

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **133 (2007)**

Heft 12: **Défricher la ville**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La campagne en ville, martingale de la durabilité



A priori, les friches industrielles représentent un gisement idéal pour densifier la ville, tout en proposant des quartiers labellisés durables. Mais de mauvaises surprises guettent parfois les promoteurs, publics ou privés : coûts de dépollution prohibitifs, réhabilitation nécessaire de l'attractivité du quartier, demande anémique et grogne des riverains. Pour faire accepter une densité accrue, l'injection d'un peu de nature en ville – parcs, jardins, étangs – représente souvent une contrepartie obligée.

Dès lors que ces conditions sont remplies, c'est souvent le phénomène de la gentrification – mot signalant l'arrivée en troupeau du « bobo », le bourgeois-bohème – qui permet de rendre viables ces opérations. Celles-ci ne remplissent dès lors plus l'ensemble

des critères d'un développement durable, notamment du point de vue de la mixité sociale. Mais elles ont pour effet d'enclencher un retour de populations à forte capacité contributive vers les centres urbains. Pour équilibrer les finances publiques des communautés urbaines il s'agirait, en somme, de construire la campagne en ville.

Ce curieux paradoxe pourrait inspirer une fable. Imaginons que, une fois la ressource des friches industrielles épuisées, les prochains gisements disponibles pour une requalification se trouvent dans les zones pavillonnaires. La vague de colonisation des surfaces agricoles par les villas connaîtrait bientôt une forme de reflux. Plusieurs franges de la population ressentiraient à nouveau le besoin d'une plus grande proximité avec la variété des services offerts par les centres urbains. L'accroissement de la mobilité professionnelle entraînerait pour beaucoup la nécessité de pouvoir penduler plus aisément vers plusieurs destinations, donc de se rapprocher des nœuds de transports collectifs. L'augmentation des prix du carburant, enfin, devrait balayer les dernières hésitations¹.

L'hypothèse n'est peut-être pas si farfelue, tant il est probable que les générations futures soient moins attirées que leurs ancêtres par les grandeurs et servitudes de la tondeuse à gazon. Les terres naguère colonisées par l'habitat pavillonnaire auraient bientôt à affronter une forte diminution de leur valeur. Il en découlerait alors une carence progressive dans l'entretien des bâtiments, celle-ci entraînant finalement leur transformation en friche résidentielle.

Comme naguère pour les friches industrielles, squatters et alternatifs y trouveraient alors un terrain propice pour réinventer de nouvelles formes de socialisation et d'urbanité. On assisterait alors à un curieux renversement. La campagne ayant donc été réinjectée en ville, on pourrait recommencer à rêver de villes à la campagne.

Francesco Della Casa

¹ On sait que si l'on compare Houston avec Tokyo, sa densité urbaine est environ dix fois moindre alors que sa consommation de carburant par habitant est dix fois plus importante. Voir l'étude de P. Newmann et J. Kenworthy, « Sustainability and Cities », Washington D.C., 1999.