

next floor



Agglomération: entre densification et quête identitaire

Un entre-deux singulier

Qualité de vie urbaine et densité du trafic

Faubourgs: du ghetto au paradis

«L'agglomération est une fenêtre sur l'avenir»



Schindler



4

L'agglomération: un entre-deux singulier

9

Naissance de l'agglomération

10

Faubourgs: du ghetto au paradis

14

Qualité de vie urbaine et densité du trafic

18

L'ascenseur favorise la densification intérieure

20

Entretien avec Paul Schneeberger, écrivain:
«L'agglomération est une fenêtre sur l'avenir»

23

Vivre dans une commune d'agglomération typique

26

next news: Projets et produits spéciaux de l'univers
Schindler

30

Bürgenstock: si près du ciel

Schindler a livré 42 ascenseurs au nouveau
Bürgenstock Resort. Certains éléments stylistiques
sont adaptés individuellement à chaque bâtiment.

Mentions légales

Editeur Ascenseurs Schindler SA, Marketing & Communication, CH-6030 Ebikon **Rédaction** Thomas Langenegger **Adresse de la rédaction** next floor, Zugerstrasse 13, CH-6030 Ebikon/Lucerne, nextfloor@ch.schindler.com **Gestion des adresses** address@ch.schindler.com **Litho** click it AG **Mise en page** aformat.ch **Impression** Multicolor Print AG **Tirage** 32000 ex. **Edition** next floor paraît deux fois par an en allemand, en français et en italien **Photo de couverture** Ostermundigen, canton de Berne; Photo: Beat Brechbühl **Copyright** Ascenseurs Schindler SA, reproduction sur autorisation et avec indication de la source. www.schindler.ch

Identité

Chères lectrices, chers lecteurs,



Les communes d'agglomération subissent de plein fouet l'augmentation de la population suisse. Après avoir absorbé la majeure partie de cette poussée démographique au cours des dernières décennies, elles sont appelées à poursuivre cette évolution dynamique. Mais quelles sont les implications en termes d'opportunités, de possibilités et de risques pour la Suisse d'aujourd'hui et de demain?

Malgré l'engouement qu'elles suscitent sur le marché du logement, les agglomérations, auxquelles appartiennent près de la moitié de toutes les communes suisses, souffrent encore parfois d'une image écornée. La présente édition de next floor montre que les agglomérations, ces «espaces à caractère urbain», ne sont pas des amas grisâtres difformes, mais des lieux passionnants où il fait bon vivre et travailler. Ce numéro analyse l'évolution historique des agglomérations en Suisse et dans d'autres pays et continents, expose leur approche des transports et de la mobilité, tout en illustrant leur quête d'une identité propre.

La parole est également donnée aux habitants et aux experts. Parmi eux, Paul Schneeberger, journaliste, qui a sillonné les faubourgs suisses pendant un an pour rédiger un livre dont la conclusion est éloquent: l'agglomération est une fenêtre sur l'avenir.

Je vous souhaite une agréable lecture.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Roten'. The signature is stylized and fluid, with a long horizontal stroke at the end.

Rainer Roten
CEO Schindler Suisse

Agglomération: entre quête identitaire et densification



La population suisse est en pleine expansion. Plus de 80% des habitants vivent aujourd'hui dans les villes et les communes avoisinantes. C'est là, au cœur des agglomérations, que l'évolution prend réellement corps. Mais quelle direction les agglomérations doivent-elles suivre sur les plans conceptuel et architectural?

TEXTE **PIRMIN SCHILLIGER** PHOTO **BEAT BRECHBÜHL**

A bord d'un train, quelque part entre Lucerne et Zurich: au loin défilent maisons individuelles, villas et immeubles résidentiels, entrepôts et usines, stations-service et centres commerciaux. Le tout espacé de jardins familiaux, de terrains de sport, de golf et autres fermes isolées. Soudain surgit un clocher quelque peu égaré, qui trônait peut-être autrefois au cœur d'un village. A l'horizon, des grues, témoins de l'essor de la construction, se dressent à perte de vue. Difficile de savoir où se termine un lotissement et où commence le suivant.

Un entre-deux singulier

Bien malin qui pourrait deviner l'identité de ce mélange bigarré, tant tout se ressemble. Nous pourrions aussi bien nous trouver entre Lucerne et Zurich qu'entre Baden et Olten ou Genève et Lausanne. L'agglomération aura-t-elle bientôt totalement investi le Plateau suisse? La question divise urbanistes, architectes et politiques. L'agglomération: un ensemble disparate gris et vert où se côtoient lotissements et fermes idylliques, ronds-points et parkings. Que les contours semblent flous du bord intérieur vers le centre-ville et du bord extérieur vers les villages. A tel point que l'agglomération ne ressemble ni à une ville, ni à un village, mais constitue plutôt un entre-deux singulier. Elle paraît souvent impersonnelle, négligée, inachevée, provisoire.

Ou étonnamment vivante, rafraîchissante et urbaine, comme dans le quartier du Richti à Wallisellen. Étendu sur 72 000 m², il a été construit par étapes. Vittorio Magnago Lampugnani, l'architecte milanais qui lui a donné naissance, a choisi un concept rigoureux de construction en îlots, figure classique dans le domaine urbanistique depuis un siècle déjà. Des cours intérieures verdoyantes et des éléments historiques tels que des arcades favorisent la transparence, tout en permettant une utilisation mixte au rez-de-chaussée.

Le quartier du Richti a séduit les experts, qui ne tarissent pas d'éloges à son sujet. Jürg Sulzer, responsable du Programme national de recherche 65 «Nouvelle qualité urbaine» (PNR 65), y voit le projet phare du «devenir urbain de l'agglomération» cher au PNR 65.

Entre urbanité et ruralité

Comme on pouvait s'y attendre, le quartier du Richti a fait des émules. Mais aussi des mécontents, hostiles à cette «urbanité outrancière». Selon eux, l'agglomération n'a pas vocation à devenir le simple prolongement de la ville, mais à acquérir une identité propre au confluent de l'urbanité et de la ruralité. Malgré le choc des différentes philosophies architecturales, un objectif commun

se dessine. Tous les acteurs aspirent en effet à une agglomération synonyme d'espace d'habitation à part entière, mais aussi d'attractivité du point de vue de l'offre résidentielle, de l'emploi et de la desserte. Les habitantes et habitants attendent une multitude de services assortis de possibilités en matière d'achats, de divertissement, de culture et de sport.

A l'horizon, des grues, témoins de l'essor de la construction, se dressent à perte de vue. Difficile de savoir où se termine un lotissement et où commence le suivant.

La gestion du développement escompté et l'aménagement de l'espace représentent avant tout un défi conceptuel de taille. «Il faut coordonner la desserte et la construction d'infrastructures pour l'approvisionnement en énergie et en eau, les eaux usées, l'élimination des déchets, la culture, la formation et la vie sociale. Le tout en aménageant des espaces d'habitation et de loisirs ►



Densification vers l'intérieur: l'ancien «Transitlager», entre Bâle et Münchenstein, se mue progressivement en un quartier urbain moderne.

► adaptés aux besoins et en créant des emplois», déclare Marcel Hunziker, chercheur en sciences sociales et paysage à l'Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage (FNP).

Des solutions variées

Les efforts des architectes pour faire de l'agglomération un lieu fonctionnel à l'esthétique convaincante ont donné naissance à différents courants, comme en témoigne la transformation de la zone industrielle Dreispitz/Freilager, au sud-est de Bâle. De nombreux architectes de renom ont participé aux différents concours urbanistiques. L'éventail de leurs propositions, en partie déjà mises en œuvre, couvre le spectre complet des possibilités, du minimalisme sobre à l'architecture exubérante et de l'historisation à l'urbanisation post-moderne.

Même si cela a donné lieu à des solutions aussi différentes que le «Helsinki Dreispitz» de Herzog & de Meuron ou le «bâtiment en zigzag» du bureau d'architectes danois BIG, le soin et la qualité sont presque toujours au rendez-vous grâce aux concours prestigieux. Par contre, il serait malvenu de suivre la tendance qui se dessine un peu partout, à savoir la déclinaison d'un bloc cubique invariable, le «Swiss Box», dictée par une consternante monotonie et une rigueur stérile. Johannes Eisenhut souhaiterait clairement privilégier l'«implantation de l'agglomération» plutôt que le «devenir urbain». Directeur de

L'agglomération doit surtout trouver le juste milieu entre intimité et densité, ouverture et repli, mixité et cloisonnement, prix et qualité.

Senn Development AG, promoteur immobilier et entreprise totale, il a un avis tranché sur la question: «L'agglomération doit surtout trouver le juste milieu entre intimité et densité, ouverture et repli, mixité et cloisonnement, prix et qualité. Parvenir à

un équilibre sur tous ces plans est un exercice particulièrement complexe en agglomération. D'autant plus que l'agglomération proprement dite offre généralement peu d'éléments existants en faveur de la qualité. En définitive, l'esthétique découle de la réponse rigoureuse à ces questions.» Les projets réalisés par Senn montrent que la qualité de construction et de vie en agglomération emprunte de nombreuses voies. Senn a par exemple développé, avec le concours d'architectes de Schneider Studer Primas, le «Zwicky Süd» à Dübendorf, un projet primé portant sur un quartier résolument urbain propice à la mixité. De l'avis unanime des critiques, les auteurs ont fait preuve d'audace en jouant la carte de la densité et de l'urbanité. Une approche à mille lieues de celle du projet «Feldbreite Baufeld C1»

L'agglomération: un cordon de lotissements entre le gris et le vert

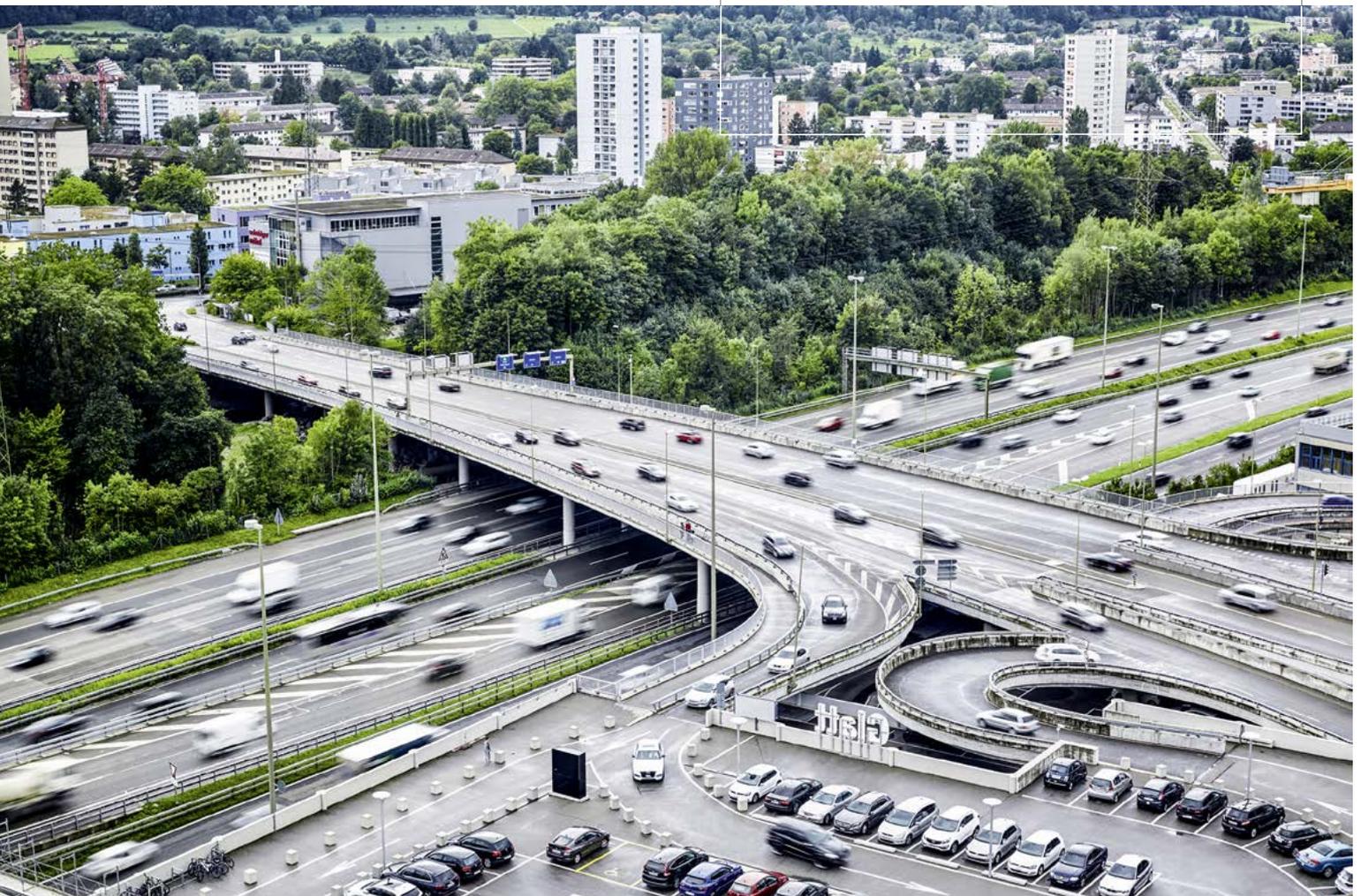
à Emmen. Le bureau d'architectes hollandais MVRDV a remporté le concours d'investisseurs avec un genre de «village dans le quartier». S'il joue sur les formes avec des maisons individuelles variées vers l'intérieur, il présente un caractère plutôt urbain vers l'extérieur. Malgré l'octroi du permis de construire, le projet a été arrêté au dernier moment. A la suite d'une plainte, le tribunal cantonal de Lucerne a estimé que les 37 maisons individuelles prévues ne représentaient pas des bâtiments isolés, mais un complexe solidaire. D'où la nécessité de garantir l'accessibilité, en d'autres termes de les équiper d'ascenseurs. «Ce revirement ayant sonné le glas du projet existant, nous repartons d'une feuille blanche avec la même équipe d'architectes hollandais», explique Johannes Eisenhut.

Une vive nostalgie du village

Les projets de construction de grande ampleur en agglomération demeurent une mission délicate dont la mise en œuvre est ►

D'après l'Office fédéral de la statistique (OFS), plus de trois quarts des 8,42 millions d'habitants de Suisse vivent dans les 50 agglomérations existantes ou «espaces à caractère urbain», comme les appelle la Confédération depuis peu. L'OFS inclut toutefois dans ces chiffres les centres urbains autour desquels se sont greffées les différentes agglomérations. Si ce choix peut paraître logique en raison des relations fonctionnelles étroites qui unissent les agglomérations et les centres urbains, il est remis en question par les urbanistes, les démographes et les politiques. Par agglomération, ils entendent en effet la zone d'habitat attenante au centre urbain. L'agglomération constitue à leurs yeux la ceinture de faubourgs densément bâtie entre un ou plusieurs centres urbains et la périphérie moins densément peuplée à caractère villageois. L'actuel numéro de next floor se base sur cette définition de l'agglomération.

Glattbrugg, au nord de Zurich: plaque tournante des transports, centre commercial, lieu de travail et quartier résidentiel.





«Zwicky Süd» à Dübendorf: l'audace de la densité et de la mobilité clairement scindée pour les différents usagers.

Une enquête publiée il y a un an par l'Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage a révélé que même si plus de trois quarts de la population suisse vivent aujourd'hui en ville et en agglomération, 72 % préféreraient habiter dans un village.



«Quartier du Richti» à Wallisellen (à droite et en bas): la construction en îlots, gage de fraîcheur urbaine.



► souvent semée d'embûches. D'autant plus qu'au-delà de son caractère esthétique et architectural, le «devenir urbain» de l'agglomération visé un peu partout revêt aussi une dimension sociale. Une enquête publiée il y a un an par l'Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage a révélé que, même si plus de trois quarts de la population suisse vivent aujourd'hui en ville et en agglomération, 72 % préféreraient habiter dans un village. Pour autant, 37 % considèrent l'agglomération comme le lieu de vie idéal. Alors que les citoyens préféreraient intégrer l'agglomération le plus vite possible, les habitants de l'agglomération, souvent restés des villageois de cœur, continuent à préférer la campagne, généralement leur terre d'origine ou celle de leurs ancêtres. Dans le cadre de tout «devenir urbain», l'agglomération doit donc conserver ses liens avec la nature qui l'entoure. En outre, il importe de la doter de fonctions centrales. Les exemples de réussite sont légion, avec des centres commerciaux tels que l'éminent centre Glatt, l'aéroport de Kloten, des instituts de hautes écoles et d'universités, des centres d'innovation et incubateurs d'entreprises, des sites culturels tels que le hall événementiel de Dübendorf, des sièges sociaux d'entreprises, etc. De tels pôles d'attraction représentent aussi des vecteurs d'identité. A l'avenir, ce sont eux qui permettront de distinguer Wallisellen, Bümpliz, Emmen, MuttENZ ou Meyrin. Ou de savoir si ce sont les maisons et le clocher de Rotkreuz qui viennent de défiler au loin. ■

Naissance des agglomérations

Au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, les chemins de fer ont révolutionné les transports et la mobilité, provoquant ainsi des interdépendances économiques de dimension nettement supérieure. Cela a notamment permis, pour la première fois, l'importation de céréales étrangères moins onéreuses. Ce qui a toutefois affaibli l'agriculture nationale, d'où l'éclatement d'une grave crise agricole en 1870. De nombreuses personnes ont dû se résigner à rejoindre les villes. En définitive, les chemins de fer ont favorisé le processus de concentration spatiale.

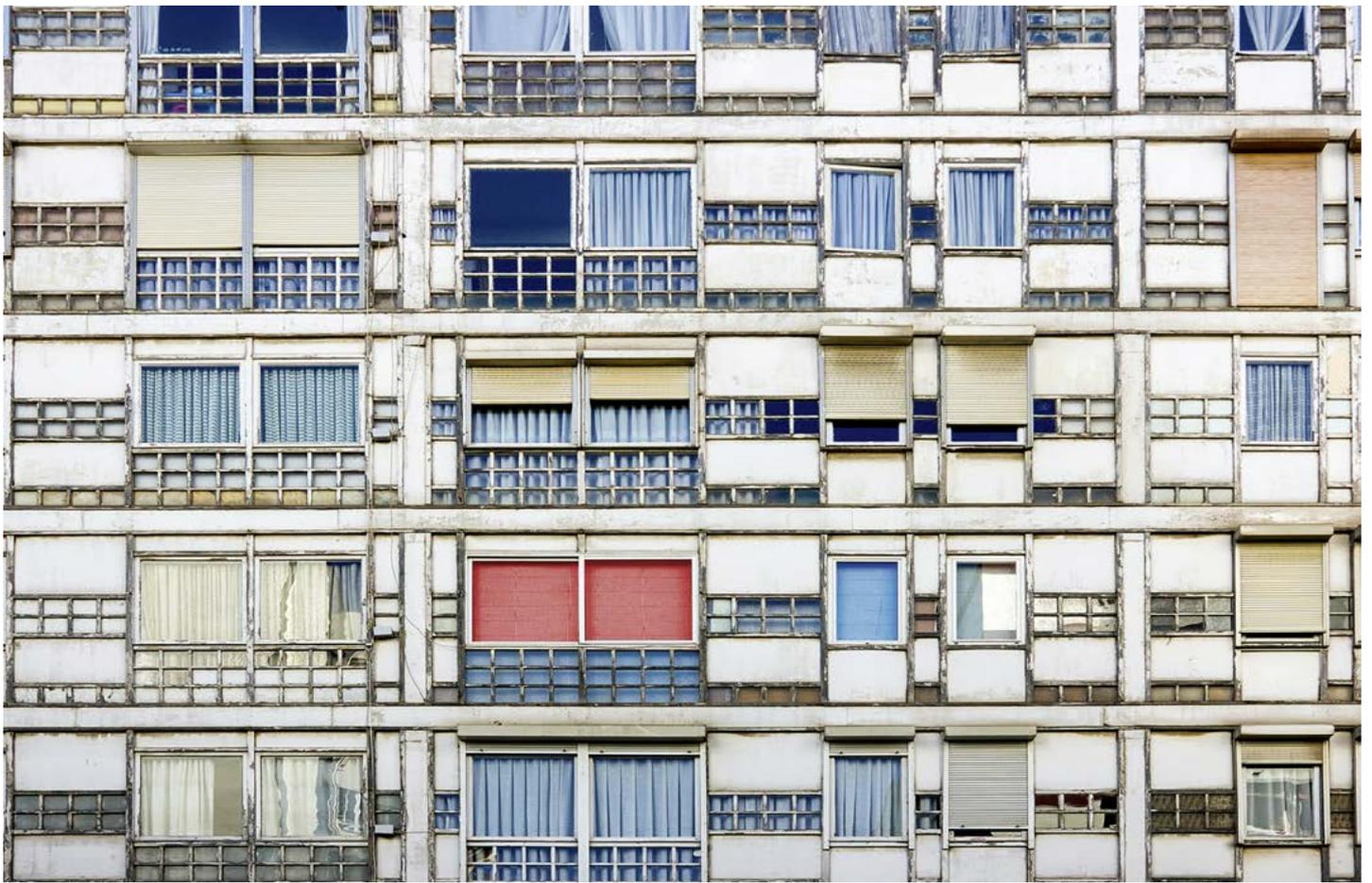
Certaines villes se développeront alors tellement qu'il faudra bientôt construire des lignes de transport intra-muros. Les villes se sont d'abord étendues le long de leurs murs historiques, de manière compacte et organique. L'important était que le centre reste accessible à pied, à vélo ou en tramway. A l'époque, le terme d'agglomération (du lat. *agglomerare* = «mettre en peloton») avait encore une

connotation tout à fait positive. Il ne signifiait rien d'autre que la ville, qui fondait de nouveaux quartiers au pied de ses murs et s'étendait vers la périphérie sous forme de «ville neuve». La Suisse comptait déjà quatre millions d'habitants vers 1930, puis le double 80 ans plus tard. Les pics de croissance annuelle de 1,5% ont été enregistrés entre 1950 et 1970 suite à l'excédent de naissances de la génération du baby-boom.

Les jeunes familles avaient besoin d'espace pour vivre. Elles l'ont trouvé presque partout où il était possible de se rendre en voiture, moyen de transport désormais accessible à tous. Grâce au réseau de routes nationales construit à cette époque, la plupart des villages situés à distance pendulaire se sont rapprochés des villes qui, par conséquent, se sont étendues de plus en plus profondément et sauvagement dans la périphérie. L'agglomération a gonflé et est devenue synonyme de croissance effrénée, de désastre architectural et de mitage. ■

Le boom de la construction dans la cuvette de Kriens/Horw (Lucerne sud), qui poursuit sa densification tandis que la ceinture extérieure conquiert les collines et versants voisins.





Faubourgs: du ghetto au paradis



Si les «suburbs» sont des lieux huppés et conviviaux aux Etats-Unis, les faubourgs évoquent spontanément les banlieues françaises en Europe. La situation sur le Vieux Continent et en Amérique du Nord pourrait difficilement être plus différente.

TEXTE CHRISTIAN SCHREIBER PHOTO ADOBE STOCK

Le centre-ville revient à la mode. Les Européens ne jurent que par lui à Zurich, Vienne ou Munich. C'est le lieu de résidence et de vie par excellence. Après tout, il suffit d'importer les attraits de la périphérie. A l'image de ces espaces verts qui fleurissent sur les maisons. Ou de ce couple à Anvers, qui a installé sur son toit une cabane avec des moutons et un pâturage. A Londres, les ruches font fureur entre les rangées d'habitations. Pendant ce temps, l'immigration accroît précisément la pression sur les grandes métropoles européennes. Il faut créer un espace d'habitation et de vie qui ne peut généralement voir le jour que dans les quartiers périphériques. L'exemple de Paris révèle toutefois à quel point il est difficile de planifier et de développer des faubourgs. Les «banlieues» de la capitale française ternissent l'image de l'Europe: les exclus sociaux et les migrants sont mis à l'écart (de la ville). Les faubourgs prévus pour soulager le centre-ville sont pour l'essentiel des zones à problèmes, de véritables cités dortoirs dépourvues d'infrastructures et d'emplois. Il y a donc de quoi être surpris lorsqu'on observe leurs pendants en Amérique du Nord, les fameuses «suburbs». Outre-Atlantique, les faubourgs remplissent leur vocation sociale, permettent de concilier vie, habitat et travail dans un même espace, ont bonne réputation et respirent la qualité de vie. Pour comprendre ce contraste, il faut d'abord explorer l'histoire du développement de l'habitat en Europe.

Ses débuts remontent à l'Antiquité classique. Aux villes-Etats grecques succèdent les villes fondées par les Romains, qui reprennent leur structure en damier. Le système urbain d'Europe centrale voit le jour après la chute de l'Empire romain. La population explose. Des châteaux forts, des monastères et de nouvelles cités font leur apparition. Les gens érigent des maisons à plusieurs étages, la construction est très dense. La croissance reste circonscrite par les murs de la ville. Tout gravite autour de l'hôtel de ville et de l'église. Des faubourgs apparaissent à partir du XVIII^e siècle, lorsque les progrès technologiques et les meilleures conditions d'hygiène entraînent une croissance démographique et urbaine insoupçonnée. Aux abords des villes naissent des usines et des lotissements pour les travailleurs. A la fin du XIX^e siècle, l'infrastructure de transports publics s'étoffe avec l'arrivée des RER et des métros, ce qui renforce

l'expansion horizontale des villes. La destruction des métropoles d'Europe centrale au cours de la Seconde Guerre mondiale entraîne la construction de villes satellites à côté des centres historiques bombardés à maintes reprises.

Entrée dans l'ère moderne

En France, et en particulier à Paris, le monde politique met l'accent sur le développement de l'infrastructure publique et de l'industrie. La création d'espaces d'habitation est reléguée au second plan, ce qui sera source de problèmes dès le milieu des années 1950. Les responsables politiques ordonnent alors la construction de grandes cités formées de tours dans les faubourgs et les communes avoisinantes. Ces cités, les futures «banlieues», incarnent le passage à la modernité dans les années 1960. Mais, une décennie plus tard, la désindustrialisation et la crise économique réduisent les rêves à néant. Le chômage explose, surtout chez les migrants de l'époque, essentiellement originaires d'Europe méridionale et d'Afrique du Nord, qui peuplent des «banlieues» de plus en plus considérées comme des quartiers à problèmes. L'un des exemples les plus sombres est la «cité des 4000», implantée dans la petite ville de La Courneuve à la fin des années 1950 afin de désengorger le centre-ville parisien. Des blocs d'immeubles de 15 à 26 étages capables d'accueillir des milliers de personnes ont vu le jour, mais l'infrastructure et les établissements scolaires n'ont pas pu suivre le rythme. A ce jour, le pourcentage d'étrangers et le chômage restent très élevés. La «cité des 4000» est devenue le symbole de la déliquescence des faubourgs européens.

En Amérique du Nord, la plupart des villes n'apparaissent qu'aux XVIII^e et XIX^e siècles, plus de 500 ans après la phase de construction principale des villes en Europe. Il manque aux villes américaines les éléments caractéristiques de leurs homologues européennes tels que les remparts, la place du marché, le château ou le château fort. De même, elles ne sont jamais des centres culturels, mais le reflet de valeurs et d'attitudes sociales et sont aménagées selon des critères économiques et pragmatiques.

«Les villes américaines (...) ne sont pas compactes et organisées autour d'un noyau, mais dispersées de manière centrifuge. ►

► Elles ont grandi avec la périphérie rurale pour former un paysage urbain polynucléaire et pluricellulaire», écrit Lutz Holzner dans son livre «Stadtland USA». La distinction s'opère en trois points: il y a d'abord le centre-ville, le «downtown», avec ses gratte-ciels et ses rues en damier d'origine grecque. Viennent ensuite la zone de transition et la zone périurbaine.

Désormais, le «downtown» a presque totalement perdu son attractivité en tant qu'espace de vie. Cette évolution a commencé dès la première moitié du XX^e siècle, avec l'importance économique croissante des centre-villes. Au début, ce sont surtout les habitants à revenus élevés qui ont quitté la ville pour rejoindre les faubourgs, les «suburbs». La suburbanisation a provoqué le débordement extrême des villes à l'horizontale et l'éloignement des communes. Les commerces ont littéralement été aspirés dans les «suburbs». De même, les entreprises, les banques et les hôtels ont modifié leurs exigences en matière de lieu d'implantation. Ils se sont établis dans l'agglomération extérieure, d'où l'apparition de villes suburbaines en vase clos, qui offrent tout le nécessaire pour vivre et travailler, du lit au hamburger, en passant par le bureau. Le journaliste américain Robert Fishman affirme que «la périphérie s'est substituée aux centre-villes en tant que centre et cœur de la civilisation». Il qualifie «ces suburbs multifonctionnels» de «villes d'un tout nouveau genre».

Le magazine Business Insider a examiné de plus près les «suburbs». Il apparaît que même les zones d'habitation et les villages situés à 40 km de la métropole la plus proche sont considérés comme des «suburbs». Ces faubourgs accueillent presque exclusivement des familles fortunées. Situé entre San Francisco et San Jose, Atherton est le champion du patrimoine. Dans cette municipalité de 7000 habitants, le revenu annuel moyen des ménages est d'environ 240 000 dollars. Globalement, les taux de criminalité sont nettement inférieurs à la moyenne américaine et les jeunes des «suburbs» fréquentent généralement les meilleurs établissements secondaires à des lieues à la ronde. Les familles des classes supérieures et moyennes qui n'envisagent pas de se retirer dans les «suburbs» (encore plus) éloignés se retrouvent de plus en plus souvent au sein de «gated communities» (quartiers protégés) en bordure directe de la ville.

Par contre, les pauvres et les exclus sociaux atterrissent dans des zones de transition urbaines au milieu des parkings et des sites de démolition qui, à bien des endroits, s'apparentent désormais à des hyper-ghettos. Par conséquent, on ne peut plus les considérer comme des faubourgs, étant donné qu'ils ont atteint la taille de villes à part entière. A Atlanta, les hyper-ghettos occupent plus de la moitié de la superficie de la ville. Ce ne sont pas des zones planifiées et ils sont plus proches du centre-ville que les banlieues françaises. Pour autant, cela ne change rien aux problèmes rencontrés et à la situation sociale explosive. Ces personnes, elles aussi, se trouvent dans un faubourg cloisonné, très éloigné, sans infrastructure efficace et sans perspective, coupé de la ville et de la vie proprement dite. ■

Tout autour de la ville

Les faubourgs en Amérique latine

D'après des estimations, près de la moitié de la population urbaine d'Amérique latine vit dans des baraquements en bordure des grandes métropoles. Ces faubourgs s'appellent tantôt «barriadas», tantôt «favelas» selon que l'on se trouve au Pérou ou au Brésil. Ce ne sont en aucun cas des bidonvilles à proprement parler. Ces zones possèdent souvent leurs propres autorités administratives, écoles, églises et hôpitaux. De plus en plus souvent, les habitants des bidonvilles fuient les centre-villes vers les quartiers périphériques. Parallèlement, des «condemios» voient le jour dans les faubourgs: il s'agit de quartiers fermés et inaccessibles au public réservés à la classe supérieure, à l'image des «gated communities» aux Etats-Unis.

En Asie

L'Asie accueille huit des dix plus grandes régions métropolitaines du monde. La plus connue est celle de Tokyo-Yokohama, l'agglomération la plus grande, avec quelque 37 millions d'habitants. Entouré de nombreuses mégapoles, le centre de Tokyo compte 23 arrondissements à lui seul. La plupart sont plus ou moins considérés comme des faubourgs, même s'ils se trouvent parfois à 70 km du centre-ville. Près des deux tiers de la population mondiale vit déjà en Asie. Le Japon est considéré comme l'un des rares pays d'Asie appelé à connaître une baisse démographique d'après l'ONU. Par conséquent, plus de cinq milliards de personnes vivront en Asie en 2050.

Selon les experts, les métropoles asiatiques vont donc être confrontées à d'énormes problèmes. D'où la demande croissante de projets pour la construction structurée de faubourgs et d'idées pour l'extension contrôlée des mégacités en périphérie.

Les premières impulsions en la matière viennent précisément d'Europe: une équipe d'architectes envisage une extension de Paris selon un axe qui suivrait le tracé de la Seine jusqu'à l'embouchure du Havre.

Frontières mouvantes entre les faubourgs et le centre-ville à Caracas. L'ancienne périphérie se rapproche de plus en plus de la ville.



Seuls de rares chanceux peuvent espérer une place assise dans le métro de Tokyo; pour les autres, c'est debout. Pas étonnant quand on sait que l'agglomération compte quelque 37 millions d'habitants.



Qualité de vie urbaine et densification du trafic

La Suisse est en pleine croissance démographique, surtout dans les agglomérations. Si toutes les conditions sont réunies pour favoriser les bouchons et les trains bondés aux heures de pointe, ce n'est pas une fatalité.

TEXTE RAPHAEL HEGGLIN PHOTO BEAT BRECHBÜHL

Le Japon affiche une migration pendulaire impressionnante: 40 millions de passagers empruntent les transports ferroviaires de Tokyo quotidiennement, dont quelque neuf millions pour le métro. C'est plus que n'importe quel métro dans le monde. Aux heures de pointe, il compte deux fois plus de passagers que de places disponibles. En termes de capacités, les limites sont dépassées depuis longtemps. D'ailleurs, il arrive souvent que les portes ne se ferment plus à cause des bras, des jambes ou des bagages des passagers montés en dernier. C'est là qu'interviennent les légendaires «Oshiya» ou «pousseurs». Depuis l'extérieur, ils entassent les derniers passagers dans les rames afin de permettre la fermeture des portes et le départ du métro. Malgré tout, le métro de Tokyo est réputé sûr... et ponctuel. Car ces dernières années, le Japon a beaucoup investi dans les commandes et les systèmes de gestion du trafic automatisés. Il est ainsi possible de gérer efficacement les flux pendulaires et de faire en sorte que les passagers montent et descendent dans l'ordre et la discipline. Ainsi, ce qui se termine souvent dans le chaos jour après jour dans de nombreuses autres métropoles du monde se déroule de manière relativement ordonnée au Japon grâce à l'automatisation, même si le confort n'est pas forcément au rendez-vous.

La croissance démographique se poursuit

Si des débordements de passagers comme à Tokyo sont impensables en Suisse, le stress lié aux déplacements pendulaires ne cesse de croître. Aussi l'absence de places assises dans les RER et les InterCity aux heures de pointe est-elle devenue normale. Au même titre d'ailleurs que les embouteillages autour des pôles économiques. Et la situation pourrait encore empirer dans les années à venir: la Confédération estime que la population suisse passera d'environ 8,5 millions à plus de dix millions d'habitants d'ici 2045. Cette croissance de quelque 20% va peser davantage sur les systèmes de transport. D'où la nécessité de stratégies efficaces contre le chaos qui menace. L'une des solutions réside dans les projets d'agglomération de la Confédération. Ils permettent aux cantons, aux villes et aux communes de planifier ensemble leurs zones d'habitation, ainsi que l'infrastructure des transports, et de les coordonner. Hier comme aujourd'hui, il est en effet fréquent que des décisions prises au

niveau communal influencent toute une région par la suite, au détriment des conditions de transport. Les projets d'agglomération permettent aux villes et communes participantes d'y remédier. La Confédération finance les projets efficaces à hauteur de 30 à 50% maximum. Les ressources correspondantes proviennent désormais du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), soumis au vote et accepté par le peuple suisse le 12 février 2017.

Projets d'agglomération suprarégionaux

Fin 2016, 37 nouveaux projets d'agglomération ont été déposés auprès de la Confédération. Ils regroupent environ 800 villes et communes de 23 cantons ainsi que des régions frontalières en Allemagne, en France, en Italie, en Autriche et en Principauté du Liechtenstein. Axés sur le renforcement de l'infrastructure de transport et sur le développement de l'habitat, ces projets disposent d'un budget annuel total de quelque CHF 400 millions. Ils visent à accroître la fluidité du transport routier et des transports publics. «C'est notamment réalisable au moyen d'ordinateurs de gestion du trafic plus performants qui permettent une commande des feux de signalisation plus complexe», déclare Ulrich Seewer, sous-directeur de l'Unité de direction Mobilité, territoire et infrastructure auprès de l'Office fédéral du développement territorial (ARE). «Le trafic peut ensuite être géré et dosé à l'échelon régional.» En outre, les nouvelles technologies sont porteuses d'espoir, puisque les véhicules automatisés pourraient un jour accroître les capacités routières et ferroviaires. «C'est notamment le but des systèmes d'assistance à la conduite, qui raccourcissent les distances entre les différents véhicules. De même, les commandes intelligentes permettent un rythme accru sur les rails.»

Les mesures d'aménagement du territoire sont tout aussi importantes que l'efficacité du transport: par le biais des pôles de développement économique, les agglomérations entendent endiguer le mitage. Il serait ensuite possible de relier différents pôles au moyen d'axes de transport efficaces. «Par contre, si les pendulaires arrivent de partout sans la moindre coordination, les embouteillages seront inévitables», affirme Ulrich Seewer. Le rêve de la maison à la campagne se situe exactement à l'opposé. ►



► La «densification des constructions» et les «centres d'agglomération» suscitent angoisse et aversion chez bien des personnes. «L'augmentation de la qualité de l'habitat dans les agglomérations doit donc être la clé de voûte de l'aménagement du territoire; elles doivent gagner en attractivité», poursuit Ulrich Seewer. De ce fait, les projets d'agglomération visent notamment à créer des espaces verts supplémentaires, à rendre les quartiers résidentiels plus calmes, à promouvoir la mobilité douce et à valoriser les centres urbains.

Nécessité d'une réflexion interdisciplinaire

Le remède miracle n'existe pas en matière de transport: «Les problèmes sont identiques dans le monde entier, mais les réalités locales varient parfois fortement», déclare Christian Schmid, professeur à l'EPF de Zurich. Sociologue, il fait partie du département Architecture et du réseau «Ville et paysage». Ce regroupement interdisciplinaire a pour mission de jeter les bases d'un aménagement humain et durable, mais aussi esthétiquement et culturellement exigeant de l'environnement humain.

Pour Christian Schmid, ce ne sont pas les nouvelles technologies de transport encore plus performantes qui priment, mais bien la planification de l'habitat. «Tant que le mitage continuera à progresser, nous resterons confrontés aux embouteillages et autres problèmes liés aux transports.» En témoigne l'exemple du RER de Zurich.

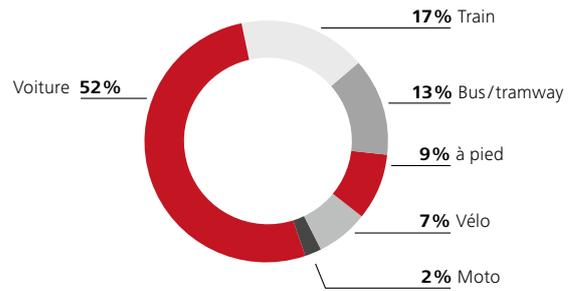
Du point de vue de la technique de transport, c'est un franc succès:

Facts & Figures

Chiffres sur le trajet du travail

3 900 000	pendulaires
70%	sortent de la commune
14,5 km	parcourus en moyenne (par trajet)
29,9 min	en moyenne pour se rendre au travail

Moyens de locomotion des pendulaires



Source: Office fédéral de la statistique, chiffres 2015





Choix du moyen de locomotion

D'après l'Office fédéral de la statistique, 44% des automobilistes pendulaires choisissent la voiture car elle représente la solution la plus simple et la plus confortable. 23% d'entre eux déplorent le manque de solutions alternatives et 14% se rendent au travail en voiture en raison des bagages à transporter. Ces trois raisons sont aussi celles citées le plus souvent par les usagers des transports publics. Ils sont environ aussi nombreux que les automobilistes à privilégier cette solution pour des raisons de simplicité et de confort (45%). Quant aux adeptes de la mobilité douce (piétons et cyclistes), ils justifient ce choix par le plaisir, l'activité physique et la santé (45%), en raison de la brièveté du trajet (26%) et parce que c'est la solution la plus confortable (15%). Comme pour les transports publics, la protection de l'environnement est rarement invoquée (2%).

le RER dessert plus de 170 gares dans le canton de Zurich et dans les régions voisines. Environ un demi-million de passagers l'empruntent quotidiennement, dont une grande partie de pendulaires. Depuis peu, les lignes diamétrales permettent de rejoindre et de traverser Zurich encore plus rapidement.

La mobilité accrue augmente le mitage

Toutefois, le RER est encore bondé aux heures de pointe. Son développement n'a pas permis de transférer le transport de la route au rail. De fait, tout village ayant bénéficié d'une liaison RER a toujours fait l'objet d'un boom de la construction. Soudain, il devenait possible de vivre loin de son lieu de travail et de faire la navette tous les

jours sans la moindre difficulté, du moins au début: «La mobilité ne connaît aucune limite. Si la capacité de transport augmente, cette offre supplémentaire est utilisée et s'épuise tout aussi vite», explique Christian Schmid. Malgré les nouvelles mesures techniques, on en revient toujours au même point.

Christian Schmid plaide donc en faveur d'une séparation plus marquée de la zone d'habitat humaine et du paysage. Les agglomérations doivent intégrer des centres non seulement axés sur l'habitat, mais aussi sur la vie et le travail. Ces centres peuvent ensuite être reliés mutuellement de manière efficace. «Toutefois, cela passe d'abord par la création d'une qualité de vie urbaine.» De nombreux cœurs de villages et agglomérations désertés sans réel centre d'intérêt témoignent de la difficulté de cette approche. «La planification fructueuse de l'habitat commence à grande échelle, au niveau de la planification des villes et du transport, et doit se poursuivre jusque dans le moindre détail, en examinant comment aménager l'espace public et où placer un banc, par exemple.» La densification de la construction n'est pas incompatible avec la qualité de vie: «Elle est tout aussi envisageable dans les agglomérations naissantes. Cela exige toutefois une étroite collaboration entre les disciplines spécialisées, ainsi qu'avec les responsables politiques et la population.» ■

Un ascenseur au service de la densification intérieure



Même si les détails conceptuels et architecturaux sont souvent controversés, tous les acteurs participant au développement de l'agglomération sont au moins d'accord sur un point: la nécessité de la densification intérieure. Ce qui signifie inévitablement bâtir en hauteur et établir une liaison verticale. En agglomération, la solution s'appelle souvent Schindler 3300.

TEXTE **PIRMIN SCHILLIGER** PHOTO **ALBERT ZIMMERMANN**

Les zones d'habitat et les voies de transport occupent aujourd'hui quelque 7,5% du territoire national suisse, soit plus de 3000 kilomètres carrés. La densification intérieure est inévitable pour stopper l'érosion de terres cultivées, notamment dans la région lémanique en plein essor. Prenons l'exemple du lotissement Sully réalisé en trois étapes à La-Tour-de-Peilz (VD). La commune se trouve dans la région urbaine de Montreux-Vevey. D'après l'OFS, cette région autonome fait elle-même partie de l'espace métropolitain Lausanne-Genève. L'étape Sully 2 est en cours d'achèvement: cinq bâtiments de trois à quatre étages avec 114 appartements au total reliés par un garage souterrain.

La liaison verticale est assurée par 15 ascenseurs de type Schindler 3300. Cet ascenseur de pointe est réputé sûr, rapide et économe en énergie. Pour les planificateurs de l'entreprise générale Edifea SA, sa sobriété énergétique représentait précisément un atout majeur, étant donné que le lotissement est construit selon la norme Minerergie. Les ascenseurs offrent une capacité de transport de 675 kg/8 personnes sur 4 ou 5 étages.

Un ascenseur idéal pour les bâtiments de grande taille, particulièrement fréquents en agglomération.

Le Schindler 3300 est proposé dans différentes tailles. Capable d'accueillir jusqu'à 15 passagers avec une hauteur de course maximale de 20 étages, il est idéal pour les bâtiments de grande taille, particulièrement fréquents en agglomération. Exempt de local des machines, il nécessite une hauteur de gaine réduite et se contente de peu de place. L'espace résidentiel et professionnel est d'autant plus élevé. Par conséquent, cet ascenseur offre une plus grande marge architecturale et se fond aisément dans la diversité à laquelle nous aspirons tous au sein des agglomérations. A Sully 2 par exemple, le gain d'espace obtenu grâce à l'ascenseur sans caisson de toiture a été mis à profit pour la pose de panneaux solaires sur les toits plats végétalisés.

Dans des projets encore plus ambitieux qu'à La-Tour-de-Peilz, des processus de développement de site et des plans directeurs sont souvent nécessaires en amont. Les pouvoirs publics s'efforcent ainsi de gérer l'espace et de rendre le terrain constructible attrayant pour les investisseurs privés.

Tous les acteurs intéressés sont invités à développer ensemble des visions viables dans le cadre de processus participatifs. On trouve notamment des projets porteurs d'avenir à Bâle sud-est (Dreisplatz/Freilager), à Lucerne nord (Seetalplatz), à Lausanne ouest ou à Genève sud (projet PAV Praille-Acacias-Vernets).

12 400 appartements et 6200 emplois

Ce dernier est le plus grand projet de développement urbain de Suisse. Étendu sur les trois communes de Carouge, Genève et Lancy, il porte sur la densification d'une surface de 230 hectares en vue de la construction de 12 400 appartements et la création de 6200 emplois commerciaux. Ce processus de longue haleine a commencé il y a douze ans avec un concours de planification. Le plan directeur a été adopté en 2015. Le premier projet partiel «La Marbrerie», avec les deux tours résidentielles Castor et Pollux, devrait être terminé en 2019. Le projet complet, soit dix quartiers partiels au total, ne devrait s'achever que dans plusieurs années.

Le projet PAV est un parfait exemple de la collaboration supracommunale généralement requise en agglomération, souvent par le biais d'associations intercommunales. Pour simplifier les processus, on procède également par fusion ou rattachement. C'est ce qui s'est notamment passé à Lugano ou devrait avoir lieu dans les années à venir dans l'agglomération de Fribourg. Ailleurs, de tels projets ont échoué pour des questions financières. Ils se heurtent systématiquement aux réticences de la «ceinture dorée». Les communes fiscalement intéressantes, qui jouissent souvent d'une situation privilégiée avec ensoleillement et vue sur le lac, ne manifestent naturellement aucun intérêt particulier pour de telles fusions. Pour revenir à notre exemple initial, La-Tour-de-Peilz, une zone à fiscalité avantageuse, attache aussi de l'importance à l'autonomie et n'est pas intéressée par une fusion avec ses voisins de Montreux et Vevey, plus grands mais moins intéressants du point de vue fiscal. ■



Au fil de ses visites, Paul Schneeberger, journaliste à la NZZ, a trouvé l'agglomération plus variée, plus étonnante et bien plus passionnante que prévu. Il relate son expérience dans un livre et dans des reportages captivants. Au cours d'un entretien avec next floor, l'auteur arrive à la conclusion que l'avenir de l'agglomération a déjà commencé.

«L'agglomération est une fenêtre sur l'avenir»

TEXTE PIRMIN SCHILLIGER PHOTO BEAT BRECHBÜHL

next floor: Dénigrée par de nombreuses personnes, l'agglomération mérite mieux que la réputation qu'on lui prête. Pourquoi?

Paul Schneeberger: L'agglomération représente la vraie Suisse d'aujourd'hui, du moins pour la relative majorité des gens qui y vivent. Elle affiche une grande diversité. Dans leur globalité, les communes d'agglomération incarnent aujourd'hui ce que l'écrivain Hugo Loetscher attribuait autrefois aux villes: la plus grande simultanéité de toutes les possibilités humaines. A l'exception de quelques faubourgs chics, la suffisance n'a pas droit de cité en agglomération. L'être prime sur le paraître.

Pourtant, les préjugés ont la vie dure: l'agglomération évoque une conception douteuse, un aménagement monotone, un désastre architectural et des activités spéculatives. Une idée reçue qui n'a plus lieu d'être?

De nombreuses communes ont été et restent en proie à une construction frénétique. Mais le vent commence à tourner. De plus en plus de pouvoirs publics reconnaissent que la densité croissante de personnes et de bâtiments exige des objectifs dignes de ce nom en matière de développe-

ment. Les conseils communaux constatent qu'ils sabotent les possibilités de développement à moyen terme en vivant au jour le jour sans se soucier du lendemain. Les pâturages fortuits dans les espaces vierges vont disparaître, des espaces verts clairement définis et inscrits sur la durée vont prendre le relais.

«De plus en plus de pouvoirs publics reconnaissent que la densité croissante de personnes et de bâtiments exige des objectifs en matière de développement.»

Paul Schneeberger

Manifestement, la vie en agglomération est nettement plus attrayante que les citadins et les villageois ne l'imaginent.

Quels attraits particuliers offre-t-elle?

Les «facteurs d'attractivité» de l'agglomération résident dans une bonne desserte, un bon rapport qualité/prix du logement et la possibilité d'épanouissement personnel dans le jardin ou sur la terrasse, bref: les

petites joies du quotidien. Au-delà de ces éléments, l'agglomération ne se résume pas exclusivement à une zone d'habitat, de loin s'en faut. A l'inverse des villes, elle offre suffisamment de place pour accueillir des activités industrielles et commerciales et cela fait longtemps que les centres commerciaux sont devenus des lieux de rencontre appréciés.

Quels sont les traits principaux des habitants d'agglomération?

Il n'existe pas de profil type, mais s'il fallait trouver un dénominateur commun, je dirais que c'est le pragmatisme. De fait, ils fondent leur choix sur le côté pratique: la forêt derrière la maison, le magasin au coin de la rue et le RER à proximité. Peu importe la réputation du lieu, pourvu qu'il offre toutes les commodités. C'est du reste aussi valable pour les entreprises, qui déplacent de plus en plus de postes de travail de la ville vers l'agglomération.

Les urbanistes ne jurent que par la densification et le «devenir urbain» dans l'agglomération, tandis que de nombreux habitants privilégient davantage la campagne et les espaces verts. Sommes-nous dans l'impasse? ▶

«Pour mettre dans le mille, l'architecture doit fonctionner, être une source de bien-être tant en son sein que vis-à-vis de l'extérieur et s'inscrire dans une relation tangible avec ce qui l'entoure.»

Paul Schneeberger

► L'agglomération permet de concilier les nécessités urbaines en matière de construction et l'état d'esprit rural, de trouver des formes appropriées pour les vraies villes du XXI^e siècle, sans trop de prescriptions historiques freinant la créativité. L'efficacité d'une solution est tributaire de l'approche de l'espace vierge. A défaut de garanties suffisantes en amont, c'est le blocage assuré. Dans le doute, les citoyens préfèrent maintenir un espace libre dans leur voisinage.

L'agglomération est incontestablement l'espace dynamique où se joue une partie essentielle de la croissance: où observez-vous des approches conceptuelles efficaces?

Il est primordial de structurer l'hétérogénéité actuelle de l'agglomération. De créer des liens, des fils rouges pour s'orienter. L'exemple du Glattalbahn à Zurich nord illustre à quel point un moyen de locomotion peut non seulement améliorer les relations au sein d'une agglomération, mais aussi servir d'orientation dans un espace complexe. En matière de construction, l'agglomération est surtout mise en valeur là où l'on aménage des espaces intermédiaires, comme à Lausanne ouest ou à Lucerne sud.

Où trouve-t-on de bonnes impulsions sur le plan conceptuel-architectural?

Pour mettre dans le mille, l'architecture doit fonctionner, être une source de bien-être tant en son sein que vis-à-vis de l'extérieur et s'inscrire dans une relation tangible avec ce qui l'entoure. La Suisse accuse un certain retard en la matière. Il lui manque encore une approche globale, une vision d'ensemble. Sur ce point, nous pouvons prendre exemple sur les pays nordiques, comme les Pays-Bas et la Suède. Cela dit, un aménagement efficace concerne non seulement les bâtiments, mais aussi les rues et les espaces libres.

La Suisse, une seule et même agglomération. Une telle perspective est-elle souhaitable?

L'urbanisation, la métropolisation, est une réalité dans le monde entier. Elle est incontournable, même en Suisse. L'image traditionnelle d'un pays rural est révolue, au même titre que celle d'une ville classique qui réunit toutes les fonctions névralgiques en son sein. Reste à savoir comment réagir. Nous devons prendre conscience que chaque ville et chaque commune ne doivent plus forcément avoir une offre exhaustive. L'avenir passe par une mise en réseau intelligente, a fortiori en agglomération. Sur ce point, l'agglomération est déjà une fenêtre sur l'avenir. En effet, il existe d'ores et déjà une répartition du travail informelle entre les communes.

Dans quelle direction les agglomérations doivent-elles évoluer?

Il faut enfin supprimer la barrière mentale qui sépare ville et agglomération et reconnaître qu'elles ont besoin mutuellement l'une de l'autre. Il y a bien longtemps que la ville n'est plus le lieu universel d'antan. De nombreuses activités sont aujourd'hui réparties dans la Suisse complètement urbanisée, de la logistique brute aux pôles de recherche et de développement. Cela fait longtemps qu'il est possible de faire des achats, à petite et grande échelle, tant en ville qu'en agglomération. Peu à peu, l'agglomération accueille également des institutions culturelles d'envergure régionale voire nationale, telles que l'Event-Halle de Dübendorf ou l'Umweltarena de Spreitenbach. ■



Livre

«Daheim – eine Reise durch die Agglomeration», 208 pages, maison d'édition NZZ libro, 2013, Matthias Daum/Paul Schneeberger



«Tout ce qu'il faut pour vivre»

Au cours des 20 dernières années, la population de la commune de Rümlang est passée de 5200 à quelque 8000 habitants. A cela s'ajoutent 6000 postes de travail. L'Aéroport de Zurich, le contournement Nord de l'A1 et le développement du RER ont favorisé cette évolution fulgurante. Comment vit-on aux portes de la ville de Zurich tout en étant en pleine nature? Visite d'une commune d'agglomération typique.





Beat Scheuber



Thomas Hardegger



Daniela Ulli



Daniel Hinnen

Beat Scheuber

Retraité (62 ans)

«Rümlang s'est urbanisé. La planification astucieuse a toutefois permis le maintien d'un noyau très compact. La nature est à un jet de pierre. Le fait de ne plus connaître chaque personne que je croise ne me dérange nullement. Chacun est libre de vivre ici sans forcément s'intégrer dans la communauté locale. Dans ce domaine, il ne faut pas être trop exigeant envers les nouveaux venus. Rümlang offre tout ce qu'il faut pour vivre, même à un âge avancé. Il y a des commerces, des appartements pour personnes âgées, des médecins et un centre de services pour séniors. Il suffit d'aller dans les communes voisines pour trouver des hôpitaux. Le bon réseau de transports publics permet de rejoindre facilement la ville de Zurich. Je visite volontiers des expositions dans ses nombreux musées. Le trafic routier a sensiblement augmenté. Nombre d'automobilistes empruntent les rues de notre commune pour éviter la ceinture nord surchargée.»

Daniela Ulli

Bibliothécaire (36 ans)

«J'ai grandi ici. Après avoir vécu quelques années en ville, je suis revenue dans la maison familiale, une bâtisse de 300 ans. Rümlang est un lieu approprié pour élever des enfants. Nous passons beaucoup de temps dans la nature avec notre chien. Parallèlement, nous pouvons tout aussi bien nous rendre en ville pour une promenade ou des emplettes. C'est à deux pas en RER et en bus. De même, nous bénéficions d'une bonne liaison au réseau autoroutier. D'ici, on peut se rendre dans toutes les directions. Je trouve juste un peu dommage de ne plus connaître tout le monde. La vie est devenue un peu plus anonyme. Il est aussi regrettable que les aménagements publics ne soient pas en adéquation avec la croissance démographique. A titre d'exemple, les aires de jeu ne sont pas très nombreuses. De même, plusieurs petits magasins ont dû fermer leurs portes. De nouveaux commerces ont certes été créés, mais leur situation en bordure de la localité m'empêche d'y accéder facilement sans voiture.»

Thomas Hardegger

Président de commune (61 ans)

«Avec le conseil communal, nous nous efforçons de maintenir une qualité de vie élevée à Rümlang en dépit de la forte croissance. Nous favorisons l'intégration des nouveaux arrivants grâce à l'animation variée du village et aux manifestations en tout genre. De même, notre hebdomadaire représente un instrument précieux en faveur de la communication et du sentiment d'identité. J'estime que notre population est bien équilibrée. Outre la part considérable de ménages d'une personne, nous avons également attiré de nombreuses familles avec enfants grâce aux logements coopératifs meilleur marché. La commune met tous les moyens en œuvre pour faciliter l'intégration des allophones. Compte tenu de sa taille actuelle, la commune ne devrait pas tarder à atteindre le seuil d'autonomie. Pour autant, la vie locale reste gérable. A présent, nous devrions aspirer à consolider la situation.»

Daniel Hinnen

Entrepreneur en construction (37 ans)

«Je suis enraciné à Rümlang. Les nombreuses festivités et la vie associative intense en font un village animé où il est possible de faire des rencontres à tout moment. La proximité est aussi envisageable dans une société en pleine croissance, mais il faut l'entretenir. A titre personnel, je m'engage auprès des arbalétriers. En tant qu'entrepreneur, j'ai surfé sur la vague des constructions. Même si les constructions neuves ne devraient plus être si nombreuses, je ne me fais aucun souci. Les rénovations et les transformations offrent suffisamment de travail. En outre, je constate que la commune a du retard à combler sur le plan infrastructurel: le nombre de nouveaux arrivants exige notamment davantage de salles de classe. Je n'ai aucun grief concernant l'aéroport tout proche. Il apporte des contribuables dans la commune et du travail pour de nombreuses PME. De plus, les nuisances sonores ont plutôt diminué grâce aux progrès techniques.»

ONE VANDERBILT – LE GRATTE-CIEL DES SUPERLATIFS A NEW YORK

1

One Vanderbilt, tel est le nom du «super-gratte-ciel» en cours de construction à Midtown Manhattan, New York. Situé à proximité directe du Grand Central Terminal, cet immeuble conçu exclusivement à des fins administratives mesurera 427 mètres, ce qui en fera le troisième bâtiment le plus élevé de New York derrière le One World Trade Center (541 m) et la Central Park Tower (472 m). Schindler fournira tous les ascenseurs et escaliers mécaniques du bâtiment. Conçu par le célèbre bureau d'architectes Kohl, Pedersen, Fox, le bâtiment devrait être terminé pour fin



**C'EST UNE CERTITUDE:
ONE VANDERBILT
VA DEVENIR L'UN DES
EMBLÈMES DE NEW YORK.**

2020. En vertu du plan de zone remanié, Midtown Manhattan voit la hauteur limite de ses nouvelles tours résidentielles, hôtelières et administratives augmenter d'environ 30%. Le réaménagement du Grand Central Terminal et de ses proches alentours représente un projet phare à cet égard. Le One Vanderbilt sera l'un des «repères» de cette région. Le bâtiment vise l'obtention d'une certification «LEED Gold». La Toronto-Dominion-Bank, la deuxième plus grande banque du Canada, sera le locataire principal de cette tour, qui accueillera également une plate-forme panoramique à 311 m de hauteur.

Schindler livrera 35 ascenseurs Schindler 7000 et 4 ascenseurs pour personnes plus compacts, ainsi que 5 escaliers mécaniques. Les ascenseurs destinés aux immeubles de grande hauteur sont équipés de la commande d'appel de destination PORT.

86 ASCENSEURS POUR «THE CIRCLE» À L'AÉROPORT DE ZURICH

2

C'est une belle réussite pour Schindler Zurich dans un contexte d'âpre concurrence: Schindler fournira la totalité des ascenseurs pour l'aménagement de base du centre de services «The Circle» à l'aéroport de Zurich, soit 86 appareils.

C'est actuellement le plus gros chantier de Suisse: le centre de services «The Circle», situé directement à l'aéroport de Zurich, devrait ouvrir ses portes dans le courant de l'année 2020. Ce projet d'envergure, dont le coût est d'environ un milliard de francs, comprendra des surfaces de bureaux, deux hôtels du



**PARFAITEMENT
DESSERVI ET AU CŒUR
DE LA MOBILITÉ: LE
CENTRE DE SERVICES
«THE CIRCLE» À L'AÉRO-
PORT DE ZURICH.**

groupe Hyatt et un centre de compétences médical de l'Hôpital universitaire de Zurich. L'art, la culture, la formation et la gastronomie y auront également leur place.

Considéré comme l'endroit le mieux desservi de Suisse, le complexe est financé par Flughafen Zürich AG (51 %) et Swiss Life SA (49 %), copropriétaire des lieux. «The Circle» a été conçu par l'architecte star Riken Yamamoto, inspiré – curieusement – par le quartier historique zurichois du Niederdorf et ses ruelles sinueuses.

«Je suis extrêmement heureux que nous ayons remporté le marché de ce prestigieux projet à l'aéroport de Zurich», déclare Urs Fischer, responsable des ventes Nouvelles installations, qui a mené les négociations. Schindler Zurich installera progressivement les 86 ascenseurs, qui seront remis à partir de l'été 2019. Il s'agit principalement d'appareils du type Schindler 5500 et de quelques installations spéciales. Leur montage débutera en avril prochain et s'étalera jusqu'en 2020.

DES ASCENSEURS ET ESCALIERS MÉCANIQUES SCHINDLER POUR LE MÉTRO DE NAGPUR

3

Schindler Inde a enregistré son plus grand succès depuis sa fondation il y a 19 ans, avec une commande de 193 escaliers mécaniques et 130 ascenseurs pour le réseau métropolitain de Nagpur, une ville de trois millions d'habitants située dans l'état fédéral de Maharashtra.

Schindler signe là son troisième succès majeur après l'obtention des deux réseaux métropolitains de Greater Noida.

Lancé en mai 2015, le chantier du métro de Nagpur affiche un coût total de USD 1,4 milliard. Métropole économique à forte croissance, Nagpur est la plus grande ville d'Inde centrale.



NAGPUR, GRANDE VILLE À FORTÉ CROISSANCE EN INDE CENTRALE, RENFORCE SON RÉSEAU MÉTROPOLITAIN.

Elle est considérée comme l'une des villes les plus intéressantes du point de vue de la qualité de vie, des espaces verts, des transports publics et du système de santé. Surnommée «Orange City», Nagpur est le carrefour commercial des oranges cultivées dans la région.

En décrochant la grosse commande du métro, Schindler Inde a damé le pion à une rude concurrence. De quoi ravir Uday Kulkarni, CEO de Schindler Inde et Asie du Sud: «ce succès nous permet de renforcer notre participation à de grands projets d'infrastructure indiens. Ce tour de force est à porter au crédit de l'effort conjugué de différents services de Schindler Inde, ainsi que de l'usine d'ascenseurs chinoise Schindler Shanghai Works.» Schindler Inde va livrer 193 escaliers mécaniques de type Schindler 9700AE et 130 ascenseurs Schindler 5500. La remise des installations pour les trois premières stations de métro est prévue pour décembre 2017. Les escaliers mécaniques et ascenseurs seront installés par étapes dans les autres stations jusqu'à la mi-2020.

«WYNYARD PLACE», UN ÉDIFICE ATTRAYANT POUR SYDNEY

4

Wynyard Place, l'un des lieux les plus en vue du quartier des affaires de Sydney, fait peau neuve. Sous l'égide de MAKE+ Architects, la place entre Carrington Street et George Street sera transformée par l'entreprise Brookfield & Partner en une «zone piétonne de classe mondiale en plein cœur de Sydney».

Le nouvel emblème du site sera la Wynyard Place, une tour de 27 étages qui culmine à 134 mètres. Wynyard Place se trouve directement à côté du Shell House, un bâtiment historique célèbre pour son horloge. Derrière le Shell House se trouve le «285 George Street»,



LE NOUVEL IMMEUBLE FAIT PARTIE INTÉGRANTE DU RÉAMÉNAGEMENT COMPLET DE WYNYARD PLACE, AU CŒUR DE SYDNEY.

un autre bâtiment historique. Tous deux sont rénovés de fond en comble dans le cadre de la remise à neuf générale de Wynyard Place, retrouvant ainsi leur vocation initiale d'immeubles commerciaux représentatifs. La rénovation générale porte également sur la construction d'un nouveau passage à la gare Wynyard, ainsi que d'une nouvelle entrée principale vers la gare depuis la George Street et la Carrington Street. Le Wynyard Park fait l'objet d'une modernisation dans le cadre du développement global afin de devenir un espace public attrayant.

Schindler livrera 10 ascenseurs hautes performances Schindler 7000, 22 Schindler 5500 et 13 escaliers mécaniques pour cet immeuble commercial d'une surface utile de 59 000 m². Les ascenseurs hautes performances sont gérés par la commande d'appel de destination PORT. L'achèvement des travaux est prévu pour 2018.



Si près du ciel

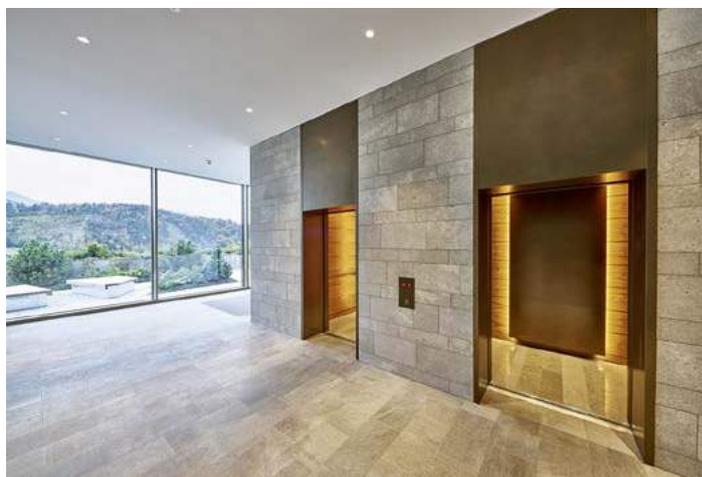
En 1871, les industriels Franz Josef Bucher et Josef Durrer achetèrent «l'Alp Tritt» au-dessus du lac des Quatre-Cantons. Ils bâtirent un hôtel, baptisèrent les lieux «Bürgenstock» et entrèrent dans l'histoire de l'hôtellerie suisse. Telle est aussi la vocation du nouveau Bürgenstock Resort, qui brille non seulement par son caractère luxueux, mais aussi et surtout par sa situation enchanteuse. L'arrivée est une expérience unique à elle seule.

TEXTE CHRISTOPH ZURFLUH PHOTO HANSPETER WAGNER

D'Express il n'a que le nom. Lorsque le «Bürgenstock Express», le bateau qui assure la liaison directe entre Lucerne et Kehrsiten, lève l'ancre à 15h15 précises, rien ne presse. Comme pour laisser les passagers s'émerveiller une fois encore des vues magnifiques de la ville, il quitte lentement la baie de Lucerne, longeant la promenade du lac où trônent les majestueux hôtels de la Belle Epoque. L'endroit faisait déjà le bonheur des visiteurs il y a 150 ans, et cela n'a rien d'étonnant: la ville, le lac et les montagnes constituent une offre touristique extraordinaire. L'embarcation passe ensuite devant des bateaux à vapeur historiques, autres témoins privilégiés de la naissance du tourisme suisse, puis entame sa traversée. Très vite, cette promenade au fil de l'eau a déjà tenu sa promesse: un moment de pure sérénité.

Bientôt le mont Pilate se dresse à l'horizon, drapé d'un épais nuage. Les quelques rayons de soleil qui parviennent à percer la cuirasse grise font rayonner le paysage, scintiller le lac et briller les yeux. Vu d'en haut, se dit-on, ce doit être exceptionnel.

A Kehrsiten, le nouveau funiculaire, fidèle au style historique de son illustre ancêtre de 1888, rejoint directement l'hôtel Bürgenstock à 874 mètres d'altitude en quatre minutes à peine. La vue depuis le



Ces ascenseurs de l'hôtel Bürgenstock sont directement reliés au funiculaire.

hall de l'hôtel paraît surnaturelle. Il suffit de s'asseoir dans l'un des fauteuils de création italienne pour admirer un paysage digne des studios hollywoodiens qui se déploie face à l'immense façade vitrée. C'est du très grand art.

Installé devant un guéridon, Bruno H. Schöpfer remue son café. Ce décor, il l'a déjà vu mille fois, mais il ne s'en lasse pas. «C'est ça la magie du Bürgenstock Resort», lance-t-il. Qui oserait le contredire? Bruno H. Schöpfer, le bien nommé. En allemand, son nom signifie en effet «créateur», ce qui colle parfaitement à sa fonction: en plus d'être le Managing Director du «Bürgenstock Selection», auquel appartiennent également le «Royal Savoy» à Lausanne et le «Schweizerhof» à Berne, il est le «créateur» du complexe de CHF 550 millions composé de 4 hôtels, de 383 chambres, d'un centre médical et de bien-être, de 12 restaurants et bars, de 67 suites résidentielles et d'un gigantesque spa alpin de 10 000 m². Les idées viennent de lui, les fonds du Qatar. Aucun investisseur suisse ne s'est manifesté en 10 ans. Une école hôtelière ouvrira bientôt ses portes. «Ici, on peut apprendre tout ce qui a trait à l'hôtellerie». Quand on parcourt le site d'un kilomètre de long, on ne peut que lui donner raison. ►



Lakeview Bar & Lounge: une vue à couper le souffle.

«Une question de rentabilité»

Monsieur Schöpfer, vous avez réalisé des projets hôteliers dans le monde entier. A présent, l'un des plus gros d'entre eux se trouve dans votre pays natal ...

Bruno H. Schöpfer: J'en suis ravi. Mais la taille en soi n'a aucune importance. Tout est une question de rentabilité. Le Bürgenstock a une superficie de 60 hectares, un terrain de golf, 14 km de routes privées et 30 bâtiments. Pour l'entretenir, nous devons générer un chiffre d'affaires de CHF 100 millions.

Ce projet affiche un budget impressionnant de CHF 550 millions. De quoi donner quelques insomnies?

Prétendre que ce ne fut jamais le cas serait prétentieux. Je me suis régulièrement remis en question. Imaginez seulement l'évolution technologique qui a eu lieu pendant les neuf années de conception et de construction. Il a fallu s'adapter, mais j'ai toujours cru au projet.

Vous marchez sur les traces des deux pionniers du tourisme: Franz Josef Bucher et Robert Durrer ...

Bucher et Durrer étaient des visionnaires. Je me suis souvent demandé comment une telle idée a pu germer dans l'esprit de Bucher, fils de paysan du canton d'Obwald...

Promenade en plein air au Palace Hotel, un établissement historique.





Des ascenseurs luxueux

Schindler Lucerne a livré 42 ascenseurs au nouveau Bürgenstock Resort. C'est l'une des plus grosses commandes de ces dernières années. Et elle ne tombe pas du ciel: «J'entretiens une relation de longue date avec Schindler», confie Bruno H. Schöpfer. Elle a commencé à Hong Kong, où le Lucernois était au service du groupe hôtelier Mandarin Oriental, dont la famille de propriétaires est partenaire de Schindler dans une coentreprise en Chine. «Par conséquent, tous nos hôtels étaient équipés d'ascenseurs Schindler.» Pour les ascenseurs du Bürgenstock, Bruno H. Schöpfer n'a rien laissé au hasard: certains éléments stylistiques sont adaptés individuellement à chaque bâtiment et tous sont de première qualité. En outre, l'ascenseur du Hammetschwand bâti par Schindler pour l'inauguration du Resort a été rénové et modernisé pour environ CHF 1,5 million.

Un marketing optimal il y a 150 ans

C'est ce qu'on appelle avoir le sens des affaires: Franz Josef Bucher (1834–1906) et Robert Durrer (1841–1919), son partenaire commercial, exploitent une scierie et une usine de parquet à Kerns. Pour créer de l'emploi, ils construisent l'hôtel Sonnenberg à Engelberg vers 1870 et le vendent un an plus tard, avec un bénéfice à la clé.

Ce gain leur permet d'acheter l'Alp Tritt, idéalement situé au-dessus du lac des Quatre-Cantons. Ils y érigent l'hôtel Kurhaus (le futur Grand Hotel) en 1873. Peu convaincus de l'attrait de l'enseigne «Alp Tritt», ils baptisent leur nouvel établissement hôtelier «Bürgenstock». Un vrai coup de marketing.

Galvanisés par le succès, Bucher et Durrer se consacrent pleinement au tourisme naissant et mettent sur pied un empire hôtelier qui, du Bürgenstock à la lointaine Egypte, compte plus de dix hôtels de luxe, qu'ils préfèrent appeler «palaces». Mais Bucher et Durrer ne s'arrêtent pas là: ils construisent des tramways à Lugano, Gênes ou Stansstad, ainsi que de nombreux funiculaires, notamment sur le Stanserhorn, aux chutes du Reichenbach et sur le Mont-Pèlerin. Tous sont alimentés par leurs propres centrales électriques. Bucher a du flair pour anticiper les besoins des visiteurs, comme en témoigne le complexe du Bürgenstock, qui possède sa propre route, sa propre ligne ferroviaire et le célèbre ascenseur du Hammetschwand, sans compter les attractions telles que le chemin aménagé dans la roche.

En 1895, Bucher devient le propriétaire exclusif du Bürgenstock, qui restera dans la famille jusqu'en 1925. Par la suite, Friedrich

Frey-Fürst reprend le flambeau, puis son fils Fritz en 1953. Ils en feront l'incarnation de l'hôtellerie exclusive, le rendez-vous incontournable des gens riches, beaux et puissants de ce monde. Ce lieu a accueilli des responsables politiques tels que Konrad Adenauer, Jimmy Carter et Golda Meir, ainsi qu'une pléiade de célébrités, de Shirley McLaine à Charlie Chaplin et Sean Connery, en passant par Sophia Loren et Audrey Hepburn. Après plusieurs changements de propriétaire, le Bürgenstock a été repris par des investisseurs qataris en 2007.

Monsieur Schöpfer, vous dites que le succès d'un établissement hôtelier passe impérativement par un ancrage régional: or le Bürgenstock Resort est financé par un investisseur qatari, la moitié du personnel ne possède pas de passeport suisse et une grande partie des visiteurs vient de l'étranger. En quoi s'agit-il d'un ancrage régional?

Regardez la situation sous un autre angle: pour chaque franc investi ici, 40 centimes supplémentaires sont générés au profit de l'économie locale. Au cours des neuf dernières années, nous avons attribué 66% de tous les contrats dans le canton de Lucerne. Seules 10% des ressources ont quitté la Suisse centrale.

S'agissant de l'offre, l'ancrage local est exclu: qui peut se permettre de séjourner ici?

Cette image sélective n'a plus lieu d'être. Par le passé, le Resort était incroyablement exclusif. Tout était fait pour maintenir les classes populaires à l'écart. Nous proposons aujourd'hui de nombreuses offres à la portée de tous. Vous pouvez prendre le bateau à Lucerne, emprunter notre funiculaire et savourer un dîner pour CHF 79 tout compris. Nous ne sommes en aucun cas un Resort réservé aux riches, qui du reste n'ont aucun intérêt à rester entre eux. La diversité des visiteurs contribue également à l'expérience proposée.



Bruno H. Schöpfer

Départ du paradis

Le soir venu, une scène mystique se dessine alors que le Winkelried accoste à l'embarcadère de Kehrsiten, sous les lueurs du crépuscule. A peine est-il reparti que les premières gouttes de pluie viennent tambouriner sur la grande fenêtre panoramique du bateau à moteur. L'eau danse dans la brise du soir. Au sommet du Bürgenstock, le Resort s'enfoncé peu à peu dans la nuit et le brouillard. Un dernier regard en arrière, et il a disparu ... ■

Nous savons anticiper.



En interaction numérique constante avec nos ascenseurs, nous pouvons résoudre la majorité des problèmes avant même qu'ils ne surviennent.

Schindler Your First Choice



Schindler