

1. Preis SGAG 2006
für praxisrelevante Diplomarbeiten

1er Prix SSGA 2006
pour des travaux de diplôme appliqués

Marianne Thomann

Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable

Travail de diplôme, Université de Lausanne

Les friches industrielles, issues de la désindustrialisation de la deuxième moitié du 20ème siècle, constituent un stock de terrain disponible à l'intérieur de la zone à bâtir, une ressource rare. Celles situées dans les secteurs de gare sont particulièrement intéressantes car elles tendent à présenter les deux caractéristiques suivantes : centrales d'une part, elles bénéficient d'autre part d'une très bonne accessibilité en transports publics intra- et interurbains.

Ces spécificités confèrent à ces terrains un potentiel en termes de développement urbain durable. Bien que la forme de ville la plus à même de répondre aux critères d'un développement durable fasse l'objet d'un débat non clos (Thomas and Cousins 1996, Breheny 1992, Frey 1999), un consensus semble cependant aujourd'hui émerger en faveur d'un tissu urbain plus dense. Compromis entre les tendances négatives de l'étalement urbain et les limites de la ville compacte „intra muros „, ce consensus porte sur des modèles de „décentralisation concentrée „ (Fouchier, 1997), de „decentralised concentration „ (Thomas and Cousins, 1996, Scoffham and Vale, 1996), ou encore de

ville „polycentrique en réseau „ (Camagni et Gibelli, 1997), basés sur la densité, la mixité et les transports publics.

Si les friches industrielles dans leur ensemble restent encore, en Suisse notamment, massivement sous-utilisées, celles situées en milieu urbain, et particulièrement dans les secteurs de gare, connaissent un meilleur sort du fait de leur localisation reconnue aujourd'hui comme stratégique. Elles sont en effet l'enjeu de questions liées au développement territorial, mais aussi à la promotion économique régionale, au marketing urbain ou encore à la promotion immobilière - par les CFF en particulier. Cependant, aux difficultés inhérentes à tout projet urbain (morcellement des propriétés, multiplicité des acteurs et des visions pour un même site, imbrication de projets) s'ajoutent celles spécifiques aux friches (état de déclin, incertitudes face à la contamination, coûts d'assainissement, coûts de réhabilitation). Ces contraintes rendent la reconversion de ces terrains complexe et lente, et ce malgré leur attractivité. Deux questions se posent alors. Comment, au vu de ces difficultés, concrétiser un projet de reconversion sur ces terrains ? Et comment, au vu des nombreux enjeux parfois contradictoires dont ils font l'objet, réus-

sir à y créer des quartiers répondant aux critères d'une densification qualifiée et offrant une véritable alternative à l'attrait du périurbain ?

L'étude de la reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel, une ancienne friche industrielle et ferroviaire aujourd'hui en pleine mutation, nous a permis de formuler quelques éléments de réponse à ces deux questions.

En ce qui concerne l'initiation et la concrétisation d'un projet de reconversion, il s'avère qu'une volonté forte de la part des autorités communales est nécessaire. A Neuchâtel, ces dernières ont désigné ce site comme „ pôle principal de

développement stratégique „, dans leur plan directeur, et se sont données les moyens de concrétiser ce but en développant des outils appropriés. Tout d'abord, des concours de projets ont été mis en place pour la plupart des constructions. D'autre part, une „ conception directrice „, englobant l'ensemble du secteur a été élaborée en amont des différents plans de quartier, constituant un fil rouge pour un développement cohérent du quartier. Un deuxième élément déterminant dans la réussite de cette reconversion a été la mise en place d'une gestion de projet adaptée à la complexité du contexte urbain et de friche par un bureau privé - le bureau



Les bâtiments de l'OFS ont joué le rôle de détonateur de projet dans la reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet.

d'architectes Bauart - en collaboration avec la Ville. Cette structure a permis de développer une négociation efficace ainsi que des synergies entre les différents propriétaires. Enfin, un troisième aspect important pour ce type de projet est l'existence d'un élément détonateur : à Neuchâtel, la délocalisation de l'OFS a été l'occasion, grâce à la sélection sur concours d'un projet de qualité, de révéler le potentiel alors peu palpable des lieux.

En ce qui concerne les mesures urbanistiques à même de favoriser une véritable urbanité, notons tout d'abord qu'il s'agit d'élaborer un projet d'une certaine densité, mais en se gardant de laisser les indices guider le projet - un risque pour ces terrains centraux qui subissent une

ments motorisés, la mixité peut être envisagée dans un rayon de 200-400 mètres, la mixité visant à améliorer la qualité de vie des lieux (convivialité, sécurité) doit être pensée à plus grande échelle. Nous émettons en outre des réserves quant à l'efficacité d'une mixité emploi-logement sur la réduction de la mobilité dès lors que les habitants du quartier n'occupent généralement pas les emplois du même lieu. Une mixité commerces, services avec logement, emploi semble ici plus pertinente. Relevons également l'importance pour la qualité de vie des lieux de l'ouverture des rez-de-chaussée sur l'espace public, tant en termes architecturaux (de plein pied, vitrines) qu'en termes d'affectation (services et commerces). La conception des espaces publics en tant qu'espaces à part entière, reliant les bâtiments les uns aux autres et offrant tant que possible un usage mixte de la surface par les différents modes de déplacement est un autre élément essentiel de l'urbanité des lieux. Il s'agit de parvenir à une réorganisation globale de l'espace public, valorisant d'une part les espaces aujourd'hui résiduels, et visant d'autre part à réduire l'espace voué à la voiture (trafic et stationnement). Enfin, parce que ces

lieux sont marqués par un passé industriel et ferroviaire, la prise en compte du patrimoine existant (bâtiments, matériaux, tracés des voies, murs de soutène-



La densité du secteur sud est plus basse qu'à l'origine afin de permettre des échappées sur le lac - ou quand les indices découlent du projet.

forte pression foncière. Deuxièmement, une mixité fonctionnelle est souhaitable, et ce à une échelle pertinente. Si, dans l'optique d'une réduction des déplace-



Une réorganisation de l'espace voué à la voiture pour plus d'urbanité.

ment) permet d'assurer une intégration spatiale et temporelle des nouveaux quartiers. Il en va de même de la prise en compte des fonctions précédemment assumées par ces terrains en friche - promenade ou jeu par exemple.

Nous concluons par ceci : sachant qu'aujourd'hui 0.86m² de surface non imperméabilisée est consommée par

l'urbanisation alors qu'un quart des 220'000 ha de la zone à bâtir en Suisse n'est pas encore construit (ARE, 2005), la reconversion des friches industrielles, notamment des secteurs de gare, doit absolument être systématisée. Nous pensons que la priorité doit à cet effet être mise sur la récolte de données précises et actualisées sur la localisation des friches ainsi que sur le

degré, la nature et l'emplacement des contaminations, afin d'optimiser l'utilisation de ce stock précieux de terrain. En effet, à l'heure actuelle, rares sont les services administratifs à posséder un tel recensement, pourtant essentiel à une politique de développement territorial visant à une utilisation rationnelle et judicieuse du sol.

Marianne Thomann



Marianne Thomann

J'ai étudié la géographie à l'Université de Lausanne, ainsi qu'à la University College of Dublin durant deux semestres (échange universitaire). Licenciée depuis octobre 2005, je termine actuellement un stage en SIG à la Haute école de gestion de Genève et m'apprête à effectuer un second stage au Service de la mobilité de la Ville de Genève.

Dès l'automne prochain, j'aurai l'opportunité d'approfondir les thématiques abordées dans mon mémoire de licence dans le cadre d'une thèse de doctorat dirigée par le Prof. A. Da Cunha à l'Institut de Géographie de l'UNIL.

Bibliographie (suite de la page 25)

- ARE (2005) Rapport 2005 sur le développement territorial. Berne.
- BREHENY, M.-J. (1992) „The contradictions of the compact city: a review“. In Breheny, M.-J. et al. Sustainable development and urban form. London.
- CAMAGNI, R. et GIBELLI, M. C. (1997) Développement urbain durable: quatre métropoles européennes à l'épreuve. La Tour d'Aigues (Paris).
- FOUCHIER, V. (1997) Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles. Editions du SGVN (Secrétaire général du groupe central des villes nouvelles), extrait de thèse.
- FREY, H. (1999) Designing the city towards a more sustainable urban form. E&FN SPON.
- SCOFFHAM, E. and VALE, W. (1996) „How compact is sustainable - how sustainable is compact ?“ In Jenks, M. et al., The compact city: a sustainable urban form? London.
- THOMAS, L. and COUSINS, W. (1996) „The compact city: a successful, desirable and achievable urban form?“ In Jenks, M. et al., The compact city: a sustainable urban form? London.

(M. Thomann)

SGAG

Die Schweizerische Gesellschaft für Angewandte Geographie (SGAG) ist 1967 in Olten gegründet worden und hat sich der Förderung der Geografie und der Pflege eines Kontaktnetzes verschrieben. Sie umfasst mit ihren rund 330 Mitgliedern rund 20% aller BerufsgeographInnen, die in einer breit verstandenen Angewandten Geografie ihr Einkommen finden.

SSGA

La Société suisse de Géographie Appliquée (SSGA) a été fondée en 1967 à Olten et s'est consacré à la promotion de la géographie et au soin d'un réseau de contact. Avec ses quelque 300 membres, elle englobe environ 20% des géographes de profession, dont le revenu vient de la géographie appliquée au sens large.

**Schweizerische Gesellschaft für Angewandte Geographie (SGAG) /
Société Suisse de Géographie Appliquée (SSGA)**
Präsident / Président:

Dr. Bruno Strebel
Sonnenhof 10
6232 Geuensee
Tel. 041/ 921 38 24
Fax: 041/ 921 99 34
strebel.bruno@bluewin.ch

Sekretariat / Secrétariat:

Ursula Strebel
Sonnenhof 10
6232 Geuensee
Tel. 041/ 921 38 24
Fax: 041/ 921 99 34
strebel.bruno@bluewin.ch