

ÉLEVER

LA VILLE



CONTRIBUTIONS ET DÉBATS
SUR LA DENSIFICATION URBAINE
EN SUISSE ROMANDE

avec la participation de

Christophe Aumeunier Pierre Bonnet Joël Christin Xavier Comtesse

Marianne Huguenin Beth Krasna François Kuonen Vittorio Magnago Lampugnani

Bruno Marchand Mark Muller Pierre Veya

et Ariane Widmer

⁹¹ | **AVENIR** | **SUISSE** | ¹⁰⁰
think tank for economic
and social issues



Élever la ville

XAVIER COMTESSE

L'essor économique et l'explosion démographique de la métropole lémanique ont conduit la région vers un étalement urbain désordonné, notamment lors de cette dernière décennie. L'extrême fragmentation politique du territoire a empêché jusqu'ici l'émergence d'une vision d'ensemble forte et cohérente de son aménagement.

Ce n'est pourtant pas une fatalité. Il est possible de réagir et d'agir. Si des conceptions urbaines partagées prennent le dessus sur des conceptions éculées, comme celle de la vision fonctionnelle des territoires, alors on peut espérer un renouveau urbain pour la région.

Les études précédentes d'Avenir Suisse, qui ont donné lieu aux publications «Urban Scape Switzerland» (2003), «Baustelle Föderalismus» (2005) ou encore «Le Feu au Lac» (2006) et «Städtische Dichte» (2007), ont montré la force d'une conception métropolitaine de densification urbaine comme instrument politique de l'aménagement du territoire et du développement économique national.

Ainsi, le concept de «densification urbaine» couplé à celui de «zones mixtes» (mixité de l'habitat et des activités) peut inverser les données de la situation actuelle.

Imaginons que les villes se construisent en ville par élévation des immeubles et par occupation des zones industrielles en friche: alors la ville s'élève, l'aménagement du territoire se développe autour des centres historiques, le trafic des pendulaires se gère, les habitants retrouvent de la qualité de vie et la région une âme.

C'est en donnant la parole à des experts, à des universitaires, à des politiques et à des représentants de la société civile qu'Avenir Suisse veut, à travers cette brochure, contribuer à la discussion publique. En faisant également le point sur une question aussi vitale, pour le développement régional, que celle de la «densification urbaine» et notamment de la loi genevoise sur la surélévation des immeubles.

Nous tenons ainsi à remercier Mesdames Marianne Huguenin, Ariane Widmer, Beth Krasna et Messieurs Mark Muller, Vittorio Magnago Lampugnani, Christophe Aumeunier, Pierre Bonnet, Bruno Marchand, Pierre Veya, Joël Christin, François Kuonen et Francesco Della Casa pour leurs contributions de très haute qualité et vous souhaitons, lecteurs, de partager leur enthousiasme dans leur recherche de solutions pour un développement urbain régional de qualité.

VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI, DIRECTEUR NSL EPFZ

Pour une nouvelle ville qui rapproche

La densité est à l'origine de tout établissement humain. Fermes, villages et localités sont fondés dans le but de se protéger et de faciliter ainsi le travail et les échanges. Avant tout, ils sont fondés pour que les hommes puissent, grâce à la proximité spatiale, interagir et communiquer mieux. Depuis toujours, la densité est la conséquence immédiate d'un besoin culturel de se rapprocher. Elle est l'essence du fait urbain, qui atteint son apothéose dans la ville. Et elle est toujours d'actualité.

En premier lieu, de simples raisons fonctionnelles plaident en faveur d'une ville densifiée. Plus les maisons sont proches, plus elles ont de contact : cela peut créer des synergies pratiques et fertiles. De même, plus les différents domaines d'utilisation de la ville – quartiers d'habitation, surfaces commerciales, infrastructures culturelles et de loisir – sont proches, plus il y aura de points de connexion. Ce qui réduit le nombre de trajets de la périphérie au centre (et vice versa), et simplifie l'aménagement et la gestion du réseau de transports. Ainsi, la plupart des destinations sont accessibles à pied, et l'automobile peut, du moins en partie, être écartée de la ville.

Cela d'autant plus que dans la société moderne la séparation spatiale classique entre travail et vie privée tombe de plus en plus en désuétude. Les nouveaux modes de vie impliquent une proximité entre la maison et le lieu de travail qui était caractéristique de la ville médiévale. Par ailleurs, les individus qui consacrent une grande partie de leur vie active à leur travail ne veulent pas inutilement perdre de temps avec de longs trajets. Pareil pour les tâches ménagères : dans la densité d'une ville se développe plus facilement une offre opportune (services de livraison, catering, blanchisseries, etc.). C'est une des raisons pour lesquelles le centre ville constitue un environnement fertile et propice à l'innovation.

Mais la densité urbaine prend également une dimension sociopolitique. Historiquement liés à la ville, l'espoir et la soif d'émancipation – illustrée par l'adage « l'air de la ville rend libre » – étaient présents déjà dans l'Antiquité et surtout au Moyen Âge. Ils continuent d'exister de nos jours, dans des conditions différentes. Si autrefois c'étaient les paysans

opprimés et les commerçants menacés qui pouvaient trouver dans la ville une nouvelle liberté, ce sont aujourd'hui les immigrants qui, dans l'anonymat métropolitain et au sein d'un marché de travail différencié, ont la possibilité d'atteindre une certaine sécurité économique et sociale. C'est aussi pour cela qu'une ville rapproche.

Ainsi la densité urbaine offre-t-elle de meilleures chances de vie, et pas seulement à ceux qui viennent de loin : ceux que la société moderne tend à écarter – les aînés – y trouvent également protection et confort. Même s'ils sont limités dans leur mobilité d'un point de vue personnel, tout leur est accessible plus facilement dans un tissu urbain dense : de l'épicerie au médecin, en passant par l'appartement des voisins ou le cinéma. Les personnes âgées ont la possibilité d'accéder à des formations continues et d'entretenir des contacts sociaux. Et compte tenu du vieillissement notoire de nos sociétés contemporaines – du moins en Europe –, la densité devient un postulat moderne pour des raisons sociopolitiques.

Par ailleurs, il faut également tenir compte du point de vue économique. La vie en périphérie peut sembler avantageuse pour ses loyers et ses prix du terrain généralement plus bas qu'en ville, mais c'est trompeur. Les trajets longs et réguliers jusqu'au bureau, au centre commercial, au cinéma multiplexe ou simplement au centre ville alourdissent le budget familial, surtout s'ils sont effectués en voiture et non en transports publics. Mais dans des zones périphériques où l'arrêt de bus le plus proche peut se trouver à plusieurs kilomètres de la maison, l'automobile est souvent la seule option de transport. La voiture devient ainsi l'outil indispensable non seulement des familles, mais de chacun : ce n'est pas pour rien qu'on parle désormais de « mobilité forcée ». Or, les trajets quotidiens coûtent cher en argent, mais aussi en temps. Un pendulaire européen consacre en moyenne entre 12 et 14 heures par mois de plus à ses déplacements qu'un habitant du centre ville ; cela correspond à six sorties au cinéma, à cinq repas au restaurant ou à 14 séances de jogging.

Toutefois, la densité ne profite pas seulement à l'individu : elle sert aussi la communauté. Chaque agglomération néces-

site de coûteux raccordements au réseau routier, aux canalisations, etc. Un urbanisme dense réclame moins d'infrastructures et exploite mieux les réseaux existants. Les coûts annuels pour la construction, l'exploitation et l'entretien des routes, l'alimentation en eau et en électricité s'élèvent à moins de mille francs suisses par habitant dans un quartier dense, contre plus du double pour une personne résidant dans une zone de villas. Grâce à la densification, on pourrait économiser en Suisse jusqu'à deux milliards de francs par année en infrastructures. Les quartiers suburbains sont le produit d'une prospérité unique dans l'histoire de l'humanité, une prospérité qui s'avère fragile à long terme. Si notre société veut maintenir sa qualité de vie dans des conditions économiques différentes, elle devra renoncer à des surcharges d'exploitation et d'entretien, et donc à une grande partie de l'entre-ville.

Aux points évoqués ci-dessus s'ajoutent des arguments écologiques. Notre « consommation » de sol constructible – qui, en Suisse, est d'environ un mètre carré par seconde – relève d'une attitude irresponsable. Indépendamment de cette destruction de la nature en termes de mètres carrés, chaque nouveau lotissement constitue une menace en soi pour l'environnement. Une ville d'un million d'habitants consomme chaque jour 9 500 tonnes de combustible fossile, 2 000 tonnes d'aliments, 650 000 tonnes d'eau et 31 500 tonnes d'oxygène ; tandis qu'elle produit 500 000 tonnes d'eaux usées, 28 500 tonnes de dioxyde de carbone et des quantités d'autres déchets. Ce bilan énergétique négatif s'aggrave de manière exponentielle lorsqu'il s'agit non pas d'une ville, mais d'un quartier suburbain.

Or, l'argument décisif en faveur de la densité urbaine est d'ordre politico-culturel. Depuis l'apparition de la ville antique, le mot « urbain » désigne non seulement tout ce qui se rapporte à la ville, mais fait référence à une certaine politesse ou civilité. La ville est considérée comme le lieu où l'homme développe et affine son sens des relations sociales.

Dans son essai « Berlin » (1921), Heinrich Mann parle de la grande ville comme de l'unique refuge contre la barbarie et l'inculture, comme d'un lieu où l'on peut « affiner ses mœurs ». Alfred Döblin, qui plaide sans réserve pour la métropole contemporaine (notamment dans « Berlin Alexanderplatz », en 1929), écrit cinq ans plus tôt dans son essai « L'esprit de l'ère naturaliste » : « Les villes correspondent aux capitales et aux sièges principaux de l'Etre humain. Elles sont son banc de corail. Dans ce contexte, fait-il sens de comparer la ville et la campagne ? On peut critiquer la ville, lui chercher des points faibles ou dangereux ; on peut prendre parti dans la dispute des pulsions qui s'y rencontrent. Mais

l'on ne peut pas refuser les villes comme telles. Ces centres de la pulsion sociale, on ne peut même pas les évaluer. »

A cette époque déjà, on était conscient du fait qu'il n'est pas suffisant d'accumuler des gens dans un espace restreint pour voir apparaître des personnes cultivées. On savait cependant qu'il est quasi impossible d'éveiller l'urbanité en dehors d'un habitat dense. Les pronostics selon lesquels la ville comme lieu de rencontre deviendrait obsolète à l'ère des télécommunications globales ne se sont pas avérés justifiés. Au contraire : les individus qui travaillent justement beaucoup à l'ordinateur ne veulent pas rester isolés et sont à la recherche de rencontres personnelles. Plus une ville est dense, plus de telles rencontres deviennent probables. Internet n'a pas réussi à assumer la fonction intégrative propre aux grands centres urbains. Et cette intégration est d'autant plus nécessaire que le flux d'une migration avant tout économique qui rassemble et mélange les cultures est de plus en plus important.

Les rencontres fortuites, qui suscitent bien entendu aussi des irritations, restent la meilleure garantie contre la fragmentation et l'extrémisme. Elles mettent en évidence les différences, mais surtout le potentiel de ces différences si l'on arrive à communiquer malgré elles. En l'occurrence, il s'agit non seulement d'une stratégie de survie, mais d'un enrichissement. Les villes sont des instruments publics de production d'événements et de vécus individuels. Plus la ville est dense, plus son potentiel d'événements est grand, et ceux-là vont agir non seulement en faveur de l'édification de l'individu, mais aussi d'une culture et d'un divertissement constructifs.

La traduction architecturale du postulat de la densité ne mène pas à une forme de ville prédéterminée. Sur les plusieurs siècles d'existence de villes denses, l'homme a développé les typologies les plus diverses afin de loger le plus grand nombre de personnes sur une superficie minimale. Ces types diffèrent d'un lieu à l'autre, d'un climat à l'autre, d'une technologie à l'autre et, surtout, d'une culture à l'autre.

Un urbanisme contemporain prônant la densité doit se construire sur ces différences. Il doit observer les exemples passés afin d'en tirer quelques enseignements, entre autres en ce qui concerne les logements à grande échelle développés dans presque toutes les métropoles européennes depuis la seconde moitié d'un XIX^e siècle généralement peu valorisé. Et cet urbanisme doit également se tourner vers l'avenir, par l'expérimentation et par l'invention, à travers les nouveaux modes de vie et les nouvelles structures sociales, de nouvelles formes d'habiter qui permettent à la fois proximité et protection.

Les manières de faire restent à discuter. Le postulat même, cependant, n'est plus à débattre : la densité est indispensable d'un point de vue fonctionnel, économique, écologique et politico-culturel. Ainsi, nos villes – en tout cas

celles qui méritent cette appellation – vont rester ce qu'elles ont toujours été : des lieux de la diversité, de la différence et de la surprise.

Traduit de l'allemand par Anna Hohler



La ville sous-exploitée

PIERRE BONNET ET ATELIER BONNET ARCHITECTES

Ce texte est extrait d'un mandat confié à l'Atelier Bonnet Architectes par le Service d'Urbanisme de la Ville de Genève. L'auteur avait pour tâche d'analyser les causes de la sous-utilisation des réserves de potentiel à bâtir existantes à l'intérieur des gabarits actuels, en zones 2 et 3 de la Ville de Genève, puis de les illustrer par quelques études de cas. Dans un second temps, il devait déterminer les effets induits sur cette sous-exploitation par l'adoption du nouveau projet de loi sur les surélévations, qui, en augmentant les gabarits de 3 à 6 mètres, présente un potentiel théorique de l'ordre d'une dizaine de milliers de logements¹ (voir carte p. 6).

Les circonstances historiques – usage, évolution des règlements ou autres – de la production du bâti sont localement à l'origine d'une densité plus faible que les gabarits légaux en vigueur. Les raisons pour lesquelles un tel potentiel constructible n'est aujourd'hui pas exploité, au moyen de

surélévations ou de nouvelles constructions, sont multiples et souvent combinées : facteurs économiques, particularités techniques et morphologiques de l'existant, valeur patrimoniale, nature des propriétaires ou équilibre social entre occupants des immeubles.

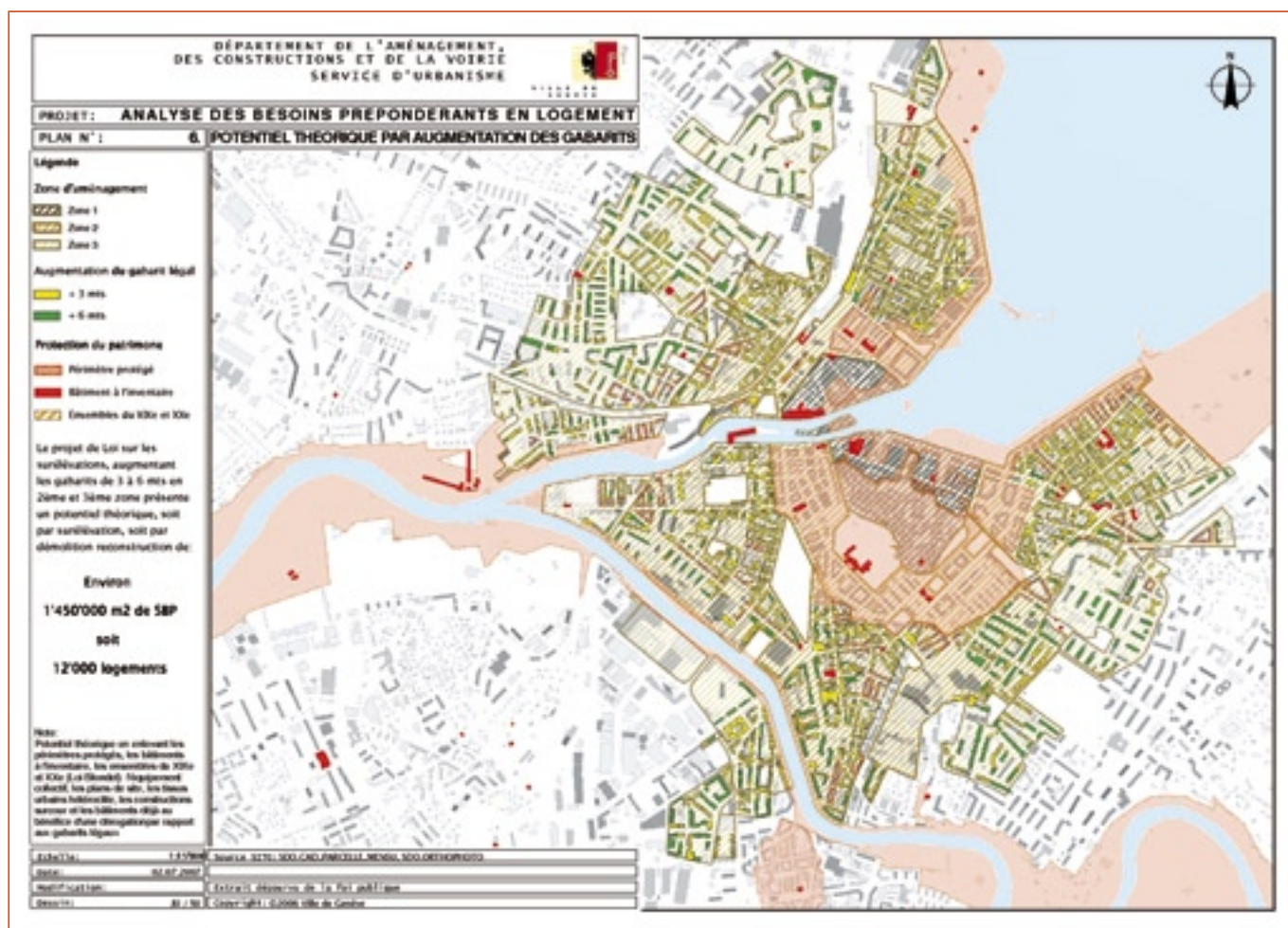
L'objectif de cette étude n'était pas d'obtenir une vision exhaustive des nombreux cas de figure existants, dont la connaissance n'est que partielle, mais d'évaluer le poids et la portée des principales raisons et de dégager les cas-types les plus fréquents.

MÉTHODE ET CONTENU

La présente étude est le résultat d'une enquête restreinte menée pendant la période du 15 septembre au 21 novembre 2007 auprès de divers acteurs immobiliers : administrations, régisseurs, experts immobiliers, promoteurs, propriétaires, architectes et ingénieurs.

Elle comprend un résumé synthétique des réponses obtenues sous la forme d'un questionnaire d'entretiens structuré selon les différentes thématiques, un tableau d'évaluation de la rentabilité des opérations de densification selon différents cas-types, en fonction de la réserve actuelle et du potentiel offert par le nouveau projet

¹ Une précédente étude avait mis en lumière, outre les potentialités de densification en fonction du projet de loi, la sous-utilisation de la réserve existante en fonction des dispositions légales actuelles dans de nombreux secteurs. Voir « Étude relative au projet de loi no. 9529 concernant les surélévations en 2^e et 3^e zone de construction ordinaires », Atelier Bonnet Architectes, Devanthéry & Lamunière Architectes, Gonthier Architekten, 24 octobre 2005



Carte du potentiel théorique obtenu par augmentation des gabarits (Document Service de l'Urbanisme de la Ville de Genève)

de loi sur les surélévations et, en forme de conclusion, une mise en perspective du thème de la sous-exploitation sous l'angle de la densification en milieu urbain à Genève.

SYNTHÈSE DES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE

→ Raisons économiques ←

Un rapport coût/rendement trop défavorable ou trop risqué explique souvent la sous-exploitation de réserves existantes. Il peut être supportable dans certains cas, mais la complexité du contexte législatif et technique propre à ce genre d'opération – surélévations en milieu urbain – induit une part de risque qui décourage les propriétaires ne disposant pas des connaissances techniques nécessaires ou de réserves financières suffisantes.

→ Plafonnement des loyers selon la LDTR ←

Au même titre que l'aménagement de combles vides, les surélévations sont qualifiées de travaux de transformation – modification du volume – et sont donc assujetties à la Loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (LDTR).

Le plafonnement des loyers exigé par la LDTR après travaux limite dans une certaine mesure la rentabilité de ces opérations. Dans ce cas particulier, s'agissant de nouvelles surfaces locatives créées, le plafond inscrit dans la LDTR des 3363 Fr. par pièce – répondant aux besoins prépondérants de la population – n'est pas appliqué car il serait économiquement insupportable pour le propriétaire de devoir construire de nouvelles pièces pour un loyer aussi faible.

Le rendement des capitaux investis ne pouvant pas être celui prévu par la LDTR, le Département des constructions (DCTI) admet un rendement plafonné à 6,58% du coût des travaux, avec une limitation pendant 5 ans du prix maximum à la pièce de 6000 Fr. à 8000 Fr., ce qui équivaut aux loyers à la location du marché immobilier actuel. Ce plafonnement de l'état locatif futur est tout de même ressenti comme une limitation importante compte tenu des circonstances imprévisibles et complexes propres aux surélévations d'immeubles.

→ *Vétusté et statut locatif de l'immeuble* ←

De même que les aménagements de combles, les surélévations d'immeubles entraînent des surcoûts particuliers : nouvelles installations d'immeuble (ascenseur, chauffage), nouvelle toiture. S'il n'est pas possible de reporter une partie du coût des travaux sur les frais d'entretien et de rénovation de l'immeuble et/ou sur les loyers existants, l'opération risque de ne pas être rentable. De ce fait, les immeubles ayant été récemment rénovés d'une part et les immeubles présentant un équilibre social précaire d'autre part ont peu de chance de supporter ce type d'opération.

L'examen du statut, de l'âge des locataires et des marges de progression des loyers joue un rôle crucial dans ce calcul.

→ *Complexité et longueur des procédures* ←

La longueur des procédures et l'éventualité d'un préavis négatif de la part de l'administration (CMNS et/ou CU) ou d'un recours des voisins proches constitue toujours une prise de risque additionnelle.

→ *Nuisances pendant les travaux* ←

Les frais liés aux nuisances pendant les travaux – bruit, poussières de chantier, ascenseur non utilisable, échafaudages, dégâts imprévus – peuvent être importants et difficilement évaluables au départ.

Les compensations pour pertes de gain des commerces ou pertes de loyers des voisins s'additionnent aux rabais de loyers, frais de relogement et indemnités relatives à l'immeuble surélevé (l'étage situé au-dessous de l'intervention doit être libéré pendant la durée des travaux).

→ *Surcoûts liés aux particularités constructives et aux installations de chantier* ←

Les moyens constructifs à mettre en œuvre dans le cadre d'une surélévation engendrent des frais disproportionnés par rapport aux faibles surfaces construites ; sans oublier le suivi administratif et les honoraires des mandataires.

Les installations de chantier – échafaudages sur l'ensemble de la façade, grue, etc. – ne peuvent souvent être rentabilisées qu'à travers des travaux supplémentaires, telles que des rénovations de façades ou des opérations en coordination avec le fonds voisin, de manière à rentabiliser l'opération par des économies d'échelle.

Les choix constructifs sont déterminants sur les renchérissements générés par le chantier dans le contexte d'une surélévation en site urbain et dans un immeuble habité. Le recours à des matériaux préfabriqués, qui réduisent les nuisances pendant les travaux, implique l'utilisation d'une grue, entraînant des gênes de circulation, des complexités de mise en œuvre et des mesures d'étanchéité coûteuses et très délicates pour protéger le bâtiment, à moins de pouvoir utiliser un toit provisoire, option également très onéreuse.

→ *Un nouveau potentiel peut améliorer la rentabilité d'une opération* ←

Les surélévations d'un seul étage sont en général considérées comme peu ou pas rentables du tout, alors que les surélévations de deux étages, de même que les aménagements de combles, offrent des taux de rendement permettant de maintenir les loyers futurs dans les marges du marché immobilier actuel.

Le potentiel additionnel offert par la nouvelle loi est perçu, notamment par les régies immobilières, comme une alternative intéressante à l'aménagement des combles, bien qu'elle soit plus risquée. A noter que divers projets d'aménagement de combles ont été mis en suspens depuis l'annonce du nouveau projet de loi sur les surélévations.

→ *Hypothèse du remplacement d'un immeuble existant par une construction nouvelle* ←

La démolition et reconstruction d'un immeuble d'habitation existant, même si celui-ci présente déjà un important potentiel sous-exploité, n'est pas considérée comme rentable par les personnes interrogées.

La loi (LDTR, Chap. II, Art. 5) interdit la démolition d'un bâtiment à partir de deux logements. Une dérogation peut être accordée pour des raisons de sécurité, de salubrité ou quand le nouveau bâtiment augmente d'au moins 30% la surface affectée au logement.

Cependant, le plafonnement de l'état locatif après travaux à 3363 Fr. par pièce et par an, inscrit dans la LDTR, est appliqué pendant une période de 5 à 10 ans aux surfaces d'habitation existantes devant être remplacées. Ce qui rend l'opération économiquement insupportable pour le propriétaire.

→ Mesures incitatives nécessaires ←

Compte tenu du rapport déséquilibré entre les faibles marges de rendement et les risques pris par les propriétaires, des incitations semblent nécessaires pour que les surélévations ne restent pas seulement cantonnées à des cas particuliers. Différentes possibilités sont évoquées par les personnes interrogées :

- déplaçonnement des taux de rendement fixés par la LDTR lorsqu'il s'agit de la création de nouvelles surfaces d'habitation ;
- défiscalisation de l'investissement, sur une période de 5 ans par exemple (aide à la pierre indirecte sur la valeur des loyers encaissés) ;
- assouplissement des procédures administratives (par exemple au moyen d'une cartographie des zones où des opérations de surélévation sont possibles).

→ Cartographie et simplification des procédures ←

L'établissement de cartes indicatives des immeubles susceptibles d'être surélevés, proposé dans le nouveau projet de loi, contribue à simplifier les procédures en levant une part de l'incertitude de voir un projet de surélévation

être refusé lors du dépôt d'une demande d'autorisation de construire. Les règles du jeu étant définies, il devient dès lors inutile de déposer une enquête lors de la vente d'un immeuble pour connaître son potentiel de surélévation.

Toutefois, il convient de nuancer l'utilité de ces cartes en regard de la complexité des enjeux de qualité urbaine, avec un effet de rigidité induit par le choix des immeubles protégés ou pouvant être surélevés.

→ Planification à une échelle supérieure ←

Une vision générale et urbanistique de la problématique de la sous-exploitation pourrait être un instrument intéressant, un mode d'intervention coordonné à une échelle supérieure (flot, zone, rue) permettant de simplifier un grand nombre de procédures et d'inciter certains propriétaires à se risquer.

→ Voir tableau d'évaluation de la rentabilité du nouveau potentiel selon différents cas-types

NATURE DES PROPRIÉTAIRES

On peut émettre l'hypothèse que la nature des propriétaires joue un rôle dans la sous-exploitation de réserves

Cas-type 1 cordons annulaires potentiel sous-exploité aucun nouveau potentiel 1 étage + attique nouveau potentiel 2 étages + attique Rue Tronchet 19 - 21	Cas-type 5 attique annulaire potentiel sous-exploité aucun nouveau potentiel 1 étage + attique nouveau potentiel 2 étages + attique Rue de la Ode 18 - 24
Cas-type 3 cordons annulaires potentiel sous-exploité 1 étage + attique nouveau potentiel 2 étages + attique nouveau potentiel 3 étages + attique Boulevard Carli-Rogé 60	Cas-type 6 toit plat ou cordons non annulaires potentiel sous-exploité 1 attique nouveau potentiel 1 étage + attique nouveau potentiel 2 étages + attique Rue de la 4 - 6
Cas-type 7 grand potentiel sous-exploité surélévation grand potentiel sous-exploité surélévation 7 Rue de la 11-Décembre 37	

Tableau d'évaluation selon différents cas-types :

- X = opération considérée comme non-envisageable ou très difficilement rentable
- * = opération considérée comme difficilement rentable
- ** = opération considérée comme rentable bien que risquée
- *** = opération considérée comme rentable
- **(*) = opération considérée comme rentable (sous réserves)
- ? = contradiction entre potentialités et cadre légal

existantes, du fait de leurs capacités financières insuffisantes, de leur ignorance ou de leur manque de compétences en matière immobilière, de la complexité de la prise de décision au sein des hoiries, du découragement face au risque, de la complexité des procédures et du risque d'opposition. Le questionnaire permet d'analyser ces facteurs de manière plus détaillée.

→ L'immobilier comme valeur stable ←

La sous-exploitation de réserves existantes s'explique très souvent par la crainte ou le manque d'intérêt des propriétaires. L'immobilier étant perçu comme un moyen de se prémunir contre l'inflation, de par sa grande stabilité, les propriétaires sont peu enclins à engager leur bien dans une opération qu'ils jugent inutilement risquée.

→ Potentiel financier et risque ←

Selon le niveau d'endettement existant de l'immeuble ou les marges financières du propriétaire, l'opération sera jugée plus ou moins dangereuse, une surélévation pouvant représenter une part de 20 à 50 % de la valeur de l'immeuble.

→ PPE et hoiries ←

Ces difficultés décisionnelles sont démultipliées lorsqu'il s'agit d'immeubles en propriété par étages (PPE) ou appartenant à des hoiries, ce qui rend souvent toute possibilité de surélévation impossible. Il est à noter que la modification d'un cahier des charges de PPE doit recevoir l'accord de tous les propriétaires.

→ Age des propriétaires ←

Les propriétaires âgés ne sont en général pas intéressés à investir dans leur immeuble, contrairement aux propriétaires plus jeunes ayant hérité d'un immeuble d'habitation. De par le nouvel attrait que la ville exerce sur les jeunes ménages aisés, ceux-ci voient souvent dans des travaux de transformation ou de surélévation l'opportunité d'y aménager leur propre logement et de rapatrier leur famille au centre-ville.

→ Recours limité aux professionnels de l'immobilier ←

Certaines régies immobilières jouent un rôle actif auprès des propriétaires, proposant et pilotant parfois des travaux d'aménagement de combles. Mais ces opérations restent marginales et ne sont possibles qu'à petite échelle, avec certains propriétaires et certains types d'immeubles (en fonction de la vétusté, du volume habitable, du type de charpente).

Les propriétaires non-professionnels sont souvent méfiants face aux milieux immobiliers et ne souhaitent pas non plus s'investir personnellement dans un contexte – notamment législatif – trop complexe pour eux. Les surélévations d'immeubles sont donc très souvent réalisées par des propriétaires disposant des connaissances nécessaires (architectes et professionnels de l'immobilier), avec des risques importants et des marges de rendement réduites.

RÉSERVES EN MAINS DE COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

De nombreux immeubles sous-exploités appartiennent à des administrations publiques : caisses de pension, Ville et Etat de Genève.

→ Caisses de pension ←

L'exploitation de réserves en mains de caisses de pension est rendue plus aisée, car elles bénéficient d'avantages spécifiques, notamment une rentabilisation sur le long terme, un financement en fonds propres et un équilibre financier reposant sur l'étendue de leur parc immobilier. Cependant, les cas de surélévation menés par les caisses de pension restent ponctuels et ne sont pris en compte que lorsque d'autres



travaux (par exemple de rénovation) s'avèrent nécessaires et permettent une économie d'échelle.

→ *Ville de Genève* ←

L'exploitation des réserves appartenant à la Ville de Genève n'a pas constitué durant ces dernières années un objectif politique prioritaire pour celle-ci. D'une part, l'exigence affichée de production de logements sociaux se heurte à la nécessité de taux de rendement élevés pour amortir les coûts d'opérations de surélévation ou d'aménagement de combles. D'autre part, l'action de la Ville est limitée par sa sensibilité face aux réactions du voisinage, ce qui peut l'amener à abandonner, par prudence politique, certaines opérations de densification délicates en tissu urbain.

A titre d'exemple, deux « dents creuses » appartenant à la Ville de Genève constituent des réserves sous-exploitées. La parcelle de la rue Cordier 8, qui fait actuellement l'objet d'une étude de faisabilité, comprend un immeuble d'habitation au gabarit sous-utilisé et un espace non-bâti. A la rue des Grottes 8, la parcelle présente un potentiel similaire mais n'a fait jusqu'à présent l'objet d'aucune étude.

→ *Fondations de droit public* ←

Les fondations de droit public, par nature à buts non lucratifs, ont certainement un rôle important à jouer dans l'utilisation de réserves à bâtir, notamment dans le cas très courant d'immeubles d'habitation largement sous-exploités, dont la reconstruction dans des gabarits optimisés se heurte au nécessaire maintien de loyers modestes exigé par la LDTR.

L'enjeu du développement de logements d'utilité publique au centre-ville, associé à celui de la densification du tissu urbain, est sans doute un sujet à approfondir. Le développement, sous l'égide de la Société des Régisseurs et de l'administration, d'un site internet regroupant des informations aux propriétaires serait une initiative à mettre en œuvre au préalable.

PATRIMOINE ET ARCHITECTURE

→ *Périmètres protégés, loi Blondel* ←

Outre les périmètres protégés de la Vieille-Ville, des rives du lac et de la ceinture fazyste (qui compte de très nombreuses surfaces sous-exploitées), une grande partie des réserves existantes correspond aux ensembles du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle, protégés par la « loi Blondel » (LCI art. 89 et suivants). En tant que tels, ils ne peuvent être surélevés, sauf dérogation accordée « si l'esthétique de l'ensemble le justifie ».

→ *Mesures de protection urbanistiques et architecturales* ←

Dans la majorité des cas, les opérations de surélévation – ou parfois même d'aménagement de combles – entrent en contradiction avec les principes et les mesures de protection, en fonction de l'évaluation du Service d'Urbanisme ou de la Commission des Monuments, de la Nature et des Sites (CMNS) : unité architecturale et urbanistique, toiture, nombre de niveaux, matériaux de façade, etc.

Ces difficultés concernent particulièrement les immeubles situés en zone 2 formant des ensembles urbanistiques homogènes ou avec des toitures faisant partie intégrante de l'unité architecturale.

En zone 3, les immeubles aux toitures plates ou à deux pans au volume réduit peuvent plus facilement admettre une surélévation.

→ *Possibilités offertes par la nouvelle loi* ←

L'établissement de cartes indicatives des immeubles susceptibles d'être surélevés, proposé dans le nouveau projet de loi, peut avoir un effet dynamique et de clarification sur les ensembles du XIX^e et du XX^e siècle, en confirmant, d'une part, le statut de protection de certains ouvrages et en révélant, d'autre part, les potentialités latentes d'objets à priori protégés.

→ *Typologies d'immeubles d'habitation* ←

Rares sont les cas où la typologie de l'existant est un obstacle à une surélévation. Selon la profondeur du bâti ou le système constructif, l'ajout d'un attique supplémentaire peut-être remis en question.

Les différents réseaux (eaux, électricité, gaz) doivent se frayer un chemin à travers le bâtiment, ce qui n'est pas aisé lorsque les logements existants disposent déjà de gaines réduites et de surfaces d'habitation restreintes.

→ *Typologies de l'habitat en toiture* ←

Les surélévations offrent l'opportunité de soulever la question de l'habitat sous les toits. L'attique offre souvent une solution plus intéressante du point de vue de l'habitabilité que l'aménagement de combles, car elle permet des facilités de percements et offre une meilleure qualité du volume habitable, comme une plus grande surface utile.

→ *Immeubles non destinés à l'habitation* ←

Il est habituellement admis que les bâtiments non destinés à l'habitation (bureaux, etc.) sont difficilement compatibles avec des surélévations de logements. Le mélange des

La surélévation à Genève : un exemple pour la Suisse

CHRISTOPHE AUMEUNIER, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL, CHAMBRE GENEVOISE IMMOBILIÈRE

Le 17 avril 2006, la majorité du Grand Conseil genevois adopte l'idée de la surélévation des immeubles de six mètres, dans certains quartiers. Au printemps 2008, les autorités genevoises parviennent à modifier la loi sur les constructions dans ce sens, en changeant les gabarits applicables en zone urbaine.

Il faut dire que le Canton a une zone constructible particulièrement congrue et que les réflexions relatives à la densité et à la construction en hauteur ne datent pas d'hier. En effet, les quartiers des rues Basses, de la Madeleine et de Saint-Jean ont été surélevés en 1640 déjà pour accueillir les réfugiés Huguenots ! Depuis cette époque, de l'eau a passé sous les ponts, et les courants de pensées sur la densification urbaine, trop souvent appréhendée comme un élément négatif par la population, ont alimenté largement les peurs.

Genève, dans ce domaine montre aujourd'hui une nouvelle voie et affiche plus de confiance dans la qualité des projets d'immeubles construits en hauteur. Ces craintes se sont donc effacées pour laisser la place à cette proposition de modification législative et consensuelle. Elle tient compte de l'ensemble des intérêts en présence et a ainsi débouché sur l'adoption d'une loi non contestée (sans dépôt de référendum).

Ce texte législatif pourrait ainsi être perçu comme un changement précurseur pour certaines villes de notre pays tant le bénéfice à en tirer est important. On évite ainsi un mitage et un gaspillage du sol. Les nouvelles normes seront applicables tant à la construction qu'aux surélévations et permettront la construction de logements supplémentaires à raison d'un étage si la rue a une largeur de 21 à 24 mètres et de deux étages (6 mètres au maximum) si la rue est plus large. Ainsi les hauteurs autorisées passent de 21 à 27 mètres ou de 24 à 30 mètres selon les zones.

La concertation a donc permis d'introduire la notion de gabarit en fonction de la largeur de la rue. En outre, les instruments existants de protection du patrimoine sont suffisants pour éviter de porter atteinte aux immeubles dignes d'intérêt. Des cartes indicatives seront même adoptées par le Conseil d'Etat pour déterminer, à priori et dans les quartiers jugés sensibles, les immeubles pour lesquels les surélévations ne posent pas de problème et ceux pour lesquels cette opération ne semble pas opportune.

Tous les efforts doivent être faits pour contribuer à résoudre la pénurie de logement. La possibilité de créer des logements supplémentaires y contribue. En outre, l'expérience montre que la densification qualitative permet : une économie du sol, une rationalisation des réseaux de transports, une réduction des transports individuels, des économies d'énergie, une rationalisation des infrastructures publiques et une amélioration de la qualité de vie (pas de cités-dortoirs).

usages pourrait interférer avec le maintien d'un certain standing exigé par les immeubles de bureaux ou se heurter à un sentiment d'insécurité de la part des habitants durant la nuit.

Toutefois, la mixité offre des potentiels de densification et de qualité non négligeables dont les tenants et les aboutissants méritent d'être explorés.

TECHNIQUE

D'une manière générale, il s'avère que les contraintes d'ordre technique ne sont pas un obstacle majeur à la surélévation d'immeubles existants, bien que ces opérations restent complexes et risquées.

→ Statique ←

La plupart des immeubles sont surdimensionnés et admettent un supplément de charge statique sans difficulté. A noter que la capacité statique de certains immeubles peut être limitée par des ouvertures créées ultérieurement par les propriétaires, notamment dans les bâtiments en PPE.

Selon la capacité du bâtiment et le nombre d'étages en surélévation, le choix des matériaux de structure et du second œuvre peut être limité par des contraintes statiques (s'ajoutant aux contraintes thermiques et de résistance au feu) et générer des surcoûts inhabituels.

La portance du terrain, insuffisante dans certains secteurs, peut invalider une opération de surélévation.

Praille-Acacias-Vernets: une vision urbaine

MARK MULLER, CONSEILLER D'ETAT, GENÈVE

Depuis plusieurs années, Genève connaît un développement économique réjouissant. Créant de l'emploi et de la richesse, Genève se doit de construire des logements en ville. Il n'est plus envisageable, pour des raisons d'engorgement du trafic et de respect de l'environnement, de continuer à exporter nos logements en France voisine et sur le Canton de Vaud. Il s'agit de notre responsabilité politique.

Le projet « Praille-Acacias-Vernets » est à cet égard exemplaire. En effet, construire « la ville en ville » répond à des exigences modernes en matière d'aménagement du territoire sous la forme d'espaces de mixité: logement, commerce et activités économiques. De plus, la proximité immédiate de ce quartier avec le cœur historique de Genève rend ce projet stratégique pour son avenir.

→ Contreventement ←

En fonction du type de bâtiment, sa résistance aux charges horizontales sera déterminée par le calcul de résistance aux séismes ou celui au vent. En règle générale, le calcul de résistance aux séismes (selon les normes SIA) sera déterminant pour les bâtiments de type massif – XIX^e, début XX^e siècle –, contrairement aux bâtiments à structure ponctuelle en béton armé construits à partir des années 1950.

Il est à noter qu'une surélévation provoque une augmentation exponentielle du moment dû au vent, devant être absorbé par le bâtiment – efforts au niveau du rez-de-chaussée. Par exemple, un bâtiment de 5 étages surélevé de 2 étages supplémentaires devra être capable d'absorber une augmentation de l'ordre de 100% des efforts dus au vent, contre 45% pour une surélévation d'un seul étage. Selon les cas, des renforts peuvent se révéler nécessaires.

→ Séisme ←

Lors de l'ajout de 1 ou 2 étages supplémentaires sur un immeuble existant, la perte de sécurité sismique est négligeable. En théorie, une surélévation peut même améliorer la sécurité sismique en augmentant la charge verticale et en diminuant la fréquence propre du bâtiment.

Par contre, il est très probable que le bâtiment existant présente une sécurité sismique insuffisante. A l'occasion d'une surélévation de 2 ou 3 étages, il est raisonnable de réaliser un contrôle de l'ouvrage existant selon le cahier technique SIA 2018. Selon le facteur de conformité du bâtiment (qui indique dans quelle mesure sa structure porteuse satisfait aux normes SIA pour la sécurité sismique des nouvelles constructions), un renforcement peut s'avérer nécessaire. En pratique, l'intervention est nécessaire lorsque le facteur de conformité est inférieur à 0.25, ce qui est très rare à Genève. Dans les autres cas, le renforcement doit être effectué si son coût est « proportionné », c'est à dire relativement modeste, ce qui n'est généralement pas le cas.

→ Prescriptions de protection incendie ←

Les exigences de protection incendie lors de la surélévation d'un bâtiment existant restent inchangées. à moins

que celui-ci ne passe au statut de « bâtiment élevé », ce qui rendrait l'opération insupportable dans la plupart des cas (cages d'escalier de sécurité, résistance accrue des parois et planchers des voies d'évacuation).

A Genève, seuls les bâtiments dont le niveau de plancher supérieur se situe à plus de 27m sont classés comme « élevés », ce qui ne concerne pas la plupart des surélévations, y compris à l'intérieur des gabarits prévus dans le nouveau projet de loi.

Dans le cas particulier d'un immeuble de R+9+attique (c'est-à-dire hauteur maximum à la corniche de 30m, rendue possible par le nouveau projet de loi), l'attique devrait fonctionner en duplex avec les appartements du dernier étage pour éviter qu'il ne soit classé comme « bâtiment élevé ».

→ Normes thermiques et concept énergétique ←

Dans le cas des surélévations, les exigences en matière d'isolation thermique peuvent être appliquées uniquement à la partie surélevée (preuve par les performances ponctuelles), dans la mesure où la limite des 20% de surfaces de fenêtres et portes est respectée pour tout le bâtiment, excluant la nécessité de remise aux normes du bâtiment existant (selon norme SIA 380/1).

En revanche, la Loi cantonale sur l'énergie (L 230), qui complète les conditions d'obtention d'autorisations de construire sur le volet énergétique, oblige le maître d'ouvrage à présenter un concept énergétique pour l'ensemble du bâtiment. La mise en conformité du bâtiment existant, si elle est nécessaire, n'est pas exigible simultanément mais doit faire l'objet d'une planification et d'un engagement du propriétaire à terme.

Notons que le concept énergétique concerne le fonctionnement énergétique du bâtiment au sens global et s'applique autant à l'isolation thermique de l'enveloppe qu'aux installations de chauffage, eau chaude et ventilation.

Dans tous les cas (enveloppe thermique, séisme, protection incendie), les normes existantes sont suffisamment tolérantes et ne constituent pas un facteur décourageant pour la surélévation d'immeubles existants.

Cependant, la densification de ce quartier réclame de l'attention. En effet, la nature d'une ville dépend avant tout de ses habitants et de la concentration de ces derniers. Combien de villes ont ainsi perdu leur âme et leur cachet en vidant leur centre de leurs occupants ? C'est pourquoi dès le début de l'élaboration d'une vision pour la « Praille-Acacias-Vernets », j'ai insisté sur la nécessité de

construire un ensemble de tours d'habitation afin de créer les conditions indispensables à l'émergence d'une vie urbaine du futur quartier. Ainsi, densifier ne signifie pas entasser des habitations, mais répond à la question de l'animation et de la vie sociale. Sans une forme de mixité et une certaine densification, les conditions de la naissance d'une ville ne sont pas remplies. C'est exactement notre projet pour Genève.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

→ Perspectives ouvertes par le nouveau projet de loi ←

De manière générale, l'effet de la nouvelle loi aura un effet positif pour l'exploitation des réserves existantes au moyen de surélévations, grâce à une rentabilisation facilitée par un potentiel additionnel et à une simplification des procédures par l'établissement de cartes.

Toutefois, de nombreux autres facteurs continueront à verrouiller certains types d'opérations : le plafonnement des loyers par la LDTR, des combles ou des attiques récemment aménagés, des bâtiments récemment rénovés, un trop faible potentiel de surélévation – un étage est difficilement rentable –, des bâtiments et ensembles protégés, une marges de progression limitée des états locatifs existants, etc.

→ Voir le tableau d'évaluation de la rentabilité des opérations de densification selon différents cas types, en fonction de la réserve actuelle et du potentiel offert par le nouveau projet de loi sur les surélévations

→ Les surélévations comme cas particuliers à court terme ←

A court terme, les surélévations resteront sans doute un phénomène de « cas particuliers », à la portée d'amateurs ou d'initiés connaissant suffisamment bien le contexte et les lois pour comprendre les conséquences et les risques d'un choix de projet, ou désirant investir dans leur propre logement au centre-ville.

A plus long terme, le potentiel additionnel offert par la nouvelle loi devrait graduellement contribuer à la densification de la ville, au fur et à mesure que les rénovations et reconstructions d'immeubles vétustes rendront possible leur exploitation dans de nouveaux gabarits.

→ Incitations à la densification et équilibres urbains ←

Des mesures incitatives et/ou un assouplissement de la LDTR pourraient nettement encourager l'exploitation des réserves existantes et à venir. La recherche de densification doit être toutefois toujours mise en regard d'autres priorités de qualité urbaine – mixité sociale, qualité des espaces publics et de l'architecture.

Dans le cas d'immeubles d'habitation largement sous-exploités, des mécanismes de financement ou de subvention

doivent être inventés afin de permettre leur reconstruction dans les gabarits actuels tout en maintenant un pourcentage de logements répondant aux besoins prépondérants de la population.

→ Une cartographie évolutive ←

La cartographie proposée par le nouveau projet de loi, bien qu'utile pour la protection du patrimoine et l'assouplissement des procédures, reste insuffisante ou trop rigide pour garantir une recherche qualitative de la densité. Une souplesse évolutive des cartes serait plus à même de répondre à cet enjeu qui s'étend sur le long terme.

→ Une lecture urbanistique de la sous-exploitation ←

Une vision générale et urbanistique de la problématique de la sous-exploitation, à travers un repérage exhaustif des cas concrets en relation avec leur contexte construit et foncier, permettrait de renforcer des potentialités de densification tout en maintenant des objectifs de qualité urbaine.

Dans certains cas de figure, une approche qualitative pourrait envisager le maintien de gabarits « sous-exploités » et offrir un transfert de densité vers des positions propices à une « sur-exploitation » dans le contexte immédiat. Notons le rôle dynamique et qualitatif que les variations de gabarit peuvent jouer dans l'espace urbain, amenant luminosité et diversité paysagère.

La densité, considérée comme vertueuse sous l'angle du développement durable, est également un enjeu d'actualité pour Genève, confrontée à l'exiguïté de son territoire et à une crise du logement sans précédent.

La densification par le haut est une pratique historique qui fait partie du patrimoine urbanistique et architectural genevois. Elle reste donc une solution évidente qu'il convient d'étudier et de promouvoir. Par ailleurs, l'encouragement à la densité ne devrait-il pas être accessible à tous, au même titre que l'amélioration énergétique des immeubles ? A défaut d'offrir une solution à la crise du logement dans le canton de Genève, le projet de loi sur les surélévations a surtout le mérite d'ouvrir une réflexion plus large sur l'enjeu de la densité en regard de celui de la qualité de vie au centre-ville.

Densifier par le haut : de quelques leçons du passé

BRUNO MARCHAND, LTH2 ENAC EPFL

Surélever : actuellement au centre des débats à Genève, cette forme de densification urbaine – associée souvent à l'augmentation de la profondeur du bâti – n'est pourtant pas nouvelle et a des précédents historiques que, curieusement, l'on ne cite pas souvent. En effet, à ce propos, les historiens et théoriciens de la ville évoquent plus « naturellement » les modèles canoniques de transformation dans le temps de structures urbaines comme les arènes d'Arles ou de Nîmes ou encore le fameux Palais du Dioclétien à Split – là où « on voit un grand édifice, un palais, devenir une ville »¹.

Et pourtant..., mis à part ces exemples « spectaculaires » où des équipements et infrastructures urbaines se transforment progressivement en logements ou autres activités, on se doit d'évoquer d'autres exemples de densification, certes moins « médiatisés » mais certainement plus pertinents, pour illustrer la notion de surélévation qui nous occupe ici. C'est le cas notamment du centre médiéval bernois où, pendant près de quatre siècles, une occupation en profondeur (sur les cours situées à l'arrière) et en hauteur s'est accomplie à partir d'une structure de base stable – un parcellaire long et étroit, le tracé linéaire des rues.

En effet, à Berne, « à partir du XIII^e siècle et jusqu'au XVII^e siècle, les arcades remplacèrent peu à peu les étals de plein air ; l'espace habitable et l'espace de travail augmentèrent horizontalement en empiétant sur la cour et la rue ; le nombre d'étages s'accrut »². Cette évolution a successivement intégré, sans ruptures apparentes, des changements notoires dans les modes de vie – concernant notamment la substitution d'une configuration horizontale à une organisation verticale des espaces domestiques – et a généré, fait notable, un nouveau rapport du bâti à la rue.

Genève a vécu un phénomène en plusieurs points similaire à partir de la période de la Réforme. L'afflux massif de réfugiés protestants et l'augmentation périodique de la population a non seulement eu des incidences économiques et intellectuelles, mais a aussi provoqué des changements

dans la structure bâtie de la ville. Ainsi, dans certains quartiers comme Saint-Gervais, « la nécessité de mieux exploiter l'espace urbain a donc amené les propriétaires d'une part à multiplier les constructions dans les jardins et les cours, à remplacer les dépendances par des habitations et d'autre part à surélever leurs maisons. Aux deux étages initiaux se sont ajoutés trois voire quatre étages supplémentaires, changement dont quelques maisons conservent encore aujourd'hui la trace. »³

EN SE TENANT À L'HISTOIRE

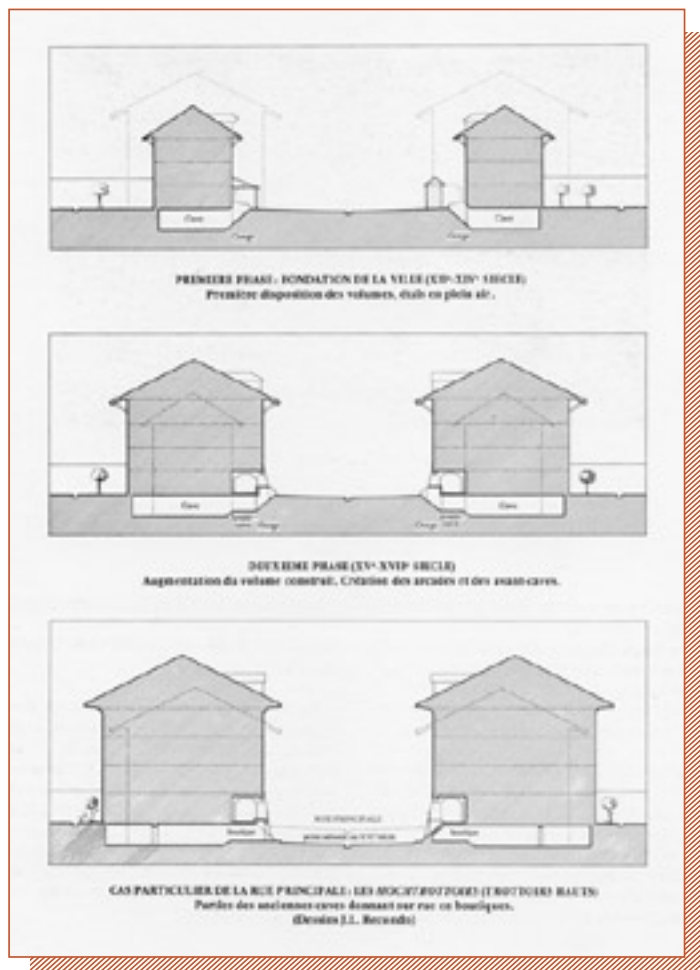
En revenant sur ce pan significatif de l'histoire urbaine bernoise et genevoise, nous ne cherchons pas, bien entendu, à légitimer la décision politique récente de modifier la loi genevoise sur les constructions et les installations diverses (LCI) relative aux nouvelles hauteurs d'immeubles, mais plutôt à délimiter un champ de comparaison qui puisse nous aider à mieux saisir les incidences de cette même modification sur notre perception de la ville et de son substrat historique.

Malgré les nombreuses différences, d'ordre contextuel, social, économique, culturel, légal et autres, qui séparent la période historique évoquée de la nôtre – dont notamment une politique patrimoniale qui, depuis longtemps, protège le centre de nos villes, lui accordant une valeur historique qui n'autorise que peu de changements – j'aimerais ici émettre quelques considérations, sous forme d'enseignements à tirer de l'histoire...

Certes, il est certainement juste de considérer que, durant cette période, la ville de Genève, « privée de ses faubourgs et enserrée dans ses fortifications, n'avait d'autre choix que d'augmenter les gabarits »⁴. Mais si on envisage cette « fatalité » plutôt comme un facteur positif, on peut dès lors affirmer que ces exemples bernois et genevois nous enseignent que la ville, avant d'être considérée comme un objet esthétique, était avant tout un processus de croissance, sa propre structure ayant une grande capacité de transformation et



Genève, Saint-Gervais, les traces des surélévations



Berne, densification par surélévation et occupation des cours du tissu bâti du centre entre le XII^e et le XVII^e siècles (extrait de Françoise Divorine, « Berne et les villes fondées par les ducs de Zähringen au XII^e siècle », AAM Editions, Bruxelles, 1991, p. 118)

quatre siècles, dans un long processus, basé sur l'exploitation constante du potentiel de la structure initiale. De même, à Genève, les surélévations se sont déroulées pendant quelques centaines d'années, celles évoquées à Saint-Gervais ayant eu lieu au XVIII^e siècle.

La longue durée caractérise effectivement la ville ; dans le contexte actuel il nous est pourtant difficile de la penser dans des temps si distendus. Nous sommes en plein paradoxe : alors que les procédures de planification sont ressenties comme étant extrêmement longues et complexes, il faut reconnaître que, dans une vision historique, les temporalités se sont énormément resserrées ; c'est en fonction de la brièveté des délais que nous concevons et façonnons nos nouveaux quartiers, infrastructures, équipements et autres. Sommes-nous encore capables de mettre le court terme en perspective et d'envisager qu'il se matérialise par expériences successives jusqu'à conférer une identité à des parties de ville ?

d'adaptation aux nouveaux besoins sociaux et économiques. Cette évolution constante et dynamique avait comme corollaire deux notions auxquelles nous nous confrontons de nos jours :

- d'une part, la diversité, inhérente aux surélévations effectuées au gré des opportunités, mais aussi provoquée par d'autres transformations telles la création partielle d'arcades ou de nouvelles ouvertures dans les façades. Or, de nos jours, des critères patrimoniaux, à la fois urbanistiques et architecturaux, valorisent plutôt la notion d'homogénéité et la notion d'ensemble définie par la loi. Si celle-ci est parfaitement légitime, notamment en regard de l'excès de particularisme qui caractérise la période actuelle, nous pouvons néanmoins nous demander si, culturellement, la modernité ne nous a pas figés dans une idée de l'image finie, unitaire et homogène. Avons-nous encore la capacité d'accepter la fragmentation et la diversité comme des valeurs ?

- d'autre part, la durée et le temps long. Comme on l'a vu, la densification de la vieille ville de Berne a duré presque

UNE MATRICE POUR LA CROISSANCE

Le besoin actuel de limiter l'étalement de nos villes peut, malgré les différences évoquées, se rapporter à la nécessité stratégique de nos ancêtres de contenir la ville traditionnelle dans ses enceintes. Dans les deux cas, densifier, surélever se réfèrent à la notion de « construire la ville dans la ville » qui implique, de nos jours, une attention particulière aux caractéristiques morphologiques des préexistences, envisagée dans une logique évolutive de changement dans la continuité.

Dans le cas de la rénovation lourde d'un bâtiment, la décision de surélever peut s'imposer « naturellement », dans la mesure où elle ne se limite pas à un seul étage. Mais, en réalité, l'application de la modification de la LCI se heurte à de multiples freins, dont l'un – le respect des distances légales aux limites de propriété sur cour – nous semble être parfaitement sous-estimé ; les démarches s'avèrent d'emblée difficiles et complexes et il est évident que cette modification légale ne pourra pas résoudre à elle seule la lancinante crise du logement que nous vivons aujourd'hui.

Il faut donc l'envisager uniquement comme une mesure parmi d'autres tendant à densifier la ville. Une mesure qui se fonde sur l'idée que la ville continue à se construire sur elle-même, par strates consécutives – une ville dont les murs constituent une matrice pérenne pour sa croissance.

¹ Aldo Rossi, « L'architecture de la ville » (1966), L'Espresso, Paris, 1981, p. 239

² Françoise Divorine, « Berne et les villes fondées par les ducs de Zähringen au XII^e siècle », AAM Editions, Bruxelles, 1991, p. 113

³ Corinne Walker, « Un pont, des maisons et des hommes. Saint-Gervais des origines au XVIII^e siècle », in *Faubourg Saint-Gervais. L'autre Genève*, Editions Zoé, Genève, 1992, p. 36

⁴ Leila El-Wakil, « Genève en mal de toits », *Alerte*, n° 98, 2006, p. 2

Vers un nouveau contrat territorial entre villes et campagne

PIERRE VEYA, RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT, LE TEMPS

En vingt ans, la population résidente en Suisse a augmenté d'un million de personnes¹. Cela a entraîné un étalement urbain et un rétrécissement des terres à disposition (stock-nature), et ceci principalement sur le Plateau-Suisse. Les centres des grandes villes n'ont guère été exploités, dans cette période, pour accueillir de nouveaux habitants. Bâle-ville a même vu sa population se réduire. Zurich, Genève, Lausanne et Berne ont, d'un point de vue démographique, plutôt stagné. Le constat est clair. La question d'un nouveau contrat territorial aussi : allons nous continuer sur cette voie où changer radicalement de politique ?

Chaque seconde, un mètre carré du sol suisse disparaît sous le béton ou le bitume. En un jour, ce sont 11 hectares qui sont retirés du « stock-nature ». Par comparaison, le plan durable allemand limite ce grignotage à 30 hectares pour 2020 (...129 hectares aujourd'hui). Pour la Suisse, une telle ambition évoquée dans les commentaires du « Rapport 2005 sur le développement territorial » ramènerait le prélèvement à 4 hectares environ. Ces chiffres abstraits cachent une autre réalité, tout aussi inquiétante. Le sol est devenu un bien de consommation dont la valeur économique est fixée par le jeu de l'offre et de la demande, sans tenir compte des externalités et encore moins de la valeur des écosystèmes. Le résultat est largement connu : les surfaces à bâtir sont surdimensionnées, et rongent un peu plus chaque jour les meilleures terres agricoles du Plateau. Dans les centres urbains, les friches industrielles sommeillent alors que les nouvelles entreprises et centres commerciaux poussent en plein champ à la périphérie. Seuls la loi sur les forêts ou le lobby des vigneronns semblent suffisamment forts pour barrer la route au « bétonnage » des sols. La logique aboutit à ce constat : les villages se meurent sous des plans cadas-

traux qui favorisent l'habitat extensif, les centres des villes sont désertés et les classes populaires se contentent de quartiers résidentiels où toute herbe folle est pourchassée ou mise en rang d'oignons par les serviteurs de la voirie. Bref, la nature crève de solitude et d'uniformité en ville, la campagne, elle, devient un grand parking résidentiel qui défigure les paysages. La mobilité extensive augmente les nuisances sonores et la pollution de l'air.

Trois quarts des Suisses vivent dans des agglomérations mais tout l'aménagement territorial semble avoir été dirigé pour s'opposer à la densification. Heureusement, la prise en compte de l'importance des villes et des grands centres urbains n'est plus un tabou. Mieux, les villes affirment de nouvelles ambitions urbanistiques et architecturales. Certains cantons osent même écrire (depuis peu) que toutes les structures rurales ne pourront pas être maintenues au nom de l'égalitarisme fédéral. C'est un progrès. Comme le serait la mise en place d'instruments économiques qui donneraient enfin un prix à la rareté des sols. Les droits d'utilisation, associés aux parcelles, pourraient être mis aux enchères en fonction d'un contingent déterminé et selon certains critères. Le coût d'acquisition des meilleures terres agricoles pour construire un centre commercial serait prohibitif alors que le prix des terrains sans grand intérêt paysager ou écologique serait par nature bon marché, mais plus cher que l'élévation d'un immeuble ! Un tel système d'allocations de la rareté permettrait d'accélérer le processus de densification des surfaces bâties. Bien évidemment, les prix seraient « politiques » car toute contrainte ou liberté, imposée ou concédée, aux vendeurs influenceront la valeur des biens. Par sa nature dynamique, le système économique procédera par ajustements progressifs, comme il l'a toujours fait pour gérer des biens qui se font rares.

Si les agglomérations et les grands centres densifient leur espace bâti, les campagnes devront, elles, apprendre à regrouper leurs forces pour maintenir des structures

¹ 1988 : 6 619 973 ; 2008 : 7 628 600 ; source : OFS



décentralisées. Et surtout, se battre intelligemment pour valoriser la valeur de leur « stock nature ». Il n'est pas sot d'imaginer que les villes et agglomérations paient davantage pour l'usage des réserves d'eau, des forêts ou des biotopes. C'est ainsi que la ville de New-York est devenue la principale débitrice mondiale de « paiements directs » pour préserver ses nappes phréatiques.

Un nouveau contrat ville-campagne passe sans doute par une forme de solidarité économique mais également par une nouvelle ambition de gestion des surfaces agricoles ou disponibles. Parallèlement, la hausse des prix de l'énergie devrait dissuader les transports de marchandises sur longues distances et favoriser un tissu économique de proximité. Si les grands centres créent les conditions de l'innovation, les zones périphériques feraient bien de concentrer leurs investissements dans les domaines où, par tradition et vocation, elles ont un avantage qu'elles ont tendance à sous-estimer. Typiquement, les vallées jurassiennes (re)découvrent à quel point l'industrie horlogère, la mécanique de précision, les technologies médicales constituent des souches du développement que l'on pensait, il y a vingt ans à peine, taries. Les vallées alpines devront apprendre à faire des choix, et sans doute densifier à leur tour les sites touristiques et cesser de vivre dans l'illusion de terrains illimités.

L'agriculture, qui a été isolée des réalités économiques par des mesures protectionnistes et fausement protectrices, pourrait bien renaître sous les traits d'une industrie de la biomasse. Avec l'épuisement des hydrocarbures d'origine fossile, les matières végétales reprendront leur

place dans la fourniture de fibres, de « calories-énergie » ou autres « bio plastiques » et molécules de la chimie verte. Cette troisième « révolution » verte pourrait relancer des productions hautement spécialisées qui conviennent assez bien à un pays comme la Suisse qui, sans avoir de pétrole et de charbon, a su valoriser son savoir-faire dans la chimie fine.

Bien sûr, le développement durable du territoire devra éviter le piège du conservatisme qui consiste à geler tout développement ou à vouloir le diriger par une planification qui ignore le signal des prix. En donnant une valeur d'usage au « stock-nature », la logique économique devrait conduire à une économie des ressources et valoriser ce qui est rare et exceptionnel. La richesse et la diversité des paysages tant urbains que ruraux naîtront d'un réenchantement culturel et écologique des villes. Le temps des grandes migrations des campagnes vers les villes est sans doute terminé, mais l'heure est peut-être venue d'imaginer aussi les campagnes autrement qu'en parkings résidentiels. Les « campagnes », pour autant que l'on puisse qualifier ainsi les régions à faible densité, ont des atouts « naturels » qui devraient les inciter à développer les filières de la bio-industrie. Mais comme souvent, le conservatisme politique les aveugle. L'histoire se répète : les énergies renouvelables n'ont reçu que peu de soutien des campagnes alors même qu'elles furent historiquement le berceau de la grande révolution hydroélectrique mais sans détenir les grands barrages. La nouvelle révolution « verte » offre une nouvelle chance aux campagnes de valoriser leur « stock-nature ». Sauront-elles la saisir ?

Le développement de l'Ouest lausannois

ARIANE WIDMER, CHEFFE DU BUREAU DU SDOL ET JOËL CHRISTIN, CHARGÉ DE COMMUNICATION

Depuis quelques années, l'Ouest lausannois est animé d'une remarquable dynamique de développement. L'énorme potentiel de ce territoire, éclipsé jusque-là par les cloisonnements administratifs, semble soudain se révéler. Les projets foisonnent et la cohérence de ce territoire s'affirme, tirant en avant tout une agglomération. A l'origine, un changement de paradigme, la concertation intercommunale et la politique d'agglomération de la Confédération. Une vision commune est posée. Les projets sont lancés. Reste à les accompagner jusqu'à leur concrétisation et à garantir la qualité et la cohérence des réalisations. Des méthodes restent à inventer. Des structures de gestion de sites semblent aujourd'hui indispensables pour poursuivre un développement concerté sur le plan opérationnel et affronter le défi d'une forte densification, dans un tissu urbain particulièrement hétérogène actuellement.

Une grande mutation est en voie de se produire dans l'Ouest lausannois. Sur le terrain, ce ne sont encore que quelques rares bâtiments conçus avec un souci manifeste de développement durable. Mais ils annoncent des transformations de plus grande ampleur. Avec des taux de densification très élevés là où des quartiers entiers émergeront sur des friches industrielles. Sur plans, au sein des groupes de travail et dans les consciences, c'est une véritable « ville dans la ville », aux dimensions uniques en Suisse, qui est en train de naître, fruit d'un long processus de maturation.

Des transformations ou des naissances, l'Ouest lausannois en a vu d'autres. Mais nulle n'a jusqu'ici mobilisé autant de talents – politiques, techniques et citoyens – pour assurer l'avenir. Un schéma directeur est mis en œuvre. Mais il faudra davantage. Des structures de management s'imposent désormais pour accompagner les premiers pas de ce territoire régénéré, si crucial pour l'agglomération Lausanne-Morges. C'est que l'enjeu est de taille : d'un tissu urbain totalement hétérogène, édifié sans véritable vision d'ensemble au cours d'une période postindustrielle, il s'agit de créer, par-delà les frontières communales, des morceaux de ville offrant une



Les sept communes de l'Ouest lausannois, limites et centralités, ADR-CITEC-ITINERA, mars 2006

bonne qualité de vie et capables d'accueillir quelque 30% d'habitants et d'emplois en plus d'ici à 2020.

→ Territoire ←

Tous les bons ingrédients sont présents. Ils sont d'abord paysagers : au cœur de l'agglomération Lausanne Morges, l'Ouest lausannois est bordé d'eau. Le Flon coule à l'est, la Venoge à l'ouest, et le lac s'étend au sud. Ce bout de pla-



Projet territorial de l'Ouest lausannois, maquette d'étude, Bureau Feddersen et Klostermann

teau, délimité au nord par champs et forêts, a naturellement accueilli la croissance de la ville de Lausanne, plus facilement que vers les coteaux de Lavaux à l'est ou en remontant la pente au nord. A un passé maraîcher a ainsi succédé un fort développement industriel, puis une activité commerciale aujourd'hui intense.

Au fil du temps, l'Ouest lausannois est aussi devenu le lieu d'un important carrefour ferroviaire et autoroutier entre la France, l'Allemagne et l'Italie. Avec une topographie favorable, ces infrastructures de transport ont, dès la fin du XIX^e siècle, favorisé l'installation de grandes entités fonctionnelles : gares ferroviaires, industries, installations de logistiques, ensembles d'immeubles d'habitation et, plus récemment, équipements régionaux dont les Hautes Ecoles font partie.

→ Population et mutations ←

La croissance de la population a accompagné ces mutations. En 1900, moins de 10 000 personnes habitaient l'Ouest lausannois, employées principalement dans l'agriculture. Avec l'installation de l'industrie, le nombre d'habitants croît progressivement à 17 000 en 1950, pour exploser à plus de

50 000 en 1970. Dans les années 80, c'est à une mutation structurelle que l'on assiste avec le recul de l'économie du secteur secondaire au profit du secteur tertiaire. Entre 1985 et 2005, les emplois du tertiaire doublent pratiquement alors que ceux du secondaire diminuent. De nouveaux habitants viennent aussi s'installer hors du chef-lieu, dans une périphérie urbaine qui, par endroits, a encore préservé son caractère villageois.

Parallèlement, les grands centres commerciaux s'installent, attirés par les vastes terrains situés à proximité immédiate du réseau autoroutier. Ces nouveaux centres d'achat ont un impact direct sur les centres villageois qui perdent progressivement leurs petits commerces.

La délocalisation des Hautes Ecoles hors de la ville, dans la campagne de Dorigny proche du lac, (EPFL dans les années 1970, l'UNIL dans les années 1980) accentue encore la mutation économique et sociale de l'Ouest lausannois.

→ Situation complexe ←

Aujourd'hui, avec ses quelque 65 000 habitants et 35 000 emplois, l'Ouest lausannois forme une ville suisse moyenne, étalée sur un large territoire de 2600 hectares. Mais cette

ville «diffuse», née de la croissance de plusieurs communes par une sorte de refoulement de la capitale voisine, accumule autant de problèmes qu'elle possède d'atouts. Ses forts contrastes représentent certes une richesse, mais ils se caractérisent par quelques embryons de petits centres urbains aux relations lâches, entrecoupés de vastes étendues monofonctionnelles. Une structure fortement génératrice de trafic et de pollution. Quant aux limites administratives, elles ont été absorbées et ne correspondent plus à la pratique du territoire au quotidien.

Le défi auquel se confronte la «deuxième ville» du canton de Vaud est complexe. La forte densification programmée vers l'intérieur ne doit faire aucun compromis sur la qualité de la vie. Elle ne pourra se passer de la mise en place d'un processus d'accompagnement adéquat ni d'une réflexion sur la nouvelle identité des lieux et sur les comportements de leurs usagers présents ou futurs. L'Ouest lausannois se prépare à accueillir pas moins de deux tiers des nouveaux habitants et emplois prévus dans l'agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2020, soit 30 à 40 000 nouveaux usagers. Il s'agit d'anticiper la réalisation des infrastructures qui devront accompagner, voire encourager les très importants investissements privés escomptés.

LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS (SDOL)

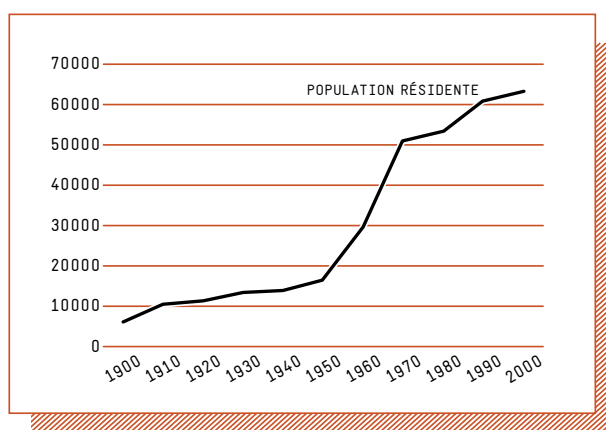
→ Le moratoire et la politique pour les agglomérations ←

La politique actuelle de développement territorial de l'Ouest lausannois trouve sa source en 1999. Freiner l'augmentation de la pollution et améliorer la coordination du développement sont les principaux objectifs qui l'ont motivée. Aiguillonnée par un moratoire sur la construction de grands centres commerciaux générateurs de trafic, imposé aux communes de l'Ouest lausannois par le gouvernement vaudois, elle débute par la signature d'une convention : les communes s'engagent à collaborer et à contrôler ensemble leur avenir en matière d'aménagement du territoire.

Entre 2001 et 2003, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) s'élabore dans la concertation. Ce travail fixe les grandes lignes du futur développement de la région. Il est l'occasion d'un changement de référence fondamental. La maquette illustrant le projet territorial déplace le regard : l'Ouest lausannois n'y apparaît plus comme un «à côté de» la ville. Il se montre soudain au centre d'une entité territoriale cohérente, avec sa topographie légèrement vallonnée, orientée en pente douce vers le lac et parcourue par plusieurs cours d'eau accompagnés de cordons boisés. L'image de cohésion de ce territoire est encore accentuée

par l'urbanisation et le développement des infrastructures projetés : des espaces publics structurants, une nouvelle halte RER, des routes transformées, des rues réaménagées, des nouveaux quartiers, etc.

Cette image porteuse et génératrice d'adhésion, tombe par ailleurs à pic. Elle répond parfaitement à la politique



Evolution de la population résidente des districts de l'Ouest lausannois entre 1900 et 2000 (sans Lausanne)

novatrice que développe la Confédération pour les agglomérations, qui regroupent ensemble 70% des habitants en Suisse. Les divers projets qui visent le développement cohérent et durable de la mobilité urbaine dans la région peuvent dès lors prétendre à une subvention fédérale.

→ Le développement durable et la concertation comme principes ←

Le Schéma directeur suit les principes du développement durable et de concertation. Il a notamment pour objectifs d'améliorer le cadre de vie et l'image de l'Ouest lausannois, de maîtriser le développement du trafic individuel et motorisé, de renforcer l'offre en transports publics de manière coordonnée avec l'urbanisation, de développer la mixité des affectations et d'exploiter et de mettre en valeur le paysage. Avec la Ville de Lausanne et l'Etat de Vaud, les huit communes du nouveau district de l'Ouest lausannois – Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, St-Sulpice et Villars-Ste-Croix – s'engagent ensemble pour mettre en œuvre ces objectifs.

→ Un Bureau et deux conventions ←

Un Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois est créé en 2003. Il a mission de coordonner, par-delà les frontières communales, les projets liés à la mise en œuvre

du SDOL. Il participe aussi à la promotion du développement économique et urbanistique de l'Ouest lausannois.

Sur les plans financier et légal, deux conventions de collaboration sont signées, en 2004, entre ces communes et le Canton. Des structures de conduite stratégique (Gropil) et opérationnelle (cellule de pilotage technique) assument la responsabilité des projets.

Sur les cartes et les plans, les périmètres des sites stratégiques de développement, identifiés aussi bien par le Schéma directeur que par le projet d'agglomération Lausanne-Morges, chevauchent allègrement les frontières communales. Cette image fonctionnelle contraste fortement avec ce que montre le terrain : des signes multiples de l'effet bloquant du vide en matière de planification intercommunale, terrains en friche, infrastructures inadaptées et non reliées entre elles ou affectations monofonctionnelles sans cohérence.

→ Chantiers d'études et nouvelles infrastructures ←

Quatre Annexes au SDOL, les Chantiers d'études, sont élaborées entre 2004 et 2007. Ces quatre études définissent les objectifs et principes de développement dans les domaines de l'urbanisation, la mobilité et l'environnement et fournissent les contours des cahiers des charges des études sectorielles à venir.

Dès 2007 se met également en place l'image directrice 2010 – 2014 du réseau de bus qui vise à renforcer, par

étapes, l'offre en transports publics dans l'Ouest lausannois pour l'amener à un niveau comparable à celui de Lausanne.

Les efforts de mise en œuvre se concentrent particulièrement sur la réalisation des projets d'infrastructures de transports prioritaires pour l'Ouest lausannois :

- les projets liés au réseau ferroviaire tels la requalification du secteur de la Gare de Renens – interface de transports publics de l'Ouest (2012 – 2015), la nouvelle halte RER de Malley / Prilly (2008 – 2012) et le développement du réseau RER (2010 – 2030);
- les projets liés au réseau des routes nationales tels les nouvelles jonctions et compléments de Chavannes, Malley et Ecublens ainsi que l'amélioration du « goulet » de Crissier;
- les projets liés au réseau des transports publics telles la réalisation d'un réseau d'axes forts de transports publics urbains avec un tram traversant l'Ouest lausannois d'ouest en est et la mise en service du réseau de bus selon l'image directrice tl 2010 – 2014.

MÉTHODES ET GOUVERNANCE

La recherche par le projet architectural est utilisée comme principal instrument de la planification sitôt la phase d'élaboration et d'approbation des grandes lignes directrices terminée.

Projet paysager pour le campus des Hautes Ecoles, la route cantonale, l'Avenue du Tîr Fédéral et la Venoge, Atelier du Paysage, Jean-Yves Le Baron et Richter & Dahl Rocha Architectes





Chavannes, habitat groupé en zone de villes, L-Architectes

Pour les futurs plans directeurs localisés intercommunaux des secteurs de l'Arc-en-Ciel et de Malley, des phases d'études-test ont précédé l'élaboration proprement dite des plans. Le projet a ainsi servi lui-même d'instrument d'exploration et d'évaluation du potentiel du territoire. Les caractéristiques et l'identité des lieux ont été questionnées et des visions d'avenir en sont nées. Ces visions, forgées en commun, devront permettre aux acteurs, représentants des milieux publics et privés, d'orienter leurs efforts et de faire converger les énergies indispensables à l'aboutissement des projets.

Le principe de la concertation est appliqué dès le début des projets. Les processus sont organisés pour permettre la co-décision (collectivités communales et cantonales), les groupes de suivi, la participation (consultants, experts, propriétaires), les ateliers de travail, les consultations (milieux associatifs et privés) à plusieurs étapes et une information transparente tout au long du projet par des séances publiques, des portes ouvertes, des publications et un site internet.

Le chemin emprunté par les communes de l'Ouest lausannois est celui de «l'intercommunalité avec un pouvoir partagé» dans laquelle toute décision se prend dans la négociation et à l'unanimité. La création d'un pouvoir d'agglomération, bien qu'envisagé, ne forme pas un préalable. Les problèmes partagés d'aujourd'hui et les projets communs de demain nécessitent des structures de collaboration dans

l'immédiat. Ces expériences d'intercommunalité forgent un vécu partagé, créent des identités communes et balisent le chemin vers les futures structures d'agglomération.

→ Evolution des missions et besoins nouveaux ←

Aujourd'hui, la phase des grandes planifications directrices sur les sites stratégiques de l'Ouest lausannois est achevée. Les missions du Bureau du SDOL se réorientent vers une phase d'étude plus opérationnelle, principalement en relation avec les projets de mobilité sur le domaine public : infrastructures de transports publics et individuels, mobilité douce, requalification de routes et aménagement d'espaces publics. Les projets de développement urbain, principalement portés par les milieux privés, passent eux aussi à des phases de mise en œuvre (plans de quartier, projets de construction). Les échelles se resserrent et le risque de voir se dissoudre la philosophie d'ensemble qui a permis de dépasser les frontières physiques, administratives et psychologiques, n'est pas à négliger. Afin de garantir un développement actif, cohérent et de qualité, il devient indispensable de transformer et de compléter les missions des structures d'accompagnement actuelles en structures de management ou de gestion de sites. Des processus garants de la qualité (commissions d'experts, concours, etc.) doivent également être mis sur pied. A terme, une véritable cohérence territoriale et opérationnelle sur l'ensemble des communes et le renforcement de la cohésion partenariale sont visés.

Tokio, New York, Bienne, Renens

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANCESCO DELLA CASA

Q *La densification urbaine est-elle fondamentalement souhaitable ? Présente-t-elle des risques ?*

FRANÇOIS KUONEN Peut-être, en introduction, faudrait-il se demander où commence la densification et à partir de quel moment il s'agit de densifier. Genève a le projet de densifier des quartiers où l'on a déjà un coefficient d'utilisation du sol de 3 ou 4, en surélevant certains îlots. Ailleurs, le problème principal est peut-être la sous-utilisation du potentiel disponible. Nous avons fait une étude à Bienne sur les réserves de capacité offertes par le plan directeur actuel. On a remarqué qu'il y avait une énorme quantité de terrains résiduels, qu'on perd souvent parce que les formes des parcelles ne sont pas favorablement ajustées entre elles ou que les plans d'alignement créent des restes inutilisables du fait des règles de construction. On a évalué cette réserve latente à plusieurs dizaines de milliers de m². Il y a également d'autres possibilités de densification, par exemple les zones d'habitations individuelles, qui présentent des sous-densités évidentes.

A part les hyper-centres des grandes villes romandes, comme Lausanne et Genève, les villes moyennes n'ont guère que leurs noyaux historiques qui présentent un coefficient de densité supérieur à 1 ou 1.5, ce qui est déjà relativement faible.

MARIANNE HUGUENIN Pour moi également, densifier ne consiste pas seulement à surélever ce qui existe. A Renens et dans tout l'Ouest lausannois, les capacités sont d'abord offertes par les friches industrielles. Celle de Malley en est l'exemple emblématique : affectée naguère à l'usine à gaz, à des dépôts pétroliers et aux abbatoirs, elle pourra permettre d'accueillir progressivement près d'une dizaine de milliers d'habitants et d'emplois à proximité du centre de l'agglomération.

Les friches sont aussi un symptôme de l'évolution économique. Il y a des friches anciennes, liée au déclin de l'activité industrielle lourde, mais également d'autres plus récentes, qui n'ont pas forcément été souhaitées. L'usine textile *IRIL*, ou l'entreprise *Filtrona*, qui produit des filtres à cigarettes, sont des exemples de cessation d'activité en ville liées à la

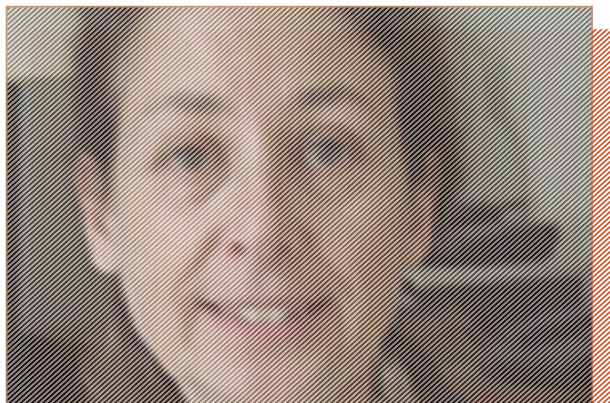
délocalisation des emplois à l'étranger. L'entreprise *Bobst*, pour sa part, s'éloigne en périphérie, à Mex. Donc même si ces évolutions économiques offrent des surfaces importantes pour la construction de nouveaux logements, elle posent un problème. On veut densifier en ville pour que les gens vivent à proximité de leurs emplois, et on s'aperçoit que, simultanément, ce sont les emplois qui repartent en périphérie. Ce qui ne fait alors qu'inverser le flux pendulaire, sans l'atténuer. La densification, en tant qu'utilisation plus rationnelle du sol, me paraît bien entendu nécessaire. Mais elle est le plus souvent associée aux activités tertiaires et au logement. Le secteur secondaire est oublié, tout comme l'agriculture. Ne faudrait-il pas prévoir de conserver des activités agricoles, là où elles subsistent à proximité de secteurs que l'on prévoit de densifier ?

FK Je reviens sur la définition de la densification. La stratégie de la politique d'agglomération au niveau national prévoit de mieux utiliser les potentiels disponibles au centre des villes, donc des friches. Mais pour moi, une politique de densification signifie davantage : elle reviendrait à décider de passer, par exemple, d'un coefficient de 0.8 à 1.5, soit de doubler la capacité globale.

MH A Renens, nous avons eu le cas récent d'une grande parcelle libre, située le long d'un axe fort de circulation, bien desservi par les transports publics. Mais elle se trouve dans le voisinage de zones de villas. Nous avons poussé la densité jusqu'à 0.8, alors qu'il y a quelques années, on ne serait jamais allé au-delà de 0.5. Ça n'est pas encore une forte densité, mais c'est plus de double que ce qui existait dans le contexte alentour.

FK Ça me paraît juste comme démarche. Mais elle doit reposer sur une volonté politique initiale, qui ne se contente pas de gérer l'acquis. A Bienne, où la ville est propriétaire de nombreux terrains, la stratégie consiste à augmenter les droits à bâtir avant de les négocier, ce qui permet d'apporter de la valeur ajoutée au patrimoine financier de la collectivité. Bienne compte elle aussi de nombreuses friches, mais elle n'a pas suivi jusqu'ici une politique de changement de leur affectation.





Beth Krasna, ingénieure en génie chimique de l'EPFZ et MBA à la Sloan School du MIT. Membre, entre autres, des conseils d'administration des CFF, de la BGV, de la COOP et du Conseil des EPF

BETH KRASNA En matière de densification, on parle souvent du stock, avec un point de vue statique. C'est à dire que soit l'on construit sur des espaces disponibles, soit on essaye d'élever ce qui est déjà bâti. Mais on ne parle pas assez de flux, de personnes, de véhicules, d'énergies, d'eau, voire d'information. Or il est indispensable de considérer la densification à la fois en termes de stock et en termes de flux. A quoi bon construire une forte densité de bureaux si l'on ne parviendra pas ensuite à y acheminer correctement les gens qui doivent y travailler, l'énergie pour faire fonctionner les ordinateurs ou les informations qui les alimentent ? Ou de grandes quantités de logements s'il n'y a pas de réseaux de transports performants, ni suffisamment de commerces d'alimentation ou de services ? Si tout le monde est d'accord pour dire que la mixité des activités est une bonne chose pour la société, il faut faire en sorte que celle-ci soit possible en ne considérant pas seulement les stocks – de bâtiments ou de terrains – mais aussi les flux.

MH Vous avez raison. Deux exemples d'urbanisation sauvages me viennent à l'esprit, Naples ou Athènes. On y a construit rapidement pour répondre à la pression de la demande et en cherchant uniquement une rentabilité financière immédiate, et on constate ensuite que l'aduction d'eau, le réseau des égouts, le traitement des déchets sont insuffisants et qu'il est alors extrêmement difficile de rétablir après coup une situation acceptable.

Sur le fond, je suis persuadée que la densification est une chose positive pour des raisons écologiques, de gestion parcimonieuse du sol, d'optimisation des transports. Mais de plus, je pense que la qualité principale de ce qui fait la ville, c'est une certaine densité d'êtres humains, avec

toutes leurs diversités. Seulement, ça ne peut pas être uniquement guidé par des questions de rentabilité financière et économique.

La réaction des gens quand on leur parle de densification est souvent une réaction de crainte : que l'on va les entasser, les priver de leurs espaces familiers, de leurs espaces verts et de leurs espaces publics pour que ce soit plus rentable. Il faut donc fixer des règles précises et strictes, en discuter avec la population et les expliquer clairement si l'on veut faire passer l'idée de la densification.

FK Pour moi, il y a une règle simple. En principe, la densification ne doit pas profiter en premier lieu au privé. Parce que les conséquences de la densification sont énormes pour le public. Doubler la densité d'un terrain, pour le propriétaire ça signifie, en règle générale, deux fois plus de profits, pour la collectivité publique, ça veut dire, la plupart du temps, deux fois plus de frais, sinon ça ne fonctionne pas en termes de flux. C'est pour cette raison que l'on a très rarement modifié les densités sur des terrains privés, par contre ça se fait régulièrement sur les terrains publics. Et contrairement aux craintes que vous évoquiez, de la part de la population, cela permet alors d'aménager des espaces publics de qualité. Grâce à sa stratégie de densification, la ville de Bienne a dégagé 20 000 m² de surface pour un parc public lors d'une récente planification de quartier.

MH C'est tout le débat que nous avons pour l'Ouest lausannois, sur la contribution du secteur privé aux plus-values générées par les changements d'affectation si l'on densifie. Il doit y avoir du partenariat, du « donnant-donnant ». Pour Malley, c'est plus de 100 millions d'investissements pour les équipements de réseaux, sans même parler de crèches, de maisons de quartier ou des écoles.

Q *Je voudrais revenir sur la question de l'acceptation politique de la densification par la population. Est-il suffisant de dire que la densification doit être prise en charge par la collectivité ?*

FK Quand des opérations de densification sont menées par la collectivité, la population voit ce qu'elle reçoit en contrepartie, on peut clairement le chiffrer. Ce qu'il est difficile de faire dans le cas d'une densification privée. A Bienne, la population va se prononcer sur les projets de densification à la fin de l'année. Elle aura non seulement une connaissance précise des plus-values financières dégagées en faveur de la collectivité, mais aussi des espaces publics qui seront financés par le projet de valorisation et de restructuration des terrains. Mais le privé aussi sera gagnant, car les droits à bâtir concédés dans le cadre de cette densification lui permettent une plus grande marge de manœuvre.

BK Je voudrais juste dire un mot en faveur du secteur privé. Je crois que tous les acteurs doivent être partie prenante pour permettre une densification réussie. C'est le modèle de partenariat public-privé qui a en fin de compte probablement le plus de succès, parce qu'il y a eu plus de débats avant. Le fait de dire que l'on développe uniquement avec de l'argent public n'est pas en soi une garantie de succès. Les exemples sont nombreux de politiques publiques volontaristes, notamment en faveur du logement à loyer modéré, qui ont conduit à une forme de ghettoïsation sociale et spatiale. A Genève, quand on a voulu instaurer pour chaque nouveau projet la règle de 1/3 de logements sociaux, 2/3 de logements à loyer libre, ça a eu des effets pervers dans la mesure où le privé a tout simplement arrêté de construire. Avec les conséquences que l'on sait sur la crise du logement.

La formule du partenariat public-privé est celle qui permet d'avoir le débat le plus large et d'offrir une possibilité de gain à tous les acteurs. En fin de compte, le projet sera probablement meilleur.

FK Il ne peut pas en être autrement. A Bienne, on a rarement monté des projets sans avoir de partenariat privé. Il faut seulement savoir qui contrôle le processus, c'est ça l'essentiel. Dans les cas où c'étaient les privés qui étaient propriétaires de terrains, c'est tout de même la ville qui a contrôlé le processus de densification.

MH Je suis bien d'accord avec ça. Il ne s'agit pas de faire la ville sans les acteurs du privé. Dans une ville comme Renens, on n'aurait même pas les moyens politiques et financiers de le faire. Par ailleurs, on est peu propriétaire de terrains, contrairement à Bienne, donc il est évident que l'on a besoin du secteur privé. Par contre, je pense qu'il faut que les règles soient claires et posées. Tout comme la collectivité, l'investisseur privé doit évidemment pouvoir trouver un gain, mais il peut pas simplement tripler son bénéfice sur une augmentation de droits à bâtir.

BK Mais il n'y a aucune raison qu'il le fasse ! Il y a aussi un sens de la responsabilité sociale chez les acteurs immobiliers. Néanmoins, c'est bien au politique de fixer les règles.

FK C'est quand même un peu la tendance, pour le privé, de considérer qu'il n'y a pas de plafond aux plus-values. Il serait donc illusoire d'espérer une auto-régulation volontaire et spontanée de leur part.

MH Je peux entendre que le quota genevois de logements sociaux est un peu élevé, mais en même temps, comment faire pour que les logements construits soient accessibles aux familles avec de bas salaires ? Parce que ça sert à rien de construire de nouveaux logements à loyer libre, qu'une

partie de ces familles vont quand même occuper tout en sachant qu'elles auront des difficultés à payer, avec le risque de générer des situations sociales explosives.

Et c'est vrai qu'il y a eu souvent des ghettos de logements sociaux construits par le publics. Mais pourquoi est-ce qu'ils sont devenus des ghettos ? Le privé ne s'y intéressait pas parce qu'ils n'offraient pas des marges suffisantes. Alors comment faire pour inciter le secteur privé à favoriser la mixité ?

FK Je connais plusieurs cas où le processus ne s'est pas déroulé d'une manière qui favorise une densification au profit de logements sociaux ou d'espaces et d'équipements collectifs. Considérons par exemple une valeur initiale X d'un terrain, avec une densité donnée et un projet immobilier déposé et financé selon ces données qui dispose d'un certain nombre de logements sociaux. Si vous augmentez la densité, la tendance sera d'augmenter la valeur X du terrain à une valeur Y, compte tenu d'un projet immobilier plus important qui permet de répartir, sur un plus grand nombre de logements, le nouveau coût Y du terrain. Dans un tel cas, la densification ne profite aucunement à favoriser le financement de logements sociaux ou d'équipements collectifs. A contrario, si vous maintenez la valeur X du terrain après densification compte tenu du fait que la surface de celui-ci n'a pas augmenté mais seulement sa capacité à recevoir des constructions, vous dégagez certains moyens qui autorisent le financement des logements découlant du processus de densification ou d'autres équipements à caractère collectif. Finalement, si l'on augmente la densité en même temps que le coût du terrain, la hausse de celui-ci absorbe la marge de manœuvre pour réaliser des logements sociaux au profit d'une spéculation sur le terrain.

BK Cette question du prix du terrain est intéressante, quand on souhaite promouvoir la mixité, ou des aménagements d'espaces publics agréables à proximité du centre de la ville. On peut difficilement imaginer y maintenir des surfaces agricoles si les prix du sol sont élevés, mais néanmoins on constate qu'il y a des exemples où cela a été possible, comme à Tokyo, où l'on rencontre de petites rizières au plein cœur de l'agglomération.

Q *L'un des avantages du modèle haussmanien a justement été celui de maintenir les prix du sol à un niveau homogène pour plusieurs quartiers de la ville, grâce à la règle de la hauteur à la corniche. Il en découlait, du moins était-ce le cas au XIX^e siècle pour bien des villes européennes, un second avantage : celui de permettre une certaine mixité au sein de l'immeuble même, puis du quartier, puis de la ville entière.*

Une telle règle pourrait-elle encore être pertinente aujourd'hui ?

BK Je pense qu'au XIX^e siècle, une conception statique de l'urbanisme était encore possible. On rasait les enceintes des villes, ou certains quartiers anciens, et on faisait des opérations quasiment en une seule fois. Aujourd'hui, je le répète, on doit considérer la densification comme un phénomène dynamique. Le facteur temps est en effet essentiel, car entre le début d'une opération sur un quartier et les étapes suivantes, il peut se passer plusieurs années : les conditions peuvent donc entre-temps changer du tout au tout.

MH Le densité à elle seule ne suffit pas pour faire la qualité d'une ville. Il y faut de la mixité et de la proximité. Mais ceci est aussi valable pour des quartiers à très faible densité : une zone villa, qui est monofonctionnelle par définition, il n'y a rien de plus mortel ! Pour que la ville soit agréable, on doit avoir une offre variée de commerces, d'activités et de services à proximité et surtout, une hétérogénéité sociale : des jeunes, des vieux, des riches, des pauvres, etc. S'il n'y a pas cette hétérogénéité, on tombe dans la caricature de la ville.

BK Je rebondis là-dessus avec mes solutions intégrées. Il faut considérer la ville comme un système dynamique entier. La densification n'est qu'une solution à un problème particulier, qu'il faut intégrer dans un processus qui prenne simultanément en compte les aspects économiques, environnementaux et sociaux.

FK C'est peut-être important de le dire. Maintenant, on cherche davantage à lier la question du développement économique et de la densité aux critères du développement durable. C'est peut-être une manière d'éviter de négliger les aspects économiques, environnementaux et sociaux.

BK Mais si c'est le cas, alors on pourrait arrêter d'utiliser ce terme de densification, qui paraît à la fois obsolète et imprécis, et qui évoque en plus des références négatives de quartiers de logement type « cage à lapins ». Il est décidément vieillot et inadapté, et ne peut que braquer la population, qui peut penser que l'on va la caser comme des sardines dans des immeubles de plus en plus grands. Alors que paradoxalement, beaucoup de gens vont en vacances dans des villes qui sont souvent beaucoup plus denses que celles où ils vivent en Suisse !

MH Il faut souligner que l'évolution économique va dans le sens contraire de cette mixité et cette hétérogénéité qui sont désirables. On peine à maintenir un tissu de petits commerces, d'artisans et de PME, et quand on parle de densification, on n'évoque que des programmes de logements, de bureaux et de grandes surfaces.

FK Là, il faut dire que les villes ont une lourde part de responsabilité, qu'elles doivent admettre. Personnellement, j'ai toujours été opposé à l'implantation de centres commerciaux en périphérie. La ville de Bienne a pris dernièrement l'option d'exclure dans la zone de travail (industrielle) toutes surfaces de vente supérieures à 300 m². En outre, dans le cadre du projet des stades de Bienne (football et hockey) ont été autorisées des surfaces commerciales spécialisées, sans food, et avec un minimum obligatoire de 2 500 m² par enseigne. L'objectif étant d'accueillir les commerces spécialisés encore manquant à l'attractivité commerciale de l'agglomération biennoise sans créer une concurrence trop importante pour les commerces du centre ville. On a également lié l'installation de ces surfaces aux projets de stades, afin qu'elles participent au financement d'un grand équipement public, lesquels nécessitent en plus de grands parkings alors qu'ils ne sont utilisés que très temporairement. Il y a dans ce cas un intérêt manifeste de la collectivité pour que ces parkings soient utilisés pour les activités commerciales le reste du temps. A Bienne, en plus, nous avons eu le soutien des commerçants du centre ville, qui ont préféré que l'on fixe des règles claires à l'implantation de commerces spécialisés (pas de vente de food, surfaces minimales par enseigne, parking payant dès la première minute, etc.) plutôt qu'une interdiction pure et simple, avec le risque de favoriser l'exode de la clientèle dans d'autres sites plus attractifs.

Q *Mais si l'on admet que le terme de densification est inapproprié, par quel terme pourrait-on le remplacer ?*

MH On y a beaucoup réfléchi à Renens, sans pour autant trouver un terme simple et satisfaisant. Ce que l'on fait, c'est de l'« optimisation de l'espace », mais aussi de la « gestion de flux ». Il y a d'une part un aspect de réhabilitation urbaine, car on s'est aperçu que même si certains quartiers sont géographiquement proches des commerces et des activités, il est très difficile pour les habitants de s'y rendre, car les réseaux de circulation et les chemins sont mal adaptés. Le problème principal est celui du franchissement des infrastructures lourdes de transports – autoroutes et voies de chemin de fer – qui parfois « coupent » la ville en deux. C'est donc l'un des enjeux du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) de créer des franchissements qui soient à la fois agréables et utilisables par les piétons et les cyclistes. Et d'autre part, le développement d'axes forts de transports publics, le long desquels on va chercher à construire de nouveaux logements et de concentrer des activités. Il s'agit donc d'une densification localisée en fonction des nouveaux flux.

FK Ca correspond exactement aux politiques d'agglomération, en tout cas dans le canton de Berne, où ils sont en train de geler les implantations dans les zones qui sont trop éloignées des axes de transports. Mais cela ne suffit pas. Il faut trouver le moyen d'inciter les enseignes attractives de grandes surfaces à revenir à proximité du centre des agglomérations. Les difficultés sont multiples : le parking est gratuit en périphérie, il est payant au centre, le terrain est bon marché en périphérie, très cher au centre, etc. Souvent, on n'arrive pas à régler les problèmes d'accessibilité pour les véhicules de livraison et les pics de circulation des véhicules individuels. On peut procéder en modifiant des règlements pour favoriser l'extension de certains commerces à proximités des gares, par exemple, en favorisant le rachat d'immeubles disponibles comme nous l'avons fait à Bienne, où *Coop* a pu occuper l'ancien bâtiment de la *General Motors*. Dans ce cas, une densification localisée peut aider, en offrant des conditions favorables capables de concurrencer celles que l'on trouvait auparavant en périphérie.

MH C'est aussi ce que nous sommes en train d'essayer de faire à Renens, autour de la Place du Marché, à proximité immédiate de la gare. *Coop* est propriétaire d'un terrain mitoyen de la place depuis cinquante ans, sur lequel il y a quelques petites maisons et un parking de surface. Ils l'ont gardé en réserve en vue de réaliser un commerce de surface moyenne. Mais il était très vite clair que l'on allait pas construire là une simple halle type « boîte à chaussures ». Dès les premières esquisses, le projet comprenait du logement et un établissement médico-social. La population a été régulièrement consultée lors de débats publics, ce qui a fait apparaître certaines appréhensions. Au fil des discussions, il est apparu que les commerces satellites devaient s'ouvrir sur la place plutôt que sur le grand magasin, d'une manière introvertie, les volumes et les alignements ont été revus et se sont adaptés au projet d'aménagement de la place du marché. Donc il y a bon espoir de parvenir à une opération de densification mixte de qualité, avec un pôle de commerces à proximité du centre-ville, et qui contribue de plus à une amélioration de l'espace public. Bien sûr, cela implique des négociations délicates et, de la part du promoteur, un surcroît de travail au plan architectural.

BK Même s'il y a un surcoût pour le promoteur au moment du projet, il y a aussi un retour sur investissement à un moment ou à un autre. On revient sur la question de l'optimisation. S'ils veulent faire partie d'un espace urbain, ils ont intérêt à ce que leur projet soit de qualité. Plus c'est

attractif et mieux cela fonctionne ensuite. C'est vraiment un type d'opération gagnant/gagnant sur tous les plans. C'est visiblement aussi ce qui s'est passé à Bienne, que j'ai eu l'occasion de visiter. C'est une espèce d'esplanade couverte, où les gens se promènent, même s'ils ne vont pas forcément dans les magasins.

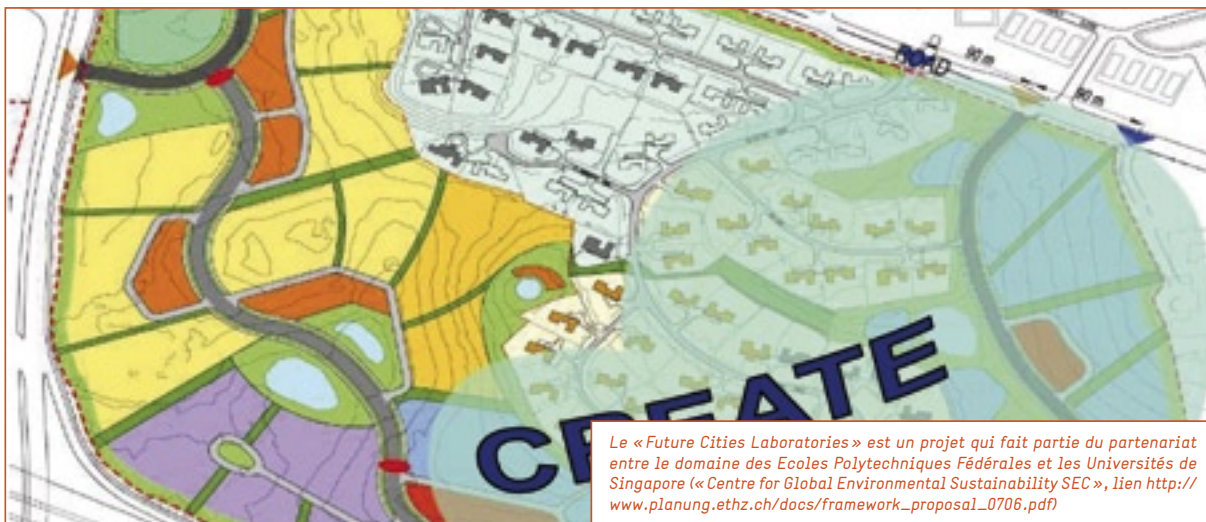
Les opérations *Rail City* dans les gares relèvent de ce même type de politique, qui visent certes à valoriser des surfaces immobilières, mais permettent aussi de faire vivre des espaces où il y avait déjà un certain flux, avec des offres diversifiées et de qualité.

MH Je crois aussi que la diversité de l'offre dans les centres est l'un des moyens de concurrencer les grandes surfaces périphériques dont la conception était entièrement axée sur l'automobile. Je suis frappée par les changements des habitudes de consommation, liées aux changements sociaux, l'éclatement du modèle familial traditionnel, des pratiques de loisirs et des modes de travail, dans lesquels la voiture est devenue une extension de l'espace de vie. Dans ce contexte, c'est difficile de revenir à des modes de vie liés à des mobilités douces, piéton ou cycliste. Il y a une envie romantique de petits commerces de proximité, mais les gens ne changent pas forcément pour autant leurs habitudes.

FK Il faut simplement offrir un autre service. La livraison à domicile en est un, car prendre les transports publics pour les achats hebdomadaires, c'est vraiment pas évident. Nous allons essayer de mettre en place ce type de services, avec des programmes d'occupation et en collaboration avec les commerçants. En principe, ce type de service n'est pas ren-



François Kuonen, né en 1956, responsable du Département d'urbanisme de la Ville de Bienne depuis 1998, ancien responsable des constructions subventionnées de l'Etat du Valais (1981-1988), ancien responsable de la planification et des constructions de la Ville de Monthey (1989-1997)



table, c'est la raison pour laquelle ils ne sont pas offerts par les centres commerciaux, à l'exception des commerces on-line. Donc une collaboration dans ce domaine, entre public et privé, est la piste que nous allons essayer de privilégier. Du reste, il y a des stratégies commerciales qui se mettent actuellement en place, de la part de grandes multinationales, pour un service urbain beaucoup plus personnalisé, avec livraisons directes à la clientèle. Dans une politique de densification qui vise à faire revenir les gens en ville, il est impératif d'offrir davantage de services.

BK Cela existe à New York, où chaque petit commerçant offre les livraisons, qui sont prises en charge par les concierges des immeubles. De toute façon, si l'on observe la carte des implantations de centres commerciaux en Europe, on s'aperçoit que la Suisse est le pays qui compte déjà la plus forte densité. Donc il est fort probable que l'on atteigne déjà un plafond dans ce domaine. Il y a des nouveaux concurrents qui arrivent, qui ont une offre différente, et sans doute qu'ils voudront construire eux aussi. Mais il est aussi envisageable que certaines structures existantes soient rachetées.

MH La piste d'une politique de partenariat entre les collectivités publiques et les commerçants du centre-ville me paraît très intéressante. En offrant des services simples, comme les livraisons, ou la mise à disposition de vélos, on compense les effets d'une politique de suppression des places de parking, qui est un peu la tendance actuelle, mais qui fait souffrir le commerce de proximité.

FK Nous l'avons fait à l'avenue de la gare à Bienne. Quand on a enlevé les possibilités de parage pour les véhicules privés, on l'a fait en collaboration avec les commerçants. En contrepartie, on a investi dans des aménagements urbains provisoires, pour une période test de deux ans. Une fois celle-ci terminée, plus personne ne souhaitait le retour des voitures. Les stratégies transitoires ont ceci de positif qu'elles montrent que l'on peut revenir en arrière si l'on constate que ça ne marche pas. On a aussi pris le temps d'aller visiter d'autres villes, et les commerçants ont constaté par eux-mêmes que les endroits qui marchaient le mieux, là où les chiffres d'affaires étaient en augmentation, étaient justement ceux où l'on avait enlevé les voitures. Je suis persuadé que si l'on avait voulu immédiatement imposer un projet définitif, avec de lourds investissements, il y aurait eu de très fortes résistances.

Le succès des centres commerciaux en périphérie vient du fait qu'ils ont recréé des mini-villes, où l'on trouve presque tous les services, banques, postes, même une chapelle, comme à *Sihl City* à Zurich. Il y a des rues, des lampadaires, des terrasses. Les promoteurs des centres commer-



Marianne Huguenin, médecin généraliste à Renens, membre du Parti Ouvrier et Populaire depuis l'âge de 20 ans, Députée au Grand Conseil vaudois (1990-1998), au Conseil national (2003-2007), Municipale à Renens (1996-2006), Syndique de Renens depuis juillet 2006. Présidente du Groupe de pilotage du Schéma Directeur de l'Ouest lausannois depuis juillet 2006

ciaux ont imité la ville parce qu'ils savent que c'est ça que veulent les gens.

Pendant ce temps-là, les villes ont laissé se détruire ce qui faisait leur attractivité. Mais elles ont encore tout un potentiel à leur disposition, qu'il leur suffit de revaloriser tout en essayant de remédier aux inconvénients, comme l'accessibilité, par de nouveaux services ciblés.

BK Je suis persuadée que les gens vont utiliser ce dont ils ont besoin au moment où ils en ont besoin. Pour le type de logement, il y a aujourd'hui une évolution des besoins tout au long de la vie. D'abord un studio quand on est étudiant, puis un grand appartement ou une maison quand on a des enfants, et enfin de nouveau un plus petit quand on prend de l'âge. Mais par contre, il est dommage que l'on soit obligé de déménager à chaque fois, alors que l'on a peut-être un attachement particulier à un immeuble ou un quartier. Souvent, des personnes âgées souhaiteraient rester dans le même environnement, et voudraient volontiers d'un logement plus petit. Donc la mixité architecturale est peut-être aussi importante que la mixité en ville.

FK C'est un aspect très intéressant. Nous avons eu le cas où un investisseur voulait ne faire que de petits logements. Mais pour pouvoir augmenter la densité, il avait l'obligation de respecter un critère de qualité. Nous avons donc demandé qu'il propose un système modulable, avec la possibilité de grouper deux petits logements pour en faire un plus grand et de jouer du 2 pièces au 5 pièces à n'importe quel moment. Cette qualité de mixité architecturale, on a pu l'exiger grâce au petit bonus de densification que l'on pouvait lui accorder. Pour la collectivité, la densification peut donc être un outil de négociation avec des objectifs de qualité architecturale.

Impressum :

Crédits photos : Catherine Leutenegger (pp. 1, 2, 18, 25), Atelier Bonnet Architectes (p. 5), Bruno Marchand (p. 15), Hannes Henz (p. 23)

Edition : Revue TRACÉS, Rue de Bassenges 4, 1024 Ecublens (Caroline Dionne, Anna Hohler, Francesco Della Casa et Jacques Perret)

Mise en page : Blackbox AG, Kilchberg (Yves J. Winistoerfer)