavayer-le-Lac ces dernières années, et implicitement inquiets pour l'avenir. Les nombreuses remarques complémentaires aux questionnaires laissent paraître une « insatisfaction passionnée » des habitants. Certaines de leurs critiques indiquent cependant qu'ils attribuent au pouvoir local une dérive qui lui échappe largement. Le déclin perçu du commerce local n'est pas le reflet d'une politique municipale inadéquate, mais plus fondamentalement de la marginalisation des petits centres dans le système urbain suisse. Cette tendance n'est donc pas spécifique à Estavayer-le-Lac.

Une diminution de la fréquentation assez nette des commerces entre 2000 et 2005 a été observée, pour les achats non alimentaires, diminution qui traduit un report de destinations d'achats vers Payerne et Yverdon. L'enquête auprès des résidents a permis d'explorer les causes de cette situation et d'identifier trois enchaînements de facteurs. (1) La montée de la pendularité, désormais renforcée par l'ouverture de l'autoroute N1 qui met Estavayer-le-Lac à une demi-heure de Lausanne ou de Berne, s'accompagne de reports d'achats dans ces localités. C'est d'autant plus le cas que les horaires d'ouverture des commerces ne permettent pas de faire les achats après être rentrés du travail. (2) Le sentiment d'un dynamisme commercial émoussé et d'un accueil parfois rugueux incite au report de destinations d'achats. (3) L'étendue de l'offre de produits est jugée limitée, surtout depuis la fermeture de certains petits commerces, et certains habitants d'Estavayer-le-Lac et de sa région estiment qu'il est plus simple d'aller faire les achats ailleurs, dans une localité où tout est disponible.

La population des estivants ne se renouvelle que peu et s'avère vieillissante. La plupart d'entre eux viennent à Estavayer-le-Lac depuis des années. Les estivants sont globalement satisfaits de l'offre touristique, mais émettent un certain nombre de critiques concernant la maintenance et l'exploitation des équipements existants, le manque de certaines infrastructures et une offre culturelle lacunaire en été, en matière de « grande » culture notamment. Les estivants sont en outre très sensibles à la mauvaise image donnée par les commerces vides en centre-ville. Toujours au chapitre des aspects à améliorer, ils estiment que les horaires des commerces devraient être revus en été (ouverture après 18 h).

La pratique du commerce et des aménités locales est très différenciée entre les habitants et les estivants. Les estivants font toutes leurs courses à Estavayer-le-Lac et fréquentent assidûment les cafés et restaurants de la place. L'observation n'est en soi pas étonnante : les vacances sont un temps de détente et de consommation privilégiée. Elle montre cependant l'importance du secteur touristique dans l'économie locale. Compte tenu des consommations différentielles entre habitants et estivants, d'une part, et des volumes de population en nuitées d'autre part, on peut estimer à 20-30 %[4] la part du chiffre d'affaires annuel global des commerces et cafés-restaurants issue des visiteurs et vacanciers. Même si ce chiffre doit être nuancé en fonction de la nature du commerce et de sa localisation, il illustre le fait que le petit commerce d'Estavayer-le-Lac « tient » grâce au tourisme.

[4] Ordre de grandeur déterminé sur la base de l'enquête et du nombre de nuitées 2004 fourni par l'Office du tourisme.

L'enquête montre aussi que la baisse de fréquentation du centre-ville est imputable surtout aux pendulaires, qui ont une tendance marquée à faire leurs achats sur la route, entre leur lieu de travail et leur domicile, en général après le travail. Les horaires d'ouverture des magasins sont un élément contraignant et le pendulaire doit s'y adapter en faisant, en général, ses achats sur un lieu plus proche de son travail que de son foyer.

Relevons aussi que les habitants qui font leurs achats à pied sont des habitants du centre et que plus on s'éloigne du centre moins les habitants viennent faire leur achat à pied ; la proportion diminue donc avec la distance, ce qui paraît logique. Et c'est là que le phénomène se complique, car dès qu'une personne prend sa voiture, elle aura tendance à « rouler » quelque peu, c'est-à-dire à faire quelques kilomètres pour se rendre dans un centre commercial plus lointain que ceux de la commune mais d'un accès facilité.

Le commerce souffre d'une donnée structurelle émanant de sa taille et des modes d'approvisionnement des centres commerciaux. À Estavayer-le-Lac, en effet, le bouquet de commerces et les assortiments proposés ne permettent plus de faire tous les achats sur place. Pour acheter « *un clou il faut aller à Payerne, alors on achète tout à Payerne !*[5] ». On voit cela le plus nettement pour les achats dits occasionnels, car l'approvisionnement au quotidien de denrées alimentaires se fait encore dans une large mesure à Estavayer-le-Lac.

Si la situation de baisse de fréquentation est visible dans les commerces, elle l'est également dans les restaurants, en partie pour les mêmes raisons et notamment celle du manque de choix. Sur les restaurants et cafés à Estavayer-le-Lac, la plupart des établissements propose des spécialités de poissons du lac. Et si, traditionnellement, cette cuisine est recherchée et fait même partie des atouts de la commune, seule, elle ne répond malheureusement plus aux goûts multiples des consommateurs d'aujourd'hui d'après les remarques glanées au fil des questions ouvertes. Au-delà de ce manque de choix, le manque d'anonymat est ressenti très fort et devient un élément important dans les choix des déplacements pour aller au restaurant. Une bonne bouteille, un grand repas se prendront à l'extérieur de la commune pour éviter le poids du regard, d'être dérangé dans son intimité, voire pour éviter d'être jugé, ce qui une fois encore est facilité par l'autoroute, encore plus si l'on est pendulaire…

Au final, l'ensemble de ces résultats suggère que le couple pendularité-autoroute a une grande influence sur la vitalité du commerce local dans une petite ville comme Estavayer-le-Lac. Or, la pendularité augmente et son augmentation est même accélérée par les potentiels de vitesse offerts par une autoroute.

Tout ne doit cependant pas être ramené à ce seul facteur. On le voit à travers ces résultats, derrière l'arrivée de l'autoroute se cachent en fait des données structurelles, comme la taille du bassin de chalandise et l'étendue du choix, qui rendent difficile le maintien du tissu des commerces non alimentaires dans des localités de moins de 10 000 habitants.

Si le phénomène est assez peu réjouissant pour des villes dans la même situation qu'Estavayer-le-Lac, celle-ci bénéficie du tourisme qui vient atténuer les syndromes négatifs de la perte de l'activité commerciale. Et c'est la chance voire le salut de cette ville que de pouvoir compter sur ce potentiel touristique qui maintient une activité, voire qui peut, si les choix sont intelligemment faits, la développer.

[5] Citation tirée des questionnaires.

Pour les petites villes du plateau suisse bien reliées au réseau autoroutier, le maintien d'un tissu commercial riche passe par une politique du logement visant à attirer de la population dans des quartiers centraux.

Pour celles qui ne disposent pas d'une bonne accessibilité routière, il est urgent de reconnaître que l'enclavement n'a pas que des désavantages. L'histoire récente du commerce à Estavayer-le-Lac nous le rappelle : une autoroute permet d'accéder à un lieu, mais elle permet aussi de s'en échapper pour aller consommer ailleurs… L'équation simpliste entre développement économique et accessibilité routière ne résiste pas à une analyse fine.

Bibliographie

Bassand M. 2005 : *La métropolisation de la Suisse*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Chenal J. et Kaufmann V. 2007 : « La Suisse métropolisée à l'épreuve des Alpes ». In ASSH (éditeur), *Nachhaltige Entwicklung Wohnen in der Metropole Schweiz. **Lässt sich Urbanisierung planen ?*** Berne : Académie suisse des sciences humaines et sociales.

Chenal J. et Kaufmann V. 2006 : *Estavayer-le-Lac – Enquête sur l'attractivité commerciale et touristique. Rapport du LaSUR* 2. Lausanne : EPFL.

Choay F. 1994 : « Le règne de l'urbain et la mort des villes ». In *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*. Paris : Éditions du Centre Pompidou.

Kaufmann V. 2002 : *Re-thinking Mobility*. Aldershot : Ashgate.

Offner J.-M. et Pumain D. (éditeurs) 1996 : *Réseaux et territoires : significations croisées*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.

OFS (Office fédéral de la statistique) et ARE (Office fédéral du développement territorial) 2007 : *La mobilité en Suisse : résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*. Neuchâtel : OFS.

Abstract

The motorway as a vector for development can also contribute to « draining » the peripheric regions of their shopping and other amenities. While the number of commuters is increasing and while they travel increasingly far, their lifestyles don't combine easily with the shopping offer of city centres that have difficulties in adapting to this new condition. The following example concerns research on the decline of shopping amenities in the city-centre of Estavayer-le-Lac, but could be applied to almost all Swiss cities.

Zusammenfassung

Als Entwicklungsfaktor kann die Autobahn auch zur « Entleerung » der peripheren Regionen von ihren Einzelhandels-Infrastrukturen und einiger ihrer zusätzlichen Annehmlichkeiten beitragen. Somit steigt die Zahl der Pendler, die zunehmend weiter entfernt wohnen und deren Lebensstil sich nur sehr mühsam mit dem Einzelhandel der Innenstädte überein bringen lässt. Diese haben Schwierigkeiten, sich an die neuen Bedingungen anzupassen. Das hier aufgeführte Fallbeispiel bezieht sich auf den Einzelhandelrückgang in der Innenstadt von Estavayer-le-Lac, könnte aber auf beinahe alle anderen Schweizer Städte übertragen werden.

Les friches ferroviaires urbaines en Suisse, un potentiel à conquérir

Jean-Paul Jaccaud, Vincent Kaufmann, Inès Lamunière, Sophie Lufkin

Laboratoire d'architecture et de mobilité urbaine,
École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Laboratoire de sociologie urbaine,
École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Laboratoire d'architecture et de mobilité urbaine,
École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Laboratoire d'architecture et de mobilité urbaine,
École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

jean-paul.jaccaud@epfl.ch
vincent.kaufmann@epfl.ch
ines.lamuniere@epfl.ch
sophie.lufkin@epfl.ch

Résumé

La densification des friches ferroviaires présente un enjeu important pour le développement d'une urbanité durable. La relation symbiotique entre un réseau ferroviaire performant et une densification ciblée amarrée autour des gares est une solution dont la valeur est clairement identifiée mais qui se heurte à de nombreux facteurs de résistance. Comprendre dans ce contexte quels mécanismes et quelles stratégies concrètes proposer pour ces sites constitue les axes principaux d'une étude menée dans le cadre du Projet national de recherche 54 par le Laboratoire d'architecture et de mobilité urbaine et le Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL en partenariat avec CFF Immobilier.

Introduction

La densification des friches ferroviaires présente aujourd'hui un enjeu important pour le développement d'une urbanité durable. La relation symbiotique entre un réseau ferroviaire performant et une densification ciblée amarrée autour des gares est une solution dont la valeur est clairement

identifiée ; les surfaces disponibles offrent des bassins potentiels de croissance urbaine importants dans des situations très favorables et leur développement une alternative intéressante à l'étalement urbain. Ceci dit, il faut constater que la transformation des friches ferroviaires se heurte à de nombreux facteurs de résistance, liés surtout à l'aspect inhospitalier des lieux et à la perception négative et réticente que cette condition génère.

Comprendre quels mécanismes permettraient de débloquer cette situation et quelles stratégies concrètes seraient à mettre en œuvre constitue les axes principaux d'une réflexion que nous menons actuellement dans le cadre du Projet national de recherche 54. Nos recherches s'effectuent en collaboration avec la division SBB Real Estate des Chemins de fers fédéraux, responsable de la direction opérationnelle et du développement de l'immobilier à la fois pour les aires ferroviaires et pour les aires commerciales dont les CFF sont propriétaires ; en ce sens, elle est aussi responsable de sous-portefeuilles de périmètres ayant soit été libérés d'une exploitation ferroviaire, soit sur le point de l'être. Dès 2003, elle a entrepris un inventaire structuré de ces aires de développement, dont le recensement a été terminé en novembre 2004 (Portfolio CFF, novembre 2004), qui identifie un portefeuille d'environ 200 aires de potentiel développement immobilier, totalisant une surface de 2,8 millions de mètres carrés, soit immédiatement disponibles ou qui le seront dans les dix prochaines années.

L'intérêt particulier des friches ferroviaires, comparativement par exemple aux friches industrielles, réside dans ce potentiel d'une réflexion concertée avec la division SBB Real Estate pour l'élaboration de stratégies récurrentes pour les différents sites à développer. Il est évident que chaque site devra faire l'objet d'une planification précise intégrant les spécificités du lieu, il serait néanmoins pertinent qu'en amont de ce niveau de réflexion, des instruments précis d'évaluation et de planification spécifiquement destinés aux friches ferroviaires, permettent d'optimiser à la fois le processus de planification, de décision et de projet. C'est là que réside la clé d'un développement à la fois durable, efficace, intégrant et intégré, pour ces fragments d'urbanité qui ne demandent qu'à se faire.

Urbanité et mobilité

Favoriser un développement urbain structuré autour de formes de mobilité durables représente un enjeu contemporain primordial en Suisse comme ailleurs. La Suisse change, se transforme, s'urbanise chaque jour davantage, et ces processus d'évolution s'accélèrent. Les agglomérations suisses abritent aujourd'hui les trois quarts de la population, en même temps, l'habitat tend à se disperser. La surface occupée par les agglomérations a augmenté beaucoup plus rapidement que la population : de 1979 à 1997, la croissance a atteint près de 1 m^2 par seconde, au détriment des terres agricoles. Les frontières spatiales et administratives ont cessé de délimiter les territoires fonctionnels associés aux villes-centres ; la traditionnelle distinction ville/campagne est devenue obsolète. Pour décrire cette occupation spatiale d'un nouveau genre, plusieurs expressions ont vu le jour : nébuleuse urbaine, brouillard urbain, métropole suisse, Zwischenstadt, ville diffuse, *urban sprawl*…

Pour faire face à ces transformations rapides, une redéfinition du zoning territorial est actuellement en chantier à la Confédération à partir de la notion de projet d'agglomération (ARE - Politique des agglomérations). L'objectif est en particulier de favoriser un développement harmonieux, coordonné et compact des aires urbaines en Suisse, en se dotant d'un appareil législatif renouvelé, et de participer sous condition au financement de nouvelles infrastructures

de transports publics urbains (Stratégie 2002 pour le développement durable, Conseil fédéral, 27.03.02). Le rapport distingue deux grands territoires : les agglomérations et l'espace rural. Ce dernier se décline en espace rural périurbain, centres touristiques alpins et espace rural périphérique. Pour chaque (sous-)catégorie, les auteurs énoncent une série d'atouts, de faiblesses et de défis. La question centrale de ce rapport est de déterminer dans quelle mesure l'évolution tendancielle du développement territorial va dans le sens d'un développement durable du territoire, tel qu'il est prescrit par la Constitution fédérale (art. 2 et 73). Les auteurs s'arment d'une batterie d'indicateurs opérationnels pour évaluer la situation, et obtiennent une réponse catégorique : le territoire suisse connaît actuellement un développement non durable.

Photo 1 : Fribourg, la voie industrielle, 2007

Pour tenter de pallier à ce constat alarmant, le rapport propose dans une seconde partie quatre scénarios de développement afin « *d'aider à penser la Suisse de demain* » (ARE, rapport développement territorial 2005, p. 67). À partir de ces quatre variantes, un projet de territoire est élaboré, il propose une stratégie générale pour ouvrir un débat public et infléchir le cours du développement dans le sens recherché. Le projet de territoire va dans le sens d'une « Suisse urbaine polycentrique ». Du point de vue de la répartition territoriale, il propose un compromis entre une compétition territoriale et une décentralisation équitable : les services publics sont maintenus dans les régions périphériques, mais une urbanisation orientée vers l'intérieur des agglomérations est encouragée.

D'autres réflexions récentes sur le territoire suisse émanant de groupes de pression (Avenir Suisse) ou de cercles plus académiques (Studio Basel) ont permis d'amorcer un débat public sur la question de l'aménagement territorial. Si les réformes proposées n'ont à ce stade pas la prétention d'offrir des solutions concrètes, elles identifient une combinaison de facteurs qui permettront d'atteindre une « durabilité compétitive ». Plus internationalement, l'amarrage entre transport public et urbanisation rejoint d'autres visions récentes pour le développement territorial qui tentent de proposer des lignes directrices durables en tenant compte de trois tendances, le regain d'intérêt pour les centres urbains, la maturation des zones périurbaines et l'utilisation

accrue du rail. Les notions de « Transit Oriented Development (TOD) » (Dittmar et Ohland, 2004), ou de « Regional City » (Calthorpe et Fulton, 2001) proposent des modèles adaptatifs pour un développement symbiotique entre transports publics et croissance urbaine combinant une densification ciblée, une offre de transports d'agglomération performante et une politique de limitation et de contrôle automobile.

Si les différents argumentaires empruntent des chemins divergents, ils aboutissent néanmoins à certaines conclusions similaires dont le plaidoyer en faveur d'une densité accrue et l'optimisation de l'offre de transports publics ferroviaires d'agglomération constituent les fers de lance. Ce qui surprend en définitive dans ce postulat est la convergence qu'elle permet entre partisans d'une idéologie libérale et les défenseurs de l'environnement. Les adeptes d'une politique de la croissance mettent en avant la concentration de facteurs socio-économiques, technico-scientifiques et d'infrastructure qui, combinés à la formation d'un marché du travail plus compétitif, favorisent l'innovation et la création de valeur ajoutée. Les écologistes, eux, y voient la solution pour enrayer l'empiétement toujours plus grand des surfaces urbanisées sur les espaces ruraux, d'une part, et pour limiter la nécessité de mobilité grâce à une plus grande mixité d'autre part.

Potentiel et réticences

Si le potentiel des friches urbaines a d'ores et déjà été apprécié par leur raccord aux réseaux existants, leur proximité des transports publics et leurs emplacements souvent stratégiques, la recherche s'est largement penchée pendant les années nonante sur leur urbanisation suite à la délocalisation, parfois brutale, de nombreuses grandes entreprises (en Suisse : Escher Wyss à Zurich-West, Sulzer à Winterthur, ABB à Baden, SIP à Plainpalais-Genève, par exemple). Ces travaux ont permis différentes stratégies de densification, souvent à l'origine de mixité d'activités et de sauvegarde du patrimoine industriel (Bienne, prix Wakker 2004).

Photo 2 : La Praille (Genève), gare de marchandises, 2007

Aujourd'hui c'est sur un autre type de vides urbains que doit s'engager la recherche. En effet, en Suisse, 2'800'000 mètres carrés d'infrastructures de transport abandonnées sont en quête d'avenir. À l'aube du XXIe siècle, force est de constater qu'une partie du patrimoine ferroviaire montre des signes avancés d'obsolescence. C'est en particulier le cas des faisceaux de voies de triage et d'accès à des zones industrielles aujourd'hui disparues, qui occupent des surfaces importantes, souvent proches des centres-villes et qui sont laissés à l'abandon. Ces lieux sont devenus des friches assimilées à des lieux inhospitaliers, souvent trop proches d'infrastructures de transports considérées comme bruyantes, sources de pollutions atmosphériques et génératrices de champs électromagnétiques. Ils sont en outre un des lieux d'expression privilégiés des contre-cultures urbaines et de marginalités multiples qui leur valent des réputations souvent sulfureuses (Menerault et Barré, 2001). Pourtant, les friches ferroviaires sont stratégiques pour faire de la ville compacte, articulée aux transports ferroviaires. De récentes opérations (Écoparc à Neuchâtel, Oekozentrum de Hamm en Allemagne, etc.) s'inscrivent dans ces perspectives et constituent des initiatives vivantes de rénovation et de redynamisation d'espaces de friches auparavant délaissées. Ces exemples montrent toutefois que les populations et les utilisateurs cibles peinent à se convaincre de l'attractivité des lieux et que ceux-ci restent souvent assimilés à des lieux délaissés, inhabitables, menaçants sur le plan de la santé ou dangereux. Les nouvelles normes ORNI (Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant), le zoning des normes bruit OPB (Ordonnance sur la protection contre le bruit), les effets des vibrations sur la santé, la pollution de l'air par les poussières métalliques sont autant de facteurs qui favorisent la diffusion de telles représentations. De la même manière, les scènes ouvertes de la drogue zurichoise des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, l'appropriation des friches ferroviaires par les acteurs de la culture « off » et les opérations nocturnes de « taggage » sont autant de pratiques qui marquent l'image de la friche ferroviaire.

Amarrages autour des gares

Dans les sociétés contemporaines, marquées par l'exigence de flexibilité et d'efficacité, les potentiels de vitesse procurés par les grands réseaux de transport (autoroutes, aéroports, grandes gares) structurent les villes et définissent leurs centralités. Conceptualisé par Manuel Castells (1996), autour du découplage croissant entre espaces de flux et espaces de lieux, la compression de l'espace et du temps, associée à une croissance des mobilités, tend à inscrire les métropoles dans une double logique de concentration – des emplois, de l'habitat, des activités économiques, des innovations – et d'échanges – avec des espaces distants dont elles sont partiellement dépendantes. Entre l'importance renouvelée des relations de proximité d'une part et des pratiques sociales de plus en plus multiscalaires d'autre part, les villes font face au défi de mise en cohérence des lieux et des flux.

Les quartiers de gares, comme les principaux nœuds de réseaux, se situent donc au cœur d'une série de tensions. Dans un même temps lieux de concentration de flux et d'espaces publics, ils sont caractérisés par un télescopage des échelles (Offner, 1996) induisant des pratiques spatiales hétérogènes, porteuses de contradictions (Joseph, 1999). Ils ont été et restent des espaces habités ou pratiqués quotidiennement, des lieux appropriés qui fondent l'identité d'un quartier et de la ville dans son ensemble. Mais dans un même temps, ces lieux de réseaux sont de plus en plus considérés comme les principales vitrines d'une ville, supposant une forte valorisation architecturale, symbolique et foncière. En effet, ce n'est plus la distance mais le temps qui définit les métriques urbaines et les échelles de proximité. Il en résulte qu'avoir accès aux potentiels de vitesse est recherché par les entreprises dont les stratégies de localisation sont fondées sur des

arbitrages entre la proximité temps de « hubs » de transport, les prix du foncier et la fiscalité. Pour les ménages, la localisation résidentielle renvoie aux mêmes types de critères mais de façon plus complexe : les arbitrages se font non seulement en termes d'accessibilité et de prix mais aussi en fonction de projets résidentiels et d'aspirations à certains modèles d'habitat (la maison individuelle, l'habitat urbain, etc.).

La clé pour permettre le développement des friches ferroviaires est nécessairement tributaire de l'amarrage de l'urbanisation aux gares et c'est principalement là que le bât blesse. Plusieurs raisons expliquent cette difficulté :

Les potentiels à bâtir

La plupart des plans directeurs cantonaux prévoient des potentiels à bâtir importants dans les communes suburbaines et périurbaines. Cette situation, héritée de la planification urbaine des années soixante/quatre-vingt-dix, rend difficile la canalisation de l'urbanisation à proximité des gares, ce d'autant plus que les terrains en franges urbaines sont bien meilleur marché. Même si les révisions des plans directeurs cantonaux tentent de corriger cette situation en intégrant des zones de densification proches des centres à l'intérieur des périmètres induits par « les zones urbaines et d'agglomération » (OFS, 1997), l'urbanisation se poursuit de façon diffuse en liaison avec les grandes infrastructures routières. La redéfinition du zoning territorial de la confédération (ARE - Politique des agglomérations) interroge donc de manière renouvelée et complexe les potentiels à bâtir des friches ferroviaires à proximité des gares. L'image de leur développement est essentielle et se doit d'être conforme aux objectifs de protection de l'environnement au sens des domaines d'intervention « mobilité » et « développement territorial et urbanisation » des activités de la Suisse en faveur du développement durable (Ci-Rio, 2004).

La coordination intersectorielle

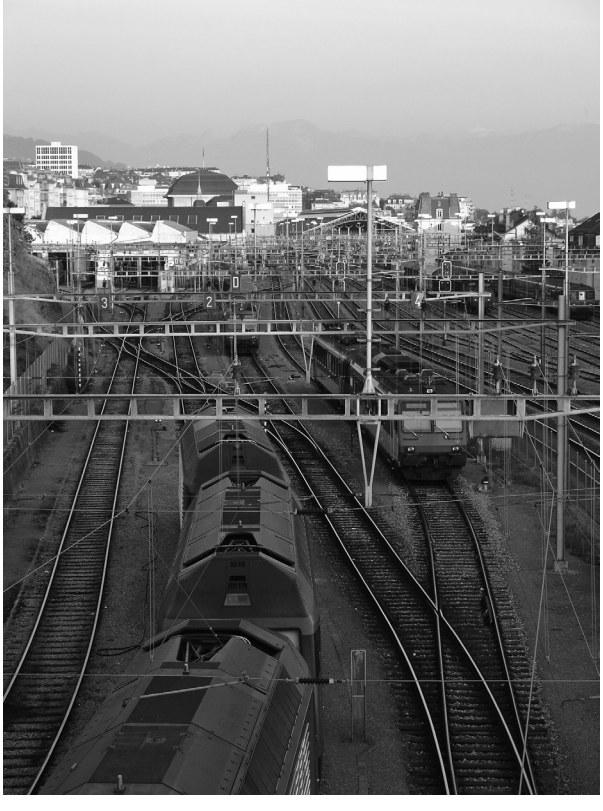
Il est difficile de coordonner les politiques de transport et celles d'urbanisme, pour toute une série de raisons allant de la temporalité des projets (la réalisation de projets de transports s'inscrit dans des périodes de 1-5 ans alors que les projets d'aménagement se montent sur 10-15 ans), en passant par la continuité de l'action publique, des cultures professionnelles des acteurs impliqués et des enjeux de pouvoirs entre administrations (Ollivier-Trigalo et Piechaczyk, 2001 ; Kaufmann et *al.*, 2003). En Suisse, l'analyse fine des cas où une coordination exemplaire entre infrastructures de transports publics et urbanisation a pu être réalisée (par exemple à Berne pour le développement du pôle du Wankdorf) montre l'importance des lois intersectorielles financièrement incitatrices et de la qualité des processus de prise de décision. Si le pôle Wankdorf est un succès, c'est avant tout parce que les acteurs impliqués dans le projet avaient financièrement intérêt à se coordonner (la coordination leur permettait d'accéder à une participation financière des pouvoirs publics) et que la commission de coordination créée pour la circonstance avait un mandat précis et fonctionnait selon des règles du jeu transparentes. Cet exemple montre qu'une coordination de qualité passe par un renouvellement des outils législatifs et des pratiques professionnelles qui font encore souvent défaut. Il s'agit aussi d'un chantier du projet de politique des agglomérations de l'ARE.

Les programmes

L'urbanisation proche des gares pose des questions de programmes. Les espaces de gare et leur environnement contextuel se résument-ils à des fonctionnalités purement commerciales souvent difficiles à développer du fait de leur concurrence à la fois avec les centres-villes et les équipements d'entrée de ville ? Les formes prises par la mobilité changent ; en particulier, les

frontières entre mobilité de la vie quotidienne, mobilité résidentielle et voyages s'estompent par métissage et apparition de formes hybrides comme la multirésidentialité ou la pendularité de très longue distance. Jusqu'à présent, ces nouvelles mobilités n'ont pas fait l'objet de réponses particulières en termes de programme (Ascher, 1995). L'urbanisation des quartiers de gare serait l'occasion de tester de nouvelles formulations qui répondent à ces nouveaux besoins (équipements culturels et sociaux : éducation, ambulatoire sanitaire, crèches, équipements hôteliers, logements temporaires, etc.).

Photo 3 : Lausanne, atelier des locomotives, 2007



Optimisation, densification, équipement

La complexité de la question du développement urbain autour des gares, sur des sites incitant à la réticence de surcroît, ne permet pas d'appréhender des solutions immédiates pour leur développement. Dans ce contexte, la temporalité apparaît comme une composante essentielle de toute planification. Il est en effet peu probable que les transformations importantes que doivent subir les espaces de friches ferroviaires puissent se concrétiser en une opération unique liée à un planning visant à une revalorisation rapide. Le changement des perceptions, les contradictions de coordination et de potentiel à bâtir nous poussent à une réflexion éclatée autant pour les axes principaux de développement que dans la temporalité de l'évolution. Nous proposerions ainsi de structurer autour de trois axes principaux les modifications des zones de friches ferroviaires :

Optimisation gare

Pour permettre une relation symbiotique optimale entre les gares et les nouveaux quartiers qui les bordent, il est essentiel d'optimiser le fonctionnement et l'accessibilité des gares. Ceci implique à la fois une optimisation des interfaces avec les autres moyens de transports en présence (bus, RER, Mobility, etc.) et l'optimisation de l'accessibilité piétonne de la gare des nouveaux quartiers et du tissu existant. Un lien avec les équipements sera essentiel, et il serait intéressant de pouvoir lier ces éléments pour trouver des combinaisons opérationnellement efficaces. Il s'agit également d'agir sur le caractère des gares pour en faire des lieux centraux intégrés dans leur contexte sans les problématiques liées à la sécurité ou à la perception négative qui pourrait découler de la concentration de pratiques sociales problématiques.

Équipement concerté

L'équipement des friches est une étape primordiale dans leur développement et un premier pas vers une réintégration dans l'urbain. L'équipement, qu'il soit énergétique (centrale de chauffage), scolaire, sportif ou social, permettrait au site de trouver une nouvelle identité et nous voudrions penser cette première phase à la fois comme détonateur pour le projet et comme outil de modification progressive des perceptions. Il est en effet intéressant de pouvoir intégrer dans la temporalité du développement une modification du caractère des sites par un passage progressif vers l'urbanisé. Les étapes intermédiaires du développement pouvant constituer des phases clés pour permettre un changement de mentalités, par exemple par l'introduction d'espaces ou d'équipements publics pionniers qui ouvriraient la route pour une densification bâtie. La notion de « pré-équipement » permet également une intégration optimale des processus de concertation et autorise une certaine flexibilité dans le processus de détermination des composantes bâties du site.

La question énergétique se pose également en termes d'équipement. La taille des friches est variable, mais toutes ou presque offrent la possibilité d'une réflexion à une échelle élargie d'un « quartier » dont les besoins énergétiques peuvent être appréciés et planifiés de manière concertée. En fonction des spécificités climatiques et des possibilités locales de sources d'énergie, il serait pertinent d'inclure les générateurs d'énergie comme un élément spécifique d'équipement. L'exemple récent, dans le quartier de Sécheron à Genève, de la construction du quartier général de Serono a permis l'approvisionnement énergétique d'une part du quartier autour d'un échangeur de chaleur connecté directement avec le lac Léman. Ce type de solution « propre » serait efficace non seulement en termes de bilan énergétique et de durabilité mais pourrait également constituer un catalyseur important pour la modification des perceptions d'un site. Sa visibilité, qui pourrait découler de sa mise en place en amont de la construction du tissu qui l'engloberait, ferait office d'acte fondateur, de « première pierre » dans la constitution d'un nouveau fragment urbain.

L'espace public joue également un rôle fondamental dans une réappropriation progressive des friches. Sa qualité et son caractère pouvant se modifier en fonction des phases successives, de réappropriation du site et de l'échelle et des proximités établies par le vide. D'espace « vide » public important au départ, le resserrement de l'échelle par la densification progressive permettrait une stabilisation graduelle d'un espace pour lequel les étapes premières ont permis la réinscription au sens large dans la vie et l'esprit des habitants du voisinage. Ce processus se ferait autant par une familiarité progressivement acquise et intégrée que par la reconnaissance que jouer au basket, au foot ou dans un bac à sable sur une parcelle jusque-là perçue comme parfaitement inhospitalière modifierait inévitablement les mentalités.

La densification qualitative maximale des sites

Nous avons souligné l'importance de la densification des sites de friches ferroviaires. Cette densité se doit néanmoins d'être qualitative autant que quantitative, ce qui présuppose une série de facteurs permettant de cerner les possibilités de développement en fonction des spécificités de chaque site, principalement :

Développement durable

Le développement des friches ferroviaires passera avant tout par l'intégration des standards à la pointe de la réflexion contemporaine sur le développement durable (par exemple Minergie ECO) de manière systématique. Cette prise de position permettrait, au-delà des avantages énergétiques et des perspectives à long terme de développement durable, de conférer aux sites une identité nouvelle ayant la capacité de faire face aux préconceptions négatives qui les pénalisent actuellement. Les contraintes d'ensoleillement, de lumière naturelle, de rapport aux nuisances généreront, en fonction des spécificités de chaque site, des formalisations qui serviront de lignes directrices pour le développement urbain.

Contraintes sociologiques

Les études approfondies des friches et de leurs contextes environnants permettent de comprendre les enjeux sociologiques comme facteurs régulateurs d'une densité qualitative. À l'échelle des interventions prévues, il est impératif de comprendre les modifications des (dés)équilibres existants et de planifier des stratégies permettant d'intégrer ces notions dans le projet. Les risques liés à de nouvelles ségrégations (« new-build gentrification ») ou à des déséquilibres sociologiques dans des quartiers parfois problématiques doivent être compris et intégrés dans la réflexion de densification qualitative.

Photo 4 : Olten, centre d'entretien, 2007

Processus et acteurs

Les processus de décision conduisant à la réalisation de grands projets urbains sont caractérisés par la multiplicité des acteurs en présence, et donc des stratégies et des intérêts portés, ainsi que par la capacité de ces acteurs à négocier, coordonner leurs actions ou établir des partenariats nécessaires à leurs aboutissements (Gaudin, 1999). L'analyse des politiques publiques a montré que cette capacité de gouvernance, c'est-à-dire de production d'une décision fondée sur une pluralité d'acteurs, est étroitement liée à l'élaboration d'un référentiel d'action publique emportant l'adhésion des différents « stakeholders ». Mais, comme le soulignent Pierre Muller (2000) et surtout Pierre Lascoumes (1996), l'analyse de la genèse d'une décision publique doit s'appuyer sur la compréhension des débats et des négociations relatives à la production de ces cadres d'interprétation, en analysant la place et le poids des acteurs en présence. Tout comme les politiques environnementales (Lascoumes, 1994), les projets d'aménagement sont en prise avec des réalités et des problématiques éclectiques, souvent qualifiées de transversales, qui concernent tout autant les aménageurs, les investisseurs, les habitants que les usagers actuels ou futurs d'un lieu. L'élaboration de cadres d'action, d'un « policy frame » pour reprendre le concept de Paul Sabatier (1999), est donc soumise à d'importantes tensions dont l'enjeu est tout aussi structurant que la décision elle-même. Nous proposons de nous intéresser au rôle des acteurs dans l'élaboration des référentiels d'action publique, sous forme de diagnostics, de connaissances, de savoirs et du contenu même du projet, de la phase d'étude à sa mise en œuvre.

Photo 5 : Renens, gare de triage, 2007

Cette perspective nécessite une analyse globale intégrant les acteurs publics, les experts, les investisseurs et les mouvements associatifs. Plusieurs travaux sur les processus de coproduction de projets d'aménagement (Blatrix et *al.*, 2002 ; Blondiaux et *al.*, 1999) mettent en relief l'importance de la concertation pour l'aboutissement des projets. Pour maximiser les chances de succès, celle-ci doit être menée dès le début du processus de prise de décision. Dans le cas des friches ferroviaires, la participation peut en particulier permettre d'associer les acteurs présents sur le site à l'élaboration du projet, notamment les acteurs culturels – les friches étant souvent devenues des lieux de création –, et ainsi s'appuyer sur leurs activités pour produire de la ville. Cette approche englobante et participative serait de plus cohérente avec les temporalités de transformation progressive des sites.

Conclusion

Si certaines friches ferroviaires sont déjà à un stade avancé de leur transformation, le site de la Hauptbahnhof de Zurich par exemple, elles restent très largement minoritaires. Dans la plupart des cas, tout reste à faire et il faut rapidement identifier une instrumentation adaptée aux spécificités et aux contraintes en présence pour poursuivre ce chantier important. Nous avons fait mention des 2,8 millions de mètres carrés disponibles au cours des dix prochaines années qui sont en attente d'un projet. À ces surfaces, il faudrait rajouter les zones de friches urbaines limitrophes d'autre nature qu'il serait judicieux d'intégrer dans une réflexion concertée. Ceci permettrait non seulement l'identification de bassins plus importants de croissance continus et cohérents mais également une optimisation par le regroupement des processus consultatifs. Ces friches d'origines hybrides resteraient suffisamment proches par les enjeux, les acteurs en présence et les problématiques qu'elles présentent pour que les stratégies et les démarches que nous avons identifiées puissent y trouver une application concrète et permettre une forte valorisation architecturale, symbolique et foncière.

BIBLIOGRAPHIE

ASCHER F. 1995 : *Metapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Odile Jacob.

ASSOCIATION MÉTROPOLE SUISSE 2002 : *Charte pour l'avenir d'une Suisse urbaine*. Zurich : AMS.

Association métropole Suisse, Rellstab U. (éditeurs) 2002 : *Métropole suisse, charte pour l'avenir d'une Suisse urbaine*. Zurich : AMS.

AYDALOT P. et GARNIER A. 1985 : « Périurbanisation et suburbanisation : des concepts à définir ». *DISP* 80-81, 53-55.

Bassand M. et Schuler M. 1985 : *La Suisse, une métropole mondiale ?* Lausanne : IREC, EPFL.

Becker H. und Jessen J. 1998 : *Ohne Leitbild, Städtebau in Deutschland und Europa*. Stuttgart : Karl Krämer Verlag.

Bertrand I. et Robert B. 1991 : *En Europe, des villes et des réseaux. Du mythe à la réalité les réseaux de villes comme outils d'aménagement du territoire*. Paris : DATAR, Ministère de la ville et de l'aménagement du territoire.

BLONDIAUX L. et LEVÊQUE S. 1999 : « La politique locale à l'épreuve de la démocratie. Les formes paradoxales de la démocratie participative dans le 20e arrondissement de Paris ». In NEVEU C. (éditeur), *Espace public et engagement politique : les enjeux et logiques de la citoyenneté locale*. Paris : L'Harmattan, 17-111.

Blowers A. 1992 : *Planning for a sustainable society*. London : Town and Country Planning Association-Earthscan.

BREHENY M. 1992 : *Sustainable development and urban form*. London : Pion.

Broadbent G. 1990 : *Emerging Concepts in Urban Space Design*. New York : Van Nostran Reinhold.

Buckingham-Hatfield R. 1997 : *Environmental planning and sustainability*. Sussex : John Wiley & sons, Chicester.

Burton E., 2000 : « The compact city : just or just compact, a preliminary analysis ». *Urban studies* 37, 1969-2006.

Burton E. 1998 : *The compact city : Just or Just Compact*. Oxford : Oxford Brookes University.

Burton E. 1995 : *Compact city : a sustainable urban form*. London : Spon E. & FN.

Calthorpe P. 1993 : *The next American metropolis, Ecology, Community and the American Dream*. Princeton : Princeton Architectural Press.

CALTHORPE P. and VAN DER RYN S. 1993 : *A new Design Synthesis for Cities*. California : Sierra Club Books.

Calthorpe P. and Fulton W. 2003 : *The Regional City*. Washington : Island Press.

Castells M. 1998 : *La Société en réseaux*. Paris : Fayard.

CASTELLS M. 1999 : *Le pouvoir de l'identité*. Paris : Fayard.

DE ROO G. and MILLER D. 2000 : *Compact cities and sustainable urban development*. Aldershot : Ashgate publishing.

DODDS F. 2001 : *The way forward-beyond local agenda 21*. London : Earthscan.

Dittmar H. and Ohland G. 2003 : *The New Transit Town*. Washington : Island Press.

Dubois Taine G. et Chalas Y. 1997 : *La ville émergente*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.

EINSINGER A. und SCHNEIDER M. 2004 : *Stadtland Schweiz, Avenir Suisse*. Basel : Birkhäuser.

ELKIN T., MCLAREN D. and HILLMAN M. 1991 : *Reviving the city : towards sustainable urban development*. London : Friends of the earth.

ETH Studio Basel, Diener R., Herzog J., Meili M., de Meuron P. et Christian Schmid (éditeurs) 2006 : *La Suisse portrait urbain*. Basel : Birkhäuser.

Frey R. 1996 : *Stadt : Lebens und Wirtscahftsraum. Eine ökonomische Analyse*. Zürich : VDF ETH.

Hamnett C. 1991 : « The blind men and the elephant : the explanation of gentrification ». London : *Transactions of the Institute of British Geographers* 16, 173-189.

Hoffmann A.D. 2001 : *Auslaufmodell Europäische Stadt ? Neue Herausforderungen und Fragestellungen am Beginn des 21 Jahrhunderts*. Berlin : Verlag für Wissenschaft und Forschung.

INURA (International Network of Urban Research and Action) (editor) 1998 : *Possible Urban Worlds, Urban Strategies at the end of the xxth Century*. Basel : Birkhäuser.

Jacobs J. 1961 : *The life and death of great American cities*. New York : Random House.

Jenks M., Burton E. and Williams K.B. 2000 : *Achieving sustainable urban form*. London : Routlege.

Jenks M. and Burgess R. 2001 : *Compact cities : sustainable urban forms for developing countries*. London : Taylor & Francis group.

Jessen J. und Roos H. 1997 : *Stadt – Mobilität – Logistik*. Basel : Birkhäuser Verlag.

Katz P. 1993 : *The New Urbanism : Towards an architecture of Community*. New York : Mc Graw Hill Professional.

Kaufmann V., Sager F., Ferrari Y. et Joye D. 2003 : *Coordonner transports et urbanisme*. Lausanne : PPUR.

KAUFMANN V. 2000 : *Mobilités quotidiennes et dynamiques urbaines, la question du report modal*. Lausanne : PPUR.

Kuster J. et Meier H.R. 2000 : *La Suisse urbaine, évolution spatiale et structure actuelle*. Berne : ODT.

LASCOUMES P. 1994 : *L'Eco pouvoir. Environnements et politiques*. Paris : La Découverte.

MCLAREN D. 1992 : « Compact or dispersed ? Dilution is no solution ». *Built environment* 18, 268-284.

MENERAULT Ph. et BARRÉ A. 2001 : *Gares et quartiers de gares ; signes et marges*. Paris : INRETS collection acte.

MULLER P. 2000 : *L'administration française est-elle en crise* ? Paris : L'Harmattan.

Neuman M. 2005 : « The Compact City Fallacy ». *Journal of planning and education* 25, 11-26.

Newman P. and Kenwothy J. 1999 : *Sustainability and cities*. Washington DC : Island Press.

Offner J.-M. 2003 : *Les plans de déplacements urbains*. Paris : Anthropos.

OFFNER J.-M. 1996 : « Politique de la navigation à vue ». *Urbanisme* 289, 47-50.

OLLIVIER-TRIGALO M. et PIECHACZYK X. 2001 : *Évaluer, débattre ou négocier l'utilité publique ? Conflits d'aménagement et pratiques de conduite de projet*. Paris : Collection INRETS.

ROWE P.G. 1991 : *Making a middle landscape*. Cambridge : MIT Press.

RUDLIN D. and FALK N. 1999 : *Building the 21 century home : The sustainable urban neighborhood*. Oxford : Architectural Press.

RUEGG J. et DESCHENAUX C. 2003 : *Territoires intermédiaires et espaces ruraux*. Fribourg : Université de Fribourg.

SABATIER P. 1999 : *Theories of the Policy Process, theoretical lenses on the public policy*. Boulder : Westview.

Schuler M. 2004 : *Non-urbain, campagne ou périphérie. Où se trouve l'espace rural aujourd'hui ?* Berne : Office fédéral du développement territorial.

SCOTT A. J. 1998 : *Regions of the world economy. The coming shape of global production, competition and political order*. Oxford : Oxford University Press.

SIEVERTS T. 2001 : *Entre ville, une lecture de la Zwischenstadt*. Marseille : Éditions Parenthèses.

Tunnard C. and Pushkarev B. 1963 : *Man made America, Chaos or control ?* New Haven : Yale University Press.

Veltz P. 1996 : *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. Paris : Presses universitaires de France.

Abstract

The densification of disused railway areas is a key element for the implementation of a sustainable urbanity. The symbiotic relationship between an efficient railway system and a targeted urban densification adjacent to stations is a solution whose value is clearly recognized but which meets numerous resistance factors. The comprehension, in this context, of the appropriate mechanisms and strategies for the development of these sites constitutes the guideline of a study led in the context of the National Research Programme 54 by the Laboratoire d'architecture et de mobilité urbaine and the Laboratoire de sociologie urbaine of the EPFL in partnership with SBB Real Estate.

Zusammenfassung

Die Verdichtung der Bahnbrachen bildet eine bedeutende Herausforderung für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Die symbiotische Verbindung zwischen einem leistungsfähigen Bahnnetz und einer gezielten um die Bahnhöfe verankerten Verdichtung ist eine Lösung, deren Werte klar identifiziert sind, die aber auf zahlreiche Widerstandsfaktoren stösst. In diesem Kontext bildet das Erkennen der Mechanismen und konkreten Strategien, die für diese Gebiete vorgeschlagen werden sollen, die wichtige Orientierung einer Studie, die im Rahmen des nationalen Forschungsprojektes 54 durch das Laboratoire d'architecture et de mobilité urbaine, sowie durch das Laboratoire de sociologie urbaine der EPFL in Partnerschaft mit den SBB Real Estate durchgeführt wird.

La reconversion du quartier Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel : réflexions sur la densification qualifiée

Marianne Thomann

Institut de géographie de l'Université de Lausanne.

marianne.thomann@unil.ch

Résumé

La reconversion des friches industrielles des secteurs de gare est prometteuse dans l'optique d'un développement urbain dense alternatif à l'étalement. Elles constituent en effet une réserve foncière centrale et bien desservie par les transports publics. La densification de ces terrains stratégiques ne pourra cependant freiner l'étalement urbain qu'à condition d'offrir un cadre de vie attractif pour l'habitat. Notre hypothèse est que l'engagement des pouvoirs publics est déterminant pour assurer cette densification qualifiée.

Introduction

Un des volets de la stratégie de développement territorial pour la Suisse vise à limiter le processus d'étalement urbain qui caractérise les agglomérations suisses (ARE, 2005). La dispersion des personnes et des activités en une vaste zone de constructions de faible densité (dé)structurée par les infrastructures routières est jugée incompatible avec un développement durable du territoire pour toute une série de raisons : forte consommation de sol et d'énergie, coûts des infrastructures, pollution, dégradation de la qualité de vie de certains quartiers et ségrégation sociale. Comme le soulignent Da Cunha et *al*. (2005 : 23), « *l'urbanisation extensive rend la ville plus inefficace du point de vue de l'utilisation des ressources matérielles et de la qualité du cadre de vie* ».

La politique nationale imaginée dans les années nonante pour freiner le processus d'étalement urbain repose sur les trois principes suivants : revitaliser les villes dans l'idée de créer un cadre de vie attractif pour l'habitat, limiter l'extension des agglomérations à l'intérieur de la zone à bâtir et structurer les zones urbanisées par les réseaux de transports publics (OFAT, 1996). Ces mêmes grandes lignes guident toujours la politique nationale de développement territorial révisée en 2005 (ARE, 2005), qui appuie l'idée d'une zone urbaine « polycentrique en réseau » structurée par les transports intra- et interurbains. Ce modèle polycentrique, basé sur l'idée de

« décentralisation concentrée », est considéré par certains comme un « *méta-modèle territorial de référence efficace* » (Camagni et Gibelli, 1997). En opérant un compromis entre ville compacte et ville étalée, ce modèle semble même faire l'objet d'un large consensus dans les débats sur la forme urbaine (Jenks et *al*., 1996).

Cette stratégie de développement territorial confère aux friches industrielles un rôle crucial puisqu'elles offrent d'importantes réserves foncières à l'intérieur de la zone à bâtir – 160 000 ha selon les dernières estimations (Valda et Westermann, 2004). Dans les secteurs de gare en particulier – définis comme « *les quartiers situés dans le voisinage des gares et dont le développement peut être influencé par celles-ci* » (CFF, 1991) –, les terrains anciennement occupés par des activités ferroviaires et industrielles constituent des friches particulièrement stratégiques : centrales, elles bénéficient en outre d'une desserte particulièrement bonne en transports publics aux échelles intra- et interurbaine.

Pour les collectivités locales, la mise en valeur de ces terrains représente une opportunité à plusieurs égards : celle de créer du logement dans un cadre architectural, urbanistique et environnemental de qualité tout d'abord, afin d'attirer les populations « centrifuges » qui aspirent à résider en périurbain. Mais il s'agit aussi d'attirer des activités économiques, de recoudre le tissu urbain localement interrompu par la présence de friches, de rendre ces lieux accessibles aux habitants par des espaces publics et des activités d'utilité publique. La concurrence territoriale entre les villes confère en outre à ces terrains une fonction de marketing urbain ; portes d'entrée de la ville, les secteurs de gare jouent un rôle « vitrine », ce qui favorise l'implantation d'activités à haute valeur ajoutée. Les collectivités locales ne sont cependant pas les seules intéressées par ces terrains. Les CFF, un acteur foncier prédominant dans ce type de secteur, participent activement à la valorisation de leurs terrains depuis la création d'une division immobilière en leur sein.

Malgré de nombreux obstacles fonciers et financiers[1], le contexte tant national que local est aujourd'hui propice à la mise en valeur du stock de terrain constitué par les friches, pour le moins lorsque celles-ci se situent dans les centres et plus encore dans les secteurs de gare des agglomérations. La reconversion des friches situées dans les villes périphériques ou en périphérie des grandes villes est en effet beaucoup plus problématique en raison d'une pression foncière moindre.

Cependant, la forte pression foncière qui caractérise ces terrains centraux induit également divers risques : spécialisation fonctionnelle tertiaire et gentrification résidentielle, surdensification et manque d'espaces publics, isolement et incapacité urbanistique et/ou fonctionnelle à constituer une nouvelle centralité, ou encore augmentation de trafic et d'autres nuisances dues à la concentration d'activités humaines.

Dans l'optique de freiner l'étalement urbain, la reconversion[2] des friches industrielles des secteurs de gare peut donc jouer un rôle mais *à la condition* de créer des aménagements qui répondent à des critères de densification qualifiée. Le chapitre qui suit vise à définir quels peuvent être ces critères.

---

[1] Pour une synthèse des obstacles à la reconversion des friches, voir Thomann, 2005 ; Valda et Westermann, 2004 ; Chaline, 1999 ; Rey et *al*., 1993.

[2] La terminologie liée aux pratiques d'intervention sur le tissu urbain prête souvent à confusion : rappelons que le terme de reconversion implique la modernisation d'un bâtiment ou d'un ensemble de bâtiments avec changement de fonctions. Celui de rénovation désigne la destruction des bâtiments existants au profit de nouveaux bâtiments (Chaline, 1999) alors que la réhabilitation désigne la transformation ou l'amélioration d'un bâtiment ou d'un quartier à des fins résidentielles (Merlin et Choay, 1996).

Sept principes pour une densification qualifiée

La densification qualifiée vise à produire un cadre de vie urbain attractif en agissant sur la forme et sur le fond. Les débats sur la forme urbaine ont soulevé les limites de la densification en termes de faisabilité économique et sociale, voire de désirabilité : la densité peut aussi apporter son lot de nuisances sociales, environnementales et économiques (Williams et *al*., 2000 ; Frey, 1999 ; Jenks et *al*., 1996 ; Breheny, 1992). Le modèle centriste, qui favorise la densification, tend cependant à s'imposer depuis l'émergence des préoccupations liées au développement durable et plus encore de la menace climatique. La densification est largement considérée comme étant à la base de formes urbaines plus durables que celles engendrées par l'étalement, mais il est reconnu qu'elle ne constitue pas une alternative suffisante. L'efficacité de la densification – autrement dit sa capacité à attirer les habitants en ville et à promouvoir l'éco-mobilité – dépend avant tout de la qualité du cadre de vie créé, soit de la valorisation des espaces publics, de la mixité sociale et de la mixité fonctionnelle qui associées créent la centralité (Da Cunha, 2005).

La densification paraît donc pouvoir améliorer le cadre de vie urbain, mais sous un certain nombre de conditions seulement. Nous en relevons sept, certes non exhaustives (Thomann, 2005) : (1) prise en compte du degré de centralité et d'accessibilité du site, (2) prise en compte de ses caractéristiques topographiques, morphologiques et patrimoniales, (3) intégration des aménagements au tissu bâti environnant, (4) mixité fonctionnelle à une échelle et avec des fonctions adéquates, (5) mixité des types de logements, (6) qualité architecturale et, enfin, (7) valorisation des espaces non construits. Toutes visent à contrebalancer les nuisances potentielles d'une densification irréfléchie : encombrement routier et augmentation de la consommation énergétique, bétonnage et perte des espaces verts et des espaces publics, plus largement diminution de la qualité de vie.

La prise en compte du *degré de centralité et d'accessibilité* invite à adapter l'importance de la densification en fonction des zones de l'agglomération mais aussi de la capacité des lieux à absorber l'accroissement de mobilité engendrée par la concentration d'activités. La densification n'est cependant pas guidée uniquement par la position du site dans l'agglomération, mais également par ses *caractéristiques propres*. Comme le relève Grosjean « *ce n'est pas l'identité du lieu qui est corrélée à la prescription d'une densité particulière, c'est l'indice de densité qui doit être déterminé par les caractéristiques qualitatives du lieu* » (2001 : 36). Ce qui garantit la qualité d'une densification est qu'elle soit guidée non par les indices maximaux permis par les plans d'affectation mais par les caractéristiques du site, dans le respect de ses atouts patrimoniaux (bâtiments, mobilier qui rappellent le passé industriel et ferroviaire), morphologiques (éléments naturels ou construits, tracé des voies) et topographiques (plateau ferroviaire, dégagement, vue). Ceci est particulièrement important pour des sites centraux où la pression foncière tend à générer une surdensification.

La reconversion d'une friche industrielle en milieu urbain offre l'opportunité de *réintégrer* le secteur dans son environnement urbain, proche et lointain. L'accessibilité de ces anciennes enclaves industrielles, appelées bien souvent à constituer de nouvelles centralités, est particulièrement importante et nécessite de nouveaux aménagements. Ce projet de réinsertion peut s'appuyer sur deux types de mesures : l'intégration architecturale et urbanistique de l'ancien site industriel aux quartiers environnants et la création de liaisons piétonnes permettant de désenclaver ce site à l'échelle locale. Cette dernière mesure permet d'améliorer l'accessibilité du site et de favoriser la mobilité douce.

La *mixité fonctionnelle* a pour premier objectif la création d'urbanité. Le type d'urbanité – centrale, suburbaine, périurbaine – résulte de la qualité de l'association de différents types d'activités (Da Cunha, 2005). Les friches industrielles des secteurs de gare constituent des lieux privilégiés pour créer une urbanité centrale par l'accueil de logements, de bureaux, d'équipements collectifs, de loisirs et de services de proximité, afin d'éviter l'écueil de la tertiairisation et d'assurer l'accessibilité des lieux à la population. Un second objectif est de diminuer les déplacements. L'impact de la mixité sur la réduction du temps et de la distance de déplacement est cependant controversé car d'autres facteurs – distance au lieu de travail, facteurs socio-économiques – sont parfois plus déterminants (Uyen-Phan et Senior, 2000 ; Simmonds et Coombe, 2000). L'accessibilité locale peut tout de même contribuer à agir sur les besoins en déplacements, à défaut d'agir sur les désirs. Elle constitue en ce sens un préalable indispensable à l'éco-mobilité, bien qu'elle doive être accompagnée de politiques complémentaires sur le coût de l'essence ou sur le stationnement pour être efficace.

La *mixité sociale* est garante d'une certaine justice écologique à travers le territoire. Pour éviter la croissance des inégalités en termes d'accès à un cadre de vie urbain de qualité, l'amélioration du cadre bâti devrait concerner l'ensemble de la population. L'urbanisme peut agir sur la mixité sociale, entendue en termes socio-économiques mais aussi intergénérationnels, par l'hétérogénéité des loyers (prix du marché ou subventionnés), du nombre de pièces ou encore de modalité de logement (propriété/location). Dans la pratique, cet objectif est souvent sacrifié à la *qualité architecturale*. La qualité esthétique et écologique reste en effet encore largement l'apanage de projets « pilotes », qui, le plus souvent, bénéficient de subventions. Le surinvestissement lié à ce type d'architecture est mis en avant pour justifier la pratique des loyers plus élevés qui excluent les ménages à petit revenu. Cet argument relève pourtant d'une contradiction étant donné les coûts moindres de l'architecture écologique à long terme. Ce paradoxe est révélateur de la difficulté à intégrer le long terme dans le montage financier des projets d'aménagement.

La densification, enfin, n'est pas contradictoire avec l'amélioration du cadre de vie urbain ; accompagnée d'une certaine mixité, elle en est même la condition : « *l'urbanité procède du couplage de la densité et de la diversité des objets de société dans l'espace*. […] *l'urbanité d'une situation urbaine est d'autant plus grande que la densité et la diversité sont fortes et leurs interactions importantes* » (Levy et Lussault, 2003). La valorisation de *l'ensemble* des espaces non bâtis en *espaces publics* accueillants, aujourd'hui largement dévolus à la voiture ou tout simplement non utilisés (espaces interstitiels, zones vertes fragmentées, espaces publics mal qualifiés), permet de compenser qualitativement la diminution quantitative des espaces non bâtis. Fouchier (1997) montre que densité perçue et densité réelle ne doivent pas être confondues ; par l'agencement des divers éléments, par une architecture de qualité, par le type d'affectation, par l'aménagement des espaces publics, bref par la qualité globale de l'environnement construit mais surtout non construit, une densité réelle forte peut être perçue comme faible par ses usagers, et inversement.

Ces sept principes constituent la grille d'analyse avec laquelle nous allons étudier le projet de reconversion du site Gare/Crêt-Taconnet. Cette analyse vise à relever un certain nombre d'enjeux inhérents à la densification qualifiée et à identifier par quels moyens et avec quelle marge de manœuvre les pouvoirs publics peuvent agir à cet égard. Notre hypothèse est que le degré et les modalités d'engagement des pouvoirs publics sont déterminants pour assurer le respect des critères de densification qualifiée des friches urbaines.

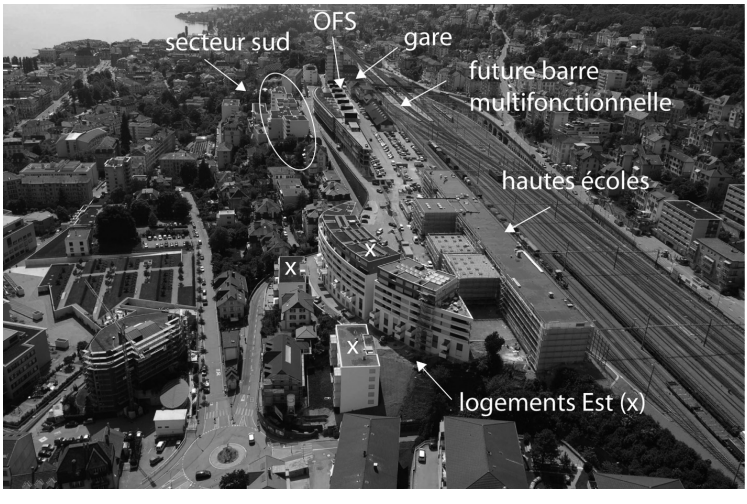
Portées et limites d'un projet de densification

Crêt-Taconnet : de la constitution d'une friche à sa reconversion

Le plateau de Crêt-Taconnet a été créé par arasement à la fin du XX^e^ siècle dans le but d'accueillir la logistique ferroviaire. Le site accueillait alors la gare, diverses infrastructures ferroviaires et un site industriel. Sous l'effet combiné de la désindustrialisation et de la modernisation des chemins de fer, le plateau de Crêt-Taconnet a progressivement vu ses activités cesser et son attractivité décliner. La vétusté des bâtiments, leur manque de flexibilité, le coût du terrain et le morcellement parcellaire rendaient peu plausible l'arrivée spontanée de nouvelles activités.

À la fin des années quatre-vingt cependant, un renversement de tendance se dessine. La Confédération cherche en effet à délocaliser certains de ses offices, et le site de Crêt-Taconnet est retenu pour celui de la statistique (OFS). L'arrivée de l'OFS en 1989 provoque l'intérêt des différents propriétaires pour la mise en valeur du site dans son ensemble (Rey et Ryter, 2002). La Ville de Neuchâtel désigne ce site « pôle de développement stratégique » dans son nouveau plan directeur communal (1994a). Un projet démarre alors au nord de la rue Crêt-Taconnet, impliquant quatre propriétaires fonciers dont les CFF, et dirigé progressivement par le bureau d'architectes lauréat du concours initial (Bauart Architectes et Urbanistes SA). Près de 20 ans après l'arrivée de l'OFS, le quartier offre un nouveau visage ; l'ancien plateau ferroviaire accueille désormais une dizaine de nouveaux bâtiments Minergie[3] destinés à des logements et à des activités tertiaires ou de formation (photo 1).

Photo 1. Le quartier Gare/Crêt-Taconnet aujourd'hui (photographie reproduite avec l'aimable autorisation du bureau Bauart Architectes et Urbanistes SA. Légendes rajoutées par l'auteure).



Le projet phare du site de Crêt-Taconnet est le quartier Écoparc, qui s'est progressivement constitué en quartier pilote de développement durable sous l'égide d'un partenariat privé-public.

[3] Il s'agit d'un label de construction qui fixe la consommation énergétique maximale à 42 kWh/m^2/an, soit une exigence plus élevée que les prescriptions légales.

Le site Gare/Crêt-Taconnet comprend également les bâtiments au sud de la rue, qui ont fait l'objet d'un projet distinct. Dans la suite de l'article, nous distinguerons trois secteurs : le secteur sud, le secteur ouest (gare, OFS et future barre multifonctionnelle) et le secteur est (logements et Hautes Écoles) (photo 1).

La densification du secteur Gare/Crêt-Taconnet

L'étude du projet de reconversion de ce site permet de relever un certain nombre de portées et limites de la mise en œuvre des principes de densification qualifiée définis plus haut. L'accent est mis ici sur le rôle joué par les autorités locales dans l'application de ces critères.

Densification différenciée en fonction de la centralité et de la desserte du site

Réserve foncière centrale et nœud de transports ferroviaires, le site en friche, destiné à devenir « le centre-ville du XXIe siècle » (Ville de Neuchâtel, 1994a : 16), se prêtait à faire l'objet d'une forte densification. Cependant, les liaisons de transports publics intra-urbaines devaient à cet effet être fortement améliorées.

Un certain nombre de modifications ont été mises en œuvre : la création du « Fun'ambule », funiculaire reliant la gare au lac et au site universitaire, ainsi que la desserte de la gare par des lignes de bus supplémentaires. Cependant, pour des questions d'organisation de la circulation et de calibrage des rues, l'arrêt de bus n'a pas été placé devant mais derrière la gare (nord des rails). Malgré l'existence de deux liaisons piétonnes entre le sud et le nord de la gare et la création d'un accès aux quais traversant, la cohérence de l'interface s'en trouve sensiblement réduite. Les quartiers d'habitat (secteurs est et sud) sont considérablement éloignés de l'arrêt de bus tant objectivement (plus de 700 m pour les premiers) que subjectivement (barrière des voies).

Afin de remédier à ce problème, la Ville envisage de créer une ligne de bus desservant directement la gare, ce qui nécessite la mise en sens unique de la rue Crêt-Taconnet. Cette modification a plus largement pour but de satisfaire les exigences du nouveau quartier : augmentation des flux automobiles et amélioration de l'accessibilité piétonne et cycliste (Ville de Neuchâtel, 2001). Deux ans après l'arrivée des premiers habitants, la modification n'a pas encore eu lieu : on peut penser qu'une coordination plus simultanée entre l'aménagement et la mobilité aurait favorisé un report modal de la voiture sur les transports en commun et permis une meilleure absorption des déplacements par ces derniers.

Densification différenciée en fonction des caractéristiques du site

Le potentiel constructible a diminué de moitié avec le changement d'affectation. Le nouvel indice maximal d'utilisation du sol[4], fixé à 2, n'a pas été pleinement exploité par l'aménagement final. Pour la Ville, la surface brute de plancher ne devait pas être un énoncé du concours mais découler d'un projet qui respecte un certain nombre de contraintes – hauteurs, gabarits, surface réservée à l'habitat, échappées sur le lac, accès aux rues, volumétrie, etc. (Ville de Neuchâtel, 1994b : 16). Cette contrainte a failli fortement ralentir voire bloquer le projet, car elle empêchait le propriétaire foncier de maximiser le potentiel constructible de ses terrains. Un concours de circonstances (faillite du propriétaire) permit à la Ville de réévaluer les terrains à un prix plus bas et de concevoir un projet moins dense (photo 2). Dans cette même stratégie visant à prévenir le site d'une surdensification, la Ville a négocié un échange de terrains afin de pouvoir créer

[4] L'indice d'utilisation du sol mesure la surface brute de plancher par rapport à la surface à bâtir.

un espace public sur une parcelle centrale du quartier (place Gérard-Bauer, face à la tour de l'OFS).

Photo 2. Au sud de la rue Crêt-Taconnet, une dédensification du bâti par rapport à la situation originale a permis la création d'échappées sur le lac entre les bâtiments (Photo : M. Thomann, janvier 2005).

Dans le secteur est, la mise en place d'une structure de négociation entre les différents propriétaires a permis de formuler un projet qui respecte les contraintes édictées. Une redistribution des droits à bâtir et des échanges de terrains a permis de contrebalancer les restrictions imposées.

Intégration du site à son environnement bâti

Jusqu'à la fin des années nonante, la gare et ses abords constituaient essentiellement un endroit de passage. Peu attractifs, les lieux n'invitaient pas à s'arrêter. La place de l'Europe devant le bâtiment de la gare était vouée au stationnement, et le plateau ferroviaire et industriel à l'est n'était pas fréquenté. Bordé par un mur de soutènement au sud, par les voies au nord et par une paroi rocheuse à l'est, le plateau était coupé des quartiers qui l'entourent. La promotion de ce secteur en nouvelle centralité imposait sa réintégration physique au tissu urbain environnant tout en marquant sa centralité. Quelles mesures ont été mises en œuvre à cet effet ?

L'intégration urbanistique tout d'abord a été recherchée au travers de la typologie de l'habitat, qui respecte celle des maisons ouvrières étagées selon les murs de vigne tant au nord qu'au sud du quartier. Il s'agissait d'une recommandation du plan directeur. La morphologie du site (tracé des rails, courbure du mur de soutènement) a en outre été prise en compte dans l'architecture des bâtiments du quartier Écoparc.

En ce qui concerne les liaisons piétonnes, seul un passage a été peint pour faciliter l'accès au quartier depuis la rue Crêt-Taconnet. La traversée des rails a été améliorée aux abords de la gare,

mais le secteur est reste passablement enclavé. La volonté de préserver le tracé des rails à des fins esthétiques a conduit à ne pas créer de nouvelle liaison aérienne au-dessus des rails. Une liaison aérienne entre le plateau et la colline du Mail à l'est est projetée, ce qui permettra de désenclaver le quartier, sans pour autant résoudre la question de la traversée des voies.

Cette relative inaccessibilité que conserve le secteur nuit à la centralité qui lui est assignée. D'autres éléments urbanistiques ont eu plus de succès à cet égard : l'édification de la tour de l'OFS par exemple, visible depuis de nombreux points de la ville, construite dans l'idée de marquer la centralité des lieux et de leur donner une identité forte, ainsi que la valorisation des espaces publics (voir ci-dessous).

Mixité fonctionnelle

À l'échelle du quartier, on trouve une association d'activités variées : bureaux, logements, commerces, bâtiments d'utilité publique (écoles, salle de concert, galerie d'artiste). Pour éviter une tertiairisation du quartier, des quotas minimums de logements ont été imposés dans les secteurs est et sud. Or à l'est, par crainte d'un marché insuffisant (concurrence des commerces de la gare), il n'a pas été possible de valoriser les rez-de-chaussée des bâtiments par des activités commerciales, qui sont restés presque exclusivement dédiés à l'habitat. Dans le secteur ouest, zone mixte sans quotas, une affectation uniquement tertiaire de la future barre « multifonctionnelle » devrait être évitée grâce aux exigences du plan de quartier. Le type d'activités localisées au rez-de-chaussée de ce bâtiment sera déterminant pour la qualité de la liaison traversant le quartier.

Cette mixité réalisée au sein du quartier permet-elle de réduire les besoins en déplacements ? Un rayon de 300 m est généralement considéré comme efficace du point de vue de la complémentarité des fonctions, distance respectée entre les commerces de la gare et les logements du secteur est. Mais cette efficacité dépend fortement du type d'activités considérées. La mixité bureaux/habitat présente sur le site n'induit a priori aucune modification en termes de déplacements car il est peu probable que les habitants de Crêt-Taconnet occupent massivement les postes de travail de l'OFS. Il en est de même pour les étudiants des Hautes Écoles, compte tenu du fait qu'aucun logement spécifique n'a été prévu sur place. La mixité habitat/commerces peut par contre être plus opérante ; cependant, comme nous l'avons vu, les contraintes liées au marché ont rendu cette mixité peu intéressante en deçà de l'échelle du plan de quartier. Les services de proximité sont donc concentrés dans et aux abords de la gare, et les prix pratiqués par les commerces d'alimentation peu attractifs (Aperto, Coop pronto). La mixité réalisée au sein du quartier ne modifiera pas significativement les déplacements liés au travail et probablement pas ceux liés aux achats.

L'association d'activités hétérogènes vise également la création d'une urbanité de type central. C'est principalement l'Espace de l'Europe devant la gare, réaménagé à l'occasion d'Expo 02, accueillant une terrasse et divers petits commerces, qui s'est ouvert aux habitants et voyageurs. La présence des Hautes Écoles à l'est animera le quartier lorsque les bâtiments entreront en fonction. D'autres idées visant à favoriser la centralité des lieux ont par contre dû être abandonnées : la Confédération avait envisagé d'offrir un accès au public au sommet de la tour, mais y a renoncé pour des raisons techniques. Un espace culturel au rez-de-chaussée avait été ouvert à la place, mais a depuis fermé par manque de subventions et parce que l'OFS désirait récupérer la surface pour y faire des bureaux.

Il ressort de la mise en œuvre de la mixité dans ce quartier qu'étant donné la configuration des lieux, l'échelle du périmètre du plan de quartier est plus pertinente que celle de l'ensemble du quartier pour promouvoir une certaine urbanité. Même si la valeur économique de la mixité est de plus en plus reconnue par les promoteurs parce qu'elle permet de répartir les risques financiers, il ne suffit pas de garantir un quota de logements dans le plan d'affectation pour assurer un aménagement intéressant en termes d'urbanité et encore moins de mobilité. Les plans de quartier permettent de définir le choix des fonctions et leur localisation dans une certaine mesure ; le projet final dépend cependant en dernier ressort d'autres contraintes liées au marché ou aux choix opérés par les maîtres d'ouvrage et les propriétaires.

Mixité sociale, qualité et diversité architecturale

La qualité architecturale a été recherchée dans le quartier Écoparc, avec une grande attention accordée aux questions écologiques. Le premier bâtiment érigé, celui de l'OFS, a été largement reconnu comme un bâtiment exemplaire en matière d'architecture écologique. Cette impulsion a favorisé l'intégration de critères écologiques aux autres bâtiments du quartier Écoparc sous le pilotage privé-public. Au sud par contre, le maître d'ouvrage n'a pas intégré les principes d'écoconstruction. En raison des surcoûts d'investissement, celle-ci reste encore largement dépendante de l'exigence des pouvoirs publics, qui n'ont pas manifesté de volonté particulière à cet égard.

La création d'un cadre bâti de qualité n'a pas été accompagnée d'une volonté de favoriser la mixité sociale. Les logements, qui bénéficient d'une localisation stratégique et du dégagement sur le lac, sont vendus au prix du marché. Une mixité intergénérationnelle a par contre été recherchée, favorisée au travers de l'offre diversifiée de tailles de logement et de la possibilité d'accéder à la propriété (lofts et PPE[5]). La mixité sociale et la diversité architecturale ne figuraient pas comme objectif dans les outils urbanistiques influençant le développement du quartier. Le plan directeur prévoyait au contraire pour le site des activités « de haut de gamme, tant économiques, culturelles que de l'habitat » (Ville de Neuchâtel, 1994a, 16).

Sans pouvoir parler de gentrification puisqu'il n'y a pas eu *changement* de population, la densification du secteur Gare/Crêt-Taconnet illustre la difficulté qu'il y a à concilier les deux objectifs de garder/rapatrier les populations attirées par le périurbain tout en garantissant un accès équitable à un cadre bâti de qualité. Le recours à la participation – absente du projet – aurait éventuellement stimulé une plus grande mixité sociale.

Valorisation des espaces non construits

La fonction de stationnement a été largement placée en souterrain : seul le stationnement de courte durée devant la gare sera possible à terme. La création d'un parking commun aux différents maîtres d'ouvrage du secteur nord permet en outre de minimiser l'emprise spatiale des entrées, sorties et flux d'automobiles. La disparition du stationnement de surface a permis de transformer l'espace de l'Europe anciennement voué au stationnement en espace public et de valoriser l'ensemble des espaces non bâtis entre la gare, l'OFS et les bâtiments du secteur sud. Ces espaces constituent une trame continue où les obstacles et dénivellations ont été évités (photos 3 et 4).

[5] Propriété par étage.

Photos 3 et 4. Place Gérard-Bauer (à gauche) et place de l'Europe (à droite) : une trame continue d'espaces publics (Photo : M. Thomann, juin 2005).

L'accent est mis dans le plan directeur sur l'importance des espaces publics ; la Ville a été active à cet effet dans le réaménagement de la gare et de ses abords, par le biais notamment de l'échange de terrain mentionné plus haut (place Gérard-Bauer).

Enseignements sur le rôle des pouvoirs publics : synthèse

L'opportunité offerte par la délocalisation des offices fédéraux à la fin des années quatre-vingt a permis à la Ville de Neuchâtel d'amorcer la reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet. Sans cet élément détonateur, la reconversion n'aurait sans doute pas été entreprise si tôt. La Ville a alors mis en place une série d'outils visant à promouvoir un développement cohérent de l'ensemble du secteur : un concours d'architecture pour le bâtiment de l'OFS avec une réflexion sur l'ensemble du site, l'inscription du secteur comme pôle de développement stratégique dans le plan directeur révisé de 1994, la rédaction de lignes directrices pour guider le développement du secteur selon les recommandations du concours, la modification du plan des affectations avec l'obligation d'établir des plans de quartier pour le secteur.

L'analyse du projet de reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet nous montre en premier lieu que les outils traditionnels de l'urbanisme restent nécessaires pour assurer une densification qualifiée. Le plan directeur et le plan des affectations permettent de fixer l'orientation générale (un pôle de développement, une nouvelle centralité), de classer les terrains en zone mixte, de fixer des quotas de surface dédiée au logement, d'exiger la mise en valeur des rez-de-chaussée. Le concours a permis de mener une réflexion sur les caractéristiques du site à conserver et sur la cohérence urbanistique à donner au projet. Les conclusions du concours ont été reprises dans la conception directrice du quartier et ont largement guidé le projet. Bien que les deux secteurs – nord et sud – aient fait l'objet de projets séparés, la cohérence recommandée par ces outils a été obtenue. L'analyse montre également que la fixation d'indices de densification maximale reste justifiée pour des terrains où la pression foncière est forte et où le risque est à la surdensification. Elle met enfin en lumière les conflits d'intérêts liés au changement d'affectation de la zone industrielle à la zone urbaine (mixte) – où les indices de construction sont moins élevés. En dehors d'aléas exceptionnels, la négociation par la redistribution des droits à bâtir et des échanges de terrain semble constituer un outil efficace pour dépasser ces conflits.

On relèvera que deux points faibles du quartier – la construction écologique au sud et la mixité sociale – brillent par leur absence dans le cadre réglementaire. Ceci démontre l'influence

des outils traditionnels (plan directeur et conception directrice) malgré le caractère non obligatoire de leurs recommandations.

Cependant, ces outils comportent également leurs limites. Relativement généraux, ils laissent une importante marge de manœuvre dans la réalisation du projet, que ce soit dans les échelles et fonctions de la mixité, dans les types de logements ou encore dans la gestion de l'accessibilité piétonne. Le type de cadre réglementaire étant le même au nord qu'au sud, il est intéressant de voir que les deux projets divergent fortement sur plusieurs points : qualité architecturale, intégration de critères écologiques, diversité de l'offre en logement.

Une dernière remarque concerne la faible marge de manœuvre des pouvoirs publics lorsqu'ils ne sont pas propriétaires des terrains. On peut en tirer deux enseignements : d'abord, la négociation en amont est essentielle pour maximiser les chances de parvenir à concrétiser un projet, comme cela a été fait au nord. Ensuite, le système d'affectation hérité de l'urbanisme fonctionnaliste se prête mal aux changements induits par l'évolution du tissu urbain ; la dévaluation des terrains inhérente à leur déclassement de la zone industrielle à la zone urbaine constitue un fort potentiel de blocage. Si de nombreux propriétaires considèrent que c'est l'absence de reclassement de leurs terrains industriels qui constitue un frein important à la reconversion (Valda et Westermann, 2004), ce reclassement ne va pas non plus sans poser de problèmes.

Conclusions

Cet article s'est efforcé de montrer quels étaient les possibilités mais aussi les obstacles à la concrétisation des principes de densification qualifiée dans un projet de reconversion d'une friche urbaine. Il s'est également attaché à mettre en lumière le rôle des pouvoirs publics, les instruments et la marge de manœuvre dont ils disposent à cet égard. Si la mise en place d'un cadre réglementaire traditionnel reste de mise et influence clairement le projet, un partenariat avec le secteur privé peut améliorer la qualité et les chances de réussite d'un processus de densification. Notre hypothèse s'avère donc partiellement vérifiée : l'engagement des pouvoirs publics est déterminant, mais les outils traditionnels dont ils disposent sont insuffisants pour la conduite de projets complexes.

En conclusion, nous relèverons que, malgré la volonté affichée d'aller dans la direction de la durabilité et la réalisation de nombreux d'éléments allant dans ce sens, la fonction « vitrine » du quartier (activités et logements hauts de gamme, qualité esthétique et surtout écologique des bâtiments) a eu tendance à l'emporter sur les questions de mixité sociale et d'accessibilité. On retrouve ce même écueil dans un certain nombre d'expériences de « quartiers durables » en Europe (Emellianof, 2007), un constat qui révèle la difficulté qu'il y a à dissocier l'éco-urbanisme du caractère « pilote » et « extraordinaire » de certains projets phares pour en faire une pratique plus systématique, mais aussi moins visible.

Remerciements

Je tiens à adresser mes sincères remerciements à Patrick Rérat pour ses précieuses remarques, ainsi qu'aux deux relecteurs pour leurs commentaires qui ont permis de guider le développement de cet article.

Bibliographie

ARE (Office fédéral du développement territorial) 2005 : *Rapport 2005 sur le développement territorial*. Berne : DETEC.

Breheny M.J. 1992 : *Sustainable development and urban form*. London : Pion.

Camagni R. et Gibelli M.C. 1997 : *Développement urbain durable : quatre métropoles européennes à l'épreuve*. Paris : Éditions de l'Aube.

CFF 1991 : *Livre blanc sur l'avenir des CFF*. Berne.

Chaline C. 1999 : *La régénération urbaine*. Paris : Presses universitaires de France.

Da Cunha A. (éditeur) 2005 : *Enjeux du développement urbain durable*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Emelianoff C. 2007 : « Les quartiers durables en Europe : un tournant urbanistique ? ». *Urbia* 4 (1), 11-30.

Fouchier V. 1997 : *Les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*. Paris : Éditions du SGVN.

Frey H. 1999 : *Designing the city : towards a more sustainable urban form*. London : E & FN Spon.

Grosjean G. 2001 : *La densité urbaine : du programme au projet urbain*. Lausanne : Institut de recherche sur l'environnement construit.

Jenks M., Burton E. and Williams K. (editors) 1996 : *The compact city : a sustainable urban form ?* London : E & FN Spon.

Levy J. et Lussault M. (éditeurs) 2003 : *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin.

OFAT (Office fédéral de l'aménagement du territoire) 1996 : *Rapport sur les grandes lignes de l'organisation du territoire suisse du 22 mai 1996*. Berne : OFAT.

Rérat P. 2001 : *De la friche urbaine au développement durable : étude de la durabilité du quartier Écoparc à Neuchâtel*. Neuchâtel : Université de Neuchâtel (Géo-Regards 57).

Rey E. et Ryter M. 2002 : « De la friche ferroviaire au développement urbain durable ». *Tracés* 24, 14-19.

Rey M. 1993 : *La mise en valeur des terrains de gare : conditions de réalisation et de mise en œuvre*. Zurich : PNR Ville et Transport.

Simmons D. and Coombe D. 2000 : « The transport implications of alternative urban forms ». In Williams K. (editor), *Achieving sustainable urban form,* London : E & FN Spon, 121-130.

Thomann M. 2005 : *Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable. La reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel*. Lausanne : Université de Lausanne, Mémoire de licence, Institut de géographie.

Uyen-Phan V. and Senior M. 2000 : « The contribution of mixed land uses to sustainable travel in cities ». In Williams K. (editor), *Achieving sustainable urban form*, London : E & F Spon, 139-148.

Valda A. et Westermann R. 2004 : *La Suisse et ses friches industrielles. Des opportunités de développement au cœur des agglomérations*. Berne : ARE, OFEFP.

Ville de Neuchâtel 1994a : *Plan directeur communal Neuchâtel à l'avenir. Objectifs d'aménagement*. Neuchâtel : Direction de l'urbanisme.

Ville de Neuchâtel 1994b : *Conception directrice du pôle de développement stratégique Gare/Crêt-Taconnet*. Neuchâtel : Direction de l'urbanisme.

Ville de Neuchâtel 2001 : *Études d'aménagement, de circulation et d'environnement*. Neuchâtel : Direction de l'urbanisme.

Williams K. (editors) 2000 : *Achieving sustainable urban form*. London : E & F Spon.

Abstract

Brown fields regeneration in railway station areas is particularly promising in the perspective of a compact urban development alternative to sprawl. They indeed constitute a central land stock which is well connected to public transportation networks. However, the densification of these strategic lands will make it possible to moderate urban sprawl only by providing an attractive environment for residential activities. Our hypothesis is that public authorities involvement is decisive to ensure such a qualified densification.

Zusammenfassung

Die Umnutzung von Industriebrachen in Bahnhofsarealen scheint im Hinblick auf eine Stadtentwicklung nach innen als eine viel versprechende Alternative zur Ausbreitung. Da sie zentral gelegen sind, stellen diese ungenutzten Flächen eine strategische Bodenreserve mit guter Verknüpfung zum öffentlichen Verkehrsmittelnetz dar. Ihre Verdichtung kann jedoch die Stadtausbreitung nur dann eindämmen, wenn ein attraktiver Lebens- und Wohnraum geboten wird. Unerer Hypothese lautet: Das Ausmass des Einsatzes der öffentlichen Hand ist für die Gewährleistung dieser qualifizierten Verdichtung ausschlag gebend.

Le rôle des promoteurs immobiliers dans la reconversion d'usines en logements à La Chaux-de-Fonds

Patrick Ischer

Institut de sociologie de l'Université de Neuchâtel et Section de linguistique générale de l'Université de Lausanne.

patrick.ischer@unine.ch

Résumé

La réaffectation des friches industrielles s'avère être une solution cohérente et réaliste pour concevoir des projets de développement urbain durable visant à « faire la ville dans la ville ». Or, ce processus présente un ensemble de contraintes qui se doivent d'être considérées pour comprendre l'insuccès de certaines de ces entreprises. Je propose, dans le cadre de cette présentation, de revenir sur la manière que certains promoteurs immobiliers ont eu de s'affranchir de ces obstacles, menant ainsi à bien des projets de réhabilitation de friches industrielles légères en logements à La Chaux-de-Fonds.

Introduction

Le régime d'urbanisation en vigueur depuis une trentaine d'années se définit par la formation d'espaces urbanisés de plus en plus étalés, hétérogènes et fragmentés et une périurbanisation peu contrôlée. Or ce développement des villes a des conséquences négatives non négligeables d'un point de vue social (ségrégations résidentielles), économique (spécialisations fonctionnelles, zonage) et environnemental (pollution, nuisances, consommation accrue du sol et de l'énergie) (Cunha, 2002). Parallèlement, depuis environ vingt ans, les fluctuations de la croissance économique, la crise immobilière, la disparition de secteurs d'activités, la fermeture d'entreprises, la concurrence entre les territoires (qui implique que l'on abandonne une région pour se rendre dans une autre jugée plus compétitive) sont autant d'éléments qui ont largement contribué à l'abandon d'infrastructures économiques (Avril in Avril et *al.*, 1998). Dans une perspective de développement urbain durable et dans le dessein de reconstruire « la ville sur la ville », des opérations de restructuration et de réaffectation de ces installations sont en cours dans les villes des pays les plus anciennement industrialisés. Ces friches, qu'elles soient industrielles, portuai-

res, militaires ou ferroviaires, offrent en effet un potentiel intéressant et sont ainsi réutilisées et réinsérées - plus ou moins harmonieusement - dans les tissus urbains de leur environnement et permettent de redynamiser et revaloriser un quartier et/ou de densifier le centre-ville.

Il convient toutefois de relever les difficultés inhérentes au processus de réaffectation. En effet, le recyclage des terrains urbains et des friches industrielles relève de situations différentes de par leur nature, leurs causes d'abandon, leur échelle et les objectifs poursuivis en matière de revitalisation. De même, l'hétérogénéité des acteurs[1] impliqués contribue sensiblement à complexifier le processus. Cependant et selon l'approche théorique adoptée, tous ces acteurs n'ont pas le même pouvoir décisionnel en termes de production de l'espace urbain : les défenseurs de l'écologie urbaine concèdent une importance considérable aux microdécisions des ménages, alors que les tenants de l'approche « radicale » estiment que ce sont les producteurs d'espace qui détiennent un pouvoir dominant (DANSEREAU, 1985).

Je propose, dans le cadre de cet article, de présenter la manière que quelques promoteurs immobiliers[2] ont eu d'appréhender la reconversion de friches industrielles légères[3] en logements à La Chaux-de-Fonds. Cette commune s'est en effet imposée comme cadre géographique de cette étude en raison du nombre important d'édifices industriels localisés dans sa zone urbaine et qui attendent une nouvelle exploitation. Or, ces derniers ne correspondant plus aux exigences des entreprises qui cherchent avant tout des locaux situés dans la zone industrielle périphérique, nombre d'entre eux font l'objet d'une réaffectation en appartements. Les promoteurs apparaissent ainsi comme des interlocuteurs privilégiés en ce sens qu'ils suivent – dans ce contexte particulier – le processus de réhabilitation du début à la fin (en général de l'achat de la friche à la vente du logement). À la lumière des trois entretiens[4] semi-directifs réalisés avec ces promoteurs, il s'agira de comprendre dans quelle mesure les obstacles inhérents à la réanimation de friches industrielles légères peuvent être dépassés et quels arguments sont mis en avant pour promouvoir cet habitat atypique.

RECONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE : LE POTENTIEL DES FRICHES INDUSTRIELLES

En termes de développement durable, la ville a un grand rôle à jouer puisque c'est au sein même des agglomérations que se joue l'avenir économique, social, politique, culturel et écolo-

[1] Alain BOURDIN (1989) distingue huit catégories d'acteurs dans le processus de réhabilitation : les pouvoirs publics, les ménages, les financeurs de logements (banques, assurances), les investisseurs (promoteurs), les techniciens et réalisateurs (architectes et métiers du bâtiment), les organismes sociaux (qui font pression pour accélérer, ou au contraire freiner le processus), les représentants d'intérêts et l'avant-garde professionnelle et culturelle (ceux qui importent l'idée de réhabilitation).

[2] Cet article se base sur une recherche menée en 2005 au cours de laquelle je me suis également entretenue avec des personnes vivant dans des anciennes friches industrielles et des représentants du service d'urbanisme communal.

[3] Il convient de souligner les formes très variées que peuvent prendre ces friches industrielles : il peut s'agir d'énormes complexes industriels (usines métallurgiques, sidérurgiques), d'infrastructures liées à l'industrie (ports, entrepôts) ou de simples bâtiments insérés dans le tissu urbain. Ces derniers constitueront l'objet de cette communication. J'ai en effet décidé de traiter des immeubles de taille modeste abritant auparavant des activités liées à l'industrie légère (horlogerie, bijouterie), d'où le nom de friche industrielle légère.

[4] Seulement trois promoteurs étaient, au moment de l'enquête, actifs dans la reconversion d'usines en logements.

gique de la planète. Si la Charte d'Athènes (1933), issue du courant moderne et fonctionnaliste, privilégiait le zonage des fonctions (habiter, travailler, se recréer, circuler) et se préoccupait donc peu de l'étalement urbain, la Charte d'Aalborg (1994) découle directement des principes de base du développement urbain durable. Bien que chacune de ces chartes vise à rendre la cité habitable et harmonieuse, on constate une réelle inversion quant aux moyens mis en place pour y parvenir : les règles d'intervention principales de la Charte d'Aalborg reposent essentiellement sur la volonté de « faire la ville dans la ville » (Bochet et Cunha, 2003).

En Suisse, cette volonté n'a rien d'une utopie lorsqu'on sait qu'en utilisant le potentiel existant dans le tissu bâti, il serait possible de satisfaire une importante demande d'espace habitable : près de deux millions de logements pourraient être construits dans les 120 millions de mètres carrés qu'offrent les réserves comprises dans les combles, les sous-sols, les bâtiments annexes sous-utilisés, etc. (Häberli et *al.*, 1991). En outre, des zones industrielles désaffectées et certains espaces ferroviaires présentent des surfaces appropriées aux usages professionnels. Selon les mêmes auteurs, « *la seule utilisation de 5 % de ces infrastructures ferroviaires offrirait une surface au sol de 3 millions de mètres carrés ; il serait possible d'y construire 300 immeubles d'activités tertiaires et d'y placer environ 300 000 emplois.* » (Häberli et *al.*, 1991, p. 38)

La reconversion de bâtiments existants vides ou sous-utilisés, notamment des bâtiments industriels, offre donc une solution non négligeable pour procéder à une densification adaptée et, partant, légitime (Vinzens, 2003). De plus, ce procédé permet de maintenir un tissu typiquement urbain en valorisant la mixité des activités qui viennent s'y établir : le modèle fonctionnaliste et monofonctionnel du zonage laisse ainsi place à un modèle où l'habitat, le travail et les loisirs cohabitent au sein d'un même espace construit (Rast, 1990). Dès lors, si nombre de friches industrielles sont vouées à être démolies ou à se dégrader indéfiniment, laissant ainsi la nature reprendre peu à peu le dessus, d'autres suivent un destin plus glorieux. Jusqu'au début des années quatre-vingt, en Europe, les constructions industrielles conservaient leur fonction première et étaient réutilisées à des fins productives. Depuis, le processus de réhabilitation a quelque peu évolué et les friches se sont vues investies par des activités et des acteurs n'ayant plus de rapport avec l'industrie : « *c'est dans la deuxième moitié des années quatre-vingt, que* […] *certaines interventions commencent à avoir lieu dans des bâtiments qui avaient déjà perdu leur usage industriel traditionnel. Ce qui caractérise ces interventions, c'est autant la prétention de conserver les bâtiments hérités que le besoin de rendre ces bâtiments adaptés aux nouveaux usages, parfois très éloignés de ceux d'origine.* » (Joaquín Cárcamo Martinez, 2002 : 102)

Ainsi, depuis cette période, de nombreux projets voient le jour en Europe (Bordage, 2001) et aux États-Unis, projets dont le dessein est de revaloriser et requalifier les friches industrielles : à Marseille, une ancienne manufacture de tabac est investie par des artistes qui la constituent en espace de création ; à Londres, la Tate Modern s'installe dans une usine d'électricité désaffectée tandis que des anciens entrepôts sont reconvertis en logements ; dans l'ouest de l'Allemagne, une aciérie est convertie en technopole dont les domaines d'activités vont de l'électronique à la publicité, en passant par des bureaux de dessin, etc. La Suisse n'est d'ailleurs pas en reste : Zurich aménage des jardins suspendus sur les friches industrielles d'Oerlikon et la Haute École de théâtre de Suisse romande s'implante dans une ancienne usine de taille de pierre. Bref, les exemples abondent pour témoigner de cet engouement pour la réaffectation des friches industrielles.

De l'industrie au logement

La transformation d'usines en logements est quant à elle née dans les années soixante aux États-Unis, à New York plus précisément. L'initiative fut lancée par des artistes (dont Andy Warhol est l'une des figures de proue) qui occupaient à peu de frais les étages supérieurs d'entrepôts pour y installer leurs logements et leurs ateliers. C'est ainsi que le loft – dont la définition figure désormais dans le *Petit Robert* – est devenu ce local à usage industriel transformé en habitation, en logement. L'idée fut ensuite rapidement reprise par des couches plus aisées de la population qui aménagèrent en ces lieux de luxueux appartements, participant ainsi paralèllement au processus de *gentrification* (Bidou-Zachariasen, 2003). La tendance traversa l'Atlantique, si bien que, dès la moitié des années septante, beaucoup de jeunes gens investirent (souvent officieusement) des usines désaffectées. Toutefois, si le phénomène s'est répandu tant horizontalement (dans plusieurs grandes villes européennes) que verticalement (touchant une frange toujours plus large de la population), il n'en demeure pas moins qu'il a eu de la peine à être intégré dans les programmes d'urbanisation des autorités locales. En effet, bien que la volonté soit affichée d'améliorer la structure de l'habitat dans les quartiers des villes, la transformation d'espaces industriels en logements se heurte à un certain nombre d'obstacles.

Obstacles généraux et récurrents à la réaffectation d'une friche industrielle

Si la transformation d'une ancienne usine peut généralement être considérée comme un bienfait pour une ville ou un quartier, il ne faut pas négliger le fait que le processus peut ne pas aboutir, voire ne jamais démarrer. Différents obstacles peuvent en effet condamner la réaffectation et il n'est pas rare de voir des projets qui avortent pour des raisons d'ordres économiques, juridiques, techniques et/ou patrimoniales[5].

Aspects économiques

Lorsqu'une usine est abandonnée (soit parce que l'industriel déménage, soit parce qu'il met un terme à son activité) et que son propriétaire souhaite se débarrasser de ce qui pourrait devenir une friche, c'est généralement au rendement économique qu'il va penser. La démarche se fait communément en deux phases : la première consiste à estimer le prix auquel il faudrait vendre le bâtiment « tel qu'il est » ; la seconde repose sur l'estimation des coûts de réaffectation. Cette seconde phase dépend néanmoins étroitement de l'argent que le propriétaire a à sa disposition. Il est vrai que l'achat d'un nouveau bâtiment et le fréquent manque de liquidités ne lui permettent guère d'envisager une revalorisation de l'usine qu'il abandonne, et ce même s'il a conscience du bénéfice que peut lui rapporter la vente de locaux en bon état. Il faut en outre signaler que l'évaluation des bâtiments anciens comporte des éléments subjectifs : la valeur reconnue varie en fonction de la sensibilité à ce type d'édifice (pour certains, les anciennes usines n'ont aucune dimension esthétique et, de fait, aucune valeur vénale). Cet obstacle peut de fait entraver la réhabilitation avant même qu'elle ne soit entreprise.

[5] Cette énonciation des différents obstacles se base d'une part sur les propos de Rusterholz et Scherer (1988) et, d'autre part, sur les entretiens menés avec les promoteurs immobiliers et les représentants du Service d'urbanisme de la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Aspects légaux

A priori, la loi sur l'aménagement du territoire stipulant que le sol doit être utilisé de façon mesurée, on pourrait penser que la réaffectation de bâtiments existants est largement souhaitée. Néanmoins, ce processus doit s'inscrire dans le cadre du règlement de construction fixé dans les plans de zones. Dès lors, le projet peut être confronté à deux problèmes principaux :

1. Le bâtiment est situé dans une zone qui n'est pas prévue pour sa nouvelle affectation (l'habitation dans une zone industrielle). Or, une modification du plan de zone doit être motivée par des arguments pertinents où l'intérêt public est prépondérant et faire l'objet d'une dérogation. Pour que cette dernière soit octroyée, il est par ailleurs indispensable que personne ne s'y oppose.

2. Le projet de changement d'affectation est conforme à la zone, mais ne correspond pas entièrement aux dispositions de la zone ou aux prescriptions requises par la police des constructions (distances, taux d'utilisation, nombre de protections à l'égard des nuisances, le nombre d'étage, nombre de places de parcs, etc.).

En deuxième lieu, dans le cas d'une usine déjà entièrement ou partiellement louée, il est très problématique de résilier les baux des locataires et tant que les locaux sont utilisés il n'est légalement pas possible de commencer des transformations. En outre, le locataire peut exiger devant les tribunaux une prolongation de son bail et demeurer ainsi dans le bâtiment. De fait, bien que propriétaire, le nouvel acquéreur ne peut donc pas toujours mener à bien son projet.

En dernier lieu, dès que l'on change d'affectation, il faut demander un permis de construire. Cette démarche obligatoire peut prendre du temps et décourager le propriétaire et les éventuels investisseurs ou acheteurs.

Aspects techniques

La réaffectation d'un bâtiment ne peut se faire sans tenir compte des aspects techniques. En effet, le caractère insolite et le charme des vieux bâtiments ne peuvent faire oublier les normes techniques qui seront forcément différentes selon que l'on considère un bâtiment industriel, une maison d'habitation ou une surface pour des bureaux : les équipements sanitaires, les escaliers, les ascenseurs, les issues de secours, l'isolation acoustique, la profondeur des bâtiments, le nombre et la taille des fenêtres, la taille et la qualité des espaces sont autant d'éléments qui sont intimement liés à un type d'affectation précis. De fait, d'importants changements doivent être apportés lorsqu'on transforme une usine en logements : chaque appartement doit avoir ses propres sanitaires, une quantité minimale de lumière (les grandes fenêtres des usines textiles risquent quant à elles de faire entrer trop de soleil, donc trop de chaleur), un plafond pas trop haut (afin d'éviter des dépenses d'énergies trop importantes), etc.

Ensuite, l'environnement direct dans lequel s'inscrit le bâtiment doit également être considéré. Les conduites, les voies d'accès, les canalisations font également partie de l'équipement technique et doivent être conformes aux normes en vigueur. Si ce n'est pas le cas, elles devront être réparées ou complétées. En outre, il est indispensable de déterminer les moyens de transports qui desservent le quartier (s'il est indispensable d'avoir une automobile pour accéder à son logement, le loyer doit être revu à la baisse).

Finalement, la taille du complexe immobilier est un élément décisif. S'il est petit, le changement d'affectation ne pose que des questions relatives à la police des constructions, à l'architecture et

à la technique des constructions. Les grands complexes posent en revanche des problèmes quant à l'unité de l'exploitation : il apparaît souvent difficile d'inclure toutes les parties et de continuer à les exploiter comme un tout. De plus, si la mixité des activités (places de travail, logements, etc.) semble souhaitable, cette opportunité présente des contraintes non négligeables.

Aspects patrimoniaux

Si le bâtiment est protégé, on se heurtera à des obligations à la fois nombreuses et complexes. Toutefois, c'est la modification de l'apparence extérieure qui constitue la contrainte la plus importante et force est de constater que le changement d'affectation n'intervient que rarement sur cette dernière (à part si une restauration ou un « rafraîchissement » sont envisagés). Les obstacles que peuvent induire ces aspects sont ainsi compensés par une mise en valeur de l'édifice – notamment dans l'opinion publique –, ce qui se répercute favorablement sur la location/vente. De même, les services responsables de la sauvegarde des monuments historiques peuvent apporter un soutien précieux, qu'il soit technique (ils possèdent des informations précises) et/ou financier (la réhabilitation garantissant la conservation du bâtiment, ils ont un intérêt à soutenir financièrement le projet).

Un cas particulier : la réaffectation d'usines en logements à La Chaux-de-Fonds

Nous avons vu que les friches industrielles offraient un potentiel non négligeable pour répondre aux problématiques soulevées par la nouvelle question urbaine, mais que le processus de réhabilitation comportait un certain nombre de difficultés. Nous allons désormais nous pencher sur quelques cas précis de réaffectation, principalement des anciennes usines horlogères ou des industries légères localisées dans la ville de La Chaux-de-Fonds.

Quelques particularités contextuelles

Les crises horlogères qui ont frappé l'Arc jurassien au cours des dernières décennies et le rachat de certaines firmes par de grands groupes horlogers, entraînant une réorganisation fonctionnelle et spatiale de la production, expliquent en partie l'abandon de nombre de bâtiments industriels chaux-de-fonniers. En outre, ces derniers datant du XIX^e^ siècle, ils ne correspondent plus aux exigences des industriels qui préfèrent installer leurs locaux dans une zone industrielle facilement accessible et générant des économies d'échelle. On observe ainsi de plus en plus un changement d'affectation de ces immeubles. Cependant, contrairement à ce qui a pu s'observer dans d'autres villes, ce ne sont pas des activités économiques du secteur tertiaire qui se sont installées dans ces friches industrielles, La Chaux-de-Fonds demeurant une ville profondément ancrée dans le secteur secondaire. Conscient du potentiel que représentent ces bâtiments, le Service économique de la Ville en a recensé une partie. Parmi les quarante édifices répertoriés sur l'ensemble de la commune[6], une trentaine se trouvent être localisés dans la zone urbaine habitable et huit ont fait (ou feront) l'objet d'une transformation (parfois partielle) en logements, grâce à l'initiative de quelques promoteurs immobiliers locaux. Ainsi qu'en attestent les exemples photographiés contenus dans cet article, ces immeubles présentent des caractéristiques architecturales et des volumes rendant ce processus *a priori* envisageable. En outre, force est de

[6] Locaux dont la surface varie entre 100 m^2 et 1 400 m^2.

reconnaître que leur localisation est fortement appréciable puisqu'ils sont tous situés dans des quartiers d'habitation épargnés par les diverses nuisances (bruit, pollution, etc.) et bien desservis (commerces, transports publics…).

Photo 1. Ancienne manufacture horlogère (9 logements).

Photo 2. Ancienne manufacture horlogère (12 logements).

Le rôle des promoteurs immobiliers dans le processus de réhabilitation

Ainsi que je l'ai déjà signalé, les promoteurs immobiliers occupent, dans le contexte chaux-de-fonnier, une place importante dans le processus de réhabilitation des friches industrielles légères. Depuis que le marché pour ce type d'habitat s'est confirmé être lucratif, ils se trouvent en effet être des partenaires économiques intéressants pour les propriétaires de friches qui souhaitent les vendre. Il apparaît dès lors pertinent de mesurer les obstacles qu'ils rencontrent lorsqu'ils achètent une ancienne usine pour la transformer en logements et la manière dont ils s'affranchissent de ces contraintes. Par ailleurs, l'examen de leurs motivations de s'investir dans ce processus et les arguments qu'ils invoquent pour vendre ces biens particuliers nous permettent de comprendre dans quelle mesure leurs expériences et leurs compétences sont des atouts indispensables pour que les projets de réhabilitation aboutissent.

Photo 3. Ancien atelier de bijouterie (1 logement, le reste du bâtiment est encore affecté à l'industrie).

Photo 4. Ancienne manufacture horlogère (13 logements).

Des obstacles quasi insignifiants

Nous avons vu, au cours du chapitre précédent, que les contraintes qui entravent les processus de reconversion sont nombreuses et peuvent parfois faire échouer certains projets. Cette affirmation doit toutefois tenir compte du contexte. Ainsi, elle ne se vérifie que partiellement dans le cas qui nous intéresse : à part la dimension financière, les entretiens réalisés avec les promoteurs immobiliers ne laissent pas entrevoir d'obstacles particuliers quant à la réhabilitation des immeubles industriels localisés à La Chaux-de-Fonds.

Il est vrai que lorsqu'on envisage une reconversion, ce sont avant tout les difficultés financières qui viennent à l'esprit. Qu'ils soient imputés à la reconversion ou à l'achat du bâtiment, les coûts peuvent faire avorter l'opération. De plus, en achetant une usine qui n'a pas beaucoup de valeur à la base, il est difficile d'obtenir un financement par une banque. C'est pourquoi les promoteurs doivent négocier sérieusement avec les propriétaires afin d'acquérir les immeubles à bas prix. Néanmoins, le propriétaire n'est pas forcément en position de force : il est contraint de traiter avec les rares acheteurs potentiels s'il veut retirer quelque chose de son immeuble, ce dont sont conscients les promoteurs : « *Le propriétaire a intérêt de vendre le terrain et l'immeuble, car même s'il retire peu, il retire quand même quelque chose.* » (promoteur 1)

En revanche, bien que ces anciennes usines soient localisées en centre-ville, le prix du terrain n'est pas un obstacle majeur : « *Le fait que l'immeuble en friche soit localisé en centre-ville ne joue pas un grand rôle en termes de prix du terrain. Ce n'est pas un terrain que la personne acquiert, mais une enveloppe. Si on détruit, opération déjà onéreuse, le prix du terrain va augmenter et des taxes vont s'ajouter au coût, mais si on garde le bâtiment, il est compris dans le tout. D'ailleurs, même si vous achetez l'immeuble à zéro et que vous envisagez de le détruire, le prix du terrain va sensiblement augmenter.* » (promoteur 1)

Ensuite, les industries chaux-de-fonnières n'ayant pas été notablement polluantes, les propriétaires peuvent éviter de payer une lourde charge de dépollution : *« Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas trouvé de pollution dans nos immeubles. Mais c'est vrai que le coût de dépollution est extrêmement élevé et représente donc un gros handicap. C'est d'ailleurs l'avantage d'exploiter des immeubles qui abritaient de l'industrie horlogère, donc peu polluante. »* (promoteur1) Concernant le principe du « pollueur-payeur », l'un des répondants est d'avis qu'il est généralement appliqué dans la transaction : le prix de dépollution étant déduit du prix d'achat, il est à la charge du revendeur. Dans d'autres cas, il n'est pas impossible que le promoteur doive l'assumer.

Les obstacles techniques (hauteurs des plafonds, nombre de fenêtres, …) ne semblent également poser aucun problème. Sans vouloir minimiser l'expérience revendiquée par nos répondants, il convient toutefois d'apprécier cette information en tenant compte de la taille modeste des édifices transformés. Néanmoins, l'un des promoteurs estime que : *« Le futur propriétaire doit adopter une certaine philosophie pour tolérer les éventuelles contraintes propres au logement-usine : c'est l'homme qui doit s'adapter au bâtiment et pas l'inverse. En outre, si certains éléments techniques constituent une entrave pour un logement traditionnel, ils sont en revanche un atout pour le logement-usine. »* (promoteur3)

De même, bien qu'il faille parfois adapter les locaux en conformité avec la réglementation, les aspects légaux et juridiques ne représentent pas une difficulté majeure. S'agissant de volumes existants, les contraintes légales sont moins importantes que pour une construction neuve. En outre, les procédures de reconversion ne s'inscrivent pas dans un processus plus long que

pour une autre construction. Il s'agit d'un permis traditionnel qu'il n'est pas difficile d'obtenir, d'autant plus que les autorités apportent un soutien aux promoteurs : *« Les projets de réhabilitation ne sont pas soutenus financièrement par la ville. Par contre, au niveau de la démarche, on accompagne et conseille le promoteur ou le propriétaire jusqu'à l'obtention du permis de construire, en stipulant bien sûr nos exigences réglementaires et esthétiques. »* (représentant du service d'urbanisme) Bien qu'il soit timide et essentiellement moral et bien qu'ils ne semblent pas avoir besoin d'une assistance particulière, cet encouragement est bien perçu par les promoteurs.

Finalement, les obstacles inhérents à la dimension patrimoniale se doivent d'être relativisés. En effet, les bâtiments dont il est ici question ne sont pas inscrits dans le registre du patrimoine architectural du canton de Neuchâtel. Ensuite, si des restrictions sont stipulées par les institutions compétentes, les promoteurs disent les respecter rigoureusement. D'ailleurs ils reconnaissent que la qualité esthétique et architecturale de ces immeubles peut être considérée comme un atout : le fait qu'ils soient des témoins d'une époque peut devenir par la suite un argument de vente.

Bref, si la reconversion des sites déshérités des grandes villes européennes et nord-américaines, en raison de leur taille, leur localisation et de leur degré de pollution, présente des contraintes difficilement surmontables, le cas qui nous intéresse se doit d'être considéré avec une autre optique. Outre les éléments susmentionnés, on peut signaler le fait que les bâtiments pris en considération sont tous localisés au sein de la zone urbaine et qu'ils possèdent un cachet historique qui rappelle la période horlogère qui fit la réputation de la ville au cours des XIX^e^ et XX^e^ siècles. Ainsi, la localisation et l'esthétique des lieux en font des objets qu'il est opportun de rénover et ce d'autant plus que peu d'obstacles contraignent la démarche.

Photo 5. Ancienne manufacture horlogère (10 logements et 2 bureaux).

Photo 6. Ancienne manufacture horlogère (12 logements).

Des promoteurs innovateurs

Il serait cependant erroné de croire que ces opérations ne présentent aucun risque pour les promoteurs, le logement-usine n'en demeurant pas moins un nouveau produit qu'il a fallu introduire sur le marché de l'immobilier. N'ayant pas fait d'étude de marché au préalable, les personnes interrogées avouent avoir pris un risque puisqu'ils ne connaissaient pas les réactions du public à l'égard de cette nouvelle manière d'habiter. D'ailleurs, l'un des promoteurs m'a confié que les gens s'étaient d'emblée montrés réticents et que la rentabilité de son premier objet

a été nulle. Tous reconnaissent par ailleurs que la promotion de ce type de logement n'est pas forcément plus rentable que celle du logement traditionnel.

Néanmoins, ces risques sont calculés et raisonnables puisque, selon Claude Lacour, le logement-usine permet de créer un nouveau marché et ainsi de déjouer les concurrents : « *Ces espaces dont personne ne voulait – ni vendeur, ni acheteur – peuvent se révéler "rentables"*. […] *Leurs responsables en transformant, en viabilisant, en construisant, peuvent découvrir, en l'inventant, un marché.* » (Lacour, 1987 : 776)

Ce dont sont forcément conscients les promoteurs : « *La recherche de nouveaux marchés était une motivation : tout le monde fait du logement traditionnel, nous avons donc voulu nous démarquer en faisant autre chose.* » (promoteur 1)

« *Dans un premier temps, l'idée était de se démarquer de ce qui se faisait dans l'immobilier et de chercher de nouvelles manières d'interpréter l'habitation.* » (promoteur 2)

De fait, tous s'accordent pour dire que le logement-usine est un bon créneau et nombreux sont les promoteurs contactés qui regrettent de ne pas être actifs sur ce marché. Ensuite, une fois le premier objet vendu, l'effet « boule de neige » a entraîné une manifestation de la demande : « *À force de pratiquer ces réhabilitations, on voit qu'il y a une demande et on peut plus ou moins prévoir d'autres transformations.* » (promoteur 1)

Bref, bien qu'ils aient eu un intérêt financier certain, les promoteurs interrogés se sont investis dans la transformation d'usines en logements avec l'envie d'innover et de dynamiser le marché immobilier local. L'un d'entre eux estime que la réhabilitation doit toutefois prendre d'autres formes que l'habitat. La localisation et l'architecture de certains bâtiments n'étant guère favorables à la réaffectation en appartements, il préconise de réfléchir à des utilisations qui profitent aux activités culturelles. On voit donc que la recherche de nouveaux marchés peut, bien qu'elle ne soit pas réfléchie en ces termes, servir la cause de la reconstruction de la ville sur elle-même. Nous pouvons donc ici confirmer - provisoirement -la thèse avancée par les tenants de l'approche radicale : les producteurs d'espaces détiennent un pouvoir dominant, par opposition aux microdécisions des ménages (Dansereau, 1985).

Arguments de vente et stratégies de promotion

Nous avons vu que les obstacles à la réhabilitation des friches industrielles légères étaient pour ainsi dire insignifiants et que la prise de risque amenait les promoteurs à créer un nouveau marché et à se distinguer de leurs concurrents. Résumons à présent brièvement les arguments mis en avant pour vendre des logements-usines.

À l'instar de n'importe quel objet immobilier, le premier argument invoqué est celui de l'emplacement : « […] *C'est vrai que l'on est en ville et nous sommes sensibles à ne pas acheter des immeubles industriels qui sont situés sur des rues bruyantes et polluées. Ainsi, l'emplacement joue un rôle. Les gens qui ne connaissent pas, ils passent, ils viennent voir plusieurs fois s'il y a du trafic… Ça fait quand même pas mal.* » (promoteur 1) L'un des autres promoteurs en profite même pour divulguer un élément essentiel et capital de la promotion immobilière : « *Les trois critères principaux de l'immobilier sont : premièrement, la situation ; deuxièmement, la situation ; troisièmement, la situation. En fait, c'est la situation qui vous fait vendre le produit. Si un immeuble est mal situé, aussi merveilleux soit-il, il se vendra toujours mal. À La Chaux-de-Fonds, les anciennes industries sont entourées d'immeubles locatifs, ce qui leur confère une situation appréciable.* » (promoteur 3)

Ensuite, et cela est nettement plus caractéristique du logement-usine, le grand vitrage et les imposants volumes sont mis en avant, car ce sont des éléments dont il est difficile de disposer dans des nouvelles constructions. Ces anciens édifices reprenant de la valeur après rénovation, l'historicité du lieu est également citée.

Finalement, j'ai posé la question à mes interlocuteurs s'ils utilisaient la notion de loft dans leur argumentation. Quelque peu empruntés avec ce terme (qui définit un logement particulier que l'on retrouve finalement peu dans les édifices étudiés, la plupart étant cloisonnés comme n'importe quel appartement traditionnel), le premier avoue que ce n'est pas un argument de vente prioritaire, mais que certains clients se sont montrés sensibles au style de vie qu'il induit. Le second déclare : « *La notion de loft est délicate : d'un côté, elle est connue et constitue un argument de vente, de l'autre elle a un caractère un peu excentrique qui peut éveiller la réticence.* » (promoteur 2) Le troisième défend quant à lui le style d'« habiter loft » au point qu'il a entrepris une procédure d'immatriculation, procédure consistant en un contrôle des plans par le géomètre cantonal, puis un enregistrement – par l'intermédiaire d'un notaire – de l'appellation au registre foncier.

Photo 7. Ancien atelier de mécanique (4 logements en location).

Photo 8. Le logement se situe au rez-de-chaussée. La manufacture horlogère qu'il a remplacée siégeait également au niveau moyen de l'immeuble situé en arrière-plan.

Conclusion

Nous avons vu, au cours de cette brève présentation, que les tendances récentes du régime d'urbanisation posent certains problèmes et compromettent la perspective d'une ville durable. La périurbanisation, les phénomènes de « ville éclatée » ont rendu ambiguë la distinction conceptuelle entre la ville et la campagne, mettant en évidence la problématique de la mobilité, de la consommation énergétique et un modèle d'habitat qui dépend entièrement de l'automobile. Afin de résoudre ces problèmes, ou du moins de les amoindrir, nombreux sont les spécialistes qui préconisent une reconstruction de la ville sur elle-même, c'est-à-dire une densification de cette dernière. Bien que le concept de ville compacte présente des limites incontestables, il semble qu'une solution consensuelle réside dans la réaffectation des friches industrielles : sans forcément augmenter l'indice d'utilisation du sol, ce procédé permet d'utiliser une portion réduite de territoire et de sauver des édifices d'une démolition parfois imminente. Toutefois, bien que reconnue et recommandée, la reconversion de bâtiments industriels nécessite une approche pluridimensionnelle qui peut décourager les entrepreneurs. Néanmoins, contrairement aux friches industrielles lourdes localisées en périphérie, les usines dont il était ici question se sont révélées facilement transformables. En effet, dès le problème financier réglé, aucune entrave ne s'oppose aux promoteurs. D'ailleurs, la dimension financière peut également devenir une motivation : la création de logements-usines permet de déjouer la concurrence et de créer un nouveau marché. Ainsi, si les premiers à s'être investis dans le processus de reconversion ont pris des risques qu'il ne faut pas négliger, ce marché est aujourd'hui en pleine extension. La transformation d'usines en logements est donc devenue « un bon créneau ». L'un des promoteurs interrogés affirme d'ailleurs qu'il s'agit d'une aventure qui ne fait que commencer. Toutefois, différentes dimensions objectives et subjectives doivent être considérées : la situation, l'esthétique et les qualités architecturales du bâtiment de même que les caractéristiques de l'espace interne jouent un rôle déterminant. De nombreux paramètres sont à prendre en compte, mais on peut envisager que chaque usine inutilisée puisse retrouver une nouvelle affectation, pour autant que les architectes et les promoteurs fassent preuve d'imagination et réfléchissent aux autres possibilités de réhabilitation (notamment pour des activités culturelles).

On constate donc, au terme de cet exposé, que les promoteurs immobiliers s'avèrent être des acteurs incontournables lorsqu'il s'agit de transformer une usine en lieu d'habitation. En effet, au vu de leurs compétences et de leurs expériences, ils peuvent être considérés comme des producteurs de l'espace urbain. Toutefois, il serait hâtif de penser que les microdécisions des ménages soient insignifiantes : s'agissant d'un marché, la demande ne peut être négligée. L'usage ambigu de la notion de loft et les concessions que les promoteurs sont amenés à faire s'ils veulent vendre leur produit (adaptation au goût de chacun) sont en ce sens révélateurs des limites de l'approche radicale.

Bibliographie

Avril B. 1998 : « Introduction ». In Avril B., Bailly F. et Benoît X. [et *al.*], *Reconstruire la ville sur la ville*. Paris : ADEF, 10-13.

Bidou-Zachariasen C. (éditeur) 2003 : *Retours en ville. Des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres*. Paris : Descartes & Cie.

Bochet B. et Cunha A. 2003 : « Métropolisation, forme urbaine et développement durable ». In Cunha A., Ruegg J. (éditeurs), *Développement durable et aménagement du territoire*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 83-99.

Bordage F. (éditeur) 2001 : *Les fabriques, lieux imprévus*. Besançon : Les Éditions de l'Imprimeur.

Bourdin A. 1989 : « Comment analyser la transformation de l'espace urbain ? L'exemple de la réhabilitation de l'habitat ». *Espaces et Sociétés* 52-53. 85-105.

Cunha A. 2002 : *Développement urbain durable et politiques du territoire*. Neuchâtel : Institut de géographie. [Matériaux du cours 2002-2003.]

Dansereau F. 1985 : « La réanimation urbaine et la reconquête des quartiers anciens par les couches moyennes : tour d'horizon de la littérature nord-américaine ». *Sociologie du travail* 2. 191-205.

Frei W. et Triponez J.-M. 1974 : *La Chaux-de-Fonds : développement de 1656 à nos jours. Étude urbanistique et architecturale*. [s.l.] : [s.n.].

Gubler J. 1982 : « La Chaux-de-Fonds ». In Rebsamen H. et Rollin P. (éditeurs), *INSA : inventaire suisse d'architecture, 1850-1920, 3, Biel, La Chaux-de-Fonds, Chur, Davos*. Berne : Société d'histoire de l'art en Suisse, 127-217.

Häberli R., Luscher C. et Praplan Chastonay B. 1991 : *L'affaire SOL : pour une politique raisonnée de l'utilisation du sol* (rapport final du programme national de recherche n° 22 « Utilisation du sol en Suisse »). Genève : Georg.

Ischer P. 2005 : *La reconversion d'usines en logements à La Chaux-de-Fonds. Le caractère durable d'un processus. Les motivations des acteurs*. Neuchâtel : Institut de géographie.

Lacour C. 1987 : « La réinsertion urbaine des friches industrielles : la ville redécouverte ». *Revue d'économie régionale et urbaine* 4. 605-624.

Le Corbusier 1957 : *La Charte d'Athènes*. Paris : Éditions de Minuit.

Martinez C. J. 2002 : « Des ruines industrielles ou des usines d'avenir ? Quelques interventions récentes sur l'architecture de l'industrie au Pays basque ». In Civilise A-M. (éditeur), *Patrimoine industriel et reconversion : actes du séminaire européen de Bilbao 13-15 décembre 2001*. Bordeaux : Éditions Confluences, Renaissance des cités d'Europe, 101-105.

Rast R. 1990 : *La densification : rénovation ou démolition. Une contribution en vue d'assurer une utilisation mesurée des espaces bâtis*. Berne : Département fédéral de justice et police, Office fédéral de l'aménagement du territoire.

Rusterholz H. et Scherer O. 1988 : *Des usines aux logements. Expériences et suggestions*. Berne : Office fédéral du logement.

Ville de la Chaux-de Fonds 1999 : *Annuaire statistique de la ville de La Chaux-de-Fonds 1998*. La Chaux-de-Fonds : Service économique et statistique.

Vinzens M. 2003 : « Développer l'urbanisation vers l'intérieur ne tient pas du seul discours ». *Forum du développement territorial* 2. 70-72.

Abstract

The industrial wasteland reaffectation seems to be a coherent and realistic solution so as to carry out sustainable urban development projects aiming at « building the city over itself ». Nonetheless, this process implies several constraints that have to be considered in order to understand the failure of some of those actions. Within the frame of this presentation, I suggest to come back on the subject concerning the way in which some real estate promoters have been able to overcome these obstacles. By doing so, they have succeeded in realizing light industrial wasteland housing rehabilitation in La Chaux-de-Fonds.

Zusammenfassung

Die neue Zweckbestimmung der Industriebrache erweist sich als kohärente und realistische Lösung, um Projekte nachhaltiger Stadtentwicklung zu planen, die darauf abzielen, « die Stadt in der Stadt zu bilden ». Dieser Vorgang zeigt aber eine Reihe von Zwängen, die erwogen werden müssen, um den Mißerfolg einiger dieser Unternehmen zu begreifen. Im Rahmen dieser Präsentation wird vorgeschlagen, darauf zurückzukommen, wie einige Baufirmen diese Hürden überwunden haben, und wie dadurch mehrere Sanierungsprojekte der leichteren Industriebrache in La Chaux-de-Fonds zum Bau von Wohnungen geführt haben.

La recomposition territoriale des circuits immobiliers : le cas des caisses de pension suisses

Thierry Theurillat, José Corpataux

Groupe de recherche en économie territoriale (GRET) de l'Institut de sociologie
Université de Neuchâtel.

Groupe de recherche en économie territoriale (GRET) de l'Institut de sociologie
Université de Neuchâtel et à l'INRS Urbanisation, Culture and Society,
University of Quebec, Montreal, Canada.

thierry.theurillat@unine.ch
jose.corpataux@unine.ch

Résumé

Cet article traite de la modification des circuits d'investissements immobiliers, à travers l'exemple des investissements des caisses de pension, dans le contexte de financiarisation de l'économie. Deux circuits sont mis en évidence. Dans le premier circuit, les caisses agissent comme entrepreneurs et investisseurs, les investissements sont régionaux et sont évalués selon des modalités propres aux caisses. Dans le deuxième circuit, les caisses se comportent uniquement comme des investisseurs. L'évaluation des placements s'effectue en fonction des critères financiers de rendement, de risque et de liquidité et les régions privilégiées d'investissement sont les régions urbaines importantes du pays.

Introduction

Les investissements immobiliers trouvent actuellement un regain d'intérêt dans notre pays. Si certains acteurs institutionnels tels que les banques, les assurances, les promoteurs immobiliers et les caisses de pension ont traditionnellement joué un rôle important dans la détention et la construction d'immeubles, d'autres acteurs institutionnels sont récemment apparus sur la scène des investissements immobiliers. En effet, depuis quelques années, les sociétés immobilières et les fonds immobiliers cotés en Bourse forment un nouveau circuit qui se développe rapidement.

L'essor de ce nouveau circuit est à replacer dans le contexte de financiarisation qui touche, depuis plusieurs décennies, les économies de nombreux pays occidentaux puisque le financement des activités économiques s'effectue de plus en plus par les marchés financiers. Or, si le financement des entreprises par les marchés financiers est un phénomène connu et significatif, la financiarisation concerne également des projets immobiliers et d'infrastructures. En Suisse, ce mouvement, quoique plus limité que dans certains pays, est bien présent.

À l'instar d'autres investisseurs institutionnels (fonds de placements bancaires et d'assurance), les caisses de pension ont joué un rôle important dans le développement des marchés financiers en plaçant des montants considérables sur ces derniers. En Suisse également, de 1992 à 2004, les fonds de pension ont avant tout été placés en titres (actions et obligations). Cependant, par rapport aux caisses de pension étrangères, les placements immobiliers des caisses de pension suisses se sont avérés très importants puisqu'ils ont représenté environ 15 % de la fortune totale (soit 44 Mrds en 1992 et près de 70 Mrds en 2004). Néanmoins, la relative stabilité des placements immobiliers a été accompagnée par d'importants changements des modalités de placements. En effet, si historiquement les caisses de pension ont possédé des immeubles destinés avant tout aux employés des entreprises, cette logique de proximité et de relation avec l'entreprise et ses employés (que nous appelons *circuit direct*) s'est distendue avec le développement d'un nouveau circuit où les caisses se comportent en tant qu'investisseurs uniquement, en prenant des parts dans des véhicules de placement et en s'épargnant ainsi la gestion directe des immeubles (*circuit indirect ou financiarisé*).

En distinguant circuit direct et circuit indirect, cet article propose d'aborder la question de la financiarisation des marchés immobiliers à travers les logiques et les lieux d'investissement des placements immobiliers des caisses de pension. Jusqu'à quel point le secteur immobilier s'est-il financiarisé ? Quels sont respectivement les types (surfaces commerciales ou habitat, habitat collectif ou individuel) et les régions d'investissements privilégiés par les deux circuits (régions urbaines, régions périphériques) ?

Dans la première partie, cet article revient brièvement sur les liens entre le développement des marchés financiers et les investisseurs institutionnels ainsi que sur les conséquences notamment spatiales de la financiarisation de l'économie. Ensuite, les fonctions et les critères d'investissement des deux circuits sont mis en évidence. La deuxième partie est une description concrète du point de vue opérationnel et spatial des investissements immobiliers des caisses de pension en distinguant entre les deux circuits identifiés.

La financiarisation de l'immobilier

Le premier chapitre aborde la question de la financiarisation et de la modification des circuits financiers. Le développement de la finance de marché pousse ainsi à la concentration des activités financières dans les centres financiers principaux et les investissements se dirigent essentiellement dans les principales entreprises et régions des pays. Le deuxième chapitre, qui distingue entre un circuit direct et un circuit indirect d'investissements immobiliers, montre que les fonctions d'entrepreneur et d'investisseur ainsi que les notions de rendement, de risque et de liquidité sont totalement différentes selon le circuit considéré.

Financiarisation, investisseurs institutionnels et modification des circuits financiers

La financiarisation peut être définie comme l'évaluation en continu des investissements économiques par les marchés financiers (Orlean, 1999), évaluation qui suppose des institutions (par exemple, la réglementation des marchés financiers), des circuits (par exemple, le passage par les bourses et les places financières), des acteurs (les investisseurs institutionnels, les conseillers financiers, etc.), des temporalités mais également des territorialités propres à l'industrie financière.

Avec l'approche de la ville globale, Sassen (1991) montre que le processus de financiarisation, qui touche à divers degrés la plupart des pays, s'est traduit par le développement et la concentration des activités financières dans les principaux centres financiers, nationaux et globaux. À l'autre extrême, ce processus de centralisation spatiale du système financier remet en question le développement et l'autonomie des structures bancaires locales. Pour Dow (1999), les politiques de libéralisation du système financier ont joué un rôle significatif dans ces transformations. En effet, d'un côté, dans un contexte où le capital circule plus librement, la préférence pour la liquidité des acteurs économiques est à l'origine du drainage accru des flux financiers vers les centres financiers. En outre, dans un contexte de concurrence croissante, les banques locales et régionales peuvent rencontrer certaines difficultés de développement. Certaines disparaissent tandis que d'autres sont rachetées par de plus grandes banques. Ce déclin affaiblit la capacité de création monétaire dans les régions non centrales (Dow et Rodrigues-Fuentez, 1997), ou tout au moins réduit considérablement l'autonomie décisionnelle locale, les banques/succursales bancaires locales fonctionnant avant tout comme point d'entrée de l'épargne (Crevoisier, 2001). Ces divers éléments renforcent en définitive la vulnérabilité des régions périphériques et ont d'importantes répercussions pour le développement des régions composées de PME (Dow, 1999 ; Pollard, 2003 ; Klagge et Martin, 2005).

Les investisseurs institutionnels ont indéniablement joué un rôle dans le processus de financiarisation et la modification des circuits. En effet, ils drainent aujourd'hui une part importante de l'épargne des ménages et constituent une catégorie émergente d'acteurs financiers. Les caisses de pension, par exemple, se positionnent sur un segment – la récolte et l'allocation de l'épargne des ménages – occupé presque exclusivement jusqu'aux années quatre-vingt par les établissements bancaires (Aglietta, 2001). Ces derniers récoltaient l'épargne localement et la réinvestissaient en grande partie dans leur région d'implantation sous forme de crédits bancaires, de crédits immobiliers, etc. Aujourd'hui, les caisses de pension captent une part substantielle de cette épargne et la placent en grande partie et directement sur les marchés financiers. En détournant cette épargne, elles concurrencent les établissements bancaires sur un terrain qui leur est traditionnellement réservé. En outre, le passage des investissements par les marchés financiers a d'importantes conséquences spatiales. Par exemple, dans le cas des placements en titres des caisses de pension anglaises et suisses, les investissements profitent essentiellement aux grandes entreprises cotées en Bourse et aux régions centres (Martin et Minns, 1995 ; Theurillat et *al.*, 2006).

Circuits et financiarisation de l'immobilier, fonctions et critères d'investissement

Avec les titres, l'immobilier a toujours constitué une classe d'actifs importante pour les caisses de pension. En 2004, la fortune immobilière des caisses, estimée à près de 70 Mrds, et presque entièrement investie en Suisse, représentait près de 14 % de la fortune totale (estimée à 484 Mrds). Malgré une baisse des parts de l'immobilier par rapport à la fortune totale des caisses, les montants se sont accrus de plus de 25 Mrds de 1992 à 2004 (tableau 1).

Tableau 1 : Placements immobiliers des caisses de pension de 1992 à 2004 (en millions CHF)

	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004
Total immeubles et terrains	44 257	50 641	54 347	56 346	61 242	64 610	69 724
(Suisse et étranger)	17 %	17 %	16 %	13 %	12 %	15 %	14 %
Fortune totale	**256 676**	**296 027**	**348 295**	**428 251**	**490 883**	**440 555**	**484 177**
	100 %	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Source : OFS, base de données fournies (1992-2004).

Cependant, ces chiffres globaux cachent des différences importantes concernant les modalités de gestion et de placement des fonds immobiliers. Deux circuits sont à distinguer :

- Un **circuit direct** dans lequel les caisses de pension agissent en tant qu'*investisseurs* et *entrepreneurs* immobiliers. Dans ce circuit, il est nécessaire de disposer de personnel, de compétences et de connaissances des marchés immobiliers permettant de valoriser les fonds investis dans des objets immobiliers concrets.

- Un **circuit indirect ou financiarisé** dans lequel les caisses de pension se comportent comme des *investisseurs uniquement*. Dans ce circuit, tout le travail de l'entrepreneur est délégué à des institutions spécialisées qui sont de trois types en Suisse, à savoir les fondations de placement – mixtes (titres et immobilier) ou spécialisées (immobilier uniquement) –, les fonds de placement immobiliers et les sociétés de placement immobilières.

Le circuit direct représente toujours 78 % des placements immobiliers. En 2004, les caisses détenaient des droits de propriété sur un parc immobilier estimé à près de 52 Mrds (tableau 2). Cependant, durant la période analysée, on note une croissance des modalités de placement indirect et les sommes investies ont rapidement grimpé de 2,4 Mrds en 1992 à 15 Mrds en 2004.

Tableau 2 : Types de placements immobiliers des caisses de pension (1992-2004, en millions CHF)

	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004
Placements directs							
Suisse	41 627	47 486	49 685	50 647	51 623	53 960	52 558
En % de la fortune immobilière	95 %	94 %	92 %	91 %	86 %	85 %	78 %
Placements indirects/collectifs							
Suisse	2 411	2 941	4 393	5 292	8 446	9 566	15 038
En % de la fortune immobilière	5 %	6 %	8 %	9 %	14 %	15 %	22 %
Fortune immobilière	**44 038**	**50 427**	**54 078**	**55 939**	**60 069**	**63 526**	**67 596**
	100 %	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Source : OFS, base de données fournies (1992-2004).

Cette montée du circuit indirect s'inscrit dans le cadre du processus de financiarisation de l'immobilier. Toute une série de mesures allant dans le sens d'une plus grande comparabilité des immeubles et d'une plus grande liquidité du marché financier de l'immobilier ont été effectivement prises ces dernières années (mise en place d'indices ; modification des normes de comptabilité pour les caisses de pension ; révision de la loi fédérale sur les fonds de placement) (Theurillat et *al.*, 2006).

La construction institutionnelle des marchés, qui vise à accroître la mobilité/liquidité des marchés financiers (Corpataux et Crevoisier, 2005), s'appuie sur un cadre théorique particulier. En premier lieu, les politiques de libéralisation des marchés financiers tendent avant tout à assurer une parfaite et libre circulation des mouvements de capitaux. Or, cette parfaite mobilité des capitaux resterait très imparfaite, ou n'existerait pas, si elle ne pouvait pas s'appuyer sur des marchés financiers suffisamment développés et liquides. Dans le même temps, la théorie financière moderne, inspirée de Markowitz (1959 ; Sauvage, 1999), pousse les acteurs à des stratégies de diversification qui conduisent à disséminer leurs portefeuilles sur un grand nombre de valeurs. Cette théorie, qui concernait avant tout le marché des actions et visait à rendre des entreprises différentes commensurables, comparables entre elles puisque les entreprises cotées sont vues comme un ensemble d'actifs liquides, négociables en tout temps selon un certain nombre de critères standardisés et quantifiables, a été étendue à d'autres classes d'actifs. Les placements immobiliers sont ainsi aujourd'hui devenus une classe d'actifs comparables aux placements en titres et auxquels on cherche à appliquer les mêmes critères d'investissements, ceux du rendement et du risque. Cependant, ces critères, auxquels il faut ajouter celui des modalités de transfert du contrôle du capital (liquidité), ont des acceptions différentes dans le circuit direct où les fonctions d'entrepreneur et d'investisseur sont réunies. À ces différences dans les critères de gestion correspondent des temporalités et des spatialités spécifiques (tableau 3).

Circuit direct et fonctions d'entrepreneur et d'investisseur : En économie réelle, le rendement caractérise l'accumulation du capital et son contrôle sur la durée, c'est-à-dire en fonction des cycles économiques, qu'ils soient courts (cycle de production ou de construction par exemple) ou longs (cycles des produits ou cycles technologiques). Cette accumulation se réalise à différentes échelles (entreprise, région, secteur ou nation) qui correspondent à l'organisation de la production/construction, de la consommation et des échanges réels. Dans ce circuit, le risque pris par l'entrepreneur est difficilement rationalisable sous la forme d'un calcul. L'entrepreneur fait un pari sur le futur et ce futur n'est pas parfaitement connu ou connaissable. Cette incertitude a été qualifiée de « radicale » par Keynes et est réservée à des situations au devenir inconnu ou tout au moins non probabilisable. Plus fondamentalement, cette incertitude s'exprime par l'impossibilité de dénombrer les états du monde futurs.

Circuit indirect ou financiarisé et fonction d'investisseur : Pour l'économie financière, le rendement n'est pas calqué sur les cycles réels, c'est-à-dire sur la durée – il faut en général un certain temps pour réorganiser l'outil productif d'une firme, innover, etc. –, mais sur les rendements comparés en continu avec les rendements des autres investissements sur les marchés financiers ; la logique d'évaluation des marchés financiers est ainsi permanente et est déconnectée du temps de la production (Orlean, 1999). En bref, on substitue à la productivité de l'engagement sur la durée la menace de départ, de défection à court terme. *L'accumulation dans le temps est remplacée par la mobilité dans l'espace* ; le lien social (« stakeholder ») laisse place à la valeur actionnariale (« shareholder value ») ; l'engagement dans un projet immobilier ou industriel comportant des risques propres et des spécificités est remplacé par un acte d'achat de titres standardisés. En théorie économique et financière standard, le concept de « risque » a une

signification différente et bien particulière. En effet, depuis Knight, le terme de « risque » est appliqué aux situations à l'issue imparfaitement maîtrisée mais dont tous les scénarios de sortie sont *a priori* connus, c'est-à-dire auxquels il est possible d'affecter une probabilité d'occurrence où tous les états de la nature futurs sont connus au départ (Moureau et Rivaud Danset, 2004). L'univers incertain décrit par Markowitz correspond à un risque probabilisable et surtout réductible en appliquant une diversification appropriée.

Pour les tenants de l'efficience des marchés financiers, ces derniers auraient ainsi une capacité à prévoir correctement les flux actualisés de revenus futurs dans un univers probabilisable. Le couple rendement/risque correspond à une solution à trouver dans un exercice d'ingénierie financière. Or, dans le monde concret, il est extrêmement difficile de prévoir à coup sûr le rendement et le risque associé à l'achat d'un objet immobilier ou autre.

Tableau 3 : Comparaison des critères d'investissements entre les circuits direct et financiarisé

	Économie réelle (circuit direct)		**Économie financiarisée (circuit indirect)**	
	Base de calcul	**Spatialités et temporalités**	**Base de calcul**	**Spatialités et temporalités**
Rendement	Rendements futurs attendus du projet.	Horizon temporel du projet réel, accumulation ; territoire d'implantation du projet.	Comparaison avec les indices des marchés (sur- ou sous-performance).	Rentabilité instantanée et comparable dans le circuit financiarisé mondialisé.
Risque	Risque industriel, technologique, ou du marché des biens et services.	Lié au territoire de déploiement du projet.	Probabilisable et réductible par la diversification entre classes d'actifs et entre pays aux évolutions non corrélées.	Panachage de lieux et de territoires financiarisés aux évolutions non corrélées.
Liquidité	Coûts de transactions élevés. Difficultés d'évaluation du prix des transactions.	Nécessité de proximité physique, procédure longue.	Prix défini en continu, coûts de transaction très bas et connus.	Mobilité instantanée à longue distance par les marchés financiers informatisés et centralisés.

Source : élaboration propre.

Les circuits d'investissement

Alors que les investissements mobiliers (actions et obligations) passant par les marchés financiers ont une orientation spécifique, les investissements immobiliers se traduisent-ils par les mêmes concentrations sectorielles et géographiques ? Cette partie vise à décrire concrètement les modalités opérationnelles et spatiales des investissements immobiliers des caisses de pension soit lorsque ces dernières ont une politique d'investissement à l'interne (circuit direct) ou lorsqu'elles recourent à des institutions spécialisées (circuit indirect).

Circuit direct : gestion interne et décentralisation

Le circuit direct dans lequel les caisses ont une politique immobilière à l'interne nécessite la disposition de compétences et s'effectue selon une logique de proximité.

Des compétences décentralisées

Si les parts consacrées à la pierre peuvent représenter en moyenne 15 % de la fortune d'une caisse, les montants restent relativement modestes pour les petites et moyennes caisses. Le portefeuille immobilier de ces caisses peut être relativement restreint et se situer dans une fourchette pouvant aller de seulement quelques immeubles à une dizaine, voire à une quinzaine, rarement au-delà. Ce sont surtout les grandes caisses (> 1 Mrd d'actifs sous gestion) qui ont la taille critique leur permettant d'avoir une véritable politique immobilière à l'interne avec un portefeuille de plusieurs dizaines voire centaines d'immeubles. Les grandes caisses peuvent ainsi plus facilement disposer d'une équipe de gestion avec toutes les compétences nécessaires (techniques – architecture, normes de construction, urbanisme, législation, etc. – et financières – évaluation des immeubles, fiscalité, etc.).

Avant 1985, toutes les caisses de pension avaient pour habitude d'acheter/construire des immeubles locatifs pour les employés de l'entreprise (publique ou privée) et/ou administratif/industriel pour les besoins de l'entreprise et agissaient en tant que propriétaires. Même si les caisses ont peu à peu abandonné l'achat ou la construction d'immeubles en faveur des assurés/employés, les possessions immobilières des caisses sont encore marquées par cet héritage. Les grandes caisses ont pu toutefois plus facilement grâce à leur taille critique procéder à des modifications qualitatives et géographiques de leurs portefeuilles immobiliers. Si les caisses de pension peuvent parfois intervenir comme maîtres d'ouvrage, elles acquièrent principalement des bâtiments qui sont déjà construits. De manière générale, et contrairement aux autres investisseurs institutionnels tels que les fonds immobiliers ou surtout les sociétés d'investissement immobilières[1], les caisses de pension ont un comportement de *buy and hold* dans leur stratégie d'investissement. Une fois achetés ou construits, les immeubles demeurent la propriété de la caisse pour une longue durée et les politiques de désinvestissement sont peu fréquentes (Altaprima et Ernst & Young, 2004 : 18).

Lors d'opérations immobilières, afin d'assurer la location des immeubles, la phase d'analyse d'achat ou de projet de construction est essentielle et repose sur des connaissances précises du marché immobilier régional. La complexification des marchés immobiliers dans les centres urbains et le développement des investisseurs institutionnels (banques, assurances, caisses de pension) ont conduit à l'émergence d'acteurs très spécialisés dans le secteur, et les caisses de pension y recourent couramment. En effet, lorsque les caisses ont besoin de compétences stratégiques, lors par exemple d'opérations de portefeuille (courtiers), de développement de projets de construction (ingénieurs, architectes, etc.) ou de fiducie immobilière (experts comptables et financiers), elles recourent à une expertise externe, centralisée et localisée dans les villes, notamment dans les principaux centres urbains du pays. Les trois quarts des institutionnels, notamment les plus grands, recourent à des experts externes dans le cadre de leur politique immobilière d'investissement (Altaprima et Ernst & Young, 2004 : 44). Ceci n'est pas étonnant étant donné que ceux-ci gèrent des portefeuilles immobiliers parfois considérables et qui sont le plus souvent susceptibles de modifications. Lors du processus d'analyse et d'évaluation de la valeur des bâtiments, les différents spécialistes misent sur les fondamentaux de l'immeuble qui peuvent, de manière caricaturale, se décliner de la manière suivante :

[1] Le but de ces institutions est bien le gain de capital lors des transactions immobilières.

- Les spécificités de l'immeuble : elles concernent toutes les caractéristiques propres à l'immeuble telles que l'âge, le nombre de logements/pièces et la superficie, les matériaux de construction utilisés, les divers équipements (ascenseur, garages, aménités diverses), etc.

- La localisation de l'immeuble : cela comprend l'environnement immédiat de quartier de l'immeuble ainsi que l'environnement local et régional. Le premier fait référence aux caractéristiques du quartier qui peuvent être liées à la centralité (services et commerces, loisirs, proximité avec le centre-ville), à la composition socioprofessionnelle, à l'accessibilité (route, transports publics), à la qualité de vie (bruit, pollution, espaces de détente, etc.), etc. Le deuxième renvoie aux contextes et aux perspectives de développement économique (notamment pour le segment commercial) et sociodémographique (notamment pour le segment résidentiel collectif) de la ville/région.

Pour les problèmes découlant de la gestion proprement dite des immeubles, à savoir les tâches d'administration liées à la location/rénovation/contacts avec les locataires des immeubles, les caisses peuvent avoir une gérance à l'interne ou recourir à des gérances externes. Cependant, cette délégation importe peu ou pas puisqu'elle s'effectue pour des compétences qui ne sont pas considérées comme stratégiques étant donné que les caisses demeurent toujours les propriétaires des immeubles.

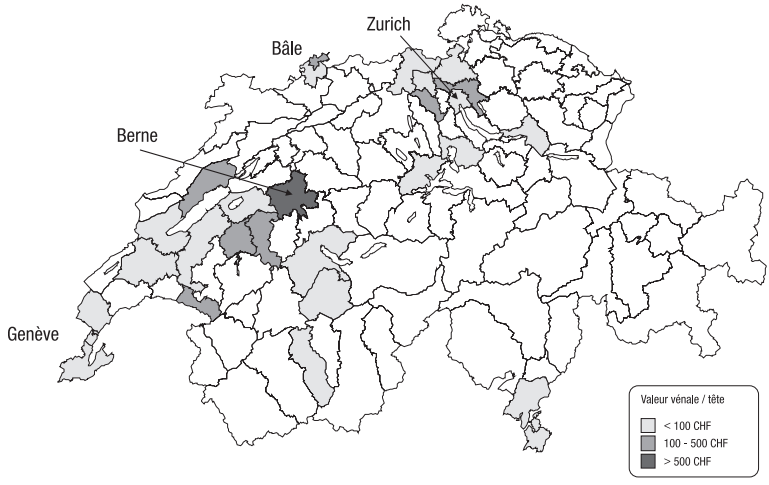
Espaces d'investissements

Pour bon nombre de caisses, l'immobilier est un marché de proximité. Les investissements des caisses de pension ont donc principalement lieu dans la région/canton de l'employeur. (Swissca, 2004 : 41). À partir de l'analyse des portefeuilles immobiliers de cinq grandes caisses de pension[2], trois raisons peuvent être avancées dans l'importance de cette proximité spatiale.

La première raison est historique. En effet, les investissements immobiliers étaient décidés par les entreprises et leurs employés, généralement avec l'idée de financer le logement de ces derniers. Dans un monde où l'industrie financière était peu développée, l'idée même d'investir dans une autre région ne pouvait d'ailleurs guère se justifier. Au contraire, un tel comportement aurait entraîné un affaiblissement de l'économie locale. Par exemple, l'entreprise Ascom avait son siège à Berne et a, au cours de son histoire, absorbé des entreprises dans les cantons de Fribourg, de Neuchâtel, de Soleure et de Vaud. Cette géographie est encore présente dans les possessions de sa caisse de pension (carte 1).

[2] Nous nous basons sur les portefeuilles immobiliers de cinq grandes caisses, ce qui fait un total de 822 immeubles (résidentiels principalement et commerciaux secondairement) représentant un montant de 5,99 Mrds CHF (Theurillat et *al.*, 2006 : 154). La répartition des investissements n'a cependant pu être approchée qu'en termes de nombre d'immeubles par district pour les caisses de pension de Siemens, de l'État de Neuchâtel et de l'État de Vaud, ou par région MS (selon les découpages de l'OFS, la Suisse compte 106 régions correspondant à la *mobilité spatiale* de la population) pour les caisses de pension d'Ascom et de Migros. Ce n'est que dans un cas que les valeurs vénales des immeubles ont pu être pondérées par la population (caisse de pension d'Ascom).

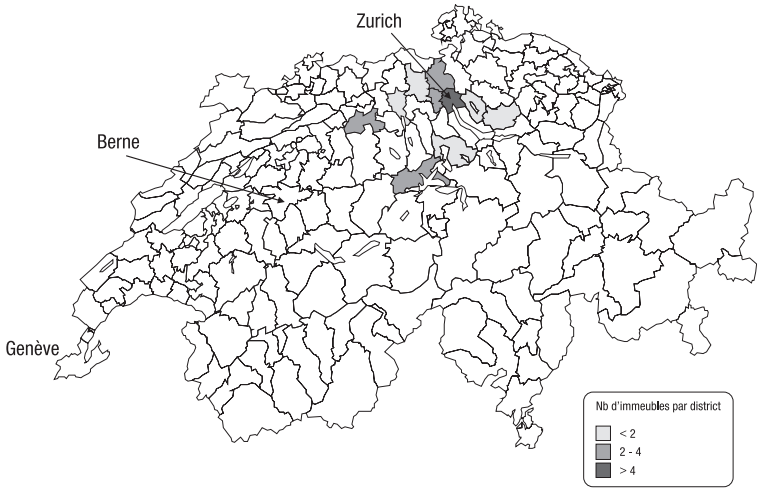
Carte 1 : Biens immobiliers de la caisse de pension du groupe Ascom



Source: rapport annuel 2004 de la caisse de pension ASCOM

Une deuxième explication est l'importance de la connaissance du marché immobilier local. En Suisse, de manière générale, le marché immobilier reste très cloisonné. L'information sur les prix et les caractéristiques des biens est peu transparente et les spécificités locales en matière de réglementation restent importantes. La majeure partie des immeubles reste donc dans la région d'origine du groupe, à l'instar des caisses de pension de Siemens Suisse (carte 2) et de la Migros (carte 3).

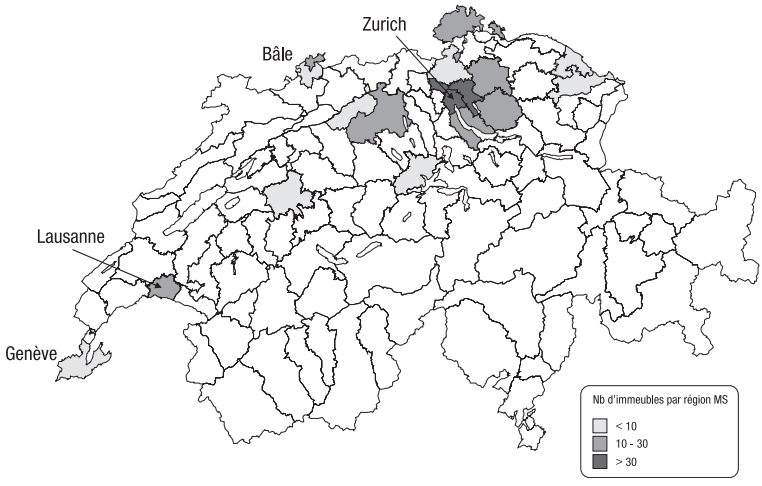
Carte 2 : Biens immobilier de la caisse de pension du groupe Siemens



Source : site Internet de la caisse de pension de Siemens (mai 2005).

Pour la caisse de pension Migros, dont le portefeuille immobilier est aussi important que celui des plus grands fonds immobiliers du pays (3,4 Mrds en 2003), les investissements sont étroitement liés aux régions où se situent les principaux sièges du groupe, à savoir dans les régions d'Argovie, de Bâle et de Zurich ainsi que dans celle de Lausanne.

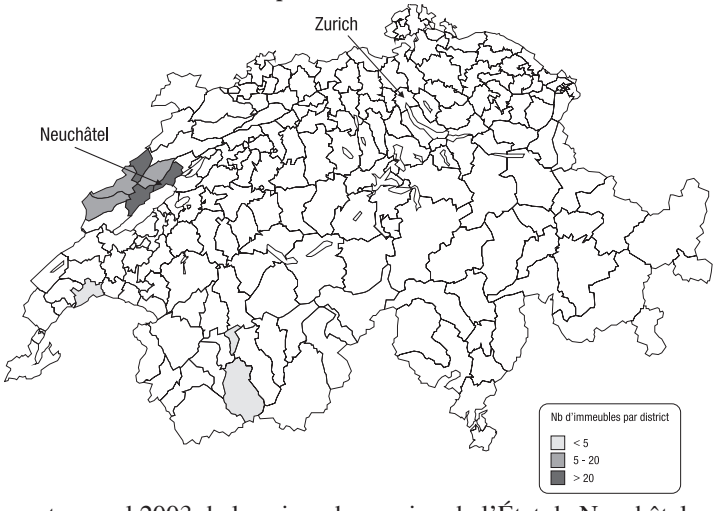
Carte 3 : Biens immobiliers de la caisse de pension du groupe Migros



Source : rapport annuel 2003 de la caisse de pension de Migros

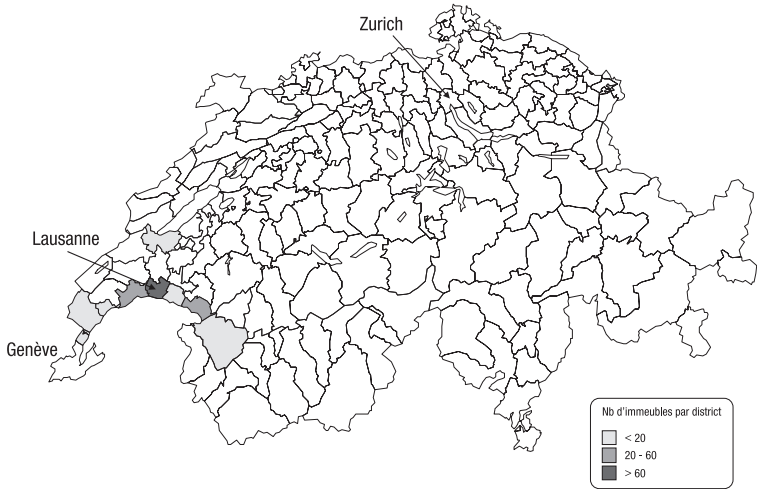
Une troisième explication réside dans le fait que les caisses de pension publiques sont souvent de taille importante et qu'elles gèrent généralement leur secteur immobilier de manière directe. Or, les caisses publiques, en principe soumises à l'autorité politique et où les employés participent activement à la gestion, jouent le jeu de la proximité, comme le témoignent les investissements de la caisse neuchâteloise (carte 4) et ceux de la caisse vaudoise (carte 5).

Carte 4 : Biens immobiliers de la caisse de pension de l'État de Neuchâtel



Source : rapport annuel 2003 de la caisse de pension de l'État de Neuchâtel.

Carte 5 : Biens immobiliers de la caisse de pension de l'État de Vaud



Source : rapport annuel 2003 de la caisse de pension de l'Etat de Vaud

Les investissements directs des caisses de pension recouvrent des logiques de proximité dont les rayons d'influence varient premièrement en fonction de l'importance du portefeuille immobilier et, secondairement, en fonction de la forme juridique de la caisse :

- Les caisses publiques : les investissements des petites caisses publiques, soit des caisses municipales, ont lieu à un niveau communal (caisse de pension de la Ville de Neuchâtel, caisse de pension de Bâle-Ville). Les investissements des plus grandes caisses publiques, soit des caisses cantonales, s'effectuent à un niveau régional/cantonal. La répartition plus ou moins équilibrée des investissements peut dépendre de la plus ou moins forte dépendance de la caisse face à l'État (caisses indépendantes et caisses dépendantes des structures de l'État). Pour la principale caisse publique du pays[3], la Publica, avec un portefeuille immobilier de 1,27 Mrd à fin 2004, les logiques devraient être nationales.

- Les caisses privées : les investissements des petites et moyennes caisses privées sont essentiellement réalisés à un niveau local (commune ou district). Les investissements des grandes caisses privées, principalement liées à un groupe et qui ont un portefeuille immobilier de taille importante, peuvent avoir lieu dans plusieurs régions. Cette géographie résulte généralement des fusions et acquisitions réalisées au cours de l'histoire du groupe.

[3] Suite à la réorganisation du secteur public en 1998, les caisses d'entreprises de service public telles que celles de la Poste, des CFF et de Swisscom relèvent du droit privé.

Circuit indirect : gestion déléguée et centralisation

Le circuit indirect qui comprend les institutions dans lesquelles les caisses de pension prennent des parts se traduit par une centralisation de la gestion mais également des lieux d'investissement.

Réseaux de compétences centralisés

Les caisses peuvent choisir de déléguer tout le travail de l'entrepreneur immobilier et se comporter en tant que simples investisseurs en prenant des parts, selon le droit suisse, dans deux types d'institutions collectives. Premièrement, elles peuvent choisir d'investir dans des fonds immobiliers[4] ou des sociétés immobilières cotés en Bourse. Deuxièmement, elles ont la possibilité d'investir dans des fondations de placement qui sont uniquement réservées aux caisses de pension et aux autres institutions reconnues[5]. Ces dernières, dont les principales sont regroupées au sein de la CAFP[6], ne sont pas cotées en Bourse et les prises de participation des caisses de pension s'effectuent fréquemment par des apports en nature. Ces institutions disposent toutes du personnel et des compétences, techniques et financières, nécessaires à la politique immobilière (ingénieurs, architectes, experts immobiliers, courtiers, juristes, etc.). Cela signifie que l'équipe interne s'occupe de l'achat/vente ou de la construction des immeubles. À l'exception de quelques fonds (notamment le fonds « La Foncière »), les institutions indirectes de placements immobiliers sont toutes situées à Zurich. Cette centralisation de la gestion immobilière implique la disposition de connaissances adéquates des différents marchés immobiliers régionaux. Ces institutions s'appuient ainsi sur les relais que sont les responsables des gérances immobilières, affiliées ou partenaires[7], qui possèdent les connaissances du contexte local, afin d'identifier les bonnes opportunités d'achat/vente ou de construction d'immeubles.

Suite aux déconvenues boursières de ces dernières années, l'immobilier est redevenu une classe d'actifs à la mode. Dès lors, les caisses ont, conformément à la logique de diversification, recouru à toutes les possibilités d'investissements indirects. Cependant, les caisses ont principalement opté pour les fonds immobiliers et les fondations de placement. Bien que les caisses puissent être d'importants actionnaires pour les sociétés immobilières cotées, les prises de participations ont été moins fréquentes (Robeco, 2002 ; Lusenti, 2003).

La structuration des portefeuilles immobiliers des véhicules de placements collectifs repose sur le principe phare de la théorie moderne de la gestion de portefeuille, à savoir la logique de diversification des risques. Les marchés immobiliers peuvent être segmentés de manière sectorielle et géographique, chaque segment présentant des cycles de marché et donc des risques différenciés. Dès lors, la composition du portefeuille immobilier est généralement observée sous deux angles, le type d'affectation et la répartition géographique des objets immobiliers. Les investisseurs, c'est-à-dire les caisses de pension, peuvent ainsi diversifier leur portefeuille en

[4] Les fonds immobiliers sont généralement affiliés à des banques.

[5] Le cercle des investisseurs d'une fondation de placement est limité aux institutions correspondantes des 2e et 3e piliers : caisses de pension, institutions de libre passage, institution supplétive, fonds de sécurité, fondations de placement, fonds de bienfaisance, fondations de financement et fondations bancaires dans le cadre du troisième pilier A (OFAS, 1999).

[6] Il existe en Suisse dix-neuf fondations de placement principales qui sont regroupées au sein d'un organisme faîtier, la Conférence des administrateurs de fondations de placement (CAFP).

[7] À l'instar des caisses de pension, les diverses institutions peuvent avoir leurs propres gérances immobilières situées dans les différentes régions de localisation des immeubles pour les tâches de gestion et d'administration (location, rénovation, contacts avec les locataires, etc.) ou recourir à des gérances externes/partenaires.

fonction des produits proposés. Voyons comment ce principe de diversification est mis en œuvre à partir de l'analyse des principaux acteurs du circuit indirect du pays[8].

Diversification par le type d'affectation

Les produits proposés par les institutions de placements indirects peuvent être plus ou moins spécialisés. Les fonds immobiliers et les fondations de placement proposent des produits axés soit entièrement sur le résidentiel ou sur le commercial (compris ici comme les bureaux et les petites surfaces commerciales) ou encore des fonds mixtes dont les proportions résidentiel/commercial sont variables. Quant aux sociétés immobilières cotées, les portefeuilles sont quasi exclusivement axés sur le commercial et sont encore proches de ceux constitués à l'origine par l'apport des fondateurs[9]. Seuls les fonds mixtes de l'UBS comprennent des immeubles industriels dans leur parc immobilier. En revanche, aucun fonds ne propose des grandes surfaces commerciales ou encore des bâtiments touristiques (hôtels, restaurants, remontées mécaniques dans les stations alpines, etc.). En définitive, la diversification du portefeuille par le type d'affectation se limite, pour l'investisseur, aux deux grands segments que sont le *résidentiel* et le *commercial*.

Diversification géographique

Selon les produits liés au type d'affectation, les diverses institutions de placements collectifs se chargent de diversifier les risques par la répartition géographique des objets immobiliers. Suite à un rapide coup d'œil, et même en pondérant les valeurs des investissements par la population des régions MS[10], il s'avère que la diversification spatiale se limite à certaines régions uniquement (carte 6).

Les investissements sont répartis dans un grand nombre de régions MS, mais sont concentrés en priorité sur les régions urbaines de Suisse. Toutes les régions urbaines de taille importante et situées sur le Plateau suisse et le Tessin ont des valeurs vénales par tête comprises entre 1 000 et 4 000 CHF. Cette orientation est encore plus marquée si l'on considère les principales agglomérations du pays, à savoir celles de Bâle, Genève, Lausanne et Zurich (Berne étant dans le groupe d'investissement intermédiaire). Ces dernières ont toutes des valeurs supérieures à 4 000 CHF par habitant. Les régions situées autour de Zurich sont celles qui ont le plus capté les investissements. L'arc lémanique ressort également avec un axe allant de Genève à Vevey/Montreux. Les investissements immobiliers ont peu profité aux régions qui ne sont pas urbaines et encore moins à celles qui sont périphériques.

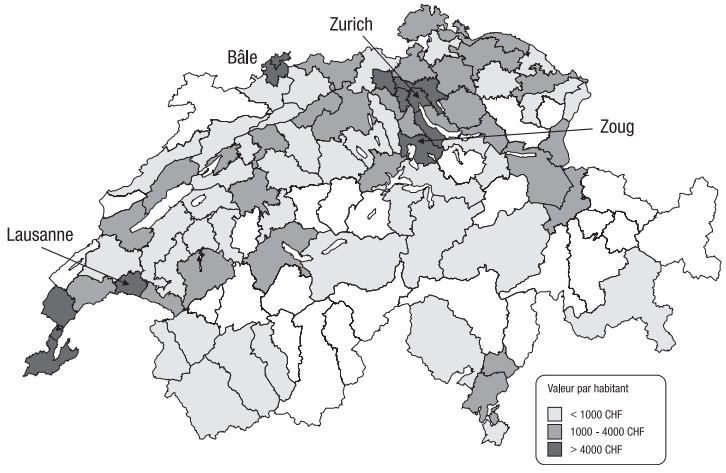
Dès lors, que les produits soient plus ou moins spécialisés sur les deux grands segments d'investissements, les véhicules de placements collectifs ont une vision du territoire ciblée sur les régions urbaines les plus importantes du pays.

[8] Il s'agit des quatre plus grandes fondations immobilières (ou fondations de placement immobilières), les trois fondations de placement qui ont une politique immobilière directe à l'interne et les huit plus grands fonds immobiliers pour lesquels nous avons pu avoir des données afférentes aux nombres, aux types d'affectation, aux valeurs vénales et aux régions de localisation des immeubles. Le circuit analysé porte sur une fortune immobilière de plus de 20,1 Mrds de CHF et sur 2 004 immeubles en Suisse (Theurillat et *al*., 2006: 162-163). Les sociétés immobilières ont été écartées en raison du plus faible recours de la part des caisses pour ce type d'institutions.

[9] Elles résultent de processus d'externalisation d'entreprise industrielle et/ou commerciale, de banques ou d'assurances, avec l'idée de les coter en Bourse. Par exemple, « Allreal » est une spin-off d'Oerlikon Bührle, « PSP Swiss property » de la Zurich Assurance, « Swiss Prime Site » du Crédit suisse.

[10] Il s'agit d'un découpage spatial de l'OFS qui se fonde sur la mobilité spatiale de la population. La Suisse compte ainsi 106 régions MS.

Carte 6 : analyse des 2 004 objets immobiliers possédés par les 15 plus grands acteurs du circuit indirect en Suisse (état en 2003/2004)



Source : rapports annuels 2003 et 2004 (Theurillat et al., 2006, 107 et 162-163).

Conclusion

Que nous montre l'analyse des investissements immobiliers des caisses de pension en Suisse ? Tout d'abord, l'existence de deux circuits d'investissement. Si, dans les deux cas, lorsque les caisses ou les institutions spécialisées agissent en tant qu'opérateurs immobiliers, les investissements concernent des immeubles collectifs locatifs, résidentiels ou mixtes, ou encore commerciaux (bureaux essentiellement et petits commerces), les modalités de gestion ainsi que les logiques fonctionnelles et spatiales des investissements immobiliers des caisses de pension diffèrent considérablement selon le circuit utilisé. Par exemple, les acteurs du circuit financier investissent essentiellement dans des immeubles localisés dans les trois ou quatre principaux centres urbains du pays. Ensuite, il s'avère que cette financiarisation rencontre également des limites dues aux spécificités du secteur immobilier et aux institutions de ce secteur en Suisse. Ces dernières ne peuvent en effet pas simplement s'abstraire du cloisonnement des marchés immobiliers afin que les investisseurs puissent investir indépendamment des particularités locales, et rendre ainsi la gestion de l'immobilier liquide. Deux grands types de limites peuvent être mis en évidence.

Premièrement, les institutions de placements collectifs et les caisses de pension sont confrontées à la faible liquidité des *marchés immobiliers réels*. La sélection d'un immeuble nécessite des compétences techniques et financières précises afin que ce dernier puisse être rempli et assurer un certain rendement. Si les prix, lors de l'acte d'achat/vente ou de construction, peuvent dépendre de la conjoncture (offre/demande), les objets immobiliers restent hétérogènes en raison de caractéristiques différentes liées à leurs spécificités ou à leur localisation. Il est difficile de comparer entre des immeubles situés à Genève ou à Glaris, ou même entre des immeubles situés dans une même ville, voire dans un même quartier. Le marché immobilier a un caractère régional et local très fort, ce qui le rend très fragmenté. De plus, c'est un marché de gré à gré où les coûts d'analyse et d'études ainsi que de transactions peuvent être très élevés. Dans ce cadre, lorsque les institutions de placements collectifs agissent en tant qu'entrepreneurs et propriétai-

res, les rendements attendus sont ceux provenant des loyers. Les achats ou les constructions sont donc réalisés dans une perspective de long terme, même si, de par leurs spécificités, certains véhicules de placements immobiliers (sociétés immobilières ou fonds immobiliers) misent sur les spéculations immobilières qui concernent, dans ce cas-là, le segment commercial. Dès lors, les diverses opérations immobilières doivent s'effectuer dans le respect des normes en place (construction et aménagement du territoire, droit du bail, etc.). Si l'on ajoute les normes en matière de fiscalité (droit de mutation), il en découle que la liquidité réelle de l'immobilier est très partielle et que les rendements réels de l'immobilier ne sont pas modulables à loisir. Étant donné les difficultés réelles des opérations immobilières, les institutions collectives ont également le même comportement de *buy and hold* alors reproché aux caisses de pension lorsqu'elles agissent comme entrepreneurs et investisseurs. La financiarisation d'objets réels s'avère moins facile à réaliser que prévu.

Deuxièmement, les investissements immobiliers indirects se heurtent à la faible liquidité des *marchés immobiliers financiers* et aux représentations territoriales des acteurs. Les caisses peuvent en effet choisir d'investir via les marchés financiers, ce qui devrait permettre une gestion active (logique de *buy and manage*) en s'appuyant sur des marchés liquides, ou de prendre des parts dans les fondations de placement qui leur sont réservées. Dans le premier cas, il s'avère que le marché immobilier suisse est encore limité[11]. Dans le deuxième cas, l'atout principal des véhicules non cotés, à savoir le fait d'éviter l'irrationalité du marché (Crédit suisse, 2003 : 40), s'efface devant la faiblesse de leur liquidité. En effet, l'entrée ou la sortie peut être plus problématique étant donné qu'il n'y a pas de marché secondaire[12]. Il y a dans ce cas, pour l'investisseur, cumul des inconvénients, ceux liés aux marchés financiers et ceux liés aux marchés réels de l'immobilier.

L'autre avantage du circuit indirect, à savoir le fait de procurer une meilleure gestion des risques par la diversification des investissements et ainsi de pallier le manque de diversification géographique des placements directs des caisses, ne résiste pas non plus à l'analyse empirique (carte 6).

Nous avons vu que le passage par le circuit financiarisé aboutit à privilégier certains territoires et certains types d'affectation. En effet, que l'on table sur des rendements de long terme, par le biais des loyers, ou sur des rendements de court terme en misant sur la réalisation de plus-values, les instruments de placement collectifs laissent transparaître une vision du territoire ciblée sur les régions urbaines du pays les plus importantes. Cependant, selon les principes de la diversification du portefeuille, ne faudrait-il pas alors davantage panacher les territoires et les types d'affectation ? Les investissements réalisés dans les régions périphériques ou dans le segment touristique peuvent se justifier parfaitement et être en phase avec la théorie puisque le risque non systématique peut être compensé par le risque systématique lié à l'ensemble du portefeuille.

---

[11] La capitalisation boursière de l'immobilier titrisé ne représentait, en 2000, que moins de 1,5 % de la part des actions contenues dans le Swiss Performance Index (1 257 Mrds CHF à la fin 2000). Cette même part ne représente qu'environ 1 % du marché immobilier suisse total (Bender et *al*., 2001).

[12] Premièrement, l'investisseur peut vendre ses parts en trouvant un acheteur. Il va de soi que les conditions de vente et de prix de ce marché de gré à gré dépendent de la conjoncture. Deuxièmement, les parts détenues par l'investisseur peuvent être rachetées par la fondation de placement. Ce rachat se fait à la valeur d'inventaire et résulte d'un processus assez long puisqu'il dépend d'un préavis de plusieurs mois avant la fin de l'année courante. Ce délai étant encore plus long si les montants des parts à racheter sont importants. De plus, il existe une commission de rachat prise sur la transaction (Crédit suisse, 2003).

Les investissements des différents véhicules de placement collectifs s'effectuent en fonction de critères du marché financier. Les régions urbaines du pays, et notamment les régions métropolitaines de Bâle, Berne, Genève, Lausanne et Zurich, sont-elles uniquement les seules à pouvoir remplir les conditions et offrir des rendements intéressants pour un risque faible ? Rien ne le laisse penser.

En définitive, il est intéressant de remarquer que les institutions du circuit indirect se comportent comme les caisses de pension lorsque celles-ci investissent de manière directe, à la différence notoire que les espaces d'investissement considérés comme pertinents sont les régions urbaines importantes du pays, ou les espaces de proximité des acteurs financiers, et non plus les espaces de proximité des caisses de pension.

Bibliographie

Aglietta M. 2001 : *Macroéconomie financière*. Paris : La Découverte.

Altaprima management und Ernst & Young 2004 : *Immo-survey 2004. Das Anlageverhalten schweizerischer institutioneller Immobilieninvestoren*. Zürich.

Bender A., Hoesli M. et Gaud P. 2001 : « Fonds de placement immobiliers et sociétés anonymes d'investissement immobilier ». *L'expert-comptable suisse* 3. 239-246.

Corpataux J. and Crevoisier O. 2005 : « Increased capital mobility/liquidity and its repercussions at regional level : some lessons from the experiences of Switzerland and UK ». *European and Urban Regional Studies* 12, 315-344.

Crevoisier O. 2001 : « Les NTIC, le développement économique et l'espace : quelques enseignements à partir du cas du secteur financier ». In Vodoz L. (éditeur), *NTIC et les territoires*. Lausanne : Presses polytechniques romandes, 197-210.

Crédit suisse 2003 : *Le marché suisse de l'immobilier 2003 : faits et tendances*. Zurich.

Département fédéral des finances 2004 : *Rapport explicatif comprenant le projet de loi de la commission d'experts. Révision totale de la Loi sur les Fonds de placement du 18 mars 1994*. Berne.

Dow S.C. 1999 : « The Stages of Banking Development and the Spatial Evolution of Financial Systems ». In Martin R. (editor), *Money and the Space Economy*. New York : John Wiley & Sons, 31-48.

Dow S.C. and Rodriguez-Fuentes C.J. 1997 : « Regional Finance : A Survey ». *Regional Studies* 9. 903-920.

Klagge B. and Martin R. 2005 : « Decentralized versus centralized financial systems : is there a case for local capital markets ? ». *Journal of Economic Geography* 4, 387-421.

Lusenti Partners Sàrl 2003 : *Placements des investisseurs institutionnels suisses 2002-2003*. Nyon.

Markowitz H. 1959 : *Portfolio Selection : Efficient Diversification of Investments*. London : Wiley.

Martin R. and Minns R. 1995 : « Undermining the Financial Basis of Regions : The Spatial Structure and Implications of the UK Pension Fund System ». *Regional Studies* 2, 125-144.

Moureau N. et Rivaud-Danset D. 2004 : *L'incertitude dans les théories économiques*. Paris : La Découverte.

OFAS (Office fédéral des assurances sociales) 1999 : « Exigences posées aux fondations de placement soumises à la surveillance de l'OFAS », *Bulletin de la prévoyance professionnelle* 46.

Orlean A. 1999 : *Le pouvoir de la finance*. Paris : Odile Jacob.

Pollard J. 2003 : « Small firm finance and economic geography ». *Journal of Economic Geography* 4. 429-452.

Robeco 2002 : *Placements des caisses de pension 1998-2000*. Genève.

Sassen S. 1991 : *The Global City*. Princeton : Princeton University Press.

Sauvage G. 1999 : *Les marchés financiers*. Paris : Seuil.

Swissca 2004 : *Les caisses de pension suisses 2004. Prestations, financement, défis actuels*. Zurich.

Theurillat T., Corpataux J. et Crevoisier O. 2006 : *L'impact des caisses de pension dans les circuits de financement et de contrôle de l'économie suisse*, Projet de recherche FNS n° 101412-104102/1. Neuchâtel : Université de Neuchâtel.

Abstract

This article deals about the changes of the property sector investment channels, with the example of pension funds investments, in the context of financialisation of the economy. Two investment channels are highlighted. In the first channel, pension trusts behave as contractors and investors at the same time. Investments are done at a regional scope and are evaluated inside the pension trusts. In the second channel, pension trusts are only investors and investments are evaluated through markets criterias such as yield, risk diversification and liquidity. Only the main urban regions of the country are considered for real estate investments in this case.

Zusammenfassung

Dieser Artikel befasst sich mit der Veränderung der Investitionskreisläufe im Immobiliensektor am Beispiel der Investitionen der Pensionskassen im Kontext der Finanzierung der Wirtschaft. Zwei Kreisläufe werden dabei hervorgehoben. Im ersten Kreislauf handeln die Kassen als Unternehmer und Investoren; die Investitionen sind regional und werden entsprechend der durch die Kassen bestimmten Modalitäten bewertet. Im zweiten Kreislauf verhalten sich die Kassen ausschliesslich als Investoren. Die Bewertung der Anlagen findet im Rahmen finanzieller Kriterien bzw. Wirtschaftlichkeit, Risiko und Liquidität statt; die bevorzugten Investitionsregionen sind die bedeutenden urbanen Gebiete des Landes.

Urbanisme néolibéral et politiques de gentrification : main basse sur le quartier de la gare TGV à Bruxelles

Mathieu Van Criekingen

Laboratoire de géographie humaine, Université libre de Bruxelles

mvancrie@ulb.ac.be

Résumé

L'analyse de développements récents en matière de politique urbanistique à Bruxelles met en lumière un glissement important des modes d'action publique en matière de production de l'urbain, dont la portée déborde largement du cadre bruxellois. Elle illustre en particulier l'incorporation du processus de gentrification dans les politiques déployées au nom de l'adaptation des territoires urbains à la « globalisation ». L'analyse des transformations radicales imposées au quartier jouxtant la gare TGV (gare du Midi) donne une mesure particulière des modalités et des effets de telles politiques, effets très destructeurs en l'occurrence.

Introduction

L'expérience contemporaine des grandes villes donne à voir des modalités à la fois singulières et récurrentes de production des espaces urbains à l'heure de la « globalisation ». Ainsi, le lancement récent, à Bruxelles, d'un « Plan de développement international » offre une nouvelle possibilité de se pencher sur les contingences locales des modes contemporains de production de l'urbain comme sur les traits qui relient l'expérience de la « Capitale de l'Europe » aux transformations d'autres villes, européennes ou non.

Dans cette optique, cet article revient d'abord brièvement sur un cadre théorique permettant une lecture critique des modes d'action publique en matière de production de l'urbain dans le contexte des reconfigurations néolibérales de l'économie-monde capitaliste. Il prend ensuite appui sur une analyse du nouveau « Plan de développement international » de Bruxelles pour illustrer à l'aide d'un cas particulier le contenu et les leviers des nouvelles politiques urbaines. Enfin, l'article décrira brièvement les transformations récentes du quartier jouxtant la gare TGV

de Bruxelles – la gare du Midi – comme expression tangible des impacts de ces politiques urbanistiques, impacts très destructeurs en l'occurrence.

Un argument essentiel constitue le fil rouge du texte, soit la thèse selon laquelle la gentrification – ou le réinvestissement de quartiers populaires ou industriels par et pour des groupes sociaux favorisés –, fait désormais figure d'objectif primordial de politiques déployées au nom de l'adaptation des territoires urbains à la « globalisation ». Ce texte vise à documenter cette thèse par des observations concrètes tirées du cas bruxellois.

Retour sur les « nouvelles politiques urbaines »

À la fin des années quatre-vingt, David Harvey a établi un lien structurel entre d'une part les transformations macro-économiques et macro-sociales constitutives de la transition, initiée au début des années septante, d'un régime fordiste-keynésien à un régime néolibéral – aussi appelé « post-fordiste » ou « flexible » – et, d'autre part, l'émergence de nouveaux modèles de politiques et de « gouvernance » urbaines (Harvey, 1989). La description qu'il fait de ces nouvelles politiques urbaines préfigure nombre de commentaires ultérieurs sur les ressorts de l'urbanisme néolibéral, désormais puissamment en vigueur dans une grande variété de contextes urbains (*e.a.* Haila, 1997 ; Smith, 2002 ; Moulaert et *al.*, 2003 ; Brenner, 2004 ; Berry-Chikhaoui et *al.*, 2007 ; Hackworth, 2007). L'essence des politiques urbaines d'inspiration néolibérale est de faire reposer la production de l'urbain sur les exigences de la création de valeur par des agents économiques privés, au détriment des mécanismes de redistribution et de l'investissement en matière de consommation collective. En d'autres termes, l'urbanisme néolibéral place la rencontre des nécessités de la reproduction sociale (en termes d'accès au logement, notamment) à la remorque de la satisfaction des nouvelles exigences de l'accumulation, plutôt que comme composante essentielle du compromis social d'après-guerre. Cette nouvelle échelle des priorités dans la production de l'urbain transcende la grande variété des mises en œuvre de l'urbanisme néolibéral à l'échelle mondiale.

Les politiques urbaines néolibérales placent une emphase d'un genre nouveau sur l'attraction de potentiels économiques exogènes comme moteur du développement urbain. En effet, il ne s'agit plus tant de chercher à attirer un potentiel industriel afin de développer une base productive locale – et d'assurer en aval la redistribution locale des fruits de la croissance – que de positionner le territoire urbain en regard d'investissements relevant de capitaux financiers globalisés, en particulier à la faveur de la réalisation de grands projets immobiliers tels que complexes résidentiels prestigieux, centres d'affaires et de congrès, centres commerciaux ou récréo-touristiques, parcs technologiques, stades multifonctionnels, etc. (Haila, 1997). Nombre de ces réalisations soutiennent une stratégie de captation d'un potentiel de consommation très mobile, en matière touristique notamment. Le « succès » du musée Guggenheim de Bilbao est ici très couramment montré en exemple, au prix cependant d'une lecture très partiale de la distribution des coûts et bénéfices de cette opération (voir p.ex. Vicario et Martinez Monje, 2005). Le mégaprojet en développement de « Gran Scala » près de Saragosse (soit un complexe de 32 casinos-hôtels, 2 grands parcs à thèmes, des musées et salles de concert, un golf, etc., développé par un consortium de sociétés immobilières, financières et de l'industrie du jeu) représente sans doute la version la plus démesurée de ce modèle à l'échelle de l'Europe. Hors d'Europe, Dubaï en offre une autre forme extrême, faite d'une juxtaposition de gratte-ciel à l'architecture spectaculaire, de parcs à thèmes et d'îles artificielles réservées à un public fortuné, qu'érigent une masse de travailleurs sans droits venus de toute l'Asie (Davis, 2007).

Dans la mesure où de très nombreuses villes s'engagent simultanément dans cette voie, l'urbanisme néolibéral met en place les conditions d'un grand mimétisme entre les villes, chacune ayant les yeux rivés sur les performances des autres en termes d'attractivité pour les investissements convoités. Il en découle une sacralisation des classements de villes, des études de *benchmarking*, des grands rassemblements périodiques internationaux faisant converger en un même palais d'exposition responsables publics et d'entreprises privées (le MIPIM, Marché international de professionnels de l'immobilier, de Cannes, p.ex.), et la diffusion de nouveaux « mots d'ordre mondialisés » de la gestion urbaine (Osmont et Goldblum, 2003). L'ensemble de ces éléments contribue en retour à homogénéiser voire à « discipliner » les modes de pensée en matière de développement urbain (Haila, 1997), tandis que la répétition de projets urbains semblables renforce *de facto* les risques économiques liés à leur réalisation (Harvey, 1989).

L'urbanisme néolibéral met un accent particulier sur la valeur d'échange du sol urbain – des quartiers centraux en particulier –, considérée comme une ressource primordiale des économies urbaines à l'heure de la « globalisation ». La promotion de la gentrification est à ce titre une composante essentielle des projets mis en œuvre. Dans sa formulation originelle (Glass, 1964), la notion de gentrification faisait référence à des processus de réhabilitation résidentielle au centre-ville, menés par certaines fractions des classes moyennes et impliquant l'éviction à plus ou moins court terme des populations socialement fragilisées en place. Cette définition classique de la gentrification garde une forte audience dans les débats actuels, notamment dans le cadre de théories très à la mode prêtant aux styles de vie pro-urbains d'une « classe créative » (Florida, 2002) le rôle moteur d'évolutions urbaines menant à une nouvelle phase dite de « renaissance » urbaine. Il y a pourtant lieu, aujourd'hui, de dépasser tant cette définition classique de la gentrification que ces conceptions qui tendent à naturaliser les dynamiques urbaines. Plutôt, la gentrification est devenue un processus de réinvestissement multidimensionnel d'espaces urbains (péri)centraux – ne concernant donc plus uniquement le marché résidentiel, mais aussi les activités commerciales, l'économie touristique ou culturelle de la ville –, dans lequel des acteurs institutionnels, privés (développeurs immobiliers, investisseurs, etc.) et publics (autorités locales, régionales, nationales ou supranationales), jouent un rôle décisif de conception et de mise en œuvre (Smith, 2002 ; Hackworth, 2007 ; Lees et *al.*, 2007). En ce sens, la gentrification contemporaine n'est plus seulement une pratique sociale, encadrée à la marge par des dispositifs publics, mais s'érige en projet sur la ville, mettant en question la place et la dynamique des quartiers populaires – de leurs habitants, commerçants, usagers… – dans les villes contemporaines.

Sur ces bases, mon analyse du cas bruxellois veut contribuer à documenter empiriquement l'inscription du virage néolibéral dans les politiques urbaines et l'émergence dans ce cadre de stratégies institutionnelles de gentrification.

Dynamiques et politiques de gentrification à Bruxelles

Le lancement récent, à Bruxelles, d'un « Plan de développement international » (PDI) formalise l'adoption d'une matrice de gestion urbaine largement en phase avec le modèle de l'urbanisme néolibéral. Cet événement marque un virage important dans l'histoire urbanistique locale, marquée par la succession et le chevauchement de projets, chacun assorti d'une conception propre du développement urbain et appuyé sur une alliance spécifique de forces sociales et politiques. Les premiers paragraphes qui suivent reviennent brièvement sur cette trajectoire historique depuis le milieu du XX^{e} siècle.

De la « modernisation » à la « revitalisation » urbaine

Dans la nouvelle structure fédérale de l'État belge, la définition et la mise en œuvre des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme relèvent des gouvernements régionaux. À Bruxelles, les institutions de la Région de Bruxelles-Capitale sont en place depuis 1989. Avant cette date, le gouvernement de la ville relevait de ministres responsables devant le Parlement national. Toutefois, les communes – la Région en compte 19 – conservent d'importantes prérogatives en ces matières, la délivrance des permis de bâtir notamment.

Cette restructuration des échelles de pouvoir a rendu effective la transition d'un modèle de développement urbain de type moderniste[1], défini par le gouvernement national et responsable des grandes transformations de la ville au cours des années cinquante à quatre-vingt (tracé d'autoroutes d'accès au centre-ville, érection de grands ensembles administratifs pour le compte de l'État belge ou de l'Union européenne, etc.), vers un nouveau projet, dit de « revitalisation urbaine ». Celui-ci, porté par les gouvernements régionaux successifs depuis 1989, s'appuie précisément sur la contestation du modèle moderniste, lui opposant un idéal de réhabilitation du tissu ancien, de mixité urbaine et de participation citoyenne aux décisions urbanistiques. Malgré l'implication d'une fraction des milieux populaires dans cette contestation, ce projet répondait avant tout aux intérêts des franges de la (petite) bourgeoisie restée attachée à la vie en ville – alors que la masse des classes moyennes bruxelloises était alors engagée dans un ample mouvement de suburbanisation – et mobilisée à l'échelle locale dans une myriade de comités de quartier soucieux de la qualité de leur habitat (Noël, 1998). Avec la création de la Région de Bruxelles-Capitale, ce projet de « revitalisation urbaine » a changé de statut, d'un projet d'opposition à un projet de pouvoir mis en œuvre par les nouvelles élites politiques régionales, elles-mêmes issues de la (petite) bourgeoisie urbaine.

Différents programmes ont été initiés depuis le début des années nonante au titre de mise en œuvre des politiques de « revitalisation ». Ils s'inscrivent d'une part dans le cadre d'une contractualisation des rapports entre les échelles régionale et communale de gestion urbaine, par laquelle la Région octroie des financements aux communes pour la réalisation de programmes dont les lignes forces sont définies par elle[2]. D'autre part, ils sont encadrés par des plans d'aménagement et d'affectation des sols régionaux et communaux (ou infracommunaux), hiérarchisés de telle manière que les plans régionaux priment sur les plans (infra)communaux. En outre, ces programmes partagent une approche territorialisée de la politique urbaine, de sorte que les investissements publics sont largement concentrés dans les quartiers populaires centraux de la Région. Ces quartiers présentent un parc bâti ancien dégradé et abritent l'essentiel des populations socialement les plus fragilisées de la ville, dont une grande partie sont d'origine étrangère (y compris des personnes sans papiers). Le niveau d'exclusion du marché du travail y est très important (plus de 30 % de chômeurs parmi les actifs), situation qui va notamment de pair avec le développement d'activités informelles (Kesteloot et Meert, 1999). Face à ce cadre sociospatial, les politiques actuelles de « revitalisation » cherchent tout à la fois à assurer les conditions d'une nouvelle cohésion du territoire urbain (par la création d'emplois, l'amélioration du cadre de vie, etc.), à développer une nouvelle mixité des populations et des fonctions dans les quartiers populaires centraux et à y susciter des effets d'entraînements auprès d'acteurs privés (en matière d'investissement immo-

[1] Soit un modèle de reconstruction à neuf des quartiers anciens et de séparation spatiale des fonctions urbaines, affectant l'essentiel du centre-ville aux activités d'affaires et privilégiant les circulations automobiles.

[2] Les financements en question ne relèvent pas exclusivement des ressources régionales, mais comportent aussi des fonds transférés depuis le niveau fédéral ou européen (p.ex. fonds Urban ou Feder).

bilier, notamment). Dans les faits, cependant, cette approche se révèle très ambiguë dès lors que sa mise en œuvre appuie de fait des dynamiques de gentrification par lesquelles des ménages des classes moyennes – souvent jeunes et sans enfants – investissent les quartiers populaires centraux au prix de l'éviction de populations moins nanties en place (Kesteloot et De Decker, 1992 ; Van Criekingen, 2002, 2006 ; Cour des comptes, 2007). Ces dynamiques de gentrification/éviction se nourrissent d'un contexte de régulation très libéral du marché du logement à Bruxelles – et en Belgique plus largement – qui multiplie les possibilités d'appropriation privée de plus-values apportées à l'environnement urbain par des investissements publics (via une hausse des valeurs locatives, p.ex.) (De Decker, 2001). En outre, les dynamiques de gentrification tirent parti du fait que les mécanismes de participation citoyenne mis en place dans le cadre des politiques de « revitalisation » ne permettent pas de contrôle démocratique effectif des opérations menées.

De la « revitalisation » urbaine au « développement international »

L'adoption par le gouvernement régional bruxellois, à l'automne 2007, du « Plan de développement international » (PDI) marque la formalisation d'un projet distinct du projet de « revitalisation » brièvement décrit ci-dessus. Sur la forme, tout d'abord, le PDI, annoncé comme « *cap et gouvernail qui encadreront les politiques régionales dans les années à venir* » (Feuille de route du PDI, p. 1), n'est pas réellement un document de planification, dans la mesure où il n'est pas inclus dans la hiérarchie existante des documents d'aménagement et d'affectation des sols régionaux et communaux ; il n'est donc pas assorti des contraintes légales et des mécanismes de participation citoyenne prévus dans ce cadre. Ce document n'a d'autre statut que celui d'un programme d'actions porté par le gouvernement régional en place (législature 2005-2009)[3]. Il a été élaboré sur la base d'une étude de *benchmarking* commanditée à un consultant privé, sans débats ni enquêtes publics. Pour ce rapport, une sélection de « *partenaires du développement de la ville* » (PriceWaterhouseCoopers, 2007, p. 5) ont été interrogés, au rang desquels on trouve d'abord des acteurs immobiliers (courtiers, conseils, développeurs, investisseurs – 12 institutions sur les 45 sondées), ainsi que des fédérations patronales (bruxelloises, belge et européenne – 7), des organismes parapublics (7), des bureaux d'architectes (5), des institutions de spectacles ou d'enseignement supérieur (5) et des banques étrangères (2). La composition très partiale de ce panel d'acteurs est en elle-même révélatrice de la base sociale du projet formalisé dans le document. En l'occurrence, ce projet apparaît porté par une coalition d'acteurs dont tout ou partie des intérêts économiques se jouent sur la scène internationale, et dans laquelle les opérateurs immobiliers occupent une place de choix[4].

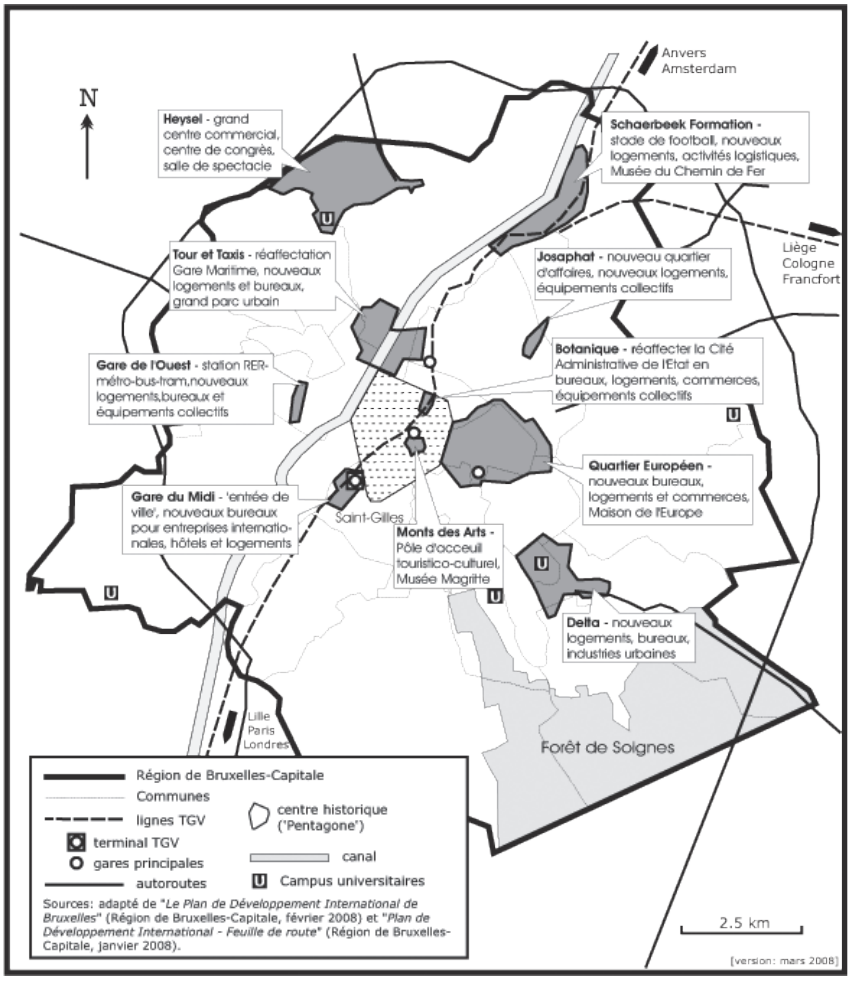
Sur le fond, le PDI positionne le projet de « revitalisation » à la remorque d'une stratégie de « développement international » : c'est celui-ci qui doit donner l'impulsion au réinvestissement du tissu urbain. Le PDI identifie à cet effet « *dix zones stratégiques pour l'avenir de Bruxelles* » (*ibid.*, p. 6) – dont 7 dans la partie centrale de la ville (figure 1) – dans lesquelles est annoncée une série de grands projets d'équipement, dont un centre de congrès (3 000 places) flanqué d'un lieu d'exposition (15 000 m^2), une salle de concert (15 000 places), un stade aux normes de la FIFA (dans le cadre de la candidature belgo-néerlandaise à l'organisation de la Coupe du monde de football en 2018) et un nouveau complexe commercial (60 000 m^2). Ces dix zones repré-

[3] En l'occurrence, il s'agit d'un gouvernement de coalition de type « Olivier », associant les socialistes, les chrétiens-démocrates et les écologistes (francophones et néerlandophones, chaque fois), ainsi que les libéraux néerlandophones. L'opposition est formée des libéraux francophones et de l'extrême droite.

[4] Il est également révélateur à cet égard que la primeur de la présentation du PDI ait été donnée à une assemblée de professionnels du secteur immobilier, non au Parlement régional.

sentent une superficie cumulée d'environ 7 % du territoire régional[5] mais couvrent l'essentiel des grandes réserves foncières de la Région. Leur propriété est aujourd'hui morcelée entre des entités publiques (dont la Région elle-même), semi-publiques (en particulier la Société nationale des chemins de fer, sous tutelle du gouvernement fédéral, et le port de Bruxelles, sous tutelle régionale) et privées (notamment des sociétés immobilières ayant récemment acquis des grandes propriétés publiques). L'énoncé de ces dix «*zones stratégiques*» renvoie de fait à l'option urbanistique fondamentale du PDI, à savoir la mobilisation du foncier urbain pour des développements immobiliers d'envergure et orientés vers les fonctions de consommation (commerce, loisirs, spectacles et tourisme), de bureaux et de logements.

Figure 1 : Les dix zones stratégiques du Plan de développement international de Bruxelles



[5] Calcul d'après des données fournies par le service Études et Planification de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement.

Cette option est légitimée en regard d'exigences de « *compétitivité territoriale* » : « *Aujourd'hui, la plupart des études comparant la position compétitive des villes d'Europe classent Bruxelles entre la 4e et la 6e position. Le maintien de cette situation n'est pas garanti. Les enjeux du rayonnement économique, social et culturel de Bruxelles imposent l'adoption d'une véritable stratégie de développement international, ambitieuse et concertée* » (*ibid.*, p. 1). Cette mise en contexte du PDI illustre bien le penchant de ce type de stratégie pour la réification des entités urbaines, saisies comme autant de touts cohérents et homogènes dont on pourrait mesurer simplement les performances globales à l'aune de classements internationaux. Ces classements, pourtant, ne renseignent que sur l'appréciation subjective du « business climate » de différents lieux par des chefs d'entreprises transnationales ou sur l'appréciation de la « qualité de vie » dans différentes villes par des cadres expatriés de ces mêmes entreprises (Bennetot, 2006). Il est plus pertinent de lire le recours quasi rituel à ces classements en regard de besoins de légitimation des options politiques retenues eu égard à l'exemple des « villes qui gagnent » (Haila, 1997). Le document ne précise par contre nullement en quoi ni par quels mécanismes une « *stratégie de développement international* » pourrait être garante du « *rayonnement social* » de la ville.

Il faut néanmoins relativiser la nouveauté, à Bruxelles, de l'option de mobilisation des réserves foncières urbaines révélée dans le PDI. Plutôt, le document reprend des projets lancés en ordre dispersé et arrivés à ce jour à des degrés divers d'avancement. En ce sens, l'adoption du PDI paraît largement relever d'une stratégie de communication autour de projets initiés préalablement, et ce aux fins de leur donner un coup d'accélérateur. Il demeure cependant que le PDI formalise explicitement, et pour la première fois, les moyens de mise en œuvre de cette option de valorisation du sol urbain. La nouveauté du PDI réside dès lors surtout d'une part dans le lancement d'une stratégie de « citymarketing » et, d'autre part, dans l'annonce d'une recherche active de nouveaux partenariats entre acteurs publics et privés.

En matière de « citymarketing », « *axe qui traverse l'ensemble des thèmes du PDI* » (Feuille de route du PDI, p. 3), le PDI annonce le lancement d'une campagne de communication autour d'une « *image de marque de Bruxelles* » appuyée sur « *la définition d'une identité pour Bruxelles* » (*ibid.*, p. 4). L'adoption d'une telle démarche fait l'objet depuis plusieurs années d'un plaidoyer dans les milieux immobiliers et d'affaires bruxellois (Urban Forum, 2007 ; Blavier, 2007 p.ex.). Elle renvoie à une stratégie de *city branding*, soit la fabrication d'une représentation hégémonique de la ville à la manière du travail sur la perception d'une marque commerciale auprès de la clientèle. Le *city branding* se traduit classiquement par la création de slogans et de logos envahissant les paysages urbains (« Totally London », « I Amsterdam », « Only Lyon », etc.) (Kavaratzis, 2007). À Bruxelles, l'enjeu à cet égard est singulier dans la mesure où il s'agit moins de créer *ex nihilo* une image internationale de la ville que de maîtriser une visibilité internationale déjà considérable mais tout entière dérivée de la présence du siège des institutions centrales de l'Union européenne et donc limitée à des fonctions technocratiques de décisions politiques – voire à la contestation de ce niveau de pouvoir. *A contrario*, le PDI insiste sur la promotion de l'image récréo-touristique, culturelle et événementielle de Bruxelles. Il est notamment question de « *… capitaliser sur la richesse de son offre culturelle, de son histoire et de ses traditions qui font sa renommée internationale* » (Feuille de route du PDI, p. 3). En tout état de cause, cette démarche ne saurait être confondue avec une procédure de participation citoyenne, encore moins de démocratie directe, dans la mesure où, selon les termes mêmes du plan, son objectif est « [d'] *informer et* [de] *faire adhérer les Bruxellois au PDI, expliquer les objectifs, l'intérêt pour les citoyens dans leur fonction d'habitant et/ou d'agent économique* » (*ibid.*, p. 5).

Par ailleurs, le PDI appelle à la mobilisation de fonds privés dans le cadre de nouveaux partenariats publics-privés. Il détaille en outre le mode de régulation à venir de ces partenariats dès lors qu'il annonce, au titre de « *l'organisation d'une meilleure gouvernance* » (*ibid*., p. 17), la création d'une « *Agence de développement territorial* […] *outil opérationnel des plans stratégiques régionaux, chargée notamment de la gestion des grands projets* […] *prévus dans le PDI* » (*ibid*., p. 18). Ce nouvel organe, placé sous le contrôle direct de l'exécutif régional, aura notamment pour tâche d'analyser « *la possibilité de mettre en place des procédures spéciales de délivrance de permis sur certaines zones stratégiques de niveau européen et international* » (*ibid*., p. 17). Ces éléments renvoient clairement au constat tiré d'analyses antérieures des nouvelles structures de « gouvernance urbaine » (voir en particulier les analyses compilées par Moulaert et *al*. (2003) reprenant, notamment, les cas d'Euralille, du musée Guggenheim à Bilbao ou des docks de Dublin). Ces analyses relèvent une tendance récurrente à la mise en place de régimes urbanistiques d'exception, sur lesquels s'élaborent des formes de gestion urbaine très peu démocratiques mais, à l'inverse, particulièrement en phase avec certains intérêts catégoriels – immobiliers notamment.

En définitive, le récent Plan de développement international de Bruxelles donne à voir une déclinaison singulière du modèle d'urbanisme néolibéral. Dès lors que la (re)valorisation immobilière d'espaces urbains centraux aux fins d'aimanter des potentiels économiques exogènes est pensée comme levier primordial du développement urbain – tant au plan économique que social et culturel –, c'est bien un projet de gentrification multidimensionnelle qui se dessine. Plusieurs travaux ont insisté sur les effets d'amplification des polarisations sociospatiales qu'engendre ce type de stratégie (Moulaert et *al*., 2003 notamment), d'autant plus quand – comme c'est le cas à Bruxelles – les mécanismes de relèvement des rentes foncières sont très peu contraints par des régulations publiques. Les stratégies de gentrification impliquent alors l'éviction de ménages à faibles ressources hors des quartiers centraux, tant matériellement que symboliquement. À Bruxelles, ces effets d'éviction apparaissent même pleinement assumés par certains acteurs, dont les auteurs de l'étude de *benchmarking* au départ de laquelle le PDI a été élaboré : « *La mixité sociale doit également être un des fils conducteurs du développement urbain à Bruxelles. Il s'agit d'assurer des flux sortants des zones d'interventions prioritaires* [*i.e*. les quartiers populaires centraux] *pour éviter le confinement de la pauvreté dans des ghettos sociaux et d'assurer des flux entrants en stimulant l'installation des classes moyennes dans les zones d'intervention prioritaires. Dans ce sens, l'objectif est de poursuivre une politique volontariste de soutien à l'installation de ménages à revenus moyens dans les zones d'intervention prioritaires afin de réduire le déséquilibre territorial* » (PriceWaterhouseCoopers, 2007, p. 73). En clair : au nom du « développement international », débarrasser la ville centrale de ses habitants pauvres au profit de l'installation de nouvelles populations !

Main basse sur le quartier de la gare du Midi

La reconfiguration du quartier de la gare du Midi est l'un des projets en cours que le Plan de développement international reprend à son compte (figure 1). Une analyse de ce cas d'espèce est particulièrement pertinente en regard de stratégies de « développement international » vu que la gare du Midi abrite, depuis le milieu des années nonante, les terminaux pour les TGV Thalys (Paris-Bruxelles, 1 h 25) et Eurostar (Londres-Bruxelles, 1 h 50). Le PDI considère à cet égard la gare du Midi comme la « *porte d'entrée sur la ville… par excellence le lieu des premières impressions du voyageur sur Bruxelles* » et confère aux quartiers la jouxtant une vocation internationale dès lors « [qu']*un développement cohérent des infrastructures de bureau longeant la gare constitue* […] *un atout important* […] *pour l'implantation d'entreprises dépendant de la sphère d'influence économique parisienne ou londonienne* » (Feuille de route du PDI, p. 13).

Revenir sur les transformations de ce quartier au cours des 20 dernières années permet d'appréhender l'essor d'une stratégie institutionnelle de gentrification à Bruxelles. Celle-ci a abouti, à l'heure actuelle, à la déstructuration d'un quartier populaire et à la mise en place d'un paysage hétéroclite d'immeubles vidés de leurs habitants, de petits commerces fermés ou moribonds, de parcelles en friche, de chantiers de construction et de nouveaux ensembles de bureaux aux gabarits sans commune mesure avec le bâti initial (photo 1).

Photo 1. Destruction d'un quartier populaire et nouveaux complexes de bureaux face à la gare TGV du Midi à Bruxelles (Photo : M. Van Criekingen, 2007).

L'annonce officieuse, en 1989, du choix de la gare du Midi pour l'implantation de la gare TGV bruxelloise a suscité une importante vague de spéculation immobilière dans les quartiers avoisinants – et ce même si l'aménagement du terminal TGV ne nécessitait en lui-même aucun chantier en dehors de la gare elle-même (De Corte, 1994). Cette spéculation a été menée par diverses sociétés immobilières privées ainsi que par la Société nationale des chemins de fer (SNCB) qui cherchait à financer les travaux d'aménagement du terminal TGV par des opérations de développement immobilier. Localisés pour l'essentiel sur le territoire de la commune de Saint-Gilles, les quartiers concernés étaient habités par des ménages des classes populaires, souvent d'origine immigrée, et comptaient un tissu de petits commerces, quelques ateliers ou entrepôts ainsi que plusieurs immeubles industriels inoccupés. En regard de l'annonce de l'arrivée du TGV, les valeurs foncières dépréciées du quartier ouvraient clairement des perspectives de profit importantes. La réalisation effective de celles-ci imposait néanmoins que le cadre légal régissant l'occupation du sol et l'aménagement du quartier soit transformé pour permettre la construction de nouvelles surfaces de bureaux, d'hôtels et de commerces.

Sur ces bases va s'enclencher un scénario de « reprise en main » par les autorités publiques du devenir urbanistique de ce territoire, alors même que le tout premier gouvernement régional

bruxellois venait d'être mis en place (1989) et qu'à sa tête se trouve M. Ch. Picqué, simultanément bourgmestre de la commune de Saint-Gilles. Il s'agissait alors de « […] *remédier à la situation d'il y a vingt ans, lorsque le quartier ne faisait pas honneur à l'arrivée du TGV* » (Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de l'aménagement du territoire, 31/01/2008, intervention de M. Ch. Picqué). Ce scénario reprend de fait les caractéristiques fonctionnelles d'une stratégie institutionnalisée de gentrification, à savoir la planification et l'encadrement du réinvestissement immobilier d'un quartier populaire par une coalition d'acteurs publics et privés, qui aboutit *in fine* à une mutation radicale du territoire – quoique non achevée – et à l'éviction des habitants initiaux du quartier. Les leviers de commandement de cette stratégie de gentrification sont de trois ordres : (1) modification du cadre local de planification, (2) adoption de plans d'expropriation et (3) création d'une structure mixte quasi autonome chargée des opérations immobilières (« S.A. Bruxelles-Midi »). Le paragraphe suivant détaille ces trois composantes.

Le devenir urbanistique des quartiers jouxtant la gare est tout d'abord profondément refaçonné au début des années nonante suite à l'adoption de Plans particuliers d'affectation des sols (PPAS) – établis par la commune sous la tutelle régionale (De Corte, 1994 ; Comité de Quartier Midi [n.d.] ; Gailly et Maron, 2007). Ces plans déterminent la nature des interventions à mener (démolition/reconstruction) et le type d'affectations prévues (surfaces de bureaux et d'hôtels, essentiellement). Par cette intervention, l'autorité publique redéfinit l'usage de l'espace en faveur des fonctions les plus propices à la création de nouvelles plus-values foncières suscitées par l'implantation du terminal TGV. Ces plans prévoient en outre un remembrement des parcelles, nécessaire à la production d'une morphologie urbaine en rupture par rapport au tissu bâti initial. Ils appellent de la sorte des mesures d'expropriation des propriétaires en place[6] et de centralisation des opérations foncières. Dans ce cadre, la conduite des opérations d'expropriation, de remembrement et de commercialisation des terrains a été confiée à une institution *ad hoc*, la « S.A. Bruxelles-Midi », société anonyme mixte de droit privé créée en 1992, dont la Région est l'actionnaire majoritaire (59 % des parts). De par ce statut, les opérations menées par Bruxelles-Midi sont mises sous la tutelle directe de l'exécutif régional, sans voies de contrôle au niveau du Parlement régional. La société Bruxelles-Midi fonctionne par achat (couplé à l'expropriation) et revente des immeubles à des sociétés immobilières privées (176 immeubles répartis sur 5 îlots, soit environ 500 logements et 800 habitants) dans le but de dégager des plus-values qui puissent financer les éléments les moins profitables du nouveau quartier (espaces publics, nouveaux logements). Il en découle que le réaménagement du quartier est structurellement placé à la remorque de la satisfaction des intérêts des sociétés immobilières dès lors que Bruxelles-Midi se trouve dépourvue de liquidités si ces dernières ne rachètent pas les parcelles après expropriation, renforçant en retour des stratégies d'attente de la part de l'autorité expropriante. Adossé à un contexte de suroffre chronique de surfaces de bureaux à Bruxelles[7], ce mécanisme est ainsi largement

[6] En Belgique, les expropriations sont régies par une loi de 1962 qui définit une notion « d'utilité publique » et instaure une procédure en deux temps. D'abord, l'autorité expropriante cherche un accord avec le propriétaire du bien à exproprier quant au montant de l'indemnité à verser à celui-ci (expropriation « à l'amiable »). Si aucun accord n'est trouvé, l'autorité expropriante (et uniquement elle) a le pouvoir de convoquer le propriétaire devant le juge de paix qui fixera le montant de l'indemnité (expropriation « judiciaire »). Les expropriations se font dans des périmètres pour lesquels a été adopté un plan d'expropriation, généralement d'une validité de 10 ans. Durant cet intervalle, les propriétaires ne peuvent ni mettre en vente leur bien, ni entamer des travaux importants de rénovation.

[7] Il y avait, fin 2007, plus d'1,2 million de mètres carrés de surfaces de bureaux inoccupées à Bruxelles (taux de vacance de 9,8 %), dont près de 35 000 m^2 de surfaces vacantes dans et autour du quartier de la gare du Midi (région de Bruxelles-Capitale et SDRB, 2008).

responsable de l'extrême lenteur de la mutation du quartier, toujours en cours près de deux décennies après son lancement. Sur les 100 000 m² de bureaux prévus sur la zone d'intervention de Bruxelles-Midi, seuls 20 000 m² étaient sortis de terre à l'été 2007 et toutes les surfaces construites n'étaient en outre pas effectivement occupées[8]. Cette lenteur a plongé les habitants dans une situation de grande incertitude (du fait de l'opacité du calendrier des expropriations en particulier), bloqués dans un quartier en voie de destruction. Si, initialement, le relogement des habitants avait été prévu, l'encadrement de l'opération par la société Bruxelles-Midi s'est mué en un « accompagnement social » aux conditions de fait très restrictives, et dont la portée est, en tout état de cause, sans commune mesure avec le coût humain payé par les habitants et les commerçants du quartier (déménagements ou cessation d'activités contraints, dislocation des réseaux sociaux, dégradation du milieu de vie, etc.) (Comité de Quartier Midi [n.d.] ; Gailly et Maron, 2007).

Ces trois éléments (PPAS – expropriations – S.A. Bruxelles-Midi) composent les principaux leviers d'un mécanisme de transformation radicale du quartier de la gare du Midi animé par une stratégie de valorisation foncière. En pratique, ce mécanisme met en place un paysage essentiellement composé de tours de bureaux et de complexes hôteliers, signifiant de la sorte la déstructuration complète du quartier d'habitat populaire préexistant – de même que la marginalisation des habitants toujours en place (environ 170 des 800 habitants initiaux)[9].

Remarques finales

L'analyse des transformations du quartier de la gare du Midi à Bruxelles, en cours depuis le début des années nonante, donne une mesure concrète de l'incorporation du processus de gentrification au plus près des stratégies d'intervention de l'autorité publique dans les quartiers populaires en centre-ville. Une nouvelle mesure en est donnée, très directement, dans l'énoncé des motivations du subventionnement public des projets de logements à venir dans le quartier : « *La construction des premiers logements moyens dans ce quartier revêt une très grande importance en terme d'"allumette" au démarrage d'un processus de dynamisation d'un quartier important autour de la plus grande gare du pays… Le maintien d'une raisonnable mixité, gage d'une image plus équilibrée de Bruxelles, exige que le logement et en particulier le logement moyen ne soit pas oublié. Malheureusement, les conditions sociologiques actuelles du quartier et le prix encore élevé du foncier rendent difficile, voire impossible, la réalisation d'un projet de logement sans un subside qui ne peut provenir que du secteur public. Ce subside sera récupéré sur un long terme par une amélioration de l'assiette fiscale des habitants qui seront attirés par le quartier rénové ainsi que des entreprises commerciales et de services qui accompagnent en général ces nouvelles migrations* » (État fédéral et Région de Bruxelles-Capitale, Accord de coopération Beliris, avenant n° 8, Bruxelles, février 2003 – cité par Gailly et Maron, 2007, p. 84). La stratégie de gentrification du quartier est ici pleinement assumée, si bien que les pouvoirs publics développent un raisonnement sur les retombées positives de la gentrification

[8] Il faut encore ajouter qu'environ un quart des parcelles de la zone d'intervention de Bruxelles-Midi avaient été préalablement acquises par des sociétés elles-mêmes parties prenantes de consortiums immobiliers appelés à racheter les parcelles à Bruxelles-Midi après expropriation (Comité de Quartier Midi [n.d.] ; Gailly et Maron, 2007).

[9] Aucune donnée systématique n'est disponible sur la destination des personnes déplacées ; en outre, les données relatives aux mesures d'accompagnement social effectivement appliquées au nom de la S.A. Bruxelles-Midi sont tenues confidentielles.

pleinement en phase avec les commentaires (enjoués) de la presse financière sur les mutations de cette portion de la ville (voir Parker, 2007). En ce sens, l'analyse du processus non achevé de destruction/reconstruction du quartier de la gare du Midi à Bruxelles met le doigt sur un exemple concret de néolibéralisation des politiques urbanistiques, dès lors que les exigences de l'aménagement urbain sont structurellement placées à la remorque de la satisfaction d'intérêts privés – de nature immobilière en particulier – et d'objectifs de changement de la composition sociologique de certains quartiers au nom d'un usage dévoyé de la notion de « mixité sociale », uniquement appliqué aux quartiers populaires.

Bibliographie

Bennetot A. 2006 : « Métropoles idéales pour cadres internationaux. Classement international et réalités sociales ». *Les Annales de la recherche urbaine* 101. 109-118.

Berry-Chikhaoui I., Deboulet A. et Roulleau-Berger L. 2007 : *Villes internationales. Entre tensions et réactions des habitants*. Paris : La Découverte.

Blavier J. 2007 : « Bruxelles, une mine d'or qui s'ignore… ». *Entreprendre* 11. 37-42.

Brenner N. 2004 : *New States Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford : Oxford University Press.

Comité de Quartier Midi [n.d.] : « Historique : Le "plan secret" de Charles Picqué pour le Midi ». www.quartier-midi.be

Cour des comptes 2007 : *La politique fédérale des grandes villes. Examen des contrats de ville et des contrats de logement 2005-2007. Rapport transmis à la Chambre des représentants*. Bruxelles.

Davis M. 2007 : *Le stade Dubaï du capitalisme*. Paris : Les Prairies ordinaires.

De Corte S. 1994 : « Planning, urban politics and high-speed trains : neighbourhood restructuring ». *Revue belge de géographie* 55, 1-2. 31-42.

De Decker P. 2001 : « Jammed between housing and property rights : Belgian private renting in perspective ». *European Journal of Housing Policy*, 1, 1. 17-39.

Florida R. 2002 : *The rise of the creative class*. Basic Books : New York.

Gailly V. et Maron A. 2007 : *Mutation du quartier du Midi à Bruxelles : fruit d'une alliance entre pouvoirs publics et promoteurs immobiliers, contre les populations ?* Faculté ouverte de politique économique et sociale : Université catholique de Louvain.

Glass R. 1964 : « Introduction : aspects of change ». In Centre for Urban Studies (editors), *London : aspects of change*. London : MacKibbon and Kee.

Hackworth J. 2007 : *The neoliberal city*. Cornell University Press : Ithaca and London.

Haila A. 1997 : « The neglected builder of global cities ». In Källtorp O. (editor), *Power Struggle in the City*. Aldershot : Ashgate, 51-64.

Harvey D. 1989 : « From managerialism to entrepreneurialism : the transformation in urban governance in late capitalism ». *Geografiska Annaler B*., 71. 3-17.

Kavaratzis M. 2007 : « City Marketing : the past, the present and some unresolved issues ». *Geography Compass*, 1, 3. 695-712.

Kesteloot C. et De Decker P. 1992 : « Territoria en migraties als geografische factoren van racisme ». In Desle E., Martens A. (uitgever), *Gezichten van het hedendaags racisme*. Bruxelles : VUB-Press, 69-108.

Kesteloot C. et Meert H. 1999 : « Informal Spaces : The Geography of Informal Economic Activities in Brussels ». *International Journal of Urban and Regional Research*, 23, 2. 232-251.

Lees L., Slater T. and Wyly E. (2007) : *Gentrification*. London : Routledge.

Moulaert F., Rodriguez A. and Swyngedouw E. (editors) 2003 : *The Globalized City*, Oxford : Oxford University Press.

Noël F. 1998 : *La ville rapiécée*. Bruxelles : Éditions de l'Université de Bruxelles.

Osmont A. et Goldblum C. (éditeurs) 2003 : *Villes et citadins dans la mondialisation*. Paris : Karthala-GEMDEV.

Parker G. 2007 : « Ale and Arty », *Financial Times*, 12 janvier.

PriceWaterhouseCoopers 2007 : *Plan de développement international de Bruxelles – Schéma de base*. Bruxelles.

Région de Bruxelles-Capitale 2007 : *Plan de développement international – Feuille de route*. Bruxelles.

Région de Bruxelles-Capitale et SDRB (Société de développement pour la région de Bruxelles-Capitale 2008 : *Observatoire des bureaux – Vacance 2007, 21*. Bruxelles.

Smith N. 2002 : « New urbanism, new globalism : gentrification as global urban strategy ». *Antipode*, 34, 3. 427-450.

Urban Forum 2007 : *L'immobilier, outil de citymarketing pour Bruxelles ?* Conclusions du séminaire, 23/05/2007.

Van Criekingen M. 2002 : « Les impacts sociaux de la rénovation urbaine à Bruxelles : analyse des migrations intra-urbaines ». *Belgeo*, 4. 355-376.

Van Criekingen M. 2006 : « Que deviennent les quartiers centraux à Bruxelles ? Des migrations sélectives au départ des quartiers bruxellois en voie de gentrification ». *Brussels Studies*, 1. 1-20.

Vicario L. and Manuel Martinez Monje M. 2005 : « Another "Guggenheim Effect" : Central City Projects and Gentrification in Bilbao ». In Atkinson R. and Bridge G. (editors) 2004, *Gentrification in a Global Context : The New Urban Colonialism*. London : Routledge, 151-167.

Abstract

Analysing recent developments in urban planning in Brussels sheds light on an important shift in the modes of public action as regards the production of urban space, and one which shows multiple versions in a large range of cities. These developments illustrate in particular the incorporation of gentrification as a rationale for implementing policies dedicated to adapt urban spaces to the « globalisation » process. The analysis of the radical transformations imposed on the neighbourhood next to Brussels' HST station (South station) gives a concrete view of the modalities and harmful effects of such policies in a particular neighbourhood.

Zusammenfassung

Die Analyse der neueren Entwicklungen in der Brüsseler Stadtplanungspolitik zeigt im Bereich des öffentlichen Handelns in Sachen Stadtplanung und -bau einen bedeutenden Wandel, der über den Brüsseler Rahmen hinausschreitet. Hervorgehoben wird insbesondere die Eingliederung des Gentrif izierungsprozesses in der zwecks Anpassung der Stadtgebiete an die « Globalisierung » eingesetzten Politik. Die Analyse der grundlegenden Verwandlungen, die sich im dem TGV-Bahnhof (gare du Midi) angrenzenden Stadtviertel aufgedrängt haben, gibt ein besonderes Mass der Modalitäten und Auswirkungen bzw. der zerstörerischen Auswirkungen, welche durch derartige Politiken eingeleitet werden.

Katia Chardon Badertscher, Etienne Piguet, Patrick Rérat
Editorial 5

Patrick Rérat
Reconstruire la ville en ville, tendances et enjeux 7

Antonio Da Cunha
Régime métropolitain, migrations résidentielles et recompositions sociales : l'hypothèse de l'inversion du modèle de mobilité 27

Jérôme Chenal, Vincent Kaufmann
Le déclin du commerce local, les pendulaires et l'autoroute 41

Jean-Paul Jaccaud, Vincent Kaufmann, Inès Lamunière, Sophie Lufkin
Les friches ferroviaires urbaines en Suisse, un potentiel à conquérir 53

Marianne Thomann
La reconversion du quartier Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel : réflexions sur la densification qualifiée 67

Patrick Ischer
Le rôle des promoteurs immobiliers dans la reconversion d'usines en logements à La Chaux-de-Fonds 81

Thierry Theurillat, José Corpataux
La recomposition territoriale des circuits immobiliers : le cas des caisses de pension suisses 95

Mathieu Van Criekingen
Urbanisme néolibéral et politiques de gentrification : main basse sur le quartier de la gare TGV à Bruxelles 113

ISSN 1662-8527