

RECONSTRUIRE LA VILLE EN VILLE TENDANCES ET ENJEUX¹

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 2008². 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 Pigué, 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 écoquartier³. 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 importantes⁵ 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 vulnérables⁶: 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 (DESSEMENTET, 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, Thoue, 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 CO₂, 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 m² 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 %), Thoun (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 incitatives (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 financier⁷). 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 Winterthur, 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 quartier⁸.

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 ménages⁹) 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. Paradoxe 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 étudiées¹⁰ 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 aiguë 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 ville¹², 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 migratoires¹³ négatifs pour toutes les catégories socioprofessionnelles. Le déficit le plus important est mesuré pour les autres indépendants¹⁴ (-3,77%), suivis par les catégories socioprofessionnelles supérieures¹⁵ 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 migratoire¹⁶ 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, Winterthur 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 voiture¹⁷. 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 qualifiée¹⁸. 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 mois¹⁹. 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 citoyens, 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 (JOLE et GIRANDOLA, 2007 ; JOLE 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 plus 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 CRIEKENGEN 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 CRIEKENINGEN 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.