

Sous la direction de
Maxime Felder, Renate Albrecher,
Vincent Kaufmann et Yves Pedrazzini

LA SUISSE DE A RBON À Z OUG

Portrait en 12 villes



LA SUISSE
DE ARBON
À ZOUG

Sous la direction de
Maxime Felder, Renate Albrecher,
Vincent Kaufmann et Yves Pedrazzini

LA SUISSE
DE ARBON
À ZOUG

Portrait en 12 villes

EPFL PRESS

Cet ouvrage numérique a bénéficié du soutien du Fonds national suisse.

Direction générale : Lucas Giossi
Directions éditoriale et commerciale : Sylvain Collette et May Yang
Direction de la communication : Prisca Thür-Bédert
Responsable de production : Christophe Borlat
Éditorial : Alice Micheau-Thiébaud et Jean Rime
Graphisme : Kim Nanette
Marketing digital : Gabriel Hussy
Comptabilité : Daniela Castan
Logistique : Émile Razafimanjaka

Cartes : Jules Grandvillemin
Traductions vers le français : Maxime Felder
Illustration de couverture : Kim Nanette

EPFL PRESS est un label des Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR), qui publient principalement les travaux d'enseignement et de recherche de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), des universités et des hautes écoles francophones.

PPUR, EPFL – Rolex Learning Center, CM Station 10, CH-1015 Lausanne,
info@epflpress.org, tél. : +41 21 693 21 30

www.epflpress.org

Première édition 2024

ISBN 978-2-88915-541-5, version imprimée

ISBN 978-2-8323-2234-5, version ebook (pdf), doi.org/10.55430/0546VA01

© EPFL PRESS / Presses polytechniques et universitaires romandes

Imprimé en France

Ce livre est sous licence :



Ce texte est sous licence Creative Commons : elle vous oblige, si vous utilisez cet écrit, à en citer les auteurs, la source et l'éditeur original, sans modifications du texte ou de l'extrait et sans utilisation commerciale.

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Avant-propos – Du Studio Basel au Studio Payerne?..... | 11 |
|---|-----------|

| | |
|--|-----------|
| Introduction – De l’urbain ordinaire aux villes singulières | 15 |
|--|-----------|

| | |
|---|----|
| Les villes plutôt que l’urbain | 17 |
| Appréhender les villes comme centralités | 20 |
| Petites, moyennes, secondaires, ordinaires? | 22 |
| D’Arbon à Zoug, un voyage à travers la Suisse | 24 |
| Références | 27 |

PREMIÈRE PARTIE

| | |
|--|-----------|
| Au-delà des statistiques: une certaine idée de la ville moyenne | 31 |
|--|-----------|

Pierre Dessemontet

| | |
|--|----|
| Le sort de la ville historique | 31 |
| Une vision quantitative | 33 |
| Comment distinguer la ville moyenne? | 35 |
| Un lieu central | 37 |
| Un lieu diversifié | 39 |
| Conclusion: la ville moyenne, un lieu qui se suffit à lui-même | 40 |
| Références | 42 |

| | |
|---|-----------|
| Vers une déconcentration métropolitaine? Point de vue depuis Mendrisio | 43 |
|---|-----------|

Gian Paolo Torricelli

| | |
|--|----|
| La petite ville à deux échelles | 43 |
| Pandémie et petites villes en Suisse: un sujet pertinent? | 45 |
| Qu’est-ce qu’une « petite ville »? | 45 |
| Relations centre-périphérie et virtualisation des activités: 1990-2020 | 47 |
| Les effets de la pandémie sur l’habiter | 50 |
| Pandémie et démographie: grands centres et petites villes | 51 |
| Quelles opportunités pour les petites villes? | 53 |
| Références | 55 |

DEUXIÈME PARTIE

| | |
|--|-----|
| Préambule réflexif | 59 |
| Grandir en ville (de Fribourg) – Maxime Felder | 59 |
| Rohrbach (Autriche), la ville qui n'était pas vraiment une ville – Renate Albrecher | 61 |
| Le Lignon et Estavayer-le-Lac, deux villes qui n'en sont pas ? – Vincent Kaufmann | 63 |
| <i>When you're growing up in a small town (like Lausanne)</i> – Yves Pedrazzini | 65 |
| Arbon et autres villes à l'urbanité intermédiaire | 69 |
| Lineo Devecchi | |
| Dormir dans un tube: pas en province, quand même? | 69 |
| <i>Blueschtfahrt</i> à Arbon, ou qui se sent bien ici? | 72 |
| Trop petit pour voir grand, trop grand pour agir à petite échelle? | 74 |
| Ni province ni grande ville: en route pour une urbanité intermédiaire! | 78 |
| Vers la « Grande Bellinzona » | 85 |
| Claire Fischer Torricelli | |
| Vers la « Grande Bellinzona » | 87 |
| Des atouts cachés | 88 |
| Le quatrième château, tombeau des déchets du canton | 89 |
| Espaces publics, lieux de socialisation et de rencontre? | 90 |
| <i>Na vòlta, incöö e dumàn: tücc al mercaa</i> | 93 |
| <i>Ma ti ta parlat mia ul dialett?</i> | 94 |
| Bellinzona et le chemin de fer | 94 |
| <i>Giù le mani delle Officine</i> | 95 |
| Où sont les femmes? | 96 |
| Mobilité: comment ménager la chèvre et le chou | 97 |
| La ville devenue mienne | 99 |
| Références | 100 |
| Bienne: la ville des possibles | 101 |
| Sébastien Lambelet et Julien Steiner | |
| Des enseignes horlogères bien visibles | 103 |
| Une Suze qui (re)lie | 106 |
| Un <i>Swatch Drive</i> à côté d'un stade expérimental | 108 |
| Des punks face à un hôtel: une cohabitation à l'image de Bienne | 111 |
| Des échecs pour repenser l'avenir? | 112 |
| Références | 116 |

La Chaux-de-Fonds à La Plage.....117

Lisa Asticher et Célia De Pietro

| | |
|---|-----|
| Introduction | 117 |
| La «Tchaux» | 118 |
| La Plage des Six Pompes | 120 |
| La Plage des montagnes racontée par ses habitant-es | 122 |
| <i>Grandir avec La Plage</i> | 122 |
| <i>Les retrouvailles</i> | 125 |
| Une ville mise en mouvement | 126 |
| Vitrine d'une ville en lutte | 127 |
| Conclusion | 129 |
| Références | 130 |

Chiasso: capitale de la frontière..... 131

Sandro Cattacin et Fiorenza Gamba

| | |
|---|-----|
| Mythologie de la ville: John Wayne et José Altafini | 134 |
| La fin ou un nouveau début pour Chiasso? | 138 |
| Conclusion | 141 |
| Références | 144 |

Coire: le paradoxe d'une ville pour 150 vallées..... 147

Franziska Meinherz

| | |
|---|-----|
| Difficile d'être le centre d'une région décentralisée | 149 |
| On ne naît pas centre urbain, on le devient | 154 |
| Conclusion | 158 |
| Références | 159 |

Martigny: une ville alpine aux dimensions humaines..... 161

Viviane Cretton

| | |
|--|-----|
| Une population renouvelée | 162 |
| La diversité | 163 |
| Une urbanité située | 164 |
| Une ville qui s'étend, au pied des montagnes | 165 |
| Mon quartier | 166 |
| Les stations-service | 168 |
| La maison des jeunes | 170 |
| La périphérie au centre | 171 |
| Urbanité alpine | 172 |

Neuchâtel et Le Crêt-Taconnet: biographie d'un quartier en mutation..... 175

Patrick Rérat

| | |
|--|-----|
| « Prochain arrêt: Neuchâtel » | 175 |
| Des fleurs et des trains | 177 |
| De la friche urbaine au quartier durable | 180 |
| Un quartier emblématique des défis d'une ville moyenne | 184 |
| Références | 187 |

Schaffhouse: une ville à la frontière.....189

Martin Schuler

| | |
|---|-----|
| Une ville-canton dans l'ombre de Zurich | 191 |
| Un territoire préservé | 192 |
| Spécificités d'une région frontalière | 193 |
| Comment se distinguer? | 194 |
| Rayonnement | 195 |
| <i>Développement économique</i> | 196 |
| <i>Poids de la politique passée et présente</i> | 198 |
| Références | 201 |

Sierre: les dilemmes d'une ville façonnée par l'automobile.....203

Rafael Matos-Wasem

| | |
|---|-----|
| Une ville dénuée de centre | 204 |
| Sierre et Sion: d'un état de rivalité à une émulation bénéfique | 209 |
| Des frémissements laissant présager un meilleur futur urbain | 212 |
| Références | 215 |

Thoune: un développement économique durable?..... 217

Heike Mayer

| | |
|-------------------------------------|-----|
| Une ville résidentielle attrayante? | 218 |
| Développer une économie locale | 224 |
| Références | 227 |

Zoug: paysage urbain.....229

Philippe Koch

| | |
|---|-----|
| Entrée en matière | 229 |
| Zoug en un coup d'œil | 231 |
| Du catholicisme au capitalisme | 234 |
| De Philipp Brothers à Glencore | 236 |
| De la ville et des villages à un paysage urbain | 239 |

| | |
|---|------------|
| Ce que Los Angeles nous apprend de Zoug | 241 |
| Perspectives | 243 |
| Références | 245 |
| Un portrait de la Suisse à travers douze villes..... | 247 |
| La ville (qui vaut la peine d'être) vécue | 248 |
| Rythmes et événements | 250 |
| Centralités, singularités, rivalités | 252 |
| Un portrait de la Suisse à travers ses villes | 256 |
| Observer les villes à mi-hauteur | 260 |
| Références | 263 |
| Présentation des collaboratrices et collaborateurs | 265 |
| La directrice et les directeurs d'ouvrage | 265 |
| Les autrices et les auteurs | 266 |
| Remerciements..... | 271 |

Avant-propos

Du Studio Basel au Studio Payerne?

Opérant au nom du Laboratoire de sociologie urbaine de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), la direction collective de cet ouvrage aurait pu avoir pour nom « Studio Payerne de l'EPFL », en référence, quelque peu ironique, bien que respectueuse, au Studio Basel de l'École polytechnique fédérale de Zurich (ETHZ), fondé par les architectes Roger Diener, Jacques Herzog, Marcel Meili et Pierre de Meuron. En effet, leur propre ouvrage collectif en trois volumes, intitulé *La Suisse, portrait urbain*, paru en 2005, a marqué un tournant dans le récit, paisiblement accepté jusque-là, d'une Suisse rurale s'urbanisant lentement et en quelque sorte à contre-cœur. Ce tournant est venu d'un constat, ou plutôt d'un manifeste : la Suisse est urbaine, et même essentiellement urbaine ! Par conséquent, le « portrait urbain » brossé par l'ETHZ ne portait pas tant sur les villes suisses que sur « l'urbanité spécifique » de la Suisse. Pour ce faire, les auteurs annonçaient renoncer à décrire les villes dans leurs spécificités, préférant au contraire les rattacher à l'une des cinq catégories qu'ils avaient créées pour l'occasion : régions métropolitaines, réseaux urbains, zones calmes, friches alpines et *resorts*.

La publication du « portrait urbain » du Studio Basel est intervenue dans une période de forte croissance des plus grandes métropoles, en Suisse comme ailleurs, qui se produisait au détriment des plus petites villes. Cela aide à comprendre pourquoi Roger Diener et ses collègues, tout en refusant de faire de la taille un critère de définition des villes, semblaient convaincus que le salut des villes (et même de la Suisse) ne résidait que dans leur capacité à faire système autour des plus grands centres qui, eux-mêmes, se connectaient

aux autres métropoles au-delà de nos frontières. Ainsi, les auteurs insistaient-ils sur le fait que toute commune doit s'urbaniser et « rejoindre des espaces plus grands » sous peine d'être provincialisée, marginalisée, et de devenir « inintéressante[s] pour les médias ou pour un quelconque soutien extérieur¹ ».

Notre projet s'oppose à une telle compréhension du territoire suisse, mais ne cherche pas à le faire en étudiant les relations entre les communes dont l'urbanité s'exprime de manières différenciées. Il vise plutôt à faire ressortir ce que les typologies forcent à abandonner. Le portrait que nous proposons ici, et qui espère sortir un peu des chemins balisés de la recherche urbaine suisse, est celui d'une Suisse peinte à travers douze villes. Celles-ci n'ont a priori rien en commun, à part peut-être le fait de ne pas compter parmi les plus connues, ni en deçà ni au-delà de nos frontières, et de n'avoir été, à notre connaissance, le cas d'étude de presque aucun projet de recherche.

Il faut reconnaître que si l'équipe du Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL – qui fête ses 20 ans en 2024 – a porté son intérêt sur des villes comme Payerne, tout d'abord, puis Bienne, Carouge ou Estavayer-le-Lac à l'occasion d'enseignements et de recherches sur mandats, les publications scientifiques de ses membres n'ont pas reflété jusque-là cet intérêt. La démarche comparative et l'internationalisation de la recherche scientifique poussent à mettre en perspective des villes susceptibles d'être – au moins un peu – connues au-delà du périmètre national. Face aux poids lourds des villes « dites » globales, comment prétendre apporter une contribution théorique sérieuse à partir d'une ville suisse de 30 000 habitant-es ? Au mieux, les petites villes sont saisies dans des catégories. Par conséquent, sur le plan de la recherche, le Laboratoire de sociologie urbaine mériterait davantage le surnom de « Studio Genève » que celui de « Studio Payerne ». Ce livre ne renversera pas la vapeur, mais constitue un appel à s'écarter des sentiers battus, à sortir des comparaisons Genève-Zurich et à développer des projets de

¹ Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P. et Schmid, C. (2005). *La Suisse – portrait urbain*, Bâle: Birkhäuser, p. 149.

recherche urbaine à Coire, à Bellinzone ou encore à Thoune. Chaque chapitre de ce livre propose son lot de pistes pour quiconque voudrait suivre cet appel, en laissant chaque auteur et autrice libre de s'éloigner plus ou moins radicalement de l'article scientifique calibré pour les revues à comité de lecture.

Introduction

De l'urbain ordinaire aux villes singulières

Ce livre porte sur les villes en Suisse, mais ignore poliment Zurich, Genève, Bâle, Lausanne ou Berne. Ce n'est pourtant pas (qu')une provocation. Il est certes courant de penser « la ville » à l'aune de ses emblèmes: les métropoles à prétentions globales. Après tout, une grande partie de la théorie urbaine a été produite à partir de Berlin, Chicago, Londres, Los Angeles, New York, Paris, Tokyo... et, plus récemment et marginalement, à partir des mégapoles « du Sud »: Johannesburg, Shanghai, Singapour, São Paulo... En Suisse, dans cette perspective et du point de vue des études urbaines, seul le « Top 5 » est digne d'intérêt, et encore... À moins bien sûr de considérer la Suisse comme une seule grande métropole ; nous y reviendrons.

Le présent ouvrage propose un autre éclairage: il postule que, pour comprendre les villes suisses, Zoug, Martigny ou Chiasso sont d'aussi bons points de départ que Zurich, Genève ou Bâle. À vrai dire, nous pensons même que ce sont de *meilleurs* points de départ. En cela, nous rejoignons l'idée de considérer toute ville comme « ordinaire », qu'elle compte plusieurs milliers ou millions d'habitantes, qu'elle soit en Suisse, aux États-Unis ou en Indonésie.

« Pourquoi? » serait-on dès lors en droit de se demander. La réponse la plus évidente et la plus facile est: « pourquoi pas? » Sans entrer dans les débats sur les avantages et inconvénients de l'étude de cas ou de l'approche monographique, nous constatons que personne ne semble embarrassé par l'idée qu'une étude se base sur l'analyse d'une seule métropole². Genève et Zurich ont par exemple

² Pour l'instant, ce sont peut-être les autrices et auteurs qui, plus que les comités éditoriaux, rechignent à ancrer explicitement des résultats de recherche dans une ville a priori inconnue du monde académique.

fait l'objet d'articles (non comparatifs) dans la revue *Urban Studies* et on ne compte plus les études de cas reposant exclusivement sur New York, Londres ou Paris. Ce souhait de donner davantage de place à des villes « occidentales » peut paraître comme l'aveu de notre insensibilité aux critiques postcoloniales sur la division spatiale de la recherche urbaine. Cependant, les déséquilibres qui justifient cette critique proviennent non seulement de l'ethnocentrisme, mais aussi d'une tendance à chercher dans les métropoles l'expression la plus significative de l'urbanité et de la modernité. Ainsi, prendre au sérieux toute ville, quelle que soit sa taille et sa supposée urbanité ou modernité, est en soi une manière de répondre aux critiques postcoloniales, peut-être même décoloniales.

La deuxième réponse est liée au fait que les villes dont traite ce livre relèvent essentiellement de ce que la recherche urbaine appelle les « petites et moyennes villes » (« *small and medium-sized cities* », dans la langue des *peer reviews*...). Celles-ci n'ont pas été ignorées dans les travaux académiques, loin de là. Elles font même l'objet d'un intérêt croissant. Cependant, elles constituent un sujet situé à part, voire en marge de l'étude des « vraies » villes. Plutôt que d'être un point de départ pour des développements théoriques sur les villes en général, elles sont parfois analysées « en creux », à partir de ce qui fait qu'elles ne sont pas pleinement urbaines.

À l'opposé de cette perspective se dessine une tendance à idéaliser ces villes « petites et moyennes », en n'y pointant que les qualités de villes « à taille humaine » et où il fait bon vivre. Cette idée, elle aussi, est loin d'être nouvelle, mais a connu un regain d'intérêt dans le contexte de la lutte contre le dérèglement climatique. La pandémie de COVID-19 a évidemment pu influencer ce rêve (ou ce mirage, selon le point de vue) d'une « proximité heureuse » dont on suspectera quelque aspect nostalgique, voire mélancolique, comme le suggère Gian Paolo Torricelli dans la première partie de ce livre. Que ce soit de manière négative ou positive, ces approches des villes dites « petites et moyennes » tendent à en faire des cas à part. Or, il paraît évident que, en Europe au moins, ces villes représentent davantage la norme que l'exception. C'est particulièrement évident en Suisse : les métropoles telles que Zurich

ou celle que, selon l'hypothèse de Michel Bassand (2004), Genève et Lausanne forment dans la région lémanique sont des anomalies statistiques ; des exceptions intéressantes, évidemment, mais dont l'étude ne permet pas de saisir plus largement ce que sont les villes suisses dans leur diversité. D'où le but que nous nous donnons de parler des villes telles que la Suisse en compte des dizaines et de décrire tant ce qu'elles ont d'ordinaire que ce qui rend chacune d'elles unique. Nous voulons les présenter dans leur contexte, tout en évitant de les réduire à un rôle fonctionnel vis-à-vis d'un système dont elles ne seraient qu'un rouage. La vision fonctionnaliste a toujours trouvé quelque utilité même aux plus petites villes, mais cette fonction se résume parfois à fournir aux « vraies villes » – les grandes – l'infanterie sociale et économique qu'est devenue la masse des pendulaires.

Ce livre montre que ces villes – quelle que soit leur taille – sont des objets légitimes et dignes d'intérêt pour les études urbaines, capables même d'en faire bouger les frontières établies. Il prouve également que les chercheuses et chercheurs qui écrivent habituellement sur de plus grandes villes ont aussi des choses à dire sur les villes de taille plus modeste. Leurs textes réunis ici suggèrent d'ailleurs que leur connaissance scientifique de l'urbain s'articule souvent à une connaissance expérientielle d'une ville de 10 000, 20 000 ou 30 000 habitant·es qui les a vus grandir, partir et parfois, revenir. Nous leur avons ainsi demandé de parler d'une ville avec laquelle ils et elles ont un lien particulier, et les avons encouragé·es à livrer un regard personnel dont la subjectivité est assumée.

Les villes plutôt que l'urbain

À partir de combien d'habitant·es une commune est-elle une ville ? Où s'arrête la ville ? Le périurbain, est-ce encore la ville ou ne l'est-ce déjà plus ? Comme l'explique Pierre Dessemontet dans la première partie de cet ouvrage, ces questions mettent les statisticien·nes au défi. Mais les dynamiques d'urbanisation ne rendent pas la tâche plus facile. Tant la périurbanisation (ou l'étalement urbain) que la métropolisation (la croissance des centres qui fait entrer dans leur

orbite des villes et villages environnants) produisent des formes de plus en plus étalées et fragmentées spatialement.

Les notions d'urbain et d'urbanité permettent d'esquiver ces dilemmes de définition. « Urbain » est un mot singulier qui a l'avantage d'être pluriel : il englobe le centre ancien, le quartier d'affaires, l'habitat résidentiel, le périurbain, la et les banlieue(s), les faubourgs, les zones industrielles, les ports quand il y en a... L'urbanité a l'avantage de se décliner en gradients (Lévy, 1999) et en indicateurs, plutôt que de s'en tenir à la définition d'un seul objet homogène. Le risque peut être celui de ne plus voir de limites au phénomène urbain appréhendé de la sorte. Ainsi, il n'y aurait plus de « nature » non affectée par des processus liés à l'urbanisation, ni d'arrière-pays qui ne serait « au service » d'une agglomération urbaine et de ses habitant-es, en tant que lieu de loisir, de mobilité, de production, ou encore d'extraction de ressources (Brenner et Schmid, 2011). Par suite, à cette tendance qui se résume à ne voir la ville que là où elle prend des airs de métropole « globale » (même en miniature) répond une propension à voir l'urbain partout, haute montagne comprise.

Bon nombre d'analystes considèrent en effet la Suisse comme une seule grande métropole dont les villes, petites et grandes, sont autant de quartiers de cette conurbation nationale. Entre 1976 et 2003, Michel Bassand observe depuis son Institut de recherche sur l'environnement construit de l'EPFL les dynamiques de transformation de la Suisse, et plus généralement de l'Europe. Il remarque que les emboîtements territoriaux en « poupées russes » s'effacent et que l'espace se développe de manière réticulaire, rendant la traditionnelle distinction ville-campagne obsolète. L'espace urbanisé situé entre Genève, Lausanne, Neuchâtel, Fribourg, Berne, Bâle, Zurich, Winterthur et Saint-Gall fonctionnerait ainsi de plus en plus comme une grande agglomération, avec des flux pendulaires importants et un marché de l'emploi de plus en plus intégré. Apparue à la fin des années 1980 (Leresche *et al.*, 1993 ; Bassand, 2004), cette idée est provocante dans un pays dont l'identité, nationale comme locale, se construit à partir des cultures alpines et du monde paysan (Crettaz, 1998), et où l'on combat l'urbanisation « rampante » à

l'aide d'initiatives contre le « mitage » ou le « bétonnage » du territoire. La proclamation de la métropole suisse a fait la une des journaux au début des années 1990, a été abondamment commentée, critiquée, politiquement récupérée, pour finir par être adoptée la décennie suivante comme un fait scientifique établi.

Dans l'autre École polytechnique fédérale, à Zurich, le groupe de chercheurs du Studio Basel enfonce le clou en 2004 avec son « portrait urbain » de la Suisse. Comme évoqué dans l'avant-propos, il décrit une Suisse entièrement urbaine, mais dont l'urbanité s'exprimerait paradoxalement par un refus « de la densité, de la hauteur, de la masse, de la concentration » (Diener *et al.*, 2005, p. 17). Les auteurs évoquent en outre une Suisse percluse de conservatisme, où chaque commune est en compétition avec ses voisines, défendant bec et ongles son éventail de zones : centre, logement, villa, industrielle, forêt et à bâtir... Ce phénomène serait métaphoriquement à l'image du brouillard qui recouvre fréquemment le Plateau suisse, gris et froid. Dans ce « portrait urbain » de la Suisse, les villes sont certes le lieu de l'innovation, du rassemblement et de la confrontation, mais elles n'existent qu'en réseau ou comme métropoles. Ainsi, les villes petites et moyennes sont soit englobées dans les métropoles, soit situées dans des régions dites « calmes », où l'on mène un semblant de vie rurale, tout en étant orientées presque exclusivement vers des métropoles.

Cette approche de l'urbain par l'étude des flux et des rapports de dépendances fonctionnels entre les espaces tend à faire oublier ce qui fait et persiste à faire la ville. Non pas *l'urbain*, mais bien *la ville*. Celle-ci ne se résume pas à un nœud dans un réseau ni à une centralité démographique, économique ou politique. Une ville est aussi une société locale, des lieux, des bâtiments et des événements emblématiques, des traditions, des antagonismes et des rivalités qui structurent la vie dans ses multiples dimensions : sociales, économiques, culturelles et politiques. Cette définition de la ville se fonde sur l'histoire urbaine européenne, caractérisée dès le Moyen Âge par le développement d'un réseau de petites villes politiquement autonomes. Les villes ont perdu une grande partie de cette autonomie avec le développement des États modernes à partir du 19^e siècle,

mais elles l'ont en partie récupérée grâce au mouvement inverse qui, en Europe et selon bon nombre d'expert-es, caractériserait ces vingt ou trente dernières années. Paradoxalement, les processus d'intégration européenne auraient en partie « libéré » les villes de leurs États respectifs en permettant leur mise en relation horizontale (les réseaux de villes), ou leur intégration régionale (comme la région métropolitaine Rhin-Ruhr, ou la Randstad néerlandaise). Dès lors, engagées à la fois dans des logiques de concurrence et de coopération, les villes chercheraient cependant toujours davantage à s'affirmer comme des lieux privilégiés d'actions collectives indépendantes.

Appréhender les villes comme centralités

Qu'importe la taille, c'est toujours « la ville » qui est au cœur de cet ouvrage. Non pas la ville « générique »³, mais les villes singulières, dont la singularité tient plus à leur urbanité propre, spécifique, qu'à leurs dimensions spatiales et à leurs stratégies territoriales. Car la ville n'est pas « morte »⁴ et ne se fond pas dans l'urbain : on la reconnaît quand on la voit et surtout quand on y vit – quand on *la vit*. Après tout, on peut vivre dans un environnement urbain et dire « je vais en ville » en sortant de chez soi. Le défi consiste ainsi à saisir ce qui fait la ville, sans remettre sur le tapis la vieille dichotomie ville-campagne, bien peu opérationnelle et relevant aujourd'hui davantage du débat politique que scientifique. En Suisse, il constitue même le fonds de commerce de certains partis de droite pour lesquels opposer villes et campagnes (et/ou montagnes) permet de louer le rôle identitaire des secondes, pour les poser en rempart contre les forces globalisantes qui agissent sur et depuis les villes.

Les chapitres de ce livre montrent même que les plus petites villes ne se rapprochent guère d'une supposée « campagne », où

³ Rem Koolhaas (2000, p. 724), architecte néerlandais, définit la ville générique comme « la ville libérée de l'asservissement au centre, débarrassée de la camisole de force de l'identité. La ville générique rompt avec le cycle destructeur de la dépendance : elle n'est rien d'autre que le reflet des nécessités du moment et des capacités présentes. C'est la ville sans histoire. »

⁴ Pensons à Françoise Choay, historienne française de l'urbanisme, qui a proclamé « la mort des villes et le règne de l'urbain » dans un article paru en 1994.

des sociétés agraires vivraient une vie meilleure à l'écart des dynamiques qui caractérisent les métropoles. Que l'on s'arrête à Arbon, sur les rives du lac de Constance ou à Chiasso, à la frontière italienne, on retrouve des enjeux non seulement « urbains », mais véritablement caractéristiques des centres-villes. Les villes persistent à se distinguer de cet urbain protéiforme en maintenant leur centralité au niveau local et leurs singularités historique, sociale, économique, politique, ou encore culturelle, notions le plus souvent combinées politiquement en singularité identitaire. Afin de souligner les diverses déclinaisons de ces centralités, nous avons tout d'abord exclu les neuf villes les plus peuplées du pays ; soit les seules – et ce n'est pas si anecdotique – qui sont traitées dans l'*Atlas statistique des villes* de l'Office fédéral de la statistique⁵. Il s'agit des neuf villes de plus de 60 000 habitant-es, soit dans l'ordre décroissant de puissance démographique : Zurich, Genève, Bâle, Lausanne, Berne, Winterthur, Lucerne, Saint-Gall et Lugano.

Nous avons également renoncé à traiter des villes qui se trouvent directement prises dans l'une de ces agglomérations principales. L'hypothèse qui guide cette deuxième décision est que la centralité se vit différemment dans une ville contiguë à un plus grand centre que dans une ville qui constitue le pôle local de son bassin de vie. Notre sélection écarte ainsi les localités prises dans l'orbite immédiate des plus grands centres, à l'instar de Köniz, Vernier ou encore Dietikon. Nous ne prétendons pas par là que cette contiguïté retire toute singularité et autonomie à la ville qui se trouve rattrapée par la métropole voisine. Il s'agit plutôt d'un choix tactique qui vise à mettre en lumière les manières dont une ville, aussi petite, moyenne, intermédiaire ou secondaire qu'elle soit qualifiée, se vit pour ses habitant-es en tant que centralité démographique, politique (en tant que chef-lieu, par exemple), économique (en tant que pôle d'emploi), culturelle (accueillant des institutions et des événements d'envergure), infrastructurelle (accueillant une haute école spécialisée, l'hôpital de la région ou encore des équipements publics

⁵ L'*Atlas statistique des villes* est un instrument de présentation cartographique des indicateurs clés de City Statistics (auparavant connu sous le nom de Urban Audit) pour les plus grandes villes de Suisse.

importants), médiatique (siège d'un journal ou d'une radio locale), symbolique (clubs sportifs suivis dans la région, lieux de mémoire collective, ville natale d'une personnalité) ou encore touristique (un mélange choisi de tout ce qui précède, sur un site attractif).

Le premier chapitre de ce livre revient sur les enjeux d'une telle distinction. Est-il possible de dégager des critères qui permettent de saisir ce qui, du point de vue des habitant·es, fait l'expérience de la centralité, c'est-à-dire ce qui distingue l'expérience d'un·e habitant·e de Köniz – ville de 40 000 habitant·es adossée à Berne – de celle d'un·e habitant·e de Coire – principale ville dans le canton montagneux des Grisons, comptant également 40 000 habitant·es ? Nous avons ainsi donné d'abord la parole à un géographe spécialiste des approches quantitatives. Aujourd'hui à la tête de l'exécutif d'Yverdon-les-Bains, il revient sur les enjeux des classifications des communes, la progressive dilution des hiérarchies spatiales, avant de proposer une définition de la ville « moyenne » suisse. Les autrices et auteurs qui s'expriment à sa suite le font à partir de douze villes, situées dans les quatre régions linguistiques. L'exercice proposé n'était pas simple. Habitué·es aux normes d'écriture académiques, reposant sur l'analyse de « données » et sur l'usage de références scientifiques, les sociologues, géographes, politologues et anthropologues que nous avons sollicité·es ont accepté d'y renoncer autant que possible pour se concentrer sur leur vécu, leur expérience, ou encore leur ressenti. L'objectif était de décrire ce qui, au-delà des données statistiques, fait la singularité et l'urbanité d'une ville suisse qu'elles et ils connaissent de l'intérieur, le plus souvent pour y avoir vécu.

Petites, moyennes, secondaires, ordinaires ?

Ce projet est né d'intérêts et d'intuitions partagés par les directeurs et la directrice de l'ouvrage, mais s'exprimant dans des terminologies différentes. À mesure que le projet prenait forme, le vocabulaire a évolué, sans pour autant se stabiliser. L'adjectif « ordinaire », accolé à « ville » ou « territoire », occupait une place centrale dans nos premiers échanges. Ce désormais mot-clé s'est imposé après la

publication de *Ordinary City* par la géographe Jennifer Robinson en 2002. Avec cet adjectif, elle enjoignait à cesser de hiérarchiser les villes, classant certaines du côté des villes « globales » (c'est-à-dire aussi occidentales), et d'autres du côté des villes « du Sud ». Chaque ville devrait être considérée comme « ordinaire ». Cette approche est sans doute efficace s'il s'agit de considérer une ville soi-disant extraordinaire comme une ville ordinaire. Dans le cas d'une ville qui n'aurait pas telle prétention, l'adjectif « ordinaire » fonctionne différemment, au risque d'être compris comme un euphémisme pour « sans qualité » ou « banal », voire « grossier ».

Dans nos échanges avec les auteurs et les autrices, nous avons tantôt parlé de villes « petites et moyennes », tantôt de villes « hors des métropoles ». Cependant, comme évoqué plus haut, ces termes renvoient à une littérature spécifique. Même si ces travaux insistent toujours sur la grande diversité des villes petites et moyennes, ce terme produit un effet d'étiquetage que nous voulions éviter. Si ces villes sont si différentes, c'est peut-être que leur taille ne les détermine pas. Les saisir a priori par l'importance de leur population nous aurait donc mis sur une fausse route. De plus, ces découpages en catégories de taille ont inévitablement une dimension arbitraire. À partir de quelle population une ville est-elle « grande » ? Une ville peut-elle ainsi cesser d'être « petite » ou « moyenne » du jour au lendemain en fusionnant avec ses communes périphériques ? Enfin, ces adjectifs sont loin d'être neutres. L'adjectif « moyen », comme nous l'explique Martin Schuler dans son chapitre sur Schaffhouse, peut se traduire en allemand tant par « *mittel* », qui se réfère à la définition statistique, que par « *mittelmässig* », qui est davantage connoté et se rapproche de l'adjectif « médiocre ».

Renoncer à tout qualificatif, voici la solution qui s'imposait. Ces villes ne nous intéressent pas parce qu'elles ont une certaine taille ou parce qu'elles occupent une certaine position dans la distribution nationale, mais parce que ce sont des villes, et parce que la littérature académique n'en parle pas, ou peu, ou alors les traite comme des cas à part. Après tout, le but est de laisser la place à l'expérience des autrices et des auteurs, à leur perspective et donc à leur vocabulaire. À elles ou eux de nous dire si « leur » ville est petite, moyenne,

intermédiaire, secondaire, ordinaire, extraordinaire, ou si elle se passe de ces adjectifs et demande à être racontée plutôt que qualifiée.

D'Arbon à Zoug, un voyage à travers la Suisse

À la suite de cette introduction, la première partie de ce livre donne la parole à deux géographes. Le premier, Pierre Dessemontet, s'est spécialisé dans l'étude des villes et des systèmes urbains, qu'il analysait d'un point de vue statistique. Aujourd'hui syndic d'Yverdon-les-Bains, il revient sur la manière dont les niveaux géographiques ont été pensés en Suisse, et propose une certaine idée de la ville dite « moyenne ». Le second, Gian Paolo Torricelli, grand contributeur de l'invention de la « *Città Ticino* », propose quant à lui une approche prospective sur le devenir des petites villes suisses, en particulier à partir du cas du Tessin.

La seconde partie du livre est consacrée aux portraits de douze villes. Le parcours commence sur les rives du lac de Constance, à Arbon (environ 15 000 habitant-es). Entamant le récit dans une chambre d'hôtel en forme de tube, Lineo Devecchi se penche sur la notion de ville « intermédiaire » (*Zwischenstadt*, en allemand) et sur les atouts d'une « interurbanité ». Pour se rendre à la prochaine étape, il faut prendre un train régional jusqu'à Romanshorn, puis un Intercity jusqu'à Zurich, et enfin un autre Intercity qui emprunte le tunnel ferroviaire du Saint-Gothard qui, depuis 2016, permet aux trains de traverser les Alpes à près de 200 kilomètres/heure. On descend à Bellinzone, ville d'environ 45 000 habitant-es, proche de la frontière italienne. Ce trajet d'une frontière à une autre est raccourci d'une heure depuis le percement du tunnel. Cela n'aurait toutefois rien changé pour Claire Fischer qui, en 1992, prenait parfois l'avion de Genève à Lugano (quarante-cinq minutes avec feu la compagnie Crossair) pour rejoindre Bellinzone – son nouveau lieu de vie –, où elle a vite compris qu'elle ne pourrait se passer d'apprendre le dialecte local tessinois.

C'est un autre trajet de près de trois heures qui nous attend pour atteindre la prochaine escale. Retour à Zurich à travers le tunnel, pour prendre cette fois l'Intercity qui roule en direction d'Aarau,

Olten, Soleure et enfin arriver à Bienne, ville bilingue d'environ 56 000 habitant-es sur les rives du lac éponyme. Sébastien Lambelet et Julien Steiner nous proposent une promenade le long de la Suze, dans laquelle se reflètent les enseignes lumineuses des marques de montres : une occasion pour évoquer « l'esprit américain » de Bienne. De là, il est possible de rejoindre la prochaine ville en quelque quarante minutes de train, sans changement et, du « Pays des Trois Lacs », on prend de l'altitude pour arriver à La Chaux-de-Fonds, ville d'environ 37 000 habitant-es dans le massif du Jura. L'horlogerie y reste importante, bien sûr, mais c'est d'un festival d'arts de rue qu'il est question, dans une ville qui se présente comme « en lutte ».

De là part le plus long périple de ce voyage, pour retourner à la frontière italienne : quatre heures et quarante-cinq minutes, en changeant à Bienne, Zurich puis Lugano (après un nouveau passage dans le tunnel de base du Gothard), avant d'arriver à Chiasso. Un peu moins de 8 000 habitant-es vivent presque à cheval sur la frontière italienne, dans cette ville où, comme nous le racontent Sandro Cattacin et Fiorenza Gamba, John Wayne vint un jour s'acheter une VW coccinelle et poser pour un photographe, juché sur une locomotive. D'ici, nous prenons un train pour Bellinzzone – que nous avons déjà visitée – et montons dans un car postal jaune pour un trajet de plus de deux heures passant notamment par le col San Bernardino à 2 000 mètres d'altitude. Arrivée à Coire, 40 000 habitant-es et chef-lieu du canton des Grisons, où Franziska Meinherz, un jour de l'été 2012, manifesta pour que la ville assume son rôle de point de rencontre pour la jeunesse grisonne. L'impitoyable ordre alphabétique nous contraint à un nouveau trajet de plus de quatre heures, par Zurich, puis Berne, d'où la ligne ferroviaire suit l'Aar jusqu'au lac de Thoue, avant de bifurquer vers le sud pour emprunter, à Kandersteg, le tunnel ferroviaire du Lötschberg. De l'autre côté, à Viège, il faut changer pour redescendre la vallée du Rhône jusqu'à Martigny. Viviane Cretton voit dans cette ville de 21 000 habitant-es l'expression d'une « urbanité alpine périphérique », que reflètent ronds-points et stations-service.

Le Rhône opère ici un virage à 90 degrés pour remonter – direction nord-ouest – vers le Léman. C'est par là que se poursuit notre

voyage, avec un changement à la gare de Lausanne, d'où on prend le train pour Neuchâtel, 44 500 habitant·es après sa récente fusion avec ses communes voisines. Nous ne nous éloignons pas de la gare, puisqu'il est question ici de la colline qui fut rasée pour faire place au chemin de fer et à l'industrie, avant de devenir une friche et de se voir « régénérée » pour accueillir aujourd'hui une haute école et une tour abritant l'Office fédéral de la statistique. Des rives du lac de Neuchâtel, le train passe ensuite par Bienne pour arriver une fois de plus à Zurich, changement nécessaire pour rejoindre Schaffhouse, ville de 37 000 habitant·es, située tout au nord du pays. Martin Schuler se demande si le destin du Football Club Schaffhouse illustre la modestie à laquelle sont contraintes les villes moyennes. Et d'ailleurs, « moyen » ne cache-t-il pas davantage de sous-entendus que le terme allemand « *mittel* » ?

Puis, dans un remake absurde du trajet Coire-Martigny, nous reprenons le train pour Zurich, puis Berne et retraversons le tunnel du Lötschberg jusqu'à Viège, d'où, cette fois, nous ne descendons la vallée du Rhône que sur quelques kilomètres pour nous arrêter à Sierre, 17 000 habitant·es. Pour nous raconter cette ville, Rafael Matos-Wasem parle d'automobilisation, de festivalisation, et de concurrence avec... Sion. Sierre a certes perdu son festival de la bande dessinée, mais elle a gagné une haute école. Marche arrière : nous retournons à Viège, retraversons le tunnel et nous arrêtons au bord du lac, à Thoune, 44 000 habitant·es et beaucoup de militaires. Heike Mayer en parle du point de vue d'une pendulaire qui rejoint la capitale pour y travailler, mais qui se laissera peut-être convaincre à l'avenir par un des nouveaux espaces de travail partagés, ou de *coworking*, en plein développement. Pour le dernier trajet de ce voyage, le train contourne les Alpes, via Berne, Zurich évidemment, où nous changeons pour les dernières vingt-cinq minutes de notre voyage en Suisse. C'est la durée du trajet jusqu'à Zoug, 30 000 habitant·es, au bord du lac... de Zoug. On y parle de fiscalité bien sûr, mais Philippe Koch évoque aussi les remous générés par une fresque de Ferdinand Gehr représentant des anges (ou des œufs au plat, selon ses détracteurs et détractrices), avant de s'interroger sur ce que Los Angeles peut nous apprendre de Zoug.

Ce voyage – irrationnel à bien des égards – prendrait plusieurs jours et coûterait – sans abonnement demi-tarif – la modique somme de 838,40 francs. Les lectrices et lecteurs attentifs noteront que pour relier douze villes, nous sommes passé·es sept fois par Zurich. Cette ville jouera en effet un rôle clé dans les récits sur Coire, sur Zoug, sur Schaffhouse bien sûr, mais aussi sur Arbon. Relevons aussi le rôle central dans ce voyage des infrastructures ferroviaires telles que les tunnels du Lötschberg et du Saint-Gothard que nous aurons traversés trois fois chacun. Le chapitre proposé par Gian Paolo Torricelli évoque les possibles conséquences de l'ouverture du second tunnel pour les villes tessinoises comme Mendrisio, qui se trouvent depuis nettement rapprochées de la Suisse germanophone et, bien évidemment, de Zurich en particulier. Enfin, la durée des trajets rappelle des réalités topographiques que même les tunnels les plus ambitieux n'abolissent pas. Ces questions apparaîtront en particulier dans les chapitres sur Martigny, Thoune, Sierre et Coire, mais aussi dans les chapitres sur les villes de la région dite du « Sud des Alpes », soit Bellinzone et Chiasso.

Références

- Bassand, M. (2004). *La métropolisation de la Suisse* (vol. 21). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, collection Le Savoir suisse.
- Brenner, N. et Schmid, C. (2011). Planetary Urbanization, in: Gandy, M. (dir.), *Urban Constellations*, Berlin: Jovis, p. 12-13.
- Choay, F. (1994). La mort des villes et le règne de l'urbain, in: *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*. Paris: Centre Georges Pompidou, p. 26-35.
- Crettaz, B. (1998). La beauté du reste. Confessions d'un conservateur de musée sur la perfection et l'enfermement de la Suisse et des Alpes. Genève: Zoé.
- Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P. et Schmid, C. (2005). Introduction, in: *La Suisse – portrait urbain*, vol. 1. Bâle: Birkhäuser.
- Koolhaas R. (2000). La ville générique, in: *Mutations*, Bordeaux: Actar, Arc en rève/Centre d'architecture, 2000. p. 722-757.
- Leresche J.-P., Joye, D. et Bassand, M. (dir.) (1993). *Métropolisations*. Genève: Éditions Georg.
- Lévy, J. (1999). *Le tournant géographique: penser l'espace pour lire le monde*. Paris: Belin.
- Robinson, J. (2013 [2005]). *Ordinary cities: between modernity and development*. Londres: Routledge.

PREMIÈRE PARTIE

Au-delà des statistiques : une certaine idée de la ville moyenne

Pierre Dessemontet

Le sort de la ville historique

Avant de prendre les fonctions qui accaparent le plus clair de mon temps désormais, j'ai passé une grande partie de ma carrière professionnelle et académique à étudier – particulièrement via les méthodes statistiques et quantitatives – les systèmes urbains, la répartition des activités à la surface de notre planète, leur évolution temporelle, privilégiant la Suisse comme terrain d'étude. C'est dire si le sujet de cet ouvrage recoupe nombre de mes préoccupations passées – et actuelles, maintenant que j'ai provisoirement quitté le domaine de l'étude et de l'analyse pour celui de l'action politique, en étant élu à la tête d'une ville moyenne de ce pays : Yverdon-les-Bains.

Avant de parler de la ville d'Yverdon-les-Bains comme emblème de la ville moyenne en Suisse, il m'apparaît important de replacer le sujet dans son contexte, de reposer, en quelque sorte, la question de base. Cet ouvrage entend traiter de la Suisse urbaine hors métropole, soit des villes petites et moyennes. Dans le contexte suisse, cela exclut naturellement les cinq grandes villes « historiques », dans leur ordre du 20^e siècle, Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne, et plus récemment, par extension, les aires métropolitaines, qui peuvent d'ailleurs assez largement se calquer sur ces centres. Cela élimine également le niveau de base de l'occupation du territoire en Suisse : le village. On considère donc ici ce qui se trouve entre les deux, entre les périphéries rurales et montagnardes d'une part, et le niveau métropolitain d'autre part, dans une vision assez

hiérarchique, verticale, de l'occupation du territoire par des mailles imbriquées de centres de plus en plus grands dominant des régions de plus en plus étendues, dans l'idée de s'intéresser aux échelons intermédiaires : les centres locaux et régionaux (bourgs, petites villes et villes moyennes, terroirs locaux et régionaux) – un exercice descendant en droite ligne de la théorie des lieux centraux de Walter Christaller, en somme (Christaller, 1933).

Sauf que ces dernières décennies, les vagues successives de la suburbanisation, de la périurbanisation et de la métropolisation de nos territoires et espaces sont venues bouleverser cet agencement imbriqué, à l'ancienne. La Suisse, en tout cas la Suisse de plaine, a vécu ces bouleversements de plein fouet. Pays très dense, les phénomènes précités s'y sont produits avec force et se sont propagés à la majeure partie du Moyen-Pays helvétique (ce qu'on appelle aussi le Plateau), jusqu'à y rendre les concepts de terroirs et de régions locales inopérants. Ces derniers sont certes très utilisés, mais pour leur valeur politique, pour ne pas dire folklorique, plus que comme unité fonctionnelle. À l'exception des régions réellement périphériques du pays – et encore ! –, il n'y a plus vraiment aujourd'hui de villes moyennes dominant fonctionnellement un territoire relativement déterminé... sauf, bien souvent, dans l'esprit de leurs habitant-es, et plus encore dans le discours de leurs élites économiques et politiques. Cependant, observer leur fonctionnement évoque avant tout un espace de flux généralisé, caractéristique de la métropole et de la société des réseaux. Et ce, même dans les paysages de carte postale : j'ai en tête Bulle et la Gruyère, ou Schwytz et les Mythen en écrivant ceci.

Tout cela nous laisse donc avec un paysage métropolitain, urbain, post-régional, à réinventer conceptuellement. À l'étage supérieur, globalisé, la métropole a remplacé l'étage des villes d'importance nationale et internationale. À l'étage inférieur, les périphéries et les villages sans fonction centrale sont toujours là, même si, désormais devenus largement périurbains, ils fonctionnent de manière radicalement différente que dans le passé. Mais entre les deux, quid ?

Cet entre-deux est multiple. La suburbanisation a créé un nouveau type d'implantation urbaine : la banlieue. Souvent politiquement distincte de son centre, différente du point de vue de la

morphologie urbaine, la banlieue est en continuité de la ville, elle en est le prolongement physique. La périurbanisation a encore étendu l'emprise de la ville à des territoires qui ne lui sont pas liés morphologiquement, mais qui le sont fonctionnellement : les espaces des pendulaires, qui ont complètement redessiné les fonctions villageoises, et étendu l'emprise fonctionnelle de la ville, puis de la métropole, largement au-delà de la limite morphologique de la ville et de sa couronne suburbaine. Et enfin, la métropolisation a tendance à dissoudre les hiérarchies emboîtées « à la Christaller » dans un espace de flux et de réseaux, faisant perdre ainsi leur fonction centrale à nombre de lieux – en particulier dans les niveaux intermédiaires de la hiérarchie : si l'étage métropolitain s'est renforcé, c'est notamment au détriment de la centralité des villes moyennes et des petits centres.

Une vision quantitative

Tout cela a fortement impacté le rôle et la fonction des villes faisant l'objet de cet ouvrage, particulièrement dans un pays aussi dense et métropolisé que la Suisse. Nombre d'entre elles se sont retrouvées englobées d'abord dans des agglomérations, puis dans des aires métropolitaines. En parallèle, nombre de communes des ceintures suburbaines et périurbaines sont à leur tour devenues « villes », ne serait-ce que via le critère de la taille. Et c'est donc dans ce cadre conceptuel très mouvant que j'ai été confronté, durant toute ma carrière professionnelle et académique, à la question de la définition des villes moyennes, dans le cadre de l'établissement de diverses typologies spatiales⁶.

Du point de vue de la géographie quantitative, l'établissement d'une typologie spatiale implique la mobilisation d'une batterie de critères statistiques permettant de caractériser les unités spatiales, puis de les classer en combinant ces différents indicateurs : un type de commune ou de localité se caractérise ainsi par un profil

⁶ À l'exemple de celles qu'on peut trouver chez Schuler *et al.*, 2005, ou chez Schuler, Dessemontet *et al.*, 2006.

particulier sur l'ensemble des critères à disposition. Une bonne typologie doit faire preuve, entre autres, de parcimonie : elle doit utiliser le moins de critères possible pour atteindre son but de classification. Parmi ceux-ci, des critères morphologiques comme la part du territoire construit, la densité ou le type de bâtiments, des critères structurels comme la structure résidentielle et d'emploi, les types de ménages, le niveau de revenus, et des caractéristiques fonctionnelles comme le nombre de pendulaires et leurs modes de transport, ou la dynamique migratoire.

Les typologies sur lesquelles j'ai travaillé toutes ces années avaient pour but de classer les communes ou localités dans des types synthétiques de lieux, dans une logique répondant notamment à la dichotomie entre centre et périphérie. En bref, l'idée première d'une telle typologie était de distinguer les villes des villages, les grandes villes des villes moyennes et des centres locaux. La logique immanente en était donc fortement christallerienne, mais la réalité de la géographie urbaine et métropolitaine du 21^e siècle rend l'exercice plus difficile. En outre, le fait d'avoir pris comme base le découpage spatial en localités postales a contribué à compliquer encore la donne, puisque cette définition spatiale partage les plus grandes villes du pays en plusieurs localités, dont certaines se révèlent extrêmement spécifiques et ne se trouvent que dans ce contexte – les hypercentres, bien sûr, mais aussi les grands quartiers résidentiels.

C'est dans ce cadre que je reviens à mon sujet de départ. Il s'est avéré que si les méthodes de classification, tant statistiques qu'algorithmiques, parviennent assez facilement à repérer les grands centres, les villages, les stations touristiques – en réalité, toutes les localités fortement spécifiques –, elles échouaient largement à distinguer l'étage des villes moyennes d'autres types de localités, notamment les quartiers mixtes des grandes villes, ou les grandes communes suburbaines d'agglomération. Du point de vue de leur structure, de leur densité, de leur allure, voire de leur peuplement, il n'était pas possible de distinguer Yverdon-les-Bains de Renens (VD), Carouge (GE), voire Ittigen (BE) ou Schlieren (ZH), d'un quartier résidentiel urbain comme celui des avenues de Morges, d'Échallens et de France à Lausanne (le 1004 de la Poste) ou le Kreis 5 à Zurich.

Si cela illustre bien le phénomène de dilution des hiérarchies spatiales et d'homogénéisation des territoires, cela va toutefois à l'encontre de nos perceptions en la matière : bien que, statistiquement, une ville moyenne ne se laisse plus facilement distinguer d'une commune suburbaine ou d'un quartier résidentiel dense, nous percevons que ces trois notions recouvrent bel et bien trois réalités éminemment distinctes. C'est dire que je porte, dans le bref développement précédent, une définition qualitative finalement assez restreinte de la ville moyenne, qu'il importe ici de préciser.

Comment distinguer la ville moyenne ?

Dans ce qui suit, l'idée que je me fais de la ville moyenne n'englobe donc ni les grandes communes suburbaines d'agglomération, comme peuvent l'être Renens, Carouge, Ittigen ou Schlieren, ni, a fortiori, les grands quartiers résidentiels internes des grands centres comme le sont le 1004 Lausanne (Maupas-Valency), les Eaux-Vives à Genève, le Kreis 5 à Zurich. Je ne suis même pas vraiment sûr de vouloir inclure dans cette catégorie des centres secondaires d'aires métropolitaines comme Nyon, Morges, Liestal, ou Uster, lesquelles ne fédèrent pas d'agglomération autour d'elles, mais s'insèrent à la place dans les agglomérations de leurs « villes-mères », respectivement Genève, Lausanne, Bâle et Zurich dans les exemples cités. Dans mon idée, la ville moyenne ne se conçoit que comme centrale : soit isolée, soit centre d'une agglomération propre. Dans les deux cas, elle est relativement distincte de son environnement, à tout le moins davantage qu'un centre secondaire largement intégré à la métropole. En revanche, et de par ce fait, elle tend à partager des caractéristiques communes avec des centres de plus petite taille. Ainsi, il existe en termes de qualité une certaine continuité entre grand centre, ville moyenne et petite ville : à leur échelle, elles sont toutes centrales, ce que ne sont ni les grandes communes suburbaines d'agglomération ni les quartiers résidentiels des grandes villes. Dans cette idée, Yverdon-les-Bains se compare ainsi plus facilement avec Lausanne, Bienne et Fribourg d'un côté, Payerne et Orbe de l'autre, qu'avec Renens, Carouge, Morges ou Nyon.

La suite de cette contribution va donc être consacrée à cette question : comment se fait-il qu'une ville moyenne, telle que je viens de la définir en termes livresques, qualitatifs, ne se distingue pas mieux d'espaces incontestablement autres, et comment peut-on tout de même les distinguer, c'est-à-dire, comment définir de manière univoque une telle ville moyenne ?

La caractéristique fondamentale de la ville moyenne semble, statistiquement, être cela : moyenne, au milieu, au centre des distributions, entre les extrêmes. On conçoit assez aisément que les extrêmes sont faciles à déterminer statistiquement : les hypercentres urbains par leur densité, les régions périphériques par leur vide. C'est dans l'entre-deux que les distinctions deviennent beaucoup plus difficiles à mettre en place. Or les villes moyennes, comme objets statistiques, ne se distinguent pas facilement d'autres types de localités que l'on ressent toutefois comme intrinsèquement différents.

Ainsi, dans l'établissement de typologies spatiales, il a traditionnellement été très difficile de distinguer une ville moyenne typique comme Yverdon-les-Bains, d'une localité suburbaine typique comme Renens, dans l'ouest lausannois. Empiriquement, leur structure est différente : Yverdon-les-Bains contient ainsi toute la panoplie morphologique de la ville moyenne – une zone centrale en bâti continu, une succession de couronnes de villas de moins en moins denses à mesure qu'elles sont plus récentes, des quartiers de blocs résidentiels datant des années 1930 à la période contemporaine, des zones d'activités. Renens apparaît plus homogène, avec une prédominance de quartiers résidentiels de densité moyenne et des zones d'activités, mais, au total, le calcul de la densité globale de la localité est similaire. C'est la même chose en termes de densité d'emplois et de rapport entre emplois et population : la ville moyenne est traditionnellement « autarcique » – elle comporte historiquement autant d'emplois que d'actifs, alors qu'on s'attendrait qu'une localité comme Renens soit nettement plus résidentielle. Or, il s'avère que les quartiers résidentiels denses des agglomérations abritent souvent beaucoup plus d'emplois que leur appellation résidentielle le laisserait supposer, jusqu'à atteindre, dans de nombreux cas, les chiffres des villes moyennes, et ce, d'autant plus que celles-ci

ont souvent perdu un peu de leur vigueur économique au moment de la métropolisation et ont vu, du moins pendant un temps, leurs chiffres baisser significativement.

On pourrait multiplier les exemples du même type. Certaines structures de mobilité sont souvent suffisamment similaires pour qu'elles ne permettent pas de distinguer les deux espaces. *Idem* pour les structures sociales : elles sont équivalentes dans leurs grandes lignes entre villes moyennes – particulièrement si elles sont plutôt modestes, ce qu'elles tendent toutefois souvent à être si elles sont hors métropole et jouent donc un rôle de centre régional – et grandes communes suburbaines.

Nous nous faisons donc une idée préconçue de la ville moyenne et nous rendons compte qu'il n'existe pas de moyen évident de les distinguer d'autres types de localités du point de vue de leur structure, de leur morphologie, ou des caractéristiques de leur population et de leurs emplois. Il a fallu aller plus loin pour distinguer, de manière non équivoque, une localité en tant que ville moyenne dans le contexte suisse.

Cette difficulté étant établie, il nous a toujours importé, tout de même, de trouver un moyen de discerner statistiquement, méthodologiquement, numériquement, ce qui est distinct du point de vue de l'expérience. Cette idée a formé la base de travaux destinés, entre autres, à caractériser les lieux plus finement, à trouver un moyen « automatique » de différencier notamment les villes moyennes de leurs équivalents statistiques, au premier abord.

Un lieu central

La première caractéristique que nous pouvons donner à la ville moyenne telle que nous l'entendons, c'est qu'elle se distingue nettement des localités voisines, notamment en termes de densité : dans son environnement immédiat, elle abrite et constitue un pic de densité, tant en termes d'occupation du sol que de population ou d'emplois. En d'autres termes, une ville moyenne peut se définir comme étant entourée de localités à densité plus faible qu'elle : elle est entourée d'une périphérie. Lorsqu'elle agrège une banlieue

autour d'elle, la part de densité occupée par cette banlieue est faible en regard de celle occupée par le centre. Dans le cas d'Yverdon-les-Bains, le bâti continu déborde certes de la localité centrale vers plusieurs directions, mais la ville couvre près de 90 % de la population et des emplois de l'agglomération morphologique ainsi constituée. À l'inverse, les localités suburbaines ou les quartiers résidentiels des grandes villes ne couvrent que rarement plus de 10 %, et souvent bien moins, des populations de l'ensemble auquel elles s'intègrent. Il s'agit là d'un marqueur fondamental permettant de distinguer une centralité évidente chez les villes moyennes, qu'on ne retrouvera pas au niveau des localités suburbaines ou des quartiers urbains.

Toutefois, on notera que cette distinction commence à poser problème dès lors que la population augmente : ce qui est vrai d'Yverdon-les-Bains, à savoir qu'elle concentre la majeure partie de la qualité urbaine de son agglomération, l'est déjà moins de villes moyennes de plus grande importance – par exemple, Neuchâtel, Fribourg ou Bienne. Dans ces trois cas, la part de la ville dans l'agglomération descend nettement en dessous de la part de 90 % citée pour Yverdon-les-Bains – on est plutôt au niveau de 50 % de répartition entre centre et couronne.

On approche ainsi de la transition entre la ville moyenne, centre dominant d'une petite agglomération, voire n'en possédant pas, et la « grande ville », le centre régional entouré d'une ceinture suburbaine devenant appréciable, et dont l'agglomération est dès lors nettement plus grande : les agglomérations de Bienne, Neuchâtel ou Fribourg font plus du double de la taille de celle d'Yverdon-les-Bains, et la moitié de leur population se situe dans la ceinture plutôt que dans la ville-centre et ses quartiers. Si l'on monte encore en gamme – Lucerne, Saint-Gall, Winterthur, Lugano –, on entre dans le domaine des grands centres, tant en termes de densité centrale que de la taille des couronnes. Statistiquement, la transition semble donc s'opérer sur des villes-centres d'une taille de l'ordre de 50 000 habitant-es et plus, ce qui exclut d'ailleurs, en Suisse, les localités suburbaines, toutes en dessous des 40 000 habitant-es.

Dans l'autre sens, en revanche, la ville moyenne se rapproche des centres locaux de plus petite taille, qui tendent à reproduire, en plus

modeste, les mêmes structures : un pic de densité entouré de campagne, dont l'essentiel de la centralité est contenu au sein de la localité centrale, bien souvent isolée, sans couronne d'aucune sorte.

Un lieu diversifié

On l'a dit, à prendre les chiffres moyens, les villes moyennes peinent à se distinguer des localités suburbaines et de certains quartiers urbains. Ainsi, la densité moyenne constatée à Yverdon-les-Bains et à Renens est vraiment similaire – toutefois, ce chiffre est obtenu à Renens sur un territoire relativement homogène : pas de centre-ville hyperdense dans cette localité, mais relativement peu de couronnes de villas et de bâti de faible densité, car la grande majorité du territoire bâti se compose de quartiers d'habitation, avec une majorité d'immeubles locatifs de taille moyenne, détachés les uns des autres, et quelques quartiers de grands ensembles. À Yverdon-les-Bains, la même moyenne masque une structure urbaine beaucoup plus complète et diverse : un hypercentre de bâti ancien et continu, entouré de couronnes résidentielles similaires à celles de Renens, mais qui se complètent ici de grandes zones de villas moins denses. Si on voit bien que la densité moyenne est la même dans les deux cas, elle n'est pas le fait de la même structure : la ville moyenne est plus diverse, plus complète, et l'on y retrouve l'ensemble des composantes morphologiques qui définissent la ville, du plus dense au moins dense. Pour leur part, les localités suburbaines ou les quartiers urbains sont généralement beaucoup plus homogènes que les villes moyennes. La diversité urbaine ne s'y joue pas à cette échelle.

On retrouve cette idée de diversité de la ville moyenne dans ses structures économiques. Bien sûr, la ville moyenne suisse est insérée dans l'économie globalisée et certaines d'entre elles sont, au moins historiquement, fortement spécialisées : qu'on pense simplement à la métropole horlogère des montagnes neuchâteloises. Cependant, les villes moyennes, outre la possibilité qu'elles ont souvent de jouer leur part dans l'économie mondialisée, jouent aussi d'autres rôles : elles sont souvent des centres régionaux et donc un lieu de marché à l'échelle de leur région, en même temps qu'elles disposent

d'une taille et d'une centralité suffisantes pour jouer le rôle de marché propre. De là, souvent, apparaît une forte diversité de fonctions économiques : lieu de marché local et régional, leur tissu commercial est généralement bien développé et diversifié ; la résistance des petits commerces est clairement plus marquée dans les centres d'une certaine taille, comme Yverdon-les-Bains, que dans les plus petits. La ville moyenne est ainsi un lieu-refuge du tissu commercial, plus que les centres locaux en tous cas. De par leur taille et leur centralité, les villes moyennes accueillent en outre bien souvent des services publics d'intérêt régional. Ainsi, les deux plus gros employeurs yverdonnois sont-ils le centre hospitalier et l'école d'ingénierie, et l'on y trouve aussi un établissement secondaire supérieur et une école professionnelle, ainsi que nombre d'antennes de l'administration cantonale. Viennent s'ajouter à cela les fonctions de services d'un centre régional, comme les cabinets médicaux, les officines juridiques, les bureaux d'architectes et d'ingénierie. Tout cela préside – qu'une spécialisation économique forte existe et ait subsisté ou non – à l'existence d'un tissu économique largement diversifié, au moins concernant les fonctions locales et régionales. Or, c'est aussi une différence importante d'avec les communes suburbaines et les quartiers urbains, lesquels disposent généralement d'une économie moins diversifiée, moins complète, et clairement plus locale lorsqu'elle existe.

Conclusion : la ville moyenne, un lieu qui se suffit à lui-même

Telle que nous l'avons définie, la ville moyenne se distingue d'unités superficiellement similaires par une double caractéristique de centralité et d'exhaustivité de son tissu, ainsi que par la diversité de ce dernier. À y regarder de plus près, les deux sont intimement liées.

En somme, une ville moyenne a pour propriété d'être complète, de se suffire à elle-même, là où tant un quartier urbain qu'une grande localité suburbaine ont pour principale caractéristique d'être partie d'un ensemble plus important, qui les dépasse. De là, cette différence fondamentale : là où une localité suburbaine ou un

quartier urbain fait partie d'un tout et peut donc apporter à ce tout une part seulement de la fabrique urbaine à laquelle il participe, la ville moyenne constitue à elle seule ce tout, elle doit être capable de se suffire à elle-même. Alors que les quartiers urbains ou suburbains peuvent être spécialisés, la ville moyenne doit être diversifiée. Elle doit pouvoir tout faire.

La notion de centre complet et autarcique qu'on cherche à donner à la ville moyenne devrait en toute logique se traduire par un rapport entre actifs et places de travail relativement proche de l'unité. Nous sommes bien dans ce cas avec la ville moyenne. Au contraire, la spécialisation – soit économique, soit résidentielle – des différentes unités qui composent les grandes villes et agglomérations peut permettre à ces dernières de pencher fortement d'un côté ou de l'autre, avec des quartiers très fortement résidentiels, et d'autres très fortement orientées vers l'emploi. De manière générale d'ailleurs, les villes moyennes tendent à abriter plus d'emplois que d'actifs résidents ; leur solde pendulaire est donc assez généralement légèrement positif.

En parlant des structures pendulaires, nous constatons, en outre, que même dans un contexte aussi métropolitain et mondialisé que la Suisse, les villes moyennes se distinguent par la relativement forte rétention de leur force de travail : Yverdon-les-Bains parvient ainsi à en retenir près de la moitié. Ce chiffre peut sembler bas, mais il ne l'est pas, dans un contexte national où près des trois quarts de la population active ne travaillent pas dans leur localité de résidence. Pour comparaison, ce chiffre est d'à peine 15 % à Renens, et en dessous de 10 % dans le quartier urbain de Maupas-Valency à Lausanne – ces deux localités étant donc très majoritairement habitées par une population active qui quitte le quartier pour aller travailler. Malgré la métropolisation et la généralisation d'une société de flux et de réseau, il reste donc quelque chose de l'autarcie que les villes moyennes ont eu l'habitude d'avoir au cours de leur histoire.

Ce rapport entre les personnes actives restant dans la localité pour travailler et le total des actifs résidents semble être un marqueur de centralité propre, particulièrement intéressant à utiliser dans un contexte métropolitain. Plus généralement, il permet en

effet de déterminer la capacité d'une localité à constituer un centre pour ses propres habitant·es, ce qui est, en définitive, le propre d'une ville, quelle que soit sa taille ; dans un monde aussi métropolisé que le nôtre, en effet, c'est bien cette capacité à conserver des parts de centralité, d'exhaustivité et de diversité qui permet de caractériser des unités urbaines « complètes », quelle que soit leur taille, et de les distinguer de celles qui ne sont en somme que des parties d'un tout plus grand qu'elles.

Références

- Christaller, W. (1933). *Die zentralen Orten in Süddeutschland*. Iéna : Gustav Fischer.
- Schuler, M., Dessemontet P. et Joye D. (2005). *Les niveaux géographiques de la Suisse*. Neuchâtel : Office fédéral de la statistique.
- Schuler, M., Dessemontet P., Jemelin C., Jarne A., Pache N., Haug W. (2006). *Atlas des mutations spatiales de la Suisse*. Zurich : NZZ Libro.

Vers une déconcentration métropolitaine ?

Point de vue depuis Mendrisio

Gian Paolo Torricelli

La petite ville à deux échelles

Cette réflexion avait au départ l'ambition de discuter quelques hypothèses sur les effets spatiaux de la COVID-19, notamment sur les changements des équilibres démographiques entre grandes et petites villes en Suisse. Pour la rédaction de ce chapitre, j'ai essayé de resituer cette problématique à partir d'une de ces « petites villes ». Ainsi, il est important de préciser que ce texte est traversé par deux échelles de lecture : celle du réseau urbain suisse (et même européen) et celle de Mendrisio, « petite ville » du sud du Tessin en pleine mutation.

Mendrisio a été mon lieu de travail durant seize ans, jusqu'en décembre 2022, l'âge de ma retraite légale. Certes, ma connaissance de la ville était (et est) partielle. J'ai grandi à Lugano dans les années 1960 et pour un enfant luganais, Mendrisio était le théâtre de processions pascales impressionnantes et surtout, le siège de l'hôpital neuropsychiatrique cantonal (aujourd'hui clinique psychiatrique cantonale). Ainsi, parfois, pour nous effrayer, les parents nous disaient : « attention, si tu continues, on va t'y amener... » Avec le temps, j'ai pu apprécier bien d'autres aspects de la ville : par exemple, le vignoble donne un vin excellent, on y parle plus volontiers un dialecte ouvert et chantant et c'est un haut lieu de la gastronomie tessinoise. Comme « alle Cantine », une colline qui surplombe la ville où l'on peut déguster les mets et les vins de la tradition dans plusieurs de ces « *grotti* », qui sont en réalité des caves creusées dans la montagne et qui possèdent une terrasse accessible durant la belle saison.

Mendrisio n'est pas seulement la commune tessinoise ayant la surface en vignoble la plus étendue du canton, mais – la ville vivant surtout au rythme de la frontière avec l'Italie – c'est celle qui attire le plus de frontaliers et frontalières, dont la plupart rejoignent chaque jour la zone industrielle de la plaine de San Martino (une des plus importantes du Tessin, avec environ 500 établissements et 9000 emplois). Elle vit également de ses relations avec Lugano (où travaillent de nombreux pendulaires) et de sa rivalité avec Chiasso (l'autre « petite ville » de la région). Depuis quelques années, Mendrisio attire également des architectes et des spécialistes de l'aménagement de l'espace du monde entier, grâce à l'Académie d'architecture de l'Université de la Suisse italienne (USI), ouverte en 1997. C'est ici que, dès 2007, j'ai exercé comme chercheur et enseignant, entre autres à la tête d'un nouveau laboratoire de recherche pour l'observation du développement territorial et urbain⁷. Par ailleurs, cette spécialisation de la ville pour l'architecture et les sciences de l'aménagement de l'espace s'est récemment renforcée : au printemps 2022, le département d'architecture, de design et de sciences de la terre de la SUPSI (Haute école spécialisée de la Suisse italienne) s'est installé dans un nouveau campus, situé juste derrière la gare.

L'image de Mendrisio s'est également renouvelée : hier, c'était celle d'une ville conservatrice, dont les édiles semblaient peu intéressés par la vie culturelle et universitaire ; aujourd'hui, les majorités ont basculé, la ville est devenue plus ouverte à l'innovation culturelle. Ainsi le nouveau maire radical n'hésite pas à se mélanger aux étudiants à l'heure de la pause sur la terrasse de l'osteria Vignetta, qui fait office de restaurant universitaire, juste en face du palazzo Turconi et à côté de la villa Argentina, bâtiments où est installée l'Académie d'architecture. Par ailleurs, le centre culturel et bibliothèque cantonale La Filanda, issu de la transformation d'une friche (une ancienne filature) à proximité du centre, participe grandement au changement de la représentation de la ville⁸. Au printemps 2020, cependant, Mendrisio a dû, comme toutes les villes du

⁷ OST, *Osservatorio dello sviluppo territoriale*. Voir : www.arc.usi.ch/ost (consulté le 25.08.2023).

⁸ Voir : <https://lafilanda.ch/> (consulté le 25.08.2023).

pays, mettre un frein à son processus de transformation pour s'adapter aux rythmes nouveaux imposés par la pandémie de COVID-19. Et même si l'on a pu avoir l'impression que, dès le printemps 2022, cet épisode inopiné de notre histoire était derrière nous, il m'a semblé intéressant de changer d'échelle pour mieux observer les dynamiques actuelles concernant les petites villes.

Pandémie et petites villes en Suisse: un sujet pertinent?

La pandémie de COVID-19 a provoqué d'importants changements économiques et spatiaux, partout dans le monde, impactant fortement les dynamiques urbaines. On rappellera le retour en force de l'État pour venir en aide aux populations pendant le confinement, et son intervention massive pour soutenir les entreprises fermées ou les travailleurs et travailleuses resté-es à la maison. Par ailleurs, les services de plateforme, à savoir les entreprises de services en ligne et de livraison à domicile, ont connu une croissance spectaculaire, ce à quoi il faut ajouter les changements dans les entreprises, comme le recours massif au télétravail. Tout cela a eu pour effet un revirement des préférences concernant l'habitat des familles et des particuliers, qui a entamé la croissance démographique des grandes villes.

Dans quelle mesure peut-on parler d'une nouvelle phase de « déconcentration métropolitaine » en Suisse, comme ce fût le cas dans les années 1980-1990? Et si cette hypothèse devait se confirmer (même partiellement), jusqu'à quel point accroître leur population peut-il représenter un futur possible pour les centres petits et moyens, ces « petites villes » qui, durant la décennie passée, ont généralement connu une stagnation, parfois une régression, mais au mieux une croissance démographique bien moins importante que celles des grands centres? Et tout d'abord, comment décliner la « petite ville »?

Qu'est-ce qu'une « petite ville »?

Simone Garlandini, dans sa thèse de doctorat axée sur l'espace public des petites villes (Garlandini, 2014), évoque quelques-uns des caractères intrinsèques de cette notion observés dans la littérature

des sciences sociales. Tout d'abord, leur image est souvent celle de villes de patrimoine (ou historiques), parce qu'en Europe (et bien souvent aussi en Amérique du Nord), la plupart d'entre elles possèdent des tours, des châteaux, des églises, des forteresses et des espaces rénovés, piétonniers et partiellement accessibles : le cœur, ou « le bon côté » de l'espace public de la petite ville. Celle-ci se différencierait ainsi des métropoles par le fait qu'« il y a un rapport précis entre les espaces et ceux qui le vivent » (voir également Canestrari et Longobardi, 1986 ; Périgois, 2006). C'est ainsi que, durant les années 1980, Mendrisio a commencé à valoriser son centre historique (l'ancien bourg, situé en hauteur), aujourd'hui en grande partie rénové et rendu piétonnier. Cette patrimonialisation du vieux bourg offre un cadre de qualité aux festivités de la ville (processions pascales, fête des vendanges, semaines gastronomiques, etc.), alors qu'au quotidien, il est le plus souvent peu fréquenté, la plupart des commerces se trouvant dans la partie basse de la ville et dans les centres commerciaux de la plaine de San Martino.

Cependant, comme dans la plupart des villes aux patrimoines « ordinaires » et d'abord perçues comme petites, la qualité première que les pouvoirs publics promeuvent est l'authenticité, des liens communautaires forts et une vie civique active. En somme, ils la présentent comme une sorte de ville idéale fondée sur l'honnêteté et le bon sens de ses habitant-es, tous deux valorisés par les autorités. La petite ville se distingue de la grande par la proximité de ses institutions et une participation citoyenne plus forte (par rapport aux espaces métropolitains), comme a essayé de le prouver Ladner (2002) en posant la relation entre la taille de la commune et la vitalité de la démocratie directe en Suisse. Les résultats de sa recherche – il est vrai, réalisée il y a vingt ans – semblent sans équivoque :

- (a) L'influence des individus sur le résultat des élections ou des votes est plus grande dans les petites circonscriptions, car elles offrent des incitations assez fortes à la participation ;
- (b) L'identification aux affaires municipales est plus forte dans les petites communes, et donc le taux de participation plus élevé ;
- (c) Le contrôle social est plus élevé dans les petites municipalités. La participation politique

est plus susceptible d'être considérée comme un devoir social dans les petites municipalités, ce qui se traduit par des niveaux de participation plus élevés. (Ladner, 2002, p. 826 ; traduction de l'auteur)

Ces observations peuvent paraître quelque peu banales, pourtant, on peut noter qu'à Mendrisio la participation aux élections est généralement élevée. Aux dernières élections cantonales (avril 2023), elle a été de 59 % contre 56 % en moyenne.

La « petite ville » est souvent représentée positivement, comme une alternative valable à la vie métropolitaine, même si cette image n'est pas exempte de contradictions. Ainsi, étant donné que « tout le monde se connaît », l'anonymat n'y est parfois pas garanti, ce qui a des conséquences sur la « vitalité »⁹ de l'espace public. Ce dernier tend à être prévisible, peu différencié et sur-normé, d'autant plus s'il est le résultat d'un processus de patrimonialisation et de changement de destination d'ensembles architecturaux, mués en espaces publics accessibles à tout le monde (Garlandini, 2014, p. 35-37). Cette « mise à jour » de l'espace public concerne aujourd'hui, de plus en plus, les localités périurbaines à la lisière des petits centres, comme dans le canton du Tessin (voir Buob *et al.*, 2022). Rien d'étonnant, donc, si la « petite ville » connaît un regain d'intérêt comme « objet de recherche » de la part d'urbanistes, architectes, sociologues et géographes¹⁰.

Relations centre-périphérie et virtualisation des activités: 1990-2020

Durant les années 1990, la plupart des grands centres urbains helvétiques perdaient de la population. Ainsi, de 1992 à 2000 : -9500 habitant·es à Bâle ; -7580 à Berne ; -7330 à Zurich ; -2700 à Lausanne, etc. (OFS, 2022) ; alors que les centres moyens et les banlieues gagnaient des habitant·es. C'était la fin de la période fordiste, en Suisse comme ailleurs, avec l'abandon des espaces industriels

⁹ Selon l'expression de Lévy *et al.*, 2012.

¹⁰ Voir, par exemple, le *Hochschul Campus Kleinstadt Forschung*, de l'Université technique du Brandebourg à Cottbus, dans l'est de l'Allemagne : <https://www.hochschulcampus-kleinstadtforschung.de/#projekt> (consulté le 25.08.2023).

dans les villes, mais également avec la perte de nombreux services de proximité au profit des grands centres commerciaux, souvent installés près des jonctions autoroutières dans les périphéries des agglomérations. À cette époque, à Mendrisio, commence la transformation de la plaine de San Martino, un ancien espace agricole situé en bordure de la ville dans le fond de la vallée, qui – grâce au raccordement autoroutier garant d’une excellente accessibilité – sera graduellement rempli d’établissements industriels et commerciaux, jusqu’à devenir, dans les années 2000, une zone d’activité parmi les plus importantes du Tessin. Toujours dans les années 1990, sous l’impulsion d’Aurelio Galfetti et de Mario Botta, est créée l’Académie d’architecture de l’Université de la Suisse italienne (USI), qui s’installe dans des bâtiments appartenant à la commune. Mendrisio devient ainsi de plus en plus attractive, en termes d’offres d’emploi et de fiscalité. Entre les années 1990 et 2010, la croissance de la population est positive (supérieure à 0,5 % en variation annuelle entre 1990 et 2000, en considérant le périmètre de la commune après la fusion de 2012), alors que la ville de Zurich, à titre de comparaison, perdait annuellement environ 0,05 % de sa population.

Dès le début des années 2000, cependant, la situation change : les grands centres urbains cessent de perdre de la population et redeviennent attractifs, les friches industrielles étant parfois reconverties en quartiers d’habitations (par exemple, entre 2000 et 2010, Zurich gagne 33 700 habitant-es et Genève, 12 300). Dans la décennie suivante, cette tendance à la concentration métropolitaine s’est accentuée (Zurich : +48 600 habitant-es entre 2010 et 2019 ; Genève : +16 600 ; Lausanne : +12 100 ; Bâle : +5700, etc.). Quant à Mendrisio, la ville fusionne en 2012 avec huit autres communes environnantes, son territoire s’étend du fond de la vallée englobant les villages situés sur les premiers contreforts du Monte Generoso (à l’est) et du Monte San Giorgio à l’ouest, ainsi que vers le nord, jusqu’à la rive méridionale du lac de Lugano (15 000 habitant-es en moyenne dans les années 2010). Cependant, dès 2016, la population commence à stagner, alors qu’à Lugano (qui a également connu une diminution de sa population), les quartiers où est située l’université connaissent une embellie démographique.

Il convient de noter ici que même dans le nord de l'Italie, le rôle de Milan s'est renforcé par rapport à ce qu'il était il y a vingt-cinq ou trente ans, à une époque où population et activité se reportaient dans les villes de l'arrière-pays (Torricelli, 1994). Dans les années 2000 et encore plus dans les années 2010, les rôles se sont inversés, c'est Milan qui est devenue la zone la plus attractive démographiquement (+134 000 habitant-es entre 2012 et 2019¹¹), contrairement aux provinces et aux villes de l'arrière-pays (y compris le Tessin urbain), démographiquement moins dynamiques et en partie en déclin (Torricelli, 2014 ; Torricelli et Garlandini, 2017 ; Torricelli et Vallenari, 2021).

En Suisse (comme en Italie du Nord), durant la décennie passée, cette concentration croissante de la population et de la richesse dans les grandes villes (et leur périphérie immédiate) a accompagné la numérisation et la dématérialisation progressive des relations et des activités : des réseaux sociaux aux services de paiement, à l'introduction de l'administration électronique et surtout au développement du commerce en ligne.

Cependant, dès février 2020 s'amorce un brusque renversement de tendance : après les premières vagues d'infection et l'introduction des règles de « distanciation sociale », les grandes villes et les lieux très fréquentés deviennent de moins en moins attractifs, répulsifs même, tandis que la dématérialisation, comme le commerce en ligne ou le télétravail, connaît une accélération sans précédent. Dans de nombreuses zones rurales d'Europe, on observe ainsi un regain d'intérêt des familles et des jeunes pour les villages et hameaux loin des centres, par opposition aux quartiers des grandes agglomérations urbaines. L'équilibre spatial commence à se modifier dès la seconde moitié de l'année 2020. En France, par exemple, on a parlé d'exode urbain des métropoles vers les banlieues et les villes petites et moyennes, qui seraient devenues les lieux les plus prisés des familles et des jeunes (voir Bouba-Olga, 2022).

¹¹ Source : Istituto nazionale di statistica (ISTAT).

Les effets de la pandémie sur l'habiter

En Suisse aussi, la pandémie a eu un impact sur le mode de vie des familles. Le rapport 2021 du Crédit Suisse¹² sur le marché immobilier observe une augmentation de la demande de biens dans les banlieues :

Avec l'essor du télétravail, des emplacements en périphérie, où l'immobilier est moins cher, entrent de plus en plus dans le périmètre des lieux de résidence envisageables. Tant que la propriété du logement restera rare et chère dans les emplacements centraux, la demande se déplacera partiellement des centres vers ces zones périphériques encore assez bon marché. Pour certains ménages encore locataires, étendre le périmètre potentiel est la seule façon de pouvoir continuer à rêver d'acquérir un logement. (p. 10)

Le même rapport souligne ensuite l'intérêt croissant pour les maisons de vacances. La flexibilité du travail augmente l'intérêt de posséder une résidence secondaire : « De même, avec les restrictions de voyage au-delà des frontières décrétées à plusieurs reprises en 2020, les appartements de vacances en Suisse gagnent les faveurs des acheteurs » (*ibid.*). Début 2022, la Commission fédérale du logement (CFL) publie des considérations qui vont dans le même sens (CFL, 2022). Entre confinement et télétravail, la pandémie a entraîné une augmentation considérable du temps passé à son propre domicile, ce qui s'est traduit par une recherche accrue de logements plus grands, avec des espaces extérieurs privés (jardins, balcons) et un choix plus important de lieux de vie dans des zones suburbaines et des petites villes. De même, la demande de biens immobiliers en propriété et de résidences secondaires a augmenté. La croissance de la demande a certainement contribué à une nouvelle hausse des prix de l'immobilier résidentiel, comme l'a indiqué l'OFS pour 2021.

¹² Voir Crédit Suisse (2021).

Pandémie et démographie : grands centres et petites villes

Si la pandémie a accéléré les processus de numérisation et de dématérialisation des activités, en cours depuis une dizaine d'années, elle a aussi sensiblement ralenti la concentration spatiale de la population dans les grandes villes, au profit des communes d'agglomération, voire des petites et moyennes villes. En examinant les chiffres de la population des communes depuis 2015 (STATPOP de l'OFS), on peut observer quelques changements¹³.

Dans les « grands centres », selon la typologie de l'ARE, on observe une tendance générale à l'augmentation de la population entre 2015 et 2019, qui s'estompe ou s'arrête en 2020-2021. La ville de Zurich, par exemple, présente une croissance moyenne entre fin 2015 et fin 2019 de 5815 personnes par an, alors qu'entre début 2020 et fin 2021, elle n'est « que » de 1488 personnes par an, soit 75 % de moins que la tendance précédente. La diminution est encore plus claire pour Berne (de 759 personnes/an en moyenne avant la pandémie à -300 personnes/an environ, tandis qu'à Genève, on passe de 1470 à -270 personnes/an en 2020-2021). On peut ajouter le résultat de Bienne qui connaît également un arrêt de la croissance en passant de 350 personnes/an entre 2015 et 2019 à -230 en moyenne entre 2020 et 2021. Parmi les grands centres, la seule exception semble être Lausanne, où l'augmentation en 2020-2021 ne diminue que de 36 % (de 945 à 606 personnes/an). Il faut remarquer également que les « centres secondaires des grands centres » connaissent une diminution de leur croissance démographique en 2020, avec quelques exceptions¹⁴, alors que les couronnes métropolitaines, au contraire, présentent une croissance (globalement +10 % en 2020, par rapport à la moyenne annuelle 2015-2019).

¹³ Pour ce faire, j'ai utilisé la typologie des communes de l'ARE (Office fédéral du développement territorial) en 9 catégories de 2012. Voir <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/themes-transversaux/analyses-spatiales/niveaux-geographiques/typologies-territoriales.assetdetail.2543283.html> (consulté le 25.08.2023).

¹⁴ Schlieren, Bülach, Liestal, Wallisellen, Dübendorf, Lancy, Küssnacht (SZ), Morges, Ebikon connaissent une croissance de leur population plus importante en 2020-2021 qu'entre 2015 et 2019.

En revanche, de nombreuses villes de moins de 50 000 habitants (centres moyens, dont Mendrisio), spécialement celles en dehors des espaces métropolitains, connaissent des tendances opposées : Schaffhouse (+112 % d'augmentation en 2020-2021 par rapport à la moyenne de 2015-2019), Coire (+325 %), mais également, parmi d'autres, Uster, Einsiedeln, Kreuzlingen, Zoug, Buchs (SG), Brugg, Interlaken, Rapperswil-Jona, Zofingen, Rorschach, Lachen, Amriswil, Bulle, Aigle, Martigny, Brigue, Viège ou Sion affichent en 2020-2021 une croissance significative de la population, presque partout supérieure à la moyenne 2015-2019. Certains centres tessinois semblent aussi se relever : Bellinzone passe de 0,48 % d'augmentation moyenne annuelle entre 2015 et 2019 à 0,58 % entre 2020 et 2021 et Locarno passe de -0,3 % à 0,95 % à la même période, alors que Mendrisio stagne en passant de -0,11 % à -0,08 % et Chiasso continue de perdre de la population, en passant de -1,3 % entre 2015 et 2019 à -2 % en 2020-2021. Parmi les centres moyens qui connaissent également une diminution de la croissance par rapport à la moyenne de 2015-2019, on trouve encore Stans, Yverdon-les-Bains, mais également Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle, comme dans les années précédentes, qui montrent en 2020-2021 une légère baisse de leur population. Si l'on considère les « couronnes des centres moyens », on observe néanmoins une augmentation de 10 % de leur population en 2020 (de façon analogue aux « couronnes des grands centres »), ce qui compense parfois la perte des communes centres. Enfin, on peut remarquer que les « communes agricoles » et les « communes touristiques » ont généralement connu une croissance supérieure en 2020-2021 par rapport à la moyenne annuelle de 2015-2019.

Il s'agit de « signaux faibles », qui vont toutefois dans le sens d'une déconcentration de la population en Suisse. Cela permet de dresser deux types de considérations, à l'échelle du réseau urbain suisse et à l'échelle des villes petites et moyennes :

- À l'échelle du réseau urbain, cela montre que l'effet de la pandémie correspond à un arrêt partiel de la croissance démographique dans les grandes villes, alors qu'une bonne partie des villes petites et moyennes connaissent des augmentations plus importantes que par le passé. L'hypothèse d'une phase de déconcentration

métropolitaine due à la pandémie de COVID-19 ne peut donc être écartée. Il s'agit probablement d'une phase temporaire qui ne durera que quelques années, puis la concentration métropolitaine (en l'absence de nouveaux événements pandémiques ou d'effets dus à d'autres événements, tels que la poursuite de la guerre en Ukraine) devrait reprendre.

- À l'échelle des centres de petite et moyenne taille (comme de Mendrisio) et des régions périphériques, il existe peut-être une possibilité d'orienter (ou de renforcer) cette phase de croissance, bien que transitoire, grâce à des politiques coordonnées et ciblées.

Quelles opportunités pour les petites villes ?

Il semble qu'une sorte de fenêtre temporelle s'ouvre sur les trajectoires des petites et moyennes villes. Ce n'est pas le cas partout, car, comme nous l'avons vu, l'embellie démographique de 2020-2021 n'a pas touché toutes les villes, loin de là. Cependant, pour nombre d'entre elles de moins de 50 000 habitants, qui se situent en dehors ou à la marge des espaces métropolitains, la progression a bien eu lieu. La population et les diverses activités dites productives vont-elles augmenter dans les villes petites et moyennes ? Est-ce que Mendrisio fera partie de celles-ci ? Cela dépendra en grande partie des conditions locales. Les données suggèrent que les centres et agglomérations urbaines orientés vers le tourisme et l'accueil, bénéficiant d'une bonne connexion ferroviaire et autoroutière, seront plus attractifs pour attirer l'exode (le mot est clairement exagéré) des populations métropolitaines. Cela ferait partie des conditions de base, mais ne garantirait en aucun cas la venue de jeunes formés ou de familles.

Certains cantons agissent dans ce but, comme Neuchâtel, qui a lancé, après consultation, une politique de domiciliation basée sur dix mesures, allant de la promotion de l'image à l'amélioration de l'accueil, du partenariat avec les entreprises à l'encouragement de l'accès à la propriété (Conseil d'État du canton de Neuchâtel, 2021). Le canton des Grisons est allé également dans cette direction : le gouvernement a publié dans son programme annuel 2022 diverses mesures visant à rendre le canton plus attractif pour les jeunes et les

familles, telles que, notamment, l'accueil de la petite enfance, l'offre de logement ou l'amélioration des transports publics.

Dans de nombreuses régions, des Alpes au Jura, les villes et les villages de la zone périurbaine et dans certains cas de la montagne, en mettant en œuvre des mesures et des politiques coordonnées, auraient des cartes à jouer pour répondre à la demande de logements plus grands avec de larges espaces ouverts, de zones de loisirs, ou à celle de lieux équipés pour le *coworking* et le télétravail, pour ne citer que quelques exemples. Néanmoins, cela ne serait pas suffisant sans possibilités d'emploi, transports publics, services scolaires et préscolaires et facilités d'installation (par exemple, l'accès à la propriété). Attirer des jeunes susceptibles d'être employé·es et des familles dont les membres se formeraient ensuite nécessite donc une stratégie coordonnée qui implique simultanément les politiques sociales, l'école, l'économie, les institutions et l'aménagement du territoire. Et cela, les petites villes ne peuvent généralement pas l'assumer sans le soutien actif (et financier) de leur canton. Faudrait-il, alors, imaginer des mesures à l'échelle de la Confédération, pouvant donner à l'ensemble des « petites villes » helvétiques les mêmes opportunités ?

Quelles hypothèses formuler, en conclusion, pour Mendrisio ? La ville n'a pas connu d'embellie démographique et en 2020-2021, sa population est stagnante. On pourrait se demander pourquoi l'Académie d'architecture n'a pas eu le même effet que le campus de l'USI à Lugano, et n'a pas favorisé la domiciliation d'une population jeune et formée. Peut-être que la proximité de la gare avec le nouveau campus SUPSI n'incitera pas non plus des enseignant·es ou des technicien·nes qui y travaillent à s'établir durablement à Mendrisio. Pourquoi ?

À la différence des nombreuses petites villes qui ont connu une soudaine et récente augmentation de population, généralement situées en dehors ou à la lisière des espaces métropolitains, Mendrisio est au centre d'un triangle urbain entre les agglomérations de Lugano, de Varese et de Côme, autrement dit, elle se situe au cœur de la partie septentrionale de la grande région métropolitaine milanaise et elle en subit les conséquences du point de vue environnemental. Ainsi, en hiver, les taux d'oxydes d'azote et de particules fines sont particulièrement élevés, ce qui constitue un facteur répulsif pour les

familles. Mais Mendrisio est également à (trop grande) proximité de villes plus importantes et en mesure d'offrir une plus grande diversité. On peut donc imaginer qu'elle se développera encore comme pôle d'attraction en termes d'emploi, de formation et de recherche. Cependant, en dépit d'une fiscalité attractive et de ses disponibilités en logements¹⁵, dans les prochaines années, elle n'attirera probablement pas une nouvelle population très nombreuse.

Références

- Bouba-Olga O. (2022). Assiste-t-on à un « exode urbain » au profit des villes moyennes et des territoires ruraux ?, *Le Monde*, « Débats », 8 janvier.
- Buob, G., Torricelli, G. P., Ponzio, S. et Vallenari, L. (2022). Peri-urban settlement's public spaces : a tool for their investigation. A case study in southern Switzerland, *Italian Journal of Planning Practice*, 12(1), p. 20-42.
- Canestrari M. et Longobardi G. (éd.) (1986). *Lo spazio pubblico nelle piccole città*. Rome : Officina Edizioni.
- Commission fédérale du logement – CFL (2022). Conséquences de la pandémie de Corona sur le logement : observations de la CFL. Berne : <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués/msg-id-86729.html> (consulté le 25.08.2023).
- Conseil d'État du canton de Neuchâtel (2021). Stratégie cantonale de promotion de la domiciliation, Neuchâtel, 6 mai, 24 p. : <https://www.ne.ch/autorites/CE/grands-projets/domiciliation/Pages/accueil.aspx> (consulté le 25.08.2023).
- Crédit Suisse (2021). Marché immobilier suisse 2021 – Home Sweet Home : www.credit-suisse.com/immobilier (consulté le 25.08.2023).
- Garlandini S. (2014). *Small city public space*, thèse n. 6263. Lausanne : EPFL, 272 p. ISTAT, Demo – Demografia in cifre, Cfr : <http://demo.istat.it/> (consulté le 25.08.2023).
- Ladner A. (2002). Size and direct democracy at the local level : the case of Switzerland, *Environment and Planning C : Politics and Space*, 20(6), p. 813-828.
- Lévy J., Mauron V., Ruzika Rossier M. et Torricelli G. P. (2012). Theses on urban/public space, in : Acebillo J., Lévy J. et Schmid C. (éd.), *Globalization of urbanity*, research project CUS (Conference of Swiss Universities) *Urban System and Urban Models*. Mendrisio : Accademia di architettura, Università della Svizzera italiana, p. 108-111.
- Office fédéral de la statistique – OFS (2022). Population. Évolution et mouvement naturel de la population en 2021 : résultats provisoires. 89 400 naissances en 2021, du jamais vu depuis 1972, communiqué de presse, 4 avril.
- Pérgois S. (2006). *Patrimoine et construction d'urbanité dans les petites villes. Les stratégies identitaires de la requalification urbaine des centres-villes en Isère*, thèse de doctorat. Université de Grenoble I, Joseph Fourier (aujourd'hui Grenoble-Alpes).
- Torricelli G. P. (1994). Sur la comparaison des systèmes de villes : la distribution des fonctions urbaines entre Milan et Zurich, *L'Espace géographique*, 23(3), p. 231-249 : <https://doi.org/10.3406/spgeo.1994.3310> (consulté le 25.08.2023).

¹⁵ En 2022, le taux de logements vacants était supérieur à 4 %, à comparer avec la moyenne cantonale de 2,8 %, selon l'Office cantonal de la statistique – Ustat.

- Toricelli G. P. (2014). Settlement Patterns between Lombardy and Ticino Canton 1900-2010. A Comparison with the Support of the Thematic Map, *TERRITORIO*, 71, p. 26-34.
- Toricelli, G. P. et Garlandini, S. (2017). *La frontiera e le mappe. Evidenze demografiche e socioeconomiche tra Svizzera e Italia, 2010-14*. Quaderni OST-TI, I-2017, Bellinzona/Mendrisio : Dipartimento del territorio/Università della Svizzera italiana : <https://www.usi.ch/it/feeds/5162> (consulté le 25.08.2023).
- Toricelli G. P. et Vallenari L. (2021). *La Città Ticino nel contesto inter-metropolitano*, EXTRA DATI, supplément en ligne de la revue *Dati dell'Ufficio di statistica*, XXI(5).

DEUXIÈME PARTIE

Préambule réflexif

Avant de soumettre les règles du jeu qui guident cet ouvrage aux autrices et auteurs que nous avons sollicité-es, nous, la directrice et les directeurs, nous sommes plié-es à l'exercice. En guise d'introduction à cette deuxième partie, nous évoquons donc notre rapport personnel à « nos » villes, en nous interrogeant sur la relation que nous avons pu créer au fil des ans avec elles.

Grandir en ville (de Fribourg) – Maxime Felder

J'ai passé mon enfance et une partie de ma jeunesse à Fribourg. Lorsqu'on me demandait où j'habitais, dans mon souvenir, j'ai toujours répondu que je vivais « en ville », c'est-à-dire implicitement en ville de Fribourg et non dans une commune de l'agglomération comme Villars-sur-Glâne, Givisiez ou encore Granges-Paccot. Cependant, cette impression de « vivre en ville », qui m'a toujours semblé une évidence, ne se fonde pas sur une question de frontière communale, ni sur le statut de chef-lieu du canton éponyme, ni même sur le fait de vivre dans un environnement bâti spécifique. Sur quoi reposait-elle alors ?

L'expérience de la centralité me paraît essentielle. Même la présence de Berne à une trentaine de kilomètres ne semblait pas altérer le statut de Fribourg en tant que centre urbain pour sa région. Certes, quand j'étais adolescent, les filles se rendaient en train jusqu'à Berne pour faire du shopping chez H&M. Quelques années plus tard toutefois, cette « injustice » a été réparée : l'enseigne a inauguré une succursale à Fribourg, puis Starbucks et Burger King l'ont imitée. De plus, pour un Fribourgeois francophone comme moi, Berne représentait un autre monde dont je ne partageais pas la langue. Mon monde à moi, c'était Fribourg et la constellation de villages alentour d'où

venaient une partie de mes ami·es. Si je ne côtoyais que des enfants « de la ville » durant l'école primaire, j'ai commencé à fréquenter des camarades venant de communes périurbaines et de villages avoisinants une fois entré à l'école secondaire. C'est peut-être auprès d'elles et eux que j'ai développé cette idée de ce qu'est « vivre en ville ».

Cette condition de citadin était d'abord une question d'organisation de la vie courante, fondée sur la centralité et la proximité avec une concentration d'infrastructures dont dépendaient les communes environnantes : écoles, patinoire, piscine, hôpital. Au quotidien, cela se traduisait par un temps de déplacement moindre et par une certaine autonomie qu'autorisent dès l'enfance la marche et le vélo. Mes ami·es qui habitaient dans des villages passaient au contraire beaucoup de temps dans les transports publics et composaient avec les cadences réduites le dimanche et la menace de rater le dernier bus du soir.

Ensuite, Fribourg était « la ville » parce qu'elle pouvait être comparée aux autres villes, mais pas tant sur le plan démographique que sur des plans symboliques. À commencer par la fierté d'avoir un club dans la ligue supérieure de hockey sur glace. Fribourg n'apparaissant que dans la troisième ligue en football, s'intéresser au hockey m'a donné, en tant que Fribourgeois, l'impression d'être « sur la carte ». Dans ce domaine, Fribourg jouait dans la même cour que Zurich et Berne depuis des décennies, bien avant que Lausanne et Genève ne rejoignent l'élite dans les années 2000. Dans un canton parfois considéré comme rural, c'est bon à prendre pour se sentir urbain.

Cependant, tout est question de perspective puisque, les intérêts évoluant un peu avec l'âge, je me suis vu tempérer cette idée de Fribourg comme centralité. À côté de sa salle de concert – Fri-Son, dont la programmation plaçait Fribourg sur la route des tournées de groupes renommés –, le chef-lieu cantonal était peu équipé pour la vie nocturne. Il n'était pas rare que les jeunes Fribourgeois-es sortent à Bulle, deuxième centre urbain du canton, mais, à l'époque, bien plus petit que la capitale, et pourtant doté d'une vraie discothèque. Le Bad Bonn, club de rock situé au milieu des champs vers Dürbigen (leur slogan l'exprime ironiquement : « *Where the hell is Bad Bonn?* »), attirait aussi les citadin·es. Féru ni de boîtes de nuit ni de concerts, je trouvais mon compte dans ce que la ville comptait

de bars. Pour autre chose, il fallait aller plus loin. Au Théâtre de l'Arbanel par exemple, dans le petit village de Treyvaux, pourtant difficile d'accès en transports publics. Ce manque de dynamisme a créé une certaine décentralisation dont ont pu profiter de plus petites communes environnantes. Les choses ont un peu changé depuis, mais je crois que la vie nocturne reste un bon angle d'attaque s'il fallait contester à Fribourg son statut de ville.

En somme, Fribourg a pour moi quelque chose de la ville suisse idéal-typique : une centralité, mais pas suffisante pour véritablement dominer et provincialiser la région. Outre sa taille et son rayonnement limités, la proximité avec d'autres centres urbains la contraint. Comment Fribourg pourrait-elle étendre son influence avec la métropole bernoise située à une trentaine de kilomètres ? Je crois que la Suisse aime ses petits centres urbains sans prétentions. Il s'agit de ne pas se prendre pour Zurich, ou « pire », pour Paris. La ville suisse idéale est donc modeste, en taille, mais aussi en ambitions. Fribourg correspond assez bien à cette définition.

Rohrbach (Autriche), la ville qui n'était pas vraiment une ville – Renate Albrecher

Dans le hameau autrichien où j'ai grandi, tout le monde se connaît et se salue chaque jour : « *Gu' Moagn* », « *Moizeit* » ou « *Gua'n Ob'nd* », selon l'heure. En théorie, le nombre de salutations échangées chaque jour est donc égal à la somme gaussienne du nombre de résident-es.

Dans les villages plus grands, ce nombre n'augmente sûrement pas de manière exponentielle avec le nombre d'habitant-es, mais il reste important, car tout le monde y est salué, même les inconnu-es. Ces salutations suivent un système complexe : les personnes que l'on juge comme ayant une position sociale approchant de la sienne sont saluées avec « *Griass Di* » (singulier) ou « *Griass eng* » (pluriel). Les personnes qui se considèrent comme particulièrement égales socialement, par exemple parce qu'elles ont le même âge, se disent « *Servas* ». Pour entrer en contact avec des personnes inconnues ou dont la position sociale semble supérieure, on se réfère au pouvoir absolu, supposé de nous relier toutes et tous, en passant à

« *Griass Gott* ». Une conversation ordinaire se termine à nouveau par le salut qui fait référence à la position sociale – éventuellement réévaluée après l'échange – et au nombre d'interlocuteur·trices : « *Pfiat Di* », « *Pfiat eng* » ou « *Pfiat Gott* ».

L'espace public de mon hameau était ainsi imprégné de salutations, ce qui m'est longtemps apparu comme sa fonction principale : la prise de connaissance et la confirmation positive des liens avec ses semblables.

Cependant, quelle désillusion me réservait la grande ville la plus proche, Linz, où l'espace public me semblait privé de cette fonction principale supposée ! Au milieu du tumulte verbal et de la surcharge de stimuli acoustiques, le pourcentage de termes réservés aux salutations était infime. Les personnes qui ont le réflexe de saluer se sont impitoyablement révélées être des provinciaux·ales, impression confirmée par les regards compatissants ou moqueurs des citadins et citadines locaux·ales, pour qui nous, habitant·es des villages et hameaux, éprouvions en retour un certain apitoiement en raison de leur manque d'espace, de nature et de liberté.

Il y avait aussi Rohrbach, la ville qui n'était pas vraiment une ville, mais qui faisait office de chef-lieu de notre district ; ville avec une pratique de salutations plus « humaine ». Pourtant, si on la compare avec d'autres, on pourrait dire qu'il s'agit d'une ville de manques, une ville manquée, sans magie. Car Rohrbach est devenue une ville du fait de son emplacement et non pas de celui de sa vocation ou de ses velléités à atteindre une hégémonie régionale. Restée longtemps sans centre ni programme culturel, sans musée ni galerie, sans salle de concert ni salle des fêtes, sans discothèque ni lieu de loisir, à part quelques cafés ou *Gasthäuser*, Rohrbach n'avait aucun rayonnement culturel, sportif ou symbolique. Si ce ne sont deux écoles post-obligatoires, les services centraux que fournissait cette ville étaient destinés à gérer uniquement des situations plutôt désagréables de la vie : hôpital, service des impôts et affaires en lien avec le permis de conduire. Un des rares plaisirs qu'elle offrait était son kiosque, premier espace de *street-food* de la région, proposant des repas « exotiques » comme des *Berner Würstel* ou des *Bosner*.

La ville de Rohrbach ne fait pas rêver, elle ne s'est jamais imposée, elle ne façonne pas non plus l'identité de la région. Elle semble être un modeste centre de services, sans domination ni subordination des communes avoisinantes. Elle remplit néanmoins son rôle et est restée abordable pour tout le monde : une petite ville comme Rohrbach n'expose pas ses visiteurs et visiteuses à un niveau de stress comme le font les grandes villes, qui demandent une attention soutenue et permanente pour naviguer dans leurs rythmes complexes. Une petite ville comme Rohrbach reste intuitivement accessible, alors que les grandes villes exigent une perception fortement sélective, une certaine indifférence à l'égard d'autrui et d'autres techniques spécifiques au comportement urbain. Plus tard, lorsque j'ai vécu et travaillé dans des villes et métropoles comme Linz, Graz, Lausanne, Aarhus, Vienne, Bruxelles ou New York, j'ai pris conscience que, pour se fondre dans la masse des citadin-es averti-es, un apprentissage était nécessaire.

L'équilibre, dans l'espace public sonore, entre les mots de salutations et les autres paroles par rapport au nombre de têtes qui s'y déplacent reste pour moi un signe important de la convivialité des petites villes comme Rohrbach.

Le Lignon et Estavayer-le-Lac, deux villes qui n'en sont pas? – Vincent Kaufmann

J'ai passé une bonne partie de mon enfance entre deux villes qui n'en sont pas. D'abord, le Lignon, ensemble résidentiel désormais porté aux nues pour son architecture, mais fortement décrié à l'époque pour sa forme. Au Lignon, j'ai notamment habité dans la petite tour, au dix-huitième étage, sur les vingt-six qu'elle en compte. L'autre ville, c'est Estavayer-le-Lac, petit bourg médiéval d'où est originaire mon père et où j'ai passé de très nombreux week-ends et presque toutes les vacances de mon enfance, dans un chalet situé sur une colline, face au lac de Neuchâtel.

Si ces deux localités ne sont pas des villes, c'est pour des raisons bien différentes. Le Lignon est un quartier de la commune de Vernier, grande commune suburbaine de la première couronne de

l'agglomération genevoise, mais qui se présente sous la forme d'une « cité satellite ». Quant à Estavayer, si elle a la forme d'une ville médiévale, encore entourée d'une bonne partie de ses fortifications, elle est bien loin d'atteindre 10 000 habitant·es, et n'est donc pas considérée statistiquement comme une ville.

Les contrastes entre ces deux presque villes m'ont marqué et deux souvenirs précis me reviennent en mémoire. Le premier est le plus ancien... Du dix-huitième étage de la petite tour du Lignon, lorsque je regardais par la fenêtre, je ne voyais que le ciel, et l'autre tour, la grande tour, celle qui fait trente-et-un étages... Mais jamais le sol, car j'étais trop petit.

L'autre souvenir concerne également la grande tour du Lignon. Plusieurs fois, en la regardant depuis le sol, mon père m'a dit : « Tu vois, dans cette tour vivent autant de personnes que dans toute la vieille ville d'Estavayer. » Cette remarque m'a plongé dans des abîmes de perplexité et a éveillé mon intérêt pour les villes. Je trouvais ce fait incroyable. Il faut dire qu'à Estavayer toutes les maisons sont différentes, alors qu'au Lignon les façades et les appartements sont standardisés. Il faut dire aussi qu'Estavayer se caractérisait, et se caractérise encore, par plus de quinze cafés restaurants intra-muros, là où à l'époque, le Lignon se contentait d'une brasserie. On peut poursuivre la comparaison avec les commerces, les églises, les fêtes... tout n'est que contraste entre ces deux espaces, chacun périphérique et urbain à sa manière.

Ces souvenirs m'ont appris une chose que, quarante-cinq ans plus tard, je crois encore : une localité ne peut se réduire à ses fonctions et à leur distribution, elle se caractérise par des ambiances, une substance sensible et sociale, des imaginaires, des rites et des légendes. Au fond, ce qui différencie le Lignon d'Estavayer, c'est bien cela : l'esprit des lieux.

Depuis cette enfance désormais lointaine, la vie m'a amené à découvrir de nombreuses villes, à commencer par Lausanne, ville que je fréquente depuis près de trente ans pour y travailler sans jamais y avoir déménagé. Cette pratique de pendulaire est très répandue en Suisse et son intensité en fait même une des spécificités du système urbain suisse, une particularité à laquelle est d'ailleurs

adossée une bonne partie de l'argumentaire sur la métropolisation de la Suisse. Cependant, à la réflexion, si je n'ai pas déménagé à Lausanne, ce n'est pas à cause de l'accessibilité, mais du fait d'attachements sociaux et identitaires qui m'ont sédentarisé à Genève. L'attrait de la grande densité, qui a pour conséquence qu'il y a toujours quelque chose qui bouge, jour et nuit, la saturation de l'espace public par la foule et le bruit et les rythmes de vie soutenus qui y sont associés ont toujours été pour moi source de stimulation.

La vie à Lancaster dans le nord de l'Angleterre m'a fait découvrir la spontanéité que permet la vie dans une ville de 40 000 habitant-es dans laquelle la sérendipité des rencontres procure le plaisir de l'improvisation et démultiplie les relations sociales. À Paris, j'ai retrouvé le cadre de vie aux rythmes très soutenus de la place des Eaux-Vives, source pour moi de créativité, mais j'y ai aussi découvert le sentiment d'être enfermé. Nous vivions à l'époque avec notre aîné de 2 ans, alors fils unique, et avions besoin parfois le week-end de quitter la ville pour retrouver un peu de calme. Mais lorsqu'on habite le XII^e arrondissement sans voiture, il est difficile de sortir de Paris pour une journée. Plus précisément, un tel projet demande à être planifié ; il faut une stratégie temporelle pour éviter la foule, car la saturation est générale : dans les parcs, dans les trains, dans les lieux de loisirs.

Bruxelles, Montréal et Shanghai ont par la suite complété mon expérience d'habitation des villes, ce qui m'a, je pense, appris que l'urbanité d'une ville ne dépend pas de sa taille.

When you're growing up in a small town (like Lausanne) – Yves Pedrazzini

Songs for Drella, l'album hommage à Andy Warhol que John Cale et Lou Reed prirent le temps de réaliser en 1990 après la mort de leur maître à penser, commence par la chanson « Smalltown », qui débute ainsi¹⁶ :

¹⁶ On pense aussi au premier album de Bruce Springsteen, même si sa « Small Town » à lui est Newark, New Jersey, ville de près de 300 000 habitant-es...

*When you're growing up in a small town
 [...] You say, «No one famous ever came from here»
 When you're growing up in a small town
 And you're having a nervous breakdown
 And you think that you'll never escape it
 Yourself or the place that you live*

À partir de là, l'hypothèse est posée : pour être célèbre ou pour simplement ne pas finir avec une dépression nerveuse, il faut sortir au plus vite de cette petite ville. Mais il faut aussi *en venir* :

*There's only one good thing about a small town
 You know that you want to get out*

Évidemment, on est là dans le système urbain des États-Unis d'Amérique et la *town* est loin de la *city*, plus encore de la *metropolis*.

À un certain moment de mon existence, peut-être avec l'idée de devenir célèbre dans mon domaine – le football ? –, je suis moi aussi, mais tout à fait ailleurs et autrement, parti de ce qui était encore une petite ville de Suisse romande, dans laquelle je suis né : Lausanne (en plein centre-ville). C'était il y a plus de soixante ans. À cette époque, désormais lointaine, Lausanne n'était déjà cependant plus tout à fait une petite ville, ni à l'échelle de la Suisse, ni même à celle de l'Europe, si on ne la mesurait pas à son seul nombre d'habitantes – quelque 150 000 disait-on tout de même, c'est-à-dire à peu près le chiffre que l'on annonce aujourd'hui, pour faire la différence avec «l'agglomération lausannoise», plus de 400 000 habitant-es aujourd'hui, dont la majeure partie à l'ouest, le vrai (dirait Sam Shepard), Renens, Chavannes et Bussigny... On ne parlait pas d'urbanité, c'est venu bien après, quand on a commencé à se demander de quoi Lausanne pouvait bien être le nom.

Cependant, que Lausanne soit devenue ou non une grande ville, j'en suis sorti dès le milieu des années 1980. À partir de là, j'ai eu l'occasion, pendant une bonne vingtaine d'années, de faire des détours par quelques grandes métropoles de la planète d'asphalte, au premier

rang desquelles Caracas, capitale du Venezuela. Ainsi, une fois de retour à Lausanne, même si j'y appréciais comme encore aujourd'hui les rives du Léman, ma ville natale avait singulièrement rétréci (c'est à peine une métaphore). Cela m'allait bien, puisqu'il y a évidemment quelque avantage à habiter là où l'on n'est pas obligé de prendre sa voiture ou le métro pour aller acheter du pain, ou de rouler plusieurs heures avant de trouver un espace public digne de ce nom, ni terrain vague, ni parking de centre commercial, ni *mall* commercial, ni champ de tir abandonné aux gangs du quartier...

Pourtant, le temps passant – les années 2000 –, j'en venais à penser – pour paraphraser Rem Koolhaas qui parle, dans l'un de ces aphorismes qui jalonnent son « Junkspace », des aéroports – qu'il y a deux sortes de villes, les trop grandes et les trop petites. Il fallait donc chercher une troisième voie, une troisième ville, ni trop petite, ni trop grande, ou plutôt ni trop grande et petite, une ville intermédiaire par la taille et la fonction qui serait une nouvelle *ville invisible* (Italo Calvino) que je redécouvrais, qui n'existait pas et que l'on n'aurait donc jamais trouvé ni trop grande ni trop petite. Lausanne ne pouvant plus faire l'affaire, ni comme trop petite ville, ni – surtout – comme trop grande, mais ni désormais comme trop moyenne, j'ai alors entrepris de chercher une ville idéale où m'installer en pensée, pas tellement en pratique. Il ne fallait pas non plus qu'elle puisse être considérée comme plus grande que les villes trop grandes, une « mégalopole », comme certaines des villes « du Sud » ont pu être nommées, ce nom péjoratif désignant des villes qui, non contentes d'être trop grandes avaient en plus la prétention – ah, la mégalomanie des entités non humaines ! – de devenir presque infinies, de ne jamais stopper leur étalement, de ne jamais parvenir à réguler leur chaos fondamental, de ne même pas vouloir réduire leurs divisions sociales, leurs inégalités territoriales, leurs fragmentations spatiales, leur corruption... Je me suis donc intéressé à ces villes mineures, ces « à peine villes », ces presque villes, ces villes qui, parfois, sont moins peuplées qu'un coin de rue new-yorkais ou même barcelonais, des villes qui cependant ne sauraient être confondues avec des villages de taille pourtant parfois égale ou même supérieure de pays lointains ou proches. Des villes d'ici et de maintenant.

J'en suis alors venu à descendre encore dans la hiérarchie des établissements urbains pour chercher une sorte de degré zéro d'urbanité suisse, les éléments construits d'un espace dont, malgré le caractère *inframince* (pour reprendre maintenant un terme de Marcel Duchamp), une épluchure de ville tombée quelque part entre de vraies villes et d'authentiques campagnes, mais qui ne puisse pas non plus être considérée comme quelque vague paysage périurbain¹⁷, banlieue, zone villas ou périphérie, et je m'y suis attardé. J'ai commencé par Renens. Mais, au fil des ans, Renens devenait d'abord comme Prilly, qui devenait comme Lausanne, qui persistait à rester comme Lausanne. Puis Renens devenait Lausanne, ou l'inverse, peu importait désormais. Et c'est ainsi que j'en vins à aimer, un peu honteux, telle ruelle de Moudon, tel terrain à bâtir de Payerne, telle place du marché de Monthey, telle devanture de vitrine abandonnée du Locle, telle plaque d'égout de Marly, et je les prenais en photo que j'amassais et n'en faisais rien. Pourtant, je le faisais intentionnellement. Il me paraissait en effet que c'était à cette échelle-là que Henri Lefebvre nommait « l'infime détail des jours », là, exactement où ces détails trop vite effacés du quotidien de ceux et celles qui, pour nous, sont toujours « les gens » parce que l'on ne sait rien d'eux, ni d'elles, à cette échelle, tout au bas de l'échelle, que je serais en mesure de retrouver tous les autres endroits où j'avais pu observer le détail singulier d'une trop grande ville d'Asie, d'Amérique latine ou d'Afrique, d'Italie ou d'Espagne : le mur en brique d'une fabrique du nord de l'Angleterre peut-être, la lumière hésitante d'un lampadaire quelque part dans Kowloon, à Hong Kong, une plaque d'égout volée sur Sabana Grande, Caracas...

¹⁷ De Marcel Duchamp, on pourrait peut-être aussi mobiliser pour le détourner le concept de « ready-made » : la petite ville serait cet urinoir préexistant à sa reconnaissance d'objet d'art dont il ne manquerait que le seul geste de la « signer » d'un pseudonyme – Laus Angeles ? – pour que ses dernières friches industrielles en deviennent des parkings californiens...

Arbon et autres villes à l'urbanité intermédiaire

Lineo Devecchi¹⁸



Dormir dans un tube : pas en province, quand même ?

(Printemps 2012) Les draps sont agréablement colorés, un peu raides et sentent le linge fraîchement lavé. La lampe de chevet plonge la chambre dans une lumière tamisée. De l'extérieur résonnent les derniers échos du bar, où le personnel va bientôt terminer sa journée. Sur la rive toute proche, les vagues déferlent doucement sur la promenade pavée. Au-dessus de moi, le plafond de la chambre forme une voûte. Il ne s'agit pas d'une voûte de cave, mais du plafond en béton du « tube à rêves » du « Wunderbar » à Arbon – une chambre d'hôtel dans un tube en béton d'un peu plus d'un mètre et demi de diamètre. Avant de m'endormir dans cette chambre d'hôtel particulière, je relis encore une fois mes notes. Le lendemain, je réalise un entretien avec le président de la ville. Il s'agit de l'un des six entretiens que je mènerais à Arbon pour la collecte de données de ma thèse. J'aimerais découvrir quelles sont les marges de manœuvre et les défis en matière d'aménagement du

¹⁸ Chapitre traduit de l'allemand.

territoire lorsque des localités ont perdu en peu de temps un nombre d'habitantes et d'habitants supérieur à la moyenne et gagné en même temps des friches urbaines. Car le changement structurel économique ne touche pas seulement l'ouest de Zurich, mais aussi Arbon.

Dormir dans un « tube à rêves », c'est-à-dire dans un tube en béton surdimensionné avec un lit confortable parfaitement adapté, cela fait penser à Neukölln à Berlin, à Brooklyn à New York ou aux Confluences à Lyon. Dans ces quartiers urbains branchés, de telles possibilités d'hébergement spéciales sont envisageables, mais à Arbon? Une ville de la taille d'Arbon peut-elle être branchée et urbaine ou, autrement dit, un lieu de la taille d'Arbon peut-il être une ville? Et si ce n'est pas le cas, qu'est-ce qui caractérise Arbon et comment peut-elle se développer? C'est à ces questions que je souhaiterais répondre dans ce chapitre.

Lorsque je me demande ce que signifie une ville, je pense encore aujourd'hui selon les formes typiques des villes qui se sont développées au fil du temps. Concrètement, cela signifie que je m'imagine des ensembles denses de maisons avec des ruelles étroites, des places qui s'ouvrent et des boulevards grandioses. Des quartiers résidentiels denses et urbains font également partie de mon imaginaire. Dans mon idéal, les villes sont des centres économiques et des nœuds de communication avec des marchés et des emplois, mais aussi des gares et des métros. C'est ainsi que je pense à Paris, à Rome et à Vienne lorsque quelqu'un m'interroge sur les villes. Mais je pense aussi à des bourgs médiévaux comme Eglisau ou Stein am Rhein. Ce à quoi je ne pense pas ou rarement, ce sont des villes de la taille d'Arbon.

Pourtant la ville physique n'est pas le seul modèle analytique qui s'impose à moi lorsqu'on m'interroge sur les villes. Le sentiment de vie urbaine – et donc le concept d'urbanité – permet également de se rapprocher des villes. « L'air de la ville rend libre », disait-on au Moyen Âge. Cela signifiait qu'après avoir fui dans une ville, les serfs pouvaient vivre librement après un délai d'un an. Cela signifiait également la liberté économique et la liberté de pensée. On ne dépendait plus d'un suzerain, mais on payait des impôts à un gouvernement urbain organisé de manière très démocratique par rapport à

la norme médiévale. Aujourd'hui encore, les lieux urbains sont associés aux notions de liberté, de démocratie, de force d'innovation ou de tolérance – je pense ici à la Citizen Card pour les sans-papiers, à la tolérance générale envers les contre-cultures ou les styles de vie alternatifs, aux bars réaménagés dans d'anciennes usines, aux salles de concert taguées ou aux espaces de *coworking* innovants.

Mais revenons à Arbon et donc à d'autres villes suisses de taille similaire. Elles sont toutes trop grandes à mes yeux pour être considérées comme des villages ou des bourgs historiques, mais en même temps trop petites pour être envisagées comme de « vraies » villes. Au premier coup d'œil, je ne qualifiais Arbon ni de branchée ni d'urbaine. Cependant, la nuit passée dans le « tube à rêves » a pour la première fois quelque peu perturbé cette image.

Après une brève recherche sur les statistiques actuelles, je me rends compte que ce n'est pas seulement mon propre ressenti après cette nuit qui ne rend pas justice à la ville d'Arbon. La composition sociodémographique est également étonnamment similaire à celle des grandes villes. En comparaison cantonale, Arbon compte un nombre de personnes au bénéfice de l'assurance chômage et de l'aide sociale supérieur à la moyenne. En outre, Arbon possède nettement plus d'habitantes et habitants actif-es que d'enfants et de jeunes. La densité de construction du centre-ville historique, qui se caractérise par de rares maisons individuelles et un nombre élevé de locations, ressemble également à celle des grandes villes. Il en va de même pour l'aide financière la plus élevée du canton dans le cadre de la péréquation financière. En bref, Arbon est une ville suisse typique.

Les villes de petite et moyenne taille se distinguent toutefois des plus grandes sur certains points : Arbon présente ainsi un taux élevé de personnes retraitées et de nombreux logements sont vides. De plus, des villes comme Arbon ne sont pas forcément connues pour être des havres de tolérance, de liberté, d'innovation et d'intégration.

C'est sur ces « caractéristiques uniques » par rapport aux grandes villes que je vais me pencher afin de trouver des lectures urbaines alternatives qui pourraient ensuite être des points de départ pour de nouveaux potentiels de développement, afin d'assurer l'avenir de ces villes intermédiaires. Car Arbon, Yverdon-les-Bains ou Langenthal

ne sont pas seulement absentes de ma carte mentale en tant que chercheur urbain, elles le sont aussi de celle des touristes ou des personnes à la recherche d'un logement. Et cela a des conséquences sociales et économiques : les jeunes familles s'installent en banlieue et l'industrie touristique locale, pourtant bien présente, stagne.

Blueschtfahrt à Arbon, ou qui se sent bien ici ?

(Printemps 2013) Les couverts s'entrechoquent, le brouhaha est grand. Le riz Casimir fume dans les assiettes et le soleil brille. Je n'ai pas vraiment le temps de manger, je dois trop souvent aider, arranger les serviettes, remplir les verres d'eau et de vin, couper la viande. Dans le cadre de ma fonction de civiliste, je suis assis au milieu d'un groupe de séniors d'un centre pour personnes âgées de la ville de Zurich, dans un bistrot d'Arbon. Le programme de l'excursion s'intitule « Blueschtfahrt an den See nach Arbon » (excursion au bord du lac à Arbon) – une traduction libre du lexique bernois : « excursion printanière à la campagne vers les arbres fruitiers en fleurs ». Le repas est bon, les séniors sont satisfait-es. Il manque deux choses : d'une part, la campagne et les arbres fruitiers en fleurs, car la terrasse du restaurant semble tout de même assez urbaine. D'autre part, il manque aussi la vue directe sur le lac, annoncée dans le programme de la journée. Nous devons donc rattraper la vue sur le lac après le repas sur les quais d'Arbon. C'est un défi pour le civiliste : la taille des magnifiques espaces verts et la distance à parcourir pour atteindre le point le plus éloigné posent problème aux personnes à mobilité réduite. Je les aide autant que possible, mais nous ne parvenons pas à les accompagner tous et toutes individuellement jusqu'à l'eau. Le trajet aller-retour est tout simplement trop long.

Les quais d'Arbon ne sont donc que partiellement adaptés aux excursions de centres pour personnes âgées, bien que l'excursion ait été très appréciée par toutes et tous les participant-es. Je me demande néanmoins si Arbon est une ville pour les séniors. Les chiffres le montrent : de nombreuses personnes retraitées y habitent. Les observations faites lors de l'excursion permettent d'expliquer

pourquoi il est agréable de vivre ici pour les personnes âgées, même si les trajets à pied sont plus difficiles et les escaliers plus pénibles.

Dans le centre, les cafés et les restaurants sont proches les uns des autres, le bus s'arrête pratiquement à chaque coin de rue, Denner, Migros, un magasin de produits en vrac et des boulangeries sont facilement accessibles. Les possibilités de promenade ne manquent pas, le lac avec ses beaux points de vue est facilement accessible depuis la plupart des quartiers. Les abords du lac sont certes vastes, mais ils sont plats et donc facilement praticables pour les personnes qui ne marchent plus très bien. Le théâtre municipal de Saint-Gall est accessible en vingt minutes par bus rapide. On peut également voir de nombreux nouveaux immeubles d'habitation, qui sont probablement construits pour être accessibles à toutes et tous. Enfin, la ville n'est pas trop grande. Je suis convaincu que tout le monde se connaît, ce qui est aussi un facteur important de la qualité de vie des personnes âgées.

Or les personnes âgées ne représentent qu'une partie de la population, même si cette partie augmente et augmentera encore plus dans les années à venir. Je me demande donc si la ville est également attractive pour les jeunes et les familles. De mon point de vue extérieur, le verdict n'est pas uniquement positif: l'exiguïté du territoire et le fait que beaucoup de gens se connaissent me semblent plutôt des signes contraignants, voire oppressants pour les jeunes. Il n'y a pas beaucoup de possibilités de sortir ou de s'adonner à des activités créatives. Arbon ressemble davantage à un village avec une vieille ville qu'à la ville de Zurich avec son « Dörfli ».

Les nouvelles constructions d'Arbon pourraient être attractives pour une population jeune et active. Je me demande toutefois si les jeunes peuvent se permettre de payer des loyers relativement élevés. De plus, les villes de la taille d'Arbon ne sont pas les lieux de vie préférés des jeunes gens bien formés. Les centres des espaces métropolitains suisses sont plus faciles d'accès. Les écoles secondaires et supérieures ne se trouvent généralement pas là, les sous-cultures branchées et une certaine diversité et internationalité non plus. La fuite des cerveaux est un défi de taille pour les villes de taille moyenne, surtout lorsque celles et ceux qui reviennent dans

la région visent généralement les communes environnantes comme lieu de résidence pour la famille nouvellement créée. Les impôts y sont moins élevés, les trajets vers la campagne encore plus courts et il y a également une vue sur le lac.

Comme je l'ai décrit, Arbon compte moins d'enfants et de jeunes – donc moins de familles – que les communes voisines. Je ne peux qu'émettre des hypothèses sur les raisons de ce phénomène. Est-ce dû au souhait de déménager au bord du lac de Constance, et donc à la campagne? Y a-t-il trop peu de logements familiaux disponibles en ville malgré un taux de vacance élevé? Manque-t-il une bonne offre de garde pour les enfants? Dans mon cercle de connaissances en Suisse orientale, les jeunes familles restent à Saint-Gall ou s'installent dans une maison individuelle «à la campagne» dans une commune environnante. En raison des prix plus bas des terrains, les familles de classe moyenne de Suisse orientale peuvent encore plus facilement se permettre d'acquérir un nouveau logement. Ce sont surtout les foyers dont les deux parents travaillent à des taux élevés qui souhaitent rester dans la plus grande ville de la région, car c'est le seul endroit où l'offre de crèches et de garderies est suffisamment bonne. Des villes comme Gossau, Rorschach, Flawil ou Arbon ne sont pas prises en considération.

Pour résumer, je dois donc me demander: qui va venir vivre ici à l'avenir, si l'on veut éviter que la ville ne renforce sa réputation d'être la plus belle résidence pour personnes âgées de Suisse orientale, avec pour principale caractéristique de diversité sociale un taux élevé de personnes au bénéfice de l'aide sociale?

Trop petit pour voir grand, trop grand pour agir à petite échelle?

(Été 2021) Le ciel au-dessus du lac est nuageux, l'air est étouffant et humide, de violents orages se préparent. Je me promène avec un collègue de travail dans un ensemble d'anciens hangars industriels réaffectés. Près du trottoir se trouve un plan d'eau d'où émerge une clé à molette verte surdimensionnée. Un nouveau bâtiment en béton promet un habitat luxueux avec vue sur le lac. Au-dessus d'une halle industrielle trônent des

appartements qui ressemblent à des conteneurs posés sur le sol. L'accès aux appartements se fait par des structures extérieures, légères et peintes en rouge vif. Nous nous trouvons au milieu des anciens ateliers de Saurer à Arbon (illustration 1) pour une rencontre avec une partie du Conseil municipal et de l'administration de la ville. La ville située au bord du lac de Constance a beaucoup changé au cours des dix dernières années et doit faire face à plusieurs défis. Outre les structures organisationnelles de la politique et de l'administration, qui doivent être rééquilibrées en fonction de l'avenir, une stratégie d'implantation globale est nécessaire.

Aujourd'hui, on ne produit plus de camions à Arbon, mais une urbanité qui rappelle le Västra Hamnen de Malmö en Suède ou le Puerto Madero de Buenos Aires. Pour pouvoir rivaliser avec les quartiers du port de Hambourg, il ne manque que les ferrys touristiques et les grands cargos qui passent. Arbon a relevé le défi des grandes friches urbaines. Il s'est passé beaucoup de choses depuis mes interviews du printemps 2012 et la *Blueschtfahrt* 2013. Les nouveaux développements sont cohérents d'un point de vue urbanistique et architectural, les espaces extérieurs ne se limitent pas à des espaces verts de proximité et les nouveaux bâtiments sophistiqués sont connectés aux bâtiments existants, plutôt anciens.



Illustration 1 Les anciens ateliers de Saurer. Michel Canonica/St. Galler Tagblatt.

Et pourtant, mon collègue et moi discutons de ces nouveaux bâtiments de manière très controversée. Pour moi, en tant que citoyen zurichois, il est clair que les nouveaux ensembles urbains construits sur les friches urbaines ont une allure provinciale, même si je les apprécie beaucoup. Mon collègue – qui habite à Herisau – n’est pas du tout d’accord avec mon analyse. Il considère les bâtiments comme urbains, attractifs pour les jeunes et les personnes créatives qui souhaitent par exemple travailler à Saint-Gall et vivre au bord du lac. On peut donc se demander pourquoi le cas d’Arbon divise autant nos perceptions de l’urbanité – car nous serions tous deux d’accord pour dire que Bâle, Genève ou Moscou sont des villes.

Une demi-heure plus tard, nous nous rendons compte que de nombreuses anciennes friches urbaines ont certes été réaménagées et rendues utilisables, mais qu’il reste encore quelques chantiers à Arbon. Lors du premier échange avec une partie de l’administration municipale, il s’agit de discuter de la forme que pourraient prendre à l’avenir les structures organisationnelles optimales de l’administration municipale d’Arbon. La discussion fait apparaître des défis intéressants pour la politique et l’administration, auxquels Arbon est actuellement confrontée – tout comme d’autres villes de taille similaire. Pour des raisons évidentes, je ne peux malheureusement pas entrer plus en détail dans les contenus discutés, car à Arbon, les discussions sur les structures organisationnelles se poursuivent. La conclusion suivante peut toutefois être tirée en tant qu’interprétation personnelle de portée générale : Arbon est trop grande pour penser en termes de structures organisationnelles d’une commune périphérique normale, et en même temps trop petite pour que son organisation politique et administrative soit complètement urbaine.

Les exemples suivants rendent cette affirmation plus concrète. Dans les petites communes, il est tout à fait possible que les conseillers et conseillères communaux-ales décident, lors d’une retraite, que le conseil communal comptera à l’avenir deux membres de moins ou que le poste de secrétaire communal soit désormais mis au concours en binôme. Bien entendu, les adaptations importantes nécessitent l’approbation de l’assemblée communale. Mais la discussion et le déroulement d’une telle décision sont complètement différents de

ceux d'une ville de la taille d'Arbon. Ici, c'est un parlement – tout à fait métropolitain – qui est à l'œuvre, y compris un parti politique local actif, ce qui conduit à un débat politique permanent sur les actions du gouvernement municipal et de l'administration. Bien que le Parlement n'exerce en réalité « que » la haute surveillance, il arrive fréquemment, comme dans toutes les entreprises parlementaires, que certains membres s'immiscent dans les activités quotidiennes de l'administration. Il en résulte que, par rapport aux petites communes, des boucles politiques supplémentaires sont nécessaires pour faire avancer les affaires. Les structures politiques existantes, d'apparence urbaine, entravent donc la marge de manœuvre et la rapidité d'action du gouvernement municipal. De mon point de vue, cette limite s'accompagne d'un avantage absolument essentiel du point de vue de la politique démocratique. Des débats politiques peuvent avoir lieu en même temps, ne se limitant pas aux membres de l'assemblée communale, mais reposant sur une base nettement plus large grâce aux structures des partis.

Un deuxième exemple qui illustre la taille intermédiaire d'Arbon en tant que ville est le suivant. Lorsque je pense à des gouvernements municipaux, je m'imagine des organes dans lesquels les conseillers et conseillères municipaux-ales dirigent directement leurs propres départements. Or Arbon est trop petite pour s'offrir un exécutif entièrement professionnalisé. Hormis la ou le maire, aucun autre membre de l'exécutif n'est employé à plein temps. Je me demande ce que cela signifie pour un ou une chef-fe de service lorsque le ou la maire est son ou sa supérieur-e hiérarchique, mais que la direction politique du service est assurée par les conseillers et conseillères municipaux-ales. Ce type de défis ne se posent pas seulement à Arbon, mais dans de nombreuses villes de même taille, et ce, en principe, relativement indépendamment du modèle administratif choisi.

Troisièmement, on peut constater que les défis sociaux, économiques et territoriaux sont de plus en plus interdépendants. Qu'est-ce que cela signifie pour les exécutifs et les administrations communales? Cela signifie fondamentalement que les accords et les coopérations entre les services administratifs sont de plus en

plus importants. Les accords internes aux communes sont beaucoup plus simples dans les petites communes, où toute l'administration se réunit tous les matins pour prendre un café ensemble. Dans les grandes villes, les doublons ont tendance à se multiplier ou les affaires sont traitées au sein des services plutôt qu'entre personnes, ce qui conduit à des solutions non optimales. D'un autre côté, les grandes villes comme Arbon ont l'avantage de pouvoir organiser les unités administratives de manière plus professionnelle en raison de leur taille, ce qui augmente la qualité des prestations.

Enfin, la discussion entre mon collègue et moi montre que la question de savoir si une ville est grande ou petite, urbaine ou provinciale, ne dépend pas uniquement de la taille de la ville et de son administration, mais qu'elle est tout simplement dans l'œil de l'observateur ou de l'observatrice. Si une ville comme Arbon veut se développer pour un certain groupe cible, il faut alors mettre en place ou améliorer les offres qui correspondent à ce même groupe cible. En effet, selon la voie de développement choisie, certaines demandeuses et demandeurs de logement, touristes ou entreprises trouveront ou non le chemin de la ville au bord du lac.

Que peut-on, que doit-on faire pour qu'une ville de la taille d'Arbon ne soit pas simplement exposée à des influences extérieures ? Quelle est la marge de manœuvre d'Arbon pour s'engager dans des voies urbaines alternatives ?

Ni province ni grande ville : en route pour une urbanité intermédiaire !

Les villes comme Arbon se trouvent dans un champ de tensions intéressant. Elles ne sont pas perçues comme urbaines, innovantes ou branchées, mais présentent tout de même certains éléments structurels urbains et des espaces d'apparence étonnamment urbaine – le Wunderbar vous salue. Parallèlement, on peut affirmer que les petites administrations, comparées à celles de Lucerne ou de Berne, sont plus agiles malgré des services moins professionnalisés. De plus, la vie politique locale fonctionne de manière plus directe malgré le Parlement, notamment parce que les gens se

connaissent personnellement. Quelle pourrait être la voie intermédiaire, si l'on considère ces éléments structurels comme des marges de manœuvre? Quelle doit et peut être à l'avenir l'image des villes de la taille d'Arbon? Et que faut-il décider aujourd'hui pour cela? Ces questions ne sont pas simples. Une chose semble claire: Arbon ne peut pas plus facilement devenir une grande ville que se transformer en une petite commune fiscalement avantageuse avec un accès au lac.

La solution consiste à se demander tout d'abord ce que les grandes villes ne peuvent plus offrir aujourd'hui, bien qu'elles soient considérées comme urbaines, branchées et citadines. Les réponses à cette question sont diverses, mais les points suivants ont une certaine pertinence et un caractère explosif: les grandes villes d'aujourd'hui sont de moins en moins des lieux où les personnes à faibles revenus peuvent vivre. Cela s'explique principalement par le coût élevé de la vie et notamment des loyers. Cela peut plaire à certain-es politicien-nes, car cela permet de réduire les dépenses de l'État social. Il ne faut cependant pas oublier que le qualificatif de personnes à faibles revenus s'applique également à une grande partie de l'économie créative; que les jeunes et, avec eux, les étudiantes et étudiants ne peuvent se permettre de vivre dans de telles villes que pendant un certain temps; ou que les start-ups innovantes ou les entreprises de restauration et de culture qui ne font pas déjà partie de l'*establishment* trouvent difficilement des locaux pour développer leur propre activité. Nous attribuons une certaine part de responsabilité à tous ces groupes de personnes dans la création d'une ambiance urbaine et branchée. Si de tels groupes et entreprises se font plus rares, alors les cafés et les représentations théâtrales commencent à se ressembler et les clubs et les restaurants deviennent interchangeables. Lorsque l'on s'attarde dans un bar proposant un large choix de gin-tonic et dont le barman parle anglais, on ne peut plus savoir s'il se trouve à Zurich, Brooklyn ou Paris autrement que par la langue des autres client-es.

De même, les familles se font plus rares dans les grandes villes, malgré une offre souvent large de structures d'accueil, les diverses offres scolaires et la proximité pratique de nombreux emplois. Cela

s'explique aussi, mais pas seulement, par le prix élevé des loyers. Les familles veillent également à pouvoir vivre à proximité d'espaces verts et souhaitent un environnement qui ne soit pas trop anonyme pour la croissance de leurs enfants. Si la densification réduit d'un côté la part des espaces verts en l'absence de surfaces de compensation et augmente de l'autre l'anonymat, ce sont de bonnes raisons de déménager. Les familles se retrouvent dans des communes suburbaines de banlieue qui, dans la réalité, sont nettement plus anonymes et moins rurales que ce qu'on peut attendre.

Il me semble que des villes de la taille d'Arbon pourraient justement s'engouffrer dans la brèche avec une urbanité intermédiaire créative. Pour conclure, je vais donc développer trois piliers pour un avenir intermédiaire des villes de la taille d'Arbon. Un premier pilier concerne le nombre élevé de logements vacants, de magasins et de locaux artisanaux aujourd'hui inutilisés et les loyers généralement encore relativement avantageux. Les logements vides peuvent être utilisés en combinaison avec des locaux commerciaux inutilisés pour attirer de jeunes créatrices et créateurs et des fondatrices et fondateurs de start-ups. Un *hub* créatif avec des locaux bien équipés pourrait donner un nouvel élan. Le potentiel existant se révèle lorsque je cherche sur Google « *coworking* » et « Arbon » et que les offres affichées de ces nouvelles formes de lieux de travail ne se trouvent qu'à Saint-Gall.

Les villes de taille moyenne peuvent apporter leur soutien en mettant à disposition leurs propres immeubles à loyer modéré ou en trouvant des locaux vides en collaboration avec des commerçantes et commerçants et des actrices et des acteurs culturels et en les rendant utilisables à moindre coût – du moins au début de leur exploitation. Des exemples de tels efforts et de leur succès se retrouvent dans diverses utilisations intermédiaires, qui ont toutefois toujours l'inconvénient de ne pouvoir être exploitées que pendant une période limitée. La ville de Wittenberge en Allemagne montre que les espaces utilisables de manière créative peuvent également être attractifs sur le plan économique : d'anciens bâtiments industriels et des locaux d'habitation ou commerciaux vides offrent aux artistes et aux familles, mais aussi aux commerçantes et commerçants qui ne

peuvent plus s'offrir Berlin ou Hambourg, une base pour des projets commerciaux innovants, de nouvelles idées commerciales et des entreprises artisanales créatives. S'ils sont associés aux villes moyennes souvent bien situées, aux belles vieilles villes et aux nouvelles formes urbaines, le tourisme peut également en profiter.

Un deuxième pilier pour un avenir interurbain est lié au fait que de nombreuses villes de la taille d'Arbon comptent aujourd'hui beaucoup de séniors, mais peu de familles. Avec quelques mesures, il est possible de faire le grand écart entre une résidence anonyme pour personnes âgées et une ville qui n'est pas encore une ville familiale, pour aboutir à une ville intergénérationnelle dans un cadre de verdure, et de créer un nouveau type d'urbanité que ni les grandes villes ni les petites communes périphériques à la fiscalité avantageuse ne peuvent ou ne veulent offrir. Les jeunes familles à la recherche d'une ambiance urbaine et de lieux proches de la nature souhaitent, en plus de certaines offres gastronomiques et culturelles urbaines et d'un logement relativement bon marché, une large offre de structures d'accueil extrafamiliales. Les deux premières conditions sont souvent réunies, du moins en partie, et pourraient encore être améliorées par les mesures du premier pilier. Il convient donc de se tourner proactivement vers le troisième.

La demande de crèches et de garderies n'augmente pas seulement dans les grandes villes, mais aussi à la campagne et dans les villes de taille moyenne, en raison des nouveaux modèles familiaux et de la mobilité professionnelle toujours plus grande. Il vaut la peine de développer cette offre de manière proactive et de l'encourager financièrement pour les familles, en s'écartant ainsi de la pure logique de la demande. Au vu du taux élevé de logements vacants, la place pour de nouvelles offres existe, et il est nettement plus facile d'exploiter les économies d'échelle dans la ville d'Arbon que dans les petites communes voisines. Les investissements dans l'infrastructure de garde peuvent être rentables. Les familles avec enfants font rapidement connaissance, se mettent en réseau et constituent ainsi la base d'un renversement de l'engagement en perte de vitesse dans les associations et pour les fonctions de milice. Si cet engagement est en outre habilement soutenu par les villes, non seulement les

offres pour les familles seront dynamisées, mais l'intégration des personnes âgées et d'autres groupes ayant peu accès à ces offres pourra également avoir lieu. Le concept actuel en la matière s'appelle « *caring communities* » : dans une commune ou une ville, il ne s'agit pas seulement de prendre en considération le travail du *care* (du soin aux personnes) rémunéré aujourd'hui, mais aussi de mettre en place et d'encourager des systèmes de soutien entre voisin-es, ainsi que les activités des associations ou les activités politiques qui servent au développement de la commune dans son ensemble.

Enfin, le troisième pilier d'une nouvelle interurbanité réside dans la combinaison de l'exploitation créative d'une administration certes relativement petite, mais néanmoins professionnelle, et du sentiment d'une proximité politique avec les habitantes et les habitants et une culture politique déjà bien développée. Une politique commerciale, sociale et intergénérationnelle créative – ou justement la mise en place d'une *caring community/city* – concerne tous les services, elle n'est ni un simple marketing de site ni une simple politique de l'enfance et de la jeunesse, de la vieillesse, sociale ou familiale. Si elle est pensée de manière intégrale et non pas seulement de manière descendante, les difficultés de coordination actuelles entre l'exécutif et l'administration, dues à l'organisation, peuvent être surmontées. Et comme une telle politique concerne tout le monde, elle ne peut réussir que si la population est activement impliquée. En effet, les ressources financières sont limitées et l'engagement actif des villes n'est donc pas infini. Pourtant, si les villes de taille moyenne parviennent à changer de rôle et à passer d'un pilotage *top-down* à un aménagement cocréatif, il y a des chances pour que des espaces communs qui ne sont pas encore financièrement rentables aujourd'hui puissent être utilisés à l'avenir de manière socialement profitable. Car l'urbanité n'a jamais été seulement le fruit d'une centralité économique et fonctionnelle ou d'un marketing de site bien géré, elle est aussi et surtout le fruit de l'engagement de personnes qui s'investissent de manière créative, politique ou communautaire pour leur ville. Une ville qui s'intéresse aux préoccupations et surtout aux idées de la population, qui se place de manière proactive dans un rôle de facilitateur et qui crée ainsi de nouveaux

espaces de réflexion et de créativité, est la base décisive pour que même l'air de la ville intermédiaire rende libre.

(Automne 2028) Les feuilles des arbres encore jeunes jaunissent déjà dans la lumière du soir, il y a un léger vent, mais la soirée est chaude. Je marche le long de la promenade du bord du lac. Devant moi, le Wunderbar apparaît. Je me réjouis à l'idée de mon repas du soir, certainement exquis, et de ma nuit dans le « tube à rêves ». Et surtout, je me réjouis de pouvoir profiter de la ville d'Arbon en tant que touriste pendant les trois prochains jours de courtes vacances. Je suis impatient de découvrir les évolutions visibles et moins visibles de ces dernières années !

Vers la « Grande Bellinzona »

Claire Fischer Torricelli



29 décembre 1992 : accompagnée de mon mari tessinois et de mes deux filles, nous survolons les Alpes à destination de Bellinzona où nous habiterons dorénavant. Le soleil est de la partie et le panorama à couper le souffle. Pourtant, le cœur n'y est pas. Quitter ma ville natale pour aller vivre dans un canton – osons le dire – un peu arriéré à mes yeux de Genevoise n'est pas une perspective alléchante. J'ai grandi à Genève, à proximité des institutions internationales, et ai rencontré dès mon jeune âge des camarades de classe provenant du monde entier. Adolescente, j'avais l'ambition naïve de devenir la première femme secrétaire générale des Nations unies. Vivre à Genève, c'était un peu vivre au centre du monde. La quitter, c'était mourir un peu... Sur le plan personnel, je crains qu'il me sera bien difficile de me faire une place dans cette petite ville, avec deux enfants en bas âge dont je devrai m'occuper à plein temps. Sur le plan politique, le refus des Suisses particulièrement marqué au Tessin d'adhérer à l'Espace économique européen et la montée en puissance de la Lega qui prend de l'ampleur au début des années 1990 renforcent mon pressentiment que s'installer à Bellinzona n'est pas vraiment une bonne idée.

Avant de nous y établir, nous venions régulièrement au Tessin rendre visite à la famille et aux amis « rentrés au pays ». Dans les années 1980, le canton donnait l'impression d'être traditionaliste, caractérisé par une économie « à la remorque », selon l'expression employée par l'économiste Angelo Rossi. Pour moi, le canton du Tessin était un lieu de villégiature au charme suranné et un objet d'étude intéressant. Jeunes assistant·es au département de géographie, nous y avons organisé un séminaire pour débattre des expériences de développement régional en cours, notamment dans les vallées en voie de dépeuplement.

Mes premiers souvenirs de *la Turrita* – surnom familial de Bellinzone qui signifie « ville des tours » – remontent à l'été 1968, où nous étions partis en famille à la découverte de ce canton distant et exotique du sud des Alpes. À mes yeux d'enfant, c'était une véritable expédition : le Valais sans autoroute, les épingles à cheveux des cols, puis le glacier du Rhône encore majestueux en ces temps éloignés. De Bellinzone et son territoire, je garde le souvenir étonné d'une gigantesque coupole en béton qui couvre encore aujourd'hui la Migros, et de la rencontre inopinée avec de sympathiques contrebandiers qui portaient de Carena au fond du val Morobbia en direction de l'Italie, chargés de sacs de cigarettes ou de café. J'ai redécouvert Bellinzone en 1991 à l'occasion du 700^e anniversaire de la Confédération suisse, qui accueille nombre de personnalités du monde entier dans la grandiose « tente de Botta ». Je n'imaginai alors pas vivre un jour dans cette petite ville administrative et provinciale, de mon point de vue endormie et ennuyeuse.

Pourtant, au début 1993, me voilà obligée d'affronter l'administration, la vie de mère au foyer et la sensation d'être une étrangère dans mon propre pays, notamment en raison de l'omniprésence du dialecte local dans les échanges quotidiens. Je baragouinai l'italien, mais le dialecte m'était totalement étranger. Or les mères – à l'époque on rencontrait peu de pères à la sortie des classes – que je côtoyais à l'*asilo*, l'école maternelle que fréquentait ma fille aînée, s'exprimaient prioritairement en dialecte. Je ne m'y attendais pas et cela n'a pas facilité mon intégration.

Rapidement, j'ai dû accepter l'idée qu'il me faudrait redimensionner mon activité professionnelle, en raison de la difficulté à trouver des solutions de garde satisfaisantes : il n'y avait alors qu'une seule crèche tenue par des sœurs et réservée aux familles nécessiteuses. Dans le quartier où nous habitons, les femmes – exceptées les enseignantes, quelques représentantes des professions libérales qui pouvaient compter sur l'appui des grands-parents et des femmes immigrées, employées de ménage le soir tard ou le matin tôt quand dormaient les enfants – ne travaillaient pas hors du foyer. Lorsque je regrettais cette situation, on me répondait : « De quoi te plains-tu ? Ton mari ne gagne-t-il pas suffisamment pour pourvoir aux besoins de votre famille ? » Cette mentalité heurtait mon désir d'accomplissement et la situation me paraissait d'autant plus inacceptable et paradoxale que, quelques semaines auparavant, j'avais assisté à l'inauguration de la crèche de l'Université de Genève où mes filles auraient été les bienvenues. Cependant, avec le temps, j'ai relégué une partie de mes préjugés et admis que de persévérer dans une posture négative était une attitude peu constructive pour m'intégrer à Bellinzone. J'ai alors essayé de mieux connaître la ville, d'en décoder le fonctionnement et d'essayer de comprendre ce qui faisait sa singularité.

Vers la « Grande Bellinzona »

À mon arrivée, la ville ne comptait qu'un peu plus de 17 000 habitant-es et était considérée comme une petite ville. À présent, Bellinzone occupe la treizième place dans la hiérarchie des villes suisses, avec 44 530 habitant-es. Elle se compose de deux bourgs – l'actuel quartier de Bellinzona-Centro et celui de Giubiasco qui ensemble regroupent environ 60 % des habitant-es –, de quatre quartiers d'environ 3 000 habitants chacun et de sept autres où vivent moins de 1 000 personnes. Cette rapide évolution démographique s'explique par la fusion de 12 communes avec la capitale, acceptée en votation populaire en 2017. L'objectif de cette agrégation soutenue par le canton était de donner à son chef-lieu une assise majeure sur les plans démographique, économique et politique et de se préparer à l'arrivée de la nouvelle transversale alpine

du Gothard. Certes, il a fallu la force de conviction des édiles locaux, en particulier celle des syndics de Bellinzone et de Giubiasco, pour apaiser les inquiétudes d'une partie de la population, notamment celle des petites communes qui craignaient d'être oubliées dans la nouvelle entité. Finalement, l'idée de participer à l'ambitieux projet de la « Grande Bellinzona » a convaincu près de 60 % de l'électorat. Dans un premier temps, il s'est agi d'adapter les institutions et l'administration à cette nouvelle réalité. Les services de base ont été décentralisés et les services généraux répartis entre les différents quartiers. Redistribuer les postes de travail et les fonctions au sein de la nouvelle administration communale entre les fonctionnaires des 13 anciennes communes a été compliqué et douloureux pour celles et ceux qui ont été relégués à un poste moins important. Il se murmure que le clientélisme politique et le népotisme ont joué un rôle important dans ces attributions, notamment dans les postes de direction, au détriment d'un choix fondé sur la compétence. Au niveau de la population des anciennes communes, le sentiment d'avoir perdu un peu d'autonomie et d'être lésé au profit du quartier central demeure, mais s'atténue progressivement. Faudra-t-il attendre que le club local de football retrouve sa grandeur perdue pour que les habitant·es se sentent définitivement tous et toutes *bellinzonesi*? Plaisanterie à part, il faudra encore un peu de temps pour que la population s'identifie à sa ville, plutôt qu'à son quartier.

Des atouts cachés

Bellinzone est une ville peu connue des Confédérés, qui lui préfèrent Locarno ou Lugano, plus exubérantes et mondaines. C'est une ville discrète et un peu endormie qui se vide le soir et le week-end, une fois l'administration et les écoles fermées. Rien à voir avec Locarno qui, « en pleine saison touristique, donne l'impression d'être un faubourg de Berlin... » (Calgari, 1987, p. 47; traduction de l'auteur). Ses atouts touristiques sont cachés, à l'exception des châteaux qu'il est impossible de ne pas voir. Ces imposants témoins de l'architecture médiévale rappellent la position stratégique de Bellinzone au confluent de deux vallées et au débouché de plusieurs cols importants.

Comme le rappelle l'écrivain poète Zoppi, ils « n'ont pas toujours été décoratifs », mais ont fait de Bellinzone « la clé des Alpes » pour les habitant-es d'Outre-Gothard (Zoppi, 1975, p. 94-95). Peu valorisés jusqu'à la fin du siècle dernier, ils appartiennent au patrimoine de l'humanité de l'Unesco depuis l'an 2000. Aujourd'hui encore, ce sont eux qui structurent la ville et sa région : le Castelgrande, au centre de la ville, qui, grâce à l'ascenseur construit pour le 700^e anniversaire, abrite nombre de manifestations culturelles ; le Castello di Montebello, intégré à l'époque dans la muraille qui entourait la ville, qui surplombe la gare ; et le Castello di Sasso Corbaro, situé sur un promontoire rocheux « sombre comme les plumes des corbeaux », d'où l'on peut contempler toute la région jusqu'au lac Majeur, observer l'ensemble des fortifications qui traversaient la vallée et le grignotage urbain progressif de la ville et de sa région.

Le quatrième château, tombeau des déchets du canton

Les temps changent, tout comme les priorités. À la fin du 20^e siècle, ce n'est plus la nécessité de contrôler les passages, mais celle plus prosaïque de trouver un débouché à la montagne de déchets qui est à l'ordre du jour. C'est dans ce contexte qu'a débuté la longue bataille¹⁹ qui a abouti en 2009 à la mise en fonction du thermo-valorisateur des déchets de Giubiasco, bâtiment que j'assimile à un ersatz de quatrième château moderne (illustration 1). Personne n'en voulait, sauf l'ancienne commune de Giubiasco, disposée à se « sacrifier » et, accessoirement, intéressée par les retombées économiques et fiscales que la nouvelle installation de traitement des déchets amènerait. Après d'interminables et âpres batailles politiques semées de recours, le château du 21^e siècle que certains préfèrent appeler « catafalque » a été construit à côté de l'autoroute et à proximité des nouveaux viaducs ferroviaires (édifiés quelques années plus tard) qui barrent une partie de la vallée en direction du sud, telle une fortification des temps modernes. Cette installation a la particularité de ne

¹⁹ Voir : <https://m3.ti.ch/POTERI/legislativo/attivita/vgc/2004/1375-Seduta20.pdf> (consulté le 25.08.2023).



Illustration 1 Le quatrième chateau, thermo-valorisateur de Giubasco © Mirko Menghetti.

pas être reliée au réseau ferré et accueille tous les jours de nombreux camions de tout le canton. Aujourd’hui, elle fait partie du paysage et n’est plus guère critiquée grâce au système de chauffage à distance qui dessert 22 000 ménages, aux retours fiscaux et à sa rentabilité²⁰. D’aucuns pourtant regrettent qu’elle témoigne d’une vision dépassée qui favorise l’incinération aux dépens du recyclage des déchets.

Espaces publics, lieux de socialisation et de rencontre?

Jusqu’aux années 1990, la Piazza del Sole n’avait d’une place que le nom : c’était alors un immense parking à ciel ouvert jouxtant le centre historique. Par la suite, les autocars sont allés occuper d’autres espaces de stationnement plus éloignés du centre-ville et les voitures ont été remises dans un nouveau parking souterrain. La transformation de cet immense espace a donné lieu à un grand débat, qui a conduit à l’aménagement d’une place entièrement bétonnée avec des incrustations de plaques de granit, délimitée par

²⁰ Voir : <https://www.swissinfo.ch/ita/ecco-perch%C3%A9-il-termovalizzatore-non-fa-pi%C3%B9-discutere-in-ticino-rifiuti-inceneritore/47623450> (consulté le 25.08.2023).



Illustration 2 La Piazza del Sole et le nuage de pluie © Mirko Menghetti.

quatre blocs semi-pyramidaux censés rappeler des éléments d'architecture médiévale et abritant les ascenseurs d'accès au parking. Une place complètement minérale, sans mobilier urbain, sans végétation, qui devient patinoire quand il pleut, piste de skate le mercredi et un lieu particulièrement inhospitalier et peu fréquenté en été. À Noël et lors du carnaval, elle accueille d'immenses tentes abritant les manifestations. En été, on rêverait d'y trouver un banc et quelques arbres pour apporter un peu d'ombre, voire un bar pour profiter du passage continu et socialiser. Il y a quelques années, un jeune ferronnier d'art du coin a créé un grand nuage de brouillard au milieu de la place avec l'intention de la rafraîchir et de l'ombrager (illustration 2). Le temps d'un été, la *Nuvola piovasca*²¹ a attiré les passant-es qui profitaient de la fraîcheur de cette brume légère

²¹ Nuage de pluie. Voir <https://www.nephos.ch/IT/La-Nuvola-Piovasca-5d786700> (consulté le 25.08.2023).

et des chaises rouges dispersées sur la place. Mais comme nul n'est prophète en son pays, le concepteur a dû démonter son installation que d'autres villes se sont dépêchées d'accueillir. Lisons quelques vers du poète Giorgio Orelli, souvent inspiré par la ville où il a enseigné et vécu, qui, mieux que toutes les descriptions, évoquent la déception de la population devant l'œuvre monumentale d'un architecte tessinois aux visions grandiloquentes²² :

*E questa roccia dove scarso verde ravviverà la pioggia.
Vieni adesso a vedere
i blocchi di cemento scodellati
sulla Piazza del Sole a Bellinzona,
corri a vedere il freddo maxiborro
dei nostri borromini*²³

À Giubiasco, en revanche, la Piazza Grande a également été redessinée et réorganisée, et surtout généreusement arborisée. Agrémentée par de nombreuses terrasses, elle est très appréciée et joue son rôle de lieu de rencontre : ses nombreuses terrasses et ses espaces généreux aménagés avec bancs et jeux pour les enfants attirent les habitant·es de toutes les générations à toute heure du jour quand le temps le permet.

Autre lieu de socialisation, le Bagno pubblico, construit entre 1968 et 1970 par les architectes tessinois-es Ruchat, Galfetti et Trumpy, mérite une mention particulière. Une longue passerelle fait office de colonne vertébrale de ce complexe balnéaire, traversant les piscines, les zones de repos et de jeux et le restaurant. Elle relie la ville et le fleuve qui, jusqu'alors, lui tournait le dos. Cet espace public est défini par le Heimatschutz (Patrimoine suisse, en français) comme la « rencontre entre la communauté, le paysage et le sport à la périphérie de la ville », qui le considère

²² Livio Vacchini qui a également conçu le thermovalorisateur de Giubiasco.

²³ « Et ce rocher où le rare vert sera ravivé par la pluie./ Viens voir maintenant/ les blocs de ciment déversés/ sur la Piazza del Sole à Bellinzona/ cours voir le froid méga-fossé/ de nos borromini » [Giorgio Orelli critique la réalisation de l'architecte en faisant référence à l'architecte Francesco Borromini, dont le visage ornaient nos anciens billets de 100 francs!] (Orelli, 2001, p. 141 ; traduction de l'autrice).

comme « une œuvre clé du groupe d'architectes tessinois qui, dans les années 1960, revendiquaient une architecture contemporaine et conviviale²⁴ ». Aujourd'hui, le bain public est au centre du parc urbain en cours d'aménagement et constitue l'un des éléments du pôle sportif communal, avec les terrains de football et le stade. Chaque année, au début des vacances d'été, la piscine est le théâtre du traditionnel « *corso di nuoto* » (cours de natation), créé en 1942, où la plupart des enfants de la ville et des communes voisines ont appris à nager.

Na vòlta, incöö e dumàn: tücc al mercaa²⁵

Le marché du samedi est un haut lieu de la vie sociale locale. C'est l'endroit où il faut être vu et où circulent projets, critiques et ragots. On y rencontre facilement notre maire, personne affable et empathique qui vient prendre le pouls de la population. Sa particularité : être le seul *sindaco* socialiste aux rênes d'une ville tessinoise ! Avant l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard, les touristes arrivaient à Pâques, pour le pont de l'Ascension et les week-ends de Pentecôte et du Jeûne fédéral. Le reste du temps, le marché était fréquenté par les seul-es habitant-es de la ville et des environs.

Depuis l'ouverture du tunnel en 2016, Zurich est à moins de deux heures de train de Bellinzona et les trains du samedi matin sont remplis pratiquement toute l'année de touristes alémaniques. Ils et elles viennent pour la journée, goûter aux spécialités gastronomiques locales du marché du samedi, visiter les châteaux ou grimper vers le pont tibétain de Monte Carasso²⁶, d'où l'on jouit d'un panorama spectaculaire sur la ville et la plaine de Magadino et qui est devenu l'un des principaux points forts du marketing touristique de la ville.

²⁴ Voir <https://schoenstebauten.heimatschutz.ch/fr/bagno-pubblico-di-bellinzona.html> (consulté le 25.08.2023).

²⁵ Autrefois, aujourd'hui et demain : tout le monde au marché.

²⁶ Le pont Carasc que l'on doit à l'ingénieur Augusto Filippini est suspendu à 130 mètres du sol

Ma ti ta parlat mia ul dialett²⁷ ?

À Bellinzone, l'expression dialectale est ancrée dans les relations familiales et amicales et reste la langue du cœur et de la politique, celle de l'espace public. Elle est profondément ancrée dans les habitudes de la population. Pour comprendre les codes régissant la vie sociale de la ville, impossible de l'éviter. Si chaque vallée, chaque village, cultive son propre dialecte, celui qui est pratiqué à Bellinzone est une sorte de mélange dépourvu de spécificités régionales trop marquées et qu'on appelle couramment le dialecte des chemins de fer. J'ai dû me rendre à l'évidence que pour m'intégrer et me sentir partie prenante de la communauté sans, au moins, le comprendre était voué à l'échec. Contrairement à beaucoup de Suisses allemands et de ressortissants de l'ex-Yougoslavie, j'ai rencontré des difficultés à m'y mettre et encore aujourd'hui, je ne le parle pas.

Bellinzone et le chemin de fer

Si le dialecte local est surnommé dialecte des chemins de fer, ce n'est pas par hasard. La gare rappelle en effet quel fut le poids de l'histoire des chemins de fer sur le développement de la ville. En parlant de l'Égypte, Hérodote disait que c'était un don du Nil. Par analogie, j'oserais la même formule pour parler de Bellinzone, mais en attribuant le rôle de grand donateur au train et non à l'eau. En 1882, la Société des chemins de fer du Gothard inaugure la première traversée nord-sud des Alpes avec un tunnel long de 15 kilomètres. Bellinzone est le premier arrêt de la nouvelle ligne qui se prolonge vers le sud, d'une part par la ligne de Luino destinée au trafic de marchandises sur la rive gauche du lac Majeur; d'autre part, par la ligne de Milan qui passe par Lugano, Chiasso et Côme. La ligne ferroviaire régionale Bellinzone-Mesocco, entretemps démantelée, complète ce nœud stratégique.

²⁷ Mais toi, tu ne parles pas le dialecte ?

En 1884, Bellinzone obtient, non sans quelques compromis²⁸, l'« *Atelier principale della Gotthardbahn* » et c'est le début d'une longue idylle avec la compagnie de transport ferré qui sera absorbée par la régie fédérale des CFF en 1909. En 1889, la construction des ateliers CFF (les *Officine*) chargés de la réparation et de la manutention du matériel roulant *accélère le développement urbain de la ville* : on parle de la création de 500 postes de travail dans l'atelier, et l'on observe une forte croissance démographique et l'ouverture progressive sur les marchés du nord des Alpes, par exemple pour l'industrie extractive présente dans la Riviera (zone située entre Biasca et Bellinzone). La proximité du rail facilitera par la suite l'établissement d'industries comme la fabrique de linoléum de Giubiasco ou les Ferriere Cattaneo qui produisent du matériel roulant. En 2016 s'ouvre un nouveau chapitre pour Bellinzone avec l'inauguration du tunnel de base du Saint-Gothard.

Giù le mani delle Officine²⁹

À Bellinzone, *Qui tutti erano ferrovieri*, tout le monde ou presque a un parent qui a travaillé ou travaille encore aux CFF (Dif-Pradalier, Lepori et Strozzega, 2019). Confiance, histoire d'amour ou de dépendance, ce n'est pas à moi à le dire. Toutefois, la décision prise en 2018 par les CFF (incarnés par le directeur de l'époque, le très contesté Andreas Meyer) de transférer la manutention des locomotives à Yverdon (canton de Vaud) et de privatiser l'entretien des wagons a été ressentie par la population et les autorités comme un véritable tremblement de terre. De nombreux emplois seraient touchés. Le 7 mars débute une longue grève. Autour de Gianni Frizzo, figure de cette lutte, s'organise la résistance et le mouvement de solidarité. La *Pittureria* (l'atelier de peinture) devient le point de rencontre des grévistes et des habitant-es qui s'élèvent ensemble contre

²⁸ Le site de Bellinzone sera choisi par la Gotthardbahn en échange de la cession gratuite du terrain sur lequel l'atelier sera construit. Voir à ce sujet la *Rivista di Bellinzona* de mars 2008, citée sur le site : jackonline.ch/Officina_FFS/Gotthardbahn.html (consulté le 25.08.2023).

²⁹ Ne touchez pas aux ateliers.

une décision jugée injuste et aux conséquences dramatiques pour les ouvrier·ères et leurs familles. Une foule – tous partis confondus – se rend à Berne pour manifester et protester. Il s’agit, certes, de moments inoubliables de la mémoire collective, mais surtout d’instantanés douloureux et angoissants pour les travailleurs et les travailleuses qui voyaient leurs vies remises en question. Rapidement, cette belle unanimité ne sera plus qu’un souvenir, en raison des divergences d’opinions sur le futur des *Officine* et entre partisan·es et adversaires du projet de déplacement des ateliers dans la zone agricole d’une commune voisine.

Où sont les femmes?

L’absence de présence féminine est manifeste dans la toponomastique. En effet, ce n’est qu’en 2019 que deux rues ont finalement été dédiées à des femmes « méritantes ayant contribué à donner du lustre à la ville (Ville de Bellinzone, 2019) » et natives de l’un de ses quartiers. L’une d’entre elles, Ada Martinoli, a été la première femme élue à l’exécutif de la commune de Giubiasco en 1980, alors que la seconde, Lucia Buonvicini, a activement participé à la résistance le long de la frontière entre la Suisse et l’Italie et a été tuée sur le front. D’autres femmes, politiques, chercheuses, entrepreneuses ou enseignantes qui ont marqué la vie locale mériteraient qu’on les honore – ne serait-ce que par une plaque...

L’invisibilité des femmes est également visible dans les organes politiques, en particulier dans les exécutifs. Dans le Tessin du début du 21^e siècle, accéder à la *stanza dei bottoni*³⁰ reste une prérogative masculine : lors des dernières élections communales qui ont suivi la fusion des 13 communes, aucune femme n’a réussi à entrer à l’exécutif de la ville. Pourtant, ce n’était pas faute de candidates sérieuses et compétentes. Les partis et la population ont jugé que cela n’était pas nécessaire. Certes, dans le passé récent, une femme a été élue à l’exécutif de Bellinzone et y est restée pendant deux législatures,

³⁰ Littéralement, la salle des boutons, expression faisant référence aux salles de contrôle de sites industriels, utilisée couramment en italien pour parler des lieux d’exercice du pouvoir (note des directeurs et directrice d’ouvrage).

avant de refuser de se représenter en invoquant le manque de collégialité et d'ouverture de l'institution. Giubiasco, dirigée d'une main de fer par le syndic omniprésent au début du siècle, a accepté deux femmes dans son exécutif, alors qu'à Sant'Antonio, petite commune de montagne du val Morobbia fusionnée d'abord à Giubiasco puis à Bellinzona, une femme a eu l'honneur d'occuper la fonction de maire durant quelques années. Être maire d'une petite commune de montagne est une charge lourde, peu médiatisée et très peu rémunérée. On peut imaginer que les candidats ne se bouscuaient pas au portillon et que tout le monde était bien content de trouver quelqu'un qui se charge de la gestion de la commune. Sur le plan législatif, la situation est plus favorable pour les femmes : actuellement, un tiers des sièges du *Consiglio comunale* (conseil municipal) de Bellinzona est occupé par des femmes. On ne peut que souhaiter que cette tendance s'accroisse et que les femmes prennent la place qui leur est due dès les prochaines élections.

Mobilité : comment ménager la chèvre et le chou

Il y a trente ans, me déplacer à vélo avec ma fille assise sur le siège arrière et une apprentie cycliste à mes côtés était périlleux et stressant. C'est avant tout pour cette raison que j'ai participé à la création de l'association Ciclolobby, au milieu des années 1990. Ancêtre de l'association Pro Vélo, l'objectif était de défendre les intérêts des cyclistes, à l'instar de ces associations qui s'étaient créées dans les grandes villes suisses où avaient étudié certains d'entre nous. Nous rêvions de faire de la *Turrìta* une capitale du vélo. Nous avons alors offert à un membre de l'exécutif chargé des aménagements routiers un vélo, espérant le stimuler à agir vite et à donner vie à notre rêve. Les temps n'étaient pas mûrs et les autorités ne nous prenaient pas vraiment au sérieux. Au cours des années, notre patience a été mise à rude épreuve et aujourd'hui encore, malgré des progrès notables, beaucoup reste à faire : il n'y a pas de cohérence dans l'organisation des itinéraires pour les cyclistes, la signalisation est insuffisante, sauf pour l'itinéraire national qui traverse la ville et se déplacer à l'intérieur de la ville en toute sécurité n'est pas évident. Plusieurs

passerelles cyclo-piétonnières ont été construites ces dernières années pour faciliter le passage entre les deux rives et la circulation au sein de la commune. Pourtant, leur intégration dans le réseau actuel reste à améliorer.

Comme l'affirme une récente publication du parti socialiste local, on a l'impression

qu'en réalité, les pistes cyclables n'existent que quand elles ne dérangent pas le trafic automobile. Se déplacer en vélo à Bellinzone dans les quartiers centraux revient à circuler au milieu du trafic. Dans le meilleur des cas, sur des voies délimitées qui sont rarement à l'usage exclusif des cyclistes.

L'auteur ajoute que ces équipements sont absents aux endroits les plus dangereux, en particulier quand la chaussée est étroite et aux carrefours³¹.

Pour mieux faire, il faudrait changer les priorités et limiter l'accès automobile dans les centres des quartiers et autour des administrations. On peut rêver... Néanmoins, avec l'ouverture du tunnel de base ferroviaire du Ceneri et la réorganisation du réseau régional de transport en commun, on pouvait espérer une diminution notable du trafic. En effet, ce tunnel rapproche considérablement Lugano du sud du canton, de Locarno et donc de Bellinzone, et rend le parcours en voiture moins intéressant en termes de gain de temps. Pourtant, si on observe le trafic pendulaire qui, chaque matin, bloque les accès de la ville, la révolution modale n'est pas pour demain. Si de surcroît, l'offre routière augmente, il est difficile d'espérer de grands changements. Or, après un long parcours politique caractérisé par plusieurs consultations populaires, un projet routier d'envergure est en cours de réalisation. La bretelle autoroutière partielle ou *semi svincolo* (ouverte seulement en direction et en provenance du sud) devrait, selon les autorités, fluidifier le trafic et faciliter la circulation pour accéder à la ville et ne pas générer davantage de trafic. On peut

³¹ NOI (newsletter mensuelle du Parti socialiste de Bellinzone), n° 34, juillet 2022, que l'on peut consulter à la page : <https://ps-bellinzona.ch/news/luglio/> (consulté le 25.08.2023).

en douter et l'avenir nous dira si les craintes des opposant-es étaient fondées. Il est toutefois légitime de remettre en cause l'opportunité d'offrir aux pendulaires en provenance du sud et de Locarno, en grande partie des fonctionnaires, un accès automobile facilité, alors que les collectivités publiques ont dépensé des millions pour améliorer les transports publics. À l'heure de l'augmentation du prix des carburants et surtout des effets du changement climatique, ce projet donne l'impression d'être obsolète avant d'être réalisé.

La ville devenue mienne

Les années ont passé. Je me suis adaptée à la vie dans la ville qu'avant de connaître, j'appelais volontiers « *Trouzona* », à l'instar de Stendhal qui, lors du retour de l'un de ses voyages en Italie, parlait de Bellinzone comme d'« un trou infâme ». Avec le temps, j'ai assoupli mes critiques et me suis attachée à cette petite ville que je quitte toutefois volontiers pour respirer l'air des grandes villes. Je dois reconnaître que l'offre culturelle s'est développée ces dernières années avec un théâtre communal, des expositions dépoussiérées et plus ouvertes à un public diversifié, un festival du film pour les jeunes et des concerts pour tous les goûts. Même si je ne suis plus trop concernée, la vie nocturne est un peu trop tranquille, notamment pour les jeunes... sauf en période de carnaval, pendant lequel la ville ne dort (presque) plus.

Comme les récentes statistiques le démontrent, on a pu observer dans la capitale une tendance démographique positive ces dernières années, contrairement aux autres villes tessinoises. Sa meilleure accessibilité, les prix du foncier plus bas que dans les villes voisines et l'arrivée d'un pôle biomédical n'y sont pas pour rien.

Aujourd'hui, Bellinzone est confrontée à de nombreux défis : les principaux concernent l'affectation controversée des terrains ferroviaires « libérés » par le déplacement des ateliers CFF (115 000 mètres carrés) et celle des terrains militaires (plus de 200 000 mètres carrés) où le canton envisage de construire un nouvel hôpital cantonal. À côté de ces problématiques locales, n'oublions pas les questions posées par l'inclusion des nouvelles et nouveaux arrivant-es,

le vieillissement de la population et le bouleversement climatique. Comment pourrions-nous y répondre autrement qu'en développant de véritables outils de participation citoyenne ? Face à ces défis nombreux, il n'est pas inutile d'impliquer davantage toute la population, y compris celles et ceux qui ne peuvent pas directement participer par le vote (jeunes et étrangers et étrangères) ou qui ne le font pas par désintérêt ou par dépit. Le Forum citoyen Demoscan³² pourrait constituer un premier pas et inciter d'autres expériences de démocratie participative. Il suffit d'accepter de sortir des lieux habituels du pouvoir et de faire preuve de créativité.

Je souhaite pour la ville qui est devenue mienne qu'elle expérimente de nouvelles voies, plutôt que de se contenter de prendre le train en marche et d'adopter, par manque de courage et d'imagination, des solutions obsolètes : qu'elle devienne véritablement une petite ville aux grandes ambitions !

Références

- Calgari, A. (1987). *A zozzo per il Ticino*, Locarno : Pedrazzini.
- Dif-Pradalier, M., Lepori, A. et Strozzege, A. (2019). *Qui erano tutti ferrovieri. Lo sciopero dell'Officina FFS di Bellinzona nel 2008. Studio sul vissuto e sulle percezioni dei protagonisti*. Bellinzona : Casagrande.
- Orelli, G. (2001). *Il collo dell'anitra*, Milan : Garzanti.
- Ville de Bellinzona (2019). Bellinzona intitola due vie a due donne e due uomini meritevoli, communiqué de presse, 13 juin.
- Zoppi, G. (1975). *Presento il mio Ticino*, Bellinzona : Istituto Editoriale Ticinese.

³² Demoscan est un projet pilote développé dans le cadre d'un projet de recherche financé par le Fonds national suisse (FNS) et dirigé par le professeur Nenad Stojanović de l'Université de Genève.

Bienne: la ville des possibles

Sébastien Lambelet et Julien Steiner



L'histoire mouvementée de l'industrie horlogère, son apogée, son déclin, son renouveau font partie intégrante de l'histoire de Bienne. Cette ville n'a jamais cessé de se réinventer. [L'écrivain] Jörg Steiner a dit un jour qu'à Bienne, on pouvait échouer et pourtant se relever. Il a raison, ce n'est pas le cas partout en Suisse³³.

Moritz Leuenberger, Biennois de naissance et conseiller fédéral de 1995 à 2010 (Liechti Gertsch, 2021 : 11).

Ainsi que nombre de Genevois, Sébastien Lambelet n'avait quasiment jamais mis les pieds à Bienne, excepté évidemment pour visiter son artepilage et ses fameuses tours métalliques lors de l'Exposition nationale suisse de 2002 (*Expo 02*)!

³³ *Zu Biel gehört die wechselvolle Geschichte der Uhrenindustrie, ihre Blüte, ihr Niedergang, ihr neues Erwachen. Biel hat sich immer wieder neu erfunden. [Der Schriftsteller] Jörg Steiner sagte mal, in Biel könne man scheitern und doch wieder aufsteigen. Recht hat er, das ist nicht an jedem schweizerischen Ort so.*

Sébastien – C’est en me lançant dans une thèse de science politique portant sur les rapports de pouvoir public-privé dans les villes suisses que j’ai soudain découvert que Bienne constituait une exception singulière dans le paysage urbain helvétique, notamment en raison de ses industries. Ces dernières, dont beaucoup sont actives dans l’horlogerie, abritent encore aujourd’hui une part importante des emplois de la ville, malgré les régulières crises économiques qui ont secoué ce secteur fortement dépendant des exportations. Mais ce qui m’a surtout fasciné, c’est la maîtrise foncière exercée par les autorités biennoises. Celle-ci leur permet de négocier d’égal à égal avec de grandes entreprises afin de développer harmonieusement le territoire tout en garantissant des plus-values économiques suffisantes pour concrétiser les projets en question.

Désireux de faire découvrir Bienne et ses spécificités à un large public, Sébastien contacte Julien Steiner, rencontré lors de ses recherches de thèse. Vice-chancelier de la Ville de Bienne depuis plus de dix ans, celui-ci connaît sa ville non seulement au travers de ses fonctions, mais aussi car il y vit depuis sa naissance, mis à part un détour par Lausanne lors de ses études.

Julien – Pour bien saisir les particularités de Bienne, je t’invite à m’accompagner pour une promenade à travers la ville, d’est en ouest. En suivant le cours de la Suze, nous passerons de la zone industrielle des abords du lac en longeant les anciennes friches, aujourd’hui reconverties, ainsi que les hauts lieux de la culture alternative. Mais surtout, ce que j’aimerais te montrer, c’est que, dans notre belle Suisse propre et en ordre, où l’échec n’est en général pas permis et encore moins valorisé, Bienne fait figure d’exception. Ici, les échecs sont admis et, d’une certaine manière, ont contribué à forger une sorte d’identité locale. Cette spécificité, soulignée par Moritz Leuenberger, se ressent en déambulant dans la ville. À mes yeux, elle fait de Bienne une ville différente des autres villes suisses.

Des enseignes horlogères bien visibles

Au moment d'enfourcher les vélos nécessaires à notre promenade urbaine, à l'extrémité est de la ville, Julien pointe du doigt l'enseigne Rolex. « Quand tu arrives à Bienne, que ce soit par la route en provenance de Soleure, Delémont ou Neuchâtel, ou par le train en partant à la découverte de la vieille ville, tu ne peux pas la manquer. » La marque à la couronne surplombe tant les eaux du lac que tous les grands axes pénétrant la ville. Sa manufacture semble surveiller l'entrée des Champs-de-Boujean et son bâtiment historique, accroché aux premiers reliefs jurassiens, est visible de partout au centre-ville (illustration 1). « Durant notre promenade, tu remarqueras que seules les enseignes des marques du Swatch Group, le grand rival horloger, opposent une vraie concurrence visuelle à Rolex, que ce soit sur l'enceinte sportive Tissot Arena dans les Champs-de-Boujean, aux abords du lac grâce au siège de Swatch Group, ou encore à l'Île-de-la-Suze sur les nouveaux bâtiments d'Omega et de Swatch ».

Rares sont toutefois les Biennoises et Biennois à s'offusquer de cette mainmise horlogère sur leur champ de vision. La production de montres fait vivre, directement ou indirectement, toute la région depuis plus de cent cinquante ans. Dès lors, personne ne s'émeut de trouver au milieu des champs, à côté d'une ferme encore exploitée, les nouvelles unités de production horlogère de Rolex inaugurées en 2012 et actuellement en cours d'agrandissement. Car c'est ici, aux Champs-de-Boujean, que se développent les industries biennoises du 21^e siècle.



Illustration 1 L'enseigne Rolex vue depuis la rue du Marché-Neuf, à l'entrée de la vieille ville. Photographie : Q. Blanchard.

« Ces terres agricoles ont été acquises par les autorités communales dans les années 1920 afin d'y construire un aéroport, alors symbole de modernité et de conquête du monde », raconte Julien. Ce projet faisait écho au surnom de « Ville de l'avenir » que Bienne affichait fièrement durant l'entre-deux-guerres. Certes, Bienne ne deviendra jamais la plateforme aéroportuaire imaginée par les autorités de l'époque. Néanmoins, la Ville a conservé la propriété des terrains et peut ainsi, au gré des besoins, les vendre ou, dans la plupart des cas, les céder en droit de superficie (DDP), un instrument foncier fort stratégique que Sébastien a étudié dans le cadre de sa thèse.

Sébastien – Dans les grandes villes suisses, la politique foncière fait souvent l'objet de virulents débats partisans. À l'inverse, la politique foncière de Bienne est fondée depuis de nombreuses décennies sur un solide consensus multipartisan. Les exécutifs municipaux biennois, de gauche comme de droite, ont donc pu progressivement étendre la maîtrise foncière de la Ville.

En conséquence, Bienne est aujourd'hui propriétaire d'environ un quart de son territoire. Ce contrôle des autorités municipales sur des parcelles dont l'emplacement est souvent hautement stratégique facilite grandement la réalisation de grands projets urbanistiques. Elle permet également de répondre rapidement aux besoins des industries, en particulier au plus fort des crises économiques.

Ces crises successives traversées par la ville – grande dépression des années 1930, Seconde Guerre mondiale, crise horlogère (1975-1985), crise des subprimes – ont longtemps suffi à unifier la classe politique biennoise autour de la nécessité de renouer au plus vite avec la croissance.

Julien – Cette capacité à rebondir est une marque de fabrique de ma ville. Depuis que l'horlogerie s'est implantée au milieu du 19^e siècle, Bienne n'a cessé de regarder vers l'avant, de se renouveler, d'explorer de nouvelles pistes pour se développer ; parfois en échouant, parfois en réussissant. La droite poursuivait cet objectif de croissance

pour satisfaire les milieux industriels, la gauche afin de conserver des emplois dans le secteur secondaire. Voilà pourquoi la population a longtemps plébiscité cette politique pro-croissance.

En traversant intégralement la zone industrielle des Champs-de-Boujean qui concentre le tiers des emplois de la ville, l'importance des industries pour l'économie biennoise est manifeste. Depuis le tournant du millénaire, de nombreuses entreprises s'y sont implantées. Les géants de l'horlogerie Rolex et Swatch Group bien entendu, mais également des sociétés spécialisées dans la microtechnique ou l'ingénierie de précision émanant pour certaines de la reconversion d'anciennes industries biennoises (par exemple, MPS ou DT Swiss)³⁴. Certaines cessent parfois leurs activités – notamment le fabricant de panneaux solaires Sputnik Engineering en 2014 – mais, en tant que propriétaire des terrains concernés, la Ville peut rapidement les remettre à disposition d'autres entreprises en leur accordant de nouveaux DDP.

Sébastien – Cette maîtrise foncière, dont la Ville est aujourd'hui si fière, lui permet donc de piloter astucieusement son développement économique. Mais ce qui me fascine, c'est que la volonté initiale des autorités était d'implanter un aéroport à Bienne, une stratégie qui s'est soldée par un échec cuisant.

« Oui, voilà qui en dit long sur cet esprit biennois prompt à rebondir, ainsi que sur son pragmatisme politico-économique », confirme Julien alors que nous nous arrêtons devant les stades de football et de hockey, réunis dans le complexe de la Tissot Arena inauguré en 2015 (encadré 1).

³⁴ Micro Precision Systems AG (MPS) produit des composants microtechniques pour l'orthopédie, l'horlogerie ou encore le secteur aérospatial. Quant à DT Swiss, elle est spécialisée dans la production de roues et de composants aérodynamiques pour vélos de course. Précisons que DT Swiss a été créée en 1994 par un ancien employé des Tréfileries Réunies qui a profité de la faillite du groupe industriel pour racheter ce secteur de production et le faire prospérer en tant qu'entreprise indépendante.

ENCADRÉ 1**Le pragmatisme biennois aux Champs-de Boujean :
des stades de Bienne à la Tissot Arena.**

Au tournant des années 2000, la patinoire – « stade de glace » en biennois – et le stade de football doivent être assainis, mais les finances communales sont dans le rouge. À partir de 2005, les autorités imaginent alors un montage financier astucieux permettant à la Ville de construire des stades combinant football et hockey.

La Ville s'engage dans un partenariat public-privé avec l'entreprise HRS et convient que les stades lui seront livrés pour 78,7 millions de francs, sur des terrains lui appartenant. Elle réunit ensuite plus de la moitié de cette somme en augmentant, via une modification de zone, la valeur foncière de ses propres terrains. Un tiers de la somme est acquis grâce à des ventes de terrains, dont celui accueillant la nouvelle manufacture Rolex, une des rares exceptions au principe du DDP. Enfin, le solde est pris en charge par le canton de Berne par le biais du fonds cantonal du sport.

Ce montage global est plébiscité par 73 % des électeurs et électrices en décembre 2007. Toutefois, la crise de 2008-2009, associée à un recours tardif de la Migros, retarde la construction. Afin de débloquer la situation, la Ville conclut un nouveau partenariat avec Swatch Group et les stades sont renommés « Tissot-Arena ». Depuis leur inauguration en septembre 2015, ils ont créé une nouvelle centralité au sein de la zone industrielle des Champs-de-Boujean.

Une Suze qui (re)lie

Après avoir fait le tour des infrastructures sportives mais aussi commerciales, nous délaissions la zone industrielle, pour arriver dans le quartier résidentiel de Boujean. Ancien village, la commune de

Boujean a été rattachée à Bienne au début du 20^e siècle, tout comme Vigneules, Mâche et Madretsch.

Julien – Il reste ici un certain esprit villageois, même si les immeubles locatifs relativement anonymes se succèdent les uns aux autres, entrecoupés de petites maisons mitoyennes ou individuelles. Ce qui les relie, c'est la Suze, la rivière qui sort des gorges du Taubenloch. Et, à mes yeux, ce rôle de trait d'union de la Suze est bien plus vaste. Car la rivière relie également l'est et l'ouest de la ville, le Jura bernois et le Seeland, les parties francophone et alémanique du canton de Berne.

Mais surtout, la Suze est l'élément déclencheur qui, au 19^e siècle, a permis à l'industrie de se développer. Sa force hydraulique a été utilisée aussi bien par les fabriques d'indiennes que les manufactures horlogères ou l'industrie lourde, à l'instar des Tréfileries Réunies. Implantées à la sortie des gorges, celles-ci ont employé jusqu'à 1000 personnes et leurs bâtiments recouvraient entièrement la rivière. [...] Puis, suite à la faillite des Tréfileries au début des années 1990, ces usines ont été progressivement rasées. Elles doivent être prochainement remplacées par un complexe d'habitation comprenant une tour de 19 étages.

Ayant racheté la majorité des terrains des Tréfileries en 1993, la Ville a pu orienter les négociations avec les nouveaux investisseurs et la vente du terrain lui permettra de ne payer que 15 % des coûts d'assainissement du site.

De l'autre côté de la route cantonale, nous retrouvons la Suze qui longe l'aire Renfer, du nom de la scierie qui l'occupait jusqu'en 1992. À la suite d'un important incendie, la Ville rachète une partie des terrains pour les transformer en un quartier résidentiel. Malgré des finances communales au plus bas, ce projet est le premier du renouveau biennois après la crise horlogère qui avait plongé toute la ville dans la récession.

Sébastien – L'aire Renfer a retenu mon attention car elle marque le début d'un nouveau modèle de développement urbain qui n'est plus orienté uniquement sur les besoins des industries, mais également sur la nécessité d'attirer de nouveaux habitant-es.

Julien – C'est juste. Cette profonde crise a marqué toute une génération et le maire actuel, Erich Fehr, raconte volontiers avoir été marqué alors qu'il était enfant par le fait qu'il n'y avait alors qu'une seule grue en activité dans toute la ville. Mais, dès le début des années 1990, Bienne a commencé à se relever.

Pour attirer des entreprises tertiaires, l'exécutif municipal mise alors sur le bilinguisme et promeut Bienne comme « ville de la communication ». En 1991, il réussit à obtenir de haute lutte le siège du nouvel office fédéral de la communication, ce qui entraîne l'installation à Bienne de multiples centres d'appels nationaux. En parallèle, les autorités municipales prennent conscience des opportunités offertes par la métropolisation du territoire suisse : afin de générer de nouvelles recettes fiscales, elles cherchent désormais à attirer des habitants et habitantes qui ne travaillent pas forcément à Bienne. Leur offrir de bonnes conditions de vie devient aussi important que de garantir des conditions d'implantation optimales pour les entreprises. Rodée à une concurrence internationale féroce dans le secteur industriel, Bienne s'engage dès lors dans une concurrence nationale pour l'obtention de nouvelles et nouveaux résident-es. À ce petit jeu, sa position centrale, à une heure de train de Zurich, Bâle et Lausanne, fait merveille et permet à la ville de renouer avec la croissance démographique dès le début des années 2000.

Un *Swatch Drive* à côté d'un stade expérimental

En continuant à longer la rivière, nous arrivons rapidement sur l'Île-de-la-Suze, un parc public très prisé des Biennoises et des Biennois. Le prestigieux siège de la marque Swatch construit par l'architecte japonais Shigeru Ban domine les lieux et interpelle, tout comme le quartier d'habitation qui jouxte le parc et respire le neuf. « Des emplois, des logements et un nouvel espace public, le tout réalisé au cours de la dernière décennie grâce à la maîtrise foncière de la Ville de Bienne (encadré 2). Ce quartier est un modèle [*Musterbeispiel*] d'équilibre, tant urbanistique que financier », s'enthousiasme Sébastien. « Oui, tout à fait, cette transformation illustre la façon dont Bienne parvient

à répondre aux besoins actuels de l'industrie horlogère tout en créant un quartier d'habitation agréable à vivre », complète Julien.

ENCADRÉ 2

Le pragmatisme biennois : un simple échange foncier à l'origine d'un nouveau quartier

En mars 2008, Swatch Group décide de construire un nouveau siège propre à sa marque Swatch, à côté de celui d'Omega. La parcelle voisine a toutefois été acquise par la caisse de pensions Previs qui souhaite y construire des logements. Propriétaire d'une troisième parcelle adjacente, la Ville propose alors un échange foncier à Previs. En parallèle, elle modifie le zonage afin que l'ensemble du secteur soit constructible, puis cède ses droits à bâtir à Swatch et Previs. Dès lors, la caisse de pensions accepte l'échange et ces transactions foncières sont entérinées par 84 % du corps électoral biennois fin 2008. *In fine*, tout le monde est gagnant. Swatch peut construire son siège (inauguré en 2019), Previs, ses logements et la Ville, son parc de l'Île-de-la-Suze (tous deux inaugurés en 2017).

Devant les bâtiments prestigieux abritant les sièges d'Omega et de Swatch, Sébastien admire la réplique du module lunaire d'Apollo 11 et un « *drive* », guichet permettant d'acheter une montre sans sortir de sa voiture. « Quelle autre ville oserait aujourd'hui permettre la construction d'un tel lieu de consommation où la voiture est reine ? » s'interroge le Genevois en souriant. Rappelant la citation de Moritz Leuenberger, Julien souligne : « Cela confirme l'esprit "américain" de Bienne, qui se traduit autant par un fort attachement à la voiture³⁵, que par son ouverture d'esprit permettant à chacune

³⁵ Bienne est d'ailleurs la seule ville suisse à avoir accueilli une usine automobile. De 1936 à 1975, General Motors y avait implanté une chaîne de montage.

et chacun de venir s’y établir et d’y tenter sa chance ». Les vagues successives d’immigration que la ville a connues depuis bientôt deux siècles l’ont démontré : des horlogers jurassiens implantant le français en ville dès le milieu du 19^e siècle, aux migrant·es africain·es d’aujourd’hui, en passant par les Italien·nes et Espagnol·es des Trente Glorieuses, toutes et tous ont contribué à accroître la prospérité et à la diversité de la ville.

Ces mélanges de populations favorisent à n’en pas douter une certaine ouverture d’esprit pour des projets non conventionnels. Tandis que le Centre autonome de jeunesse (CAJ) et sa « Coupole » caractéristique occupent fièrement le centre-ville (illustration 2), les friches industrielles biennoises sont régulièrement investies par des artistes venu·es de toute la Suisse.

Julien – Lorsque le stade de la Gurzelen – l’antre du FC Bienne jusqu’à son remplacement par la Tissot Arena – s’est libéré, un collectif de citoyennes et citoyens a rapidement demandé à pouvoir s’approprier les tribunes, les vestiaires et la pelouse pour les transformer en un vaste projet socioculturel. Dans d’autres villes, ce type de demande susciterait certainement la méfiance des autorités. Mais à Bienne, elles l’ont accepté.



Illustration 2 Lieu mythique de la culture alternative biennoise, la Coupole se situe en plein milieu du nouveau quartier résidentiel de l’Esplanade. Photographie : Meyer & Kangangi.

Depuis lors, la Gurzelen accueille le seul court de tennis sur gazon de Suisse, des studios de musique se sont installés dans les anciens vestiaires et des champs d'engrain ont poussé sur l'ancien rond central. Certains projets perdurent, d'autres sont tout de suite remplacés, en attendant qu'un projet de coopératives d'habitation voie le jour et que cette « *Zwischennutzung* » (utilisation temporaire) aille occuper d'autres lieux.

Bienne, c'est un quartier perdu de Berlin en Suisse.

Andrea Marioni, artiste tessinois, directeur d'Espace libre.

[...]

J'aime bien cette vie de petite ville [...]. Il y a beaucoup d'activisme *do it yourself* ici, on apprend en faisant.

Chri Frautschi, responsable de la Galerie d'art *Lokal-int*.

(Gasparina, 2018 : 18)

Des punks face à un hôtel : une cohabitation à l'image de Bienne

En repartant vers le centre-ville, nous longeons la Suze à l'arrière des bâtiments Omega, grâce à la servitude de passage accordée par le Swatch Group dans le cadre des négociations foncières liées à l'Île-de-la-Suze (encadré 2). Peu après, le lit de la rivière se sépare en trois : le canal principal, qui a permis d'assécher la plaine au 19^e siècle, mène en ligne droite jusqu'au lac, tandis qu'un petit bras part en direction de la vieille ville et qu'un autre s'étire jusqu'à Madretsch et Nidau. En suivant ce dernier, nous passons au plus près de la gare de triage et de marchandises, un espace gigantesque au cœur de la ville dont l'avenir dépend de celui qui sera donné au rail. « Pour le moment, les CFF ont besoin de ces infrastructures ferroviaires et les terrains alentours ne sont pas encore suffisamment fréquentés. Mais je parie que les CFF construiront bientôt ici des quartiers similaires à ceux qu'ils ont réalisés sur l'Arc lémanique ou dans la région zurichoise », estime Sébastien. En attendant un éventuel autre avenir, les trains continuent à y être manœuvrés et les graffitis se succèdent sur les murs des entrepôts.

En poursuivant le long du troisième bras de la Suze, nous débouchons au cœur du secteur de l'ancienne usine à gaz. Au cours des années 2000, cette zone a vu naître un quartier résidentiel comprenant également des bureaux.

Julien – Conscientes de la valeur de ces terrains dont elles n'étaient, cette fois-ci, pas propriétaires, les autorités biennoises ont imposé aux promoteurs une planification urbaine stricte et dense. Progressivement, cette immense zone du centre-ville s'est métamorphosée, ne laissant plus que la fameuse coupole du Centre autonome de jeunesse trôner en plein milieu du site (illustration 2). J'ai passé de nombreuses soirées à la Coupole. Il y règne une grande liberté et son fonctionnement est encore déterminé par ses utilisateurs et utilisatrices. Dans de nombreuses autres villes, un tel lieu aurait pu craindre pour son existence, mais à Bienne, c'est tout le contraire !

En travaux depuis l'automne 2021, la Coupole rouvrira ses portes en 2023. Près de deux tiers des coûts de son assainissement et de son extension sont pris en charge par la municipalité, tandis que le tiers restant provient de campagnes de dons et d'autofinancement menées par le CAJ.

En face de la Coupole se construit un nouveau complexe immobilier qui accueillera des entreprises tertiaires, des logements, ainsi qu'un hôtel. Ce développement laisse toutefois Julien quelque peu dubitatif : « les défis de cette cohabitation seront à n'en pas douter nombreux pour les punks qui fréquentent toujours les lieux, en alternance avec les rappers, rockeurs et autres amateurs de reggae. Mais gageons que l'esprit d'ouverture de Bienne saura permettre à ce lieu emblématique de perdurer ».

Des échecs pour repenser l'avenir ?

Cette capacité de Bienne à allier différents milieux et visions de société s'est déjà manifestée souvent par le passé, par exemple au cours des années 1920 et 1930, lorsque l'ensemble du quartier de la gare a été bâti selon les préceptes de l'architecture moderne, sous

l'impulsion des autorités socialistes. « Au centre de ce quartier, on retrouve, face à face, l'hôtel Élite et la Maison du Peuple », montre Julien alors que nous nous arrêtons sur la place Guisan.

Julien – Convaincues que Bienne avait autant besoin de patrons se réunissant dans des salons confortables, que de syndicats pouvant mobiliser leurs membres dans de grandes salles, les autorités municipales avaient su convaincre la population d'accorder un soutien financier simultané à la construction de ces deux bâtiments emblématiques. Leurs fonctions étaient opposées, mais fortement interdépendantes.

Sébastien – Cette capacité de l'exécutif municipal à mobiliser le Conseil de Ville ainsi que les électrices et électeurs est une autre spécificité biennoise. Malgré des scrutins populaires très fréquents, l'exécutif n'est que rarement désavoué dans les urnes, encore moins lorsqu'il est question d'aménagement du territoire ou de politique foncière.

Julien – C'était effectivement le cas jusqu'à récemment. Mais ce soutien des Biennoises et des Biennois envers la politique pro-croissance des autorités s'effrite depuis quelques années. Après le refus dans les urnes du réaménagement de deux espaces publics, dont la place de la Gare, ce sont les projets du contournement autoroutier par l'ouest et du nouveau quartier AGGLOlac, pourtant initiés de longue date, qui ont été bloqués par des mouvements d'opposition citoyens.

Julien invite Sébastien à descendre de son vélo pour traverser la gare. Nous empruntons alors le passage sous-voie prolongé en direction du sud à l'occasion d'*Expo.02* pour permettre un accès direct à l'*artepilage*. « L'expo a non seulement permis à Bienne de reprendre confiance en elle, mais également de la rapprocher de son lac », note Julien. « En été, ce passage voit défiler des dizaines de jeunes en maillot de bain en direction du lac. Cela donne un petit air méditerranéen à la ville. »

Pour permettre la tenue d'*Expo.02*, un énorme espace fait de friches s'est donc dégagé au sud de la gare, à cheval entre Bienne et sa commune voisine, Nidau, ce qui a très vite offert des visions de

ville nouvelle. Les premières étapes de cette mutation urbaine ont été largement plébiscitées dans les urnes, tout comme la construction du Parc suisse d'innovation et du campus de la Haute école spécialisée bernoise. Ces deux projets, à côté desquels nous passons, doivent permettre à Bienne de devenir un nouveau pôle de formation et de recherche appliquée, grâce à une collaboration étroite avec les entreprises de la région.

« Le développement de Bienne semblait donc suivre sa trajectoire habituelle, jusqu'à ce que ces deux grands projets dont j'ai parlé se voient bloqués par une vive opposition de la société civile », reprend Julien. Serpent de mer de la politique régionale en matière de mobilité, le contournement ouest prévoyait en particulier deux sorties autoroutières à ciel ouvert à proximité immédiate du centre-ville. Après de longues discussions entre partisan-es, opposant-es et autorités, la Confédération a décidé, début 2021, d'abandonner ce projet considéré comme anachronique par une large partie de l'opinion publique.

Le second projet, AGGLOlac, aurait dû voir le jour sur l'ancien site d'*Expo.02*. Situé sur le territoire de Nidau, mais sur des parcelles appartenant à la Ville de Bienne, il ambitionnait la construction d'un quartier résidentiel de 1700 habitant-es, comprenant une zone de détente et de loisirs le long du lac. Mais les porteurs de projet n'ont pas su convaincre, ni à Bienne ni à Nidau, et le projet a été refusé au printemps 2021 par les parlements des deux villes (encadré 3).

ENCADRÉ 3 Les rouages du pragmatisme pro-croissance se grippent : le projet AGGLOlac

Le projet AGGLOlac reposait sur un partenariat public-privé entre la Ville de Bienne, la Commune de Nidau et la société immobilière Mobimo qui avait remporté le concours d'investisseurs organisé en 2011. Il était prévu que Bienne vende les terrains à Mobimo pour 100 millions de francs, soit trois

fois et demie leur prix d'acquisition. Cette plus-value foncière devait servir à couvrir le coût des équipements publics. Quant à Mobimo, elle devait tirer profit de la forte densité envisagée dans le quartier qui comprenait plusieurs immeubles de sept à neuf étages ainsi qu'une « maison-tour » – un terme typiquement biennois – de seize étages.

Le premier obstacle survient en 2012. L'initiative populaire « Publilac » réclame que les parcelles longeant le lac restent inconstructibles et accessibles au public. Finalement invalidée, cette initiative influence néanmoins le concours d'architecture de 2014, puisque le projet retenu prévoit d'importants espaces verts à proximité du lac. Ce choix n'empêche toutefois pas la création d'associations s'opposant au projet. Mise sous pression, une majorité du Parlement biennois demande, en 2017, que seule une partie des terrains soient vendus à Mobimo, le reste devant être octroyé sous forme de DDP, notamment à des coopératives d'habitation. Pourtant, la forte densité du quartier et l'accès public aux rives du lac continuent d'alimenter le débat. Finalement, ce sont les parlements de Bienne et Nidau qui ont mis fin au projet en refusant la convention qui les aurait liées à Mobimo.

Arrivés au terme de notre promenade sur les rives du lac et avant de prendre l'apéritif dans une ancienne halle industrielle transformée en bar et lieu d'exposition, nous nous interrogeons.

Ces deux échecs marqueraient-ils la fin d'un développement urbain envers et contre tout soutenu par l'ensemble de la classe politique biennoise ? Seraient-ils le signe d'une perte significative de légitimité et de capacité d'action des autorités biennoises qui avaient, jusqu'à présent, toujours réussi à défendre et à enchaîner les grands projets urbanistiques ? Ou ces échecs sont-ils la conséquence des préoccupations environnementales et sociales croissantes de la population, qui ont été démultipliées par ces projets hors normes ?

La réponse repose assurément sur une combinaison de facteurs. Mais au fond, elle importe peu, car quelle que soit la voie qu'elle choisira, nous sommes convaincus que Bienne réussira à se réinventer une nouvelle fois. En modifiant le cap de sa politique de développement, tout en conservant sa maîtrise et sa vision pragmatique du foncier ; en revoyant son modèle de gouvernance, tout en continuant à collaborer et à dialoguer au-delà des clivages partisans, que ce soit avec les milieux alternatifs de la Coupole ou les cercles industriels. Et certainement aussi en restant une ville « moyenne », capable de se démarquer des grandes villes suisses en adoptant des solutions innovantes qui tiennent compte de ses forces, mais aussi de ses échecs.

Références

- Gasparina, J. (2018). Tous les chemins mènent à Bienne, *Le Temps*, 18 août, p. 18.
Liechti Gertsch, T. (2021). Blick auf Biel aus Distanz/Bienne vue de loin, *Biel-Bienne*, 24 août, p. 11.

La Chaux-de-Fonds à La Plage

Lisa Asticher et Célia De Pietro



Introduction

Célia – La Chaux-de-Fonds est une ville qui m’accompagne partout. Alors que je vis depuis bientôt dix ans à Lausanne, ville que j’aime, je ne peux m’empêcher de transmettre détails et anecdotes sur ma ville natale. Trahie (et j’en suis fière) par mon accent, il n’est pas rare que je me retrouve à lister, autour d’une bière ou d’un café, ce qui fait de ma ville des montagnes un endroit exceptionnel, quitte à me faire taxer un jour par un ami de « Tchauvine », contraction de « Tchau » et « chauvine ».

Lisa – L’essence de la ville peut être difficile à saisir pour l’œil inexpérimenté. La Chaux-de-Fonds, je la vois comme un petit nid alternatif, perché à 1000 mètres d’altitude dans les montagnes neuchâteloises, où nombre de projets culturels et artistiques ne cessent de voir le jour. Cette créativité, souvent loin d’une culture bourgeoise élitiste, est rendue possible justement par ce pour quoi la ville est souvent oubliée : un peu isolée, pas trop peuplée, plutôt peu

aisée. C'est dans ce contexte difficile et brouillon que naissent les plus belles idées, comme celle du festival des arts de la rue La Plage des Six Pompes³⁶. Si La Chaux-de-Fonds, cité horlogère, est connue pour *faire le temps*, pendant une semaine au début du mois d'août, celui-ci s'y arrête pour laisser place à ce que tout le monde ici appelle tout simplement « La Plage ».

Célia – En racontant le festival, c'est la ville de La Chaux-de-Fonds que je souhaite présenter. Pour donner le contexte et permettre une meilleure compréhension de la manière dont germent les bonnes idées telles que La Plage des Six Pompes, je pense nécessaire de commencer par brosser un portrait de la ville et de son histoire pour, dans un second temps, présenter La Plage, en retranscrivant les témoignages de personnes proches et moins proches. Ce texte écrit à quatre mains, avec Lisa, fait découvrir La Chaux-de-Fonds et La Plage à partir de nos vécus³⁷.

La «Tchaux»

Célia – En quittant La Chaux-de-Fonds, je me suis rendu compte que ce que je considérais comme ordinaire ne se retrouvait pas nécessairement ailleurs. Bien que doublement reliée au « Plateau », d'une part au chef-lieu du canton, Neuchâtel, par un train et une autoroute et, d'autre part, à la ville de Bienne, dans le canton de Berne, par un train régional et une route cantonale, la ville reste fortement ancrée dans ses montagnes, ce qui laisse l'opportunité de créer un fort sentiment d'appartenance et de solidarité. Ceci lui vaut d'être souvent vantée pour sa solidarité et son accueil chaleureux. En 1867, Karl Marx, qui y était passé, la décrivait comme « une seule manufacture horlogère », un tout.

³⁶ Le nom du festival a été choisi car, d'une part, il a pour but de faire voyager, grâce à des animations accessibles, celles et ceux qui ne peuvent se rendre au bord de la mer pendant les vacances. D'autre part, l'événement se tient sur la place des Six-Pompes, au centre de la ville de La-Chaux-de-Fonds.

³⁷ Notons que nous sommes deux femmes blanches cisgenres qui parlons depuis ce point de vue. Nous remercions chaleureusement les personnes qui ont partagé leurs expériences de La Plage avec nous. Toutes n'ont pas pu être citées, mais toutes ont été primordiales pour l'écriture de ce chapitre.

Lisa – L’urbanisme en damier de la ville horlogère, reconnu au patrimoine mondial de l’Unesco, est un élément tangible de l’essence de la ville : une cité industrielle, de travailleur-euses, qui, avant l’implantation de grandes usines horlogères, fabriquaient et réparaient des montres dans de petits ateliers au sein même de leurs habitations. C’est ce contexte, lié aux nombreuses vagues migratoires, couplé à l’influence anarchiste du voisinage jurassien, qui a transformé la ville en un centre à forte influence communiste et anarchiste. En témoignent certaines lettres du philosophe russe Mikhaïl Bakounine (voir Enckell, 2018) et la visite de Lénine au début du 20^e siècle. Je sais qu’il est probablement hasardeux de lier ce passé à l’émergence de la solidarité, l’unité, et l’inclusivité typiquement chaux-de-fonnières. Reste que la ville est historiquement prolétaire, de gauche et revendicatrice. Parce qu’oubliée, présentant plus souvent des comptes dans le rouge que des matins prospères, parce qu’étant un grand centre de l’industrie horlogère en Suisse, attirant des mains ouvrières venant de par-delà les frontières, parce qu’ayant vu naître nombre d’artistes bénéficiant aujourd’hui d’une résonance internationale et étant le lieu de naissance d’une forme originale de l’Art nouveau – l’art *sapin* –, La Chaux-de-Fonds représente un lieu de culture et de partage particulier.

Célia – Les gens y sont créatifs mais aussi ingénieux. Pour faire vivre la ville, les projets artistiques, souvent à visée éducative, fleurissent et parfois même s’institutionnalisent pour devenir des éléments de référence en termes d’engagement et de transmission de la culture, d’abord à l’échelle locale, puis souvent dans le canton et dans les régions avoisinantes. Cela a d’abord été le cas du fameux Théâtre populaire romand (TPR), de l’école de musique et de théâtre Ton sur Ton, et plus récemment du centre des arts du cirque Circo Bello. L’idée demeure toujours la même : rendre la culture accessible aux jeunes, aux personnes âgées, aux pauvres, aux personnes en situation de handicap ou à celles issues de l’immigration. Si beaucoup partent, par choix parfois, mais aussi souvent par nécessité, pour se former comme je l’ai moi-même fait, ou pour faire carrière, le lien avec cette ville des montagnes reste difficile à briser. Preuve en est que nombre de jeunes personnes créatives parties se former ailleurs

reviennent, voyant dans la ville le lieu idéal pour poursuivre leurs inspirations et faire fructifier leur art dans un espace propice à la création alternative, comme en a témoigné Louis Jucker, musicien aux multiples casquettes, dans son discours prononcé à l'occasion de la réception d'un des prix suisses de musique en 2021 :

Prenez une ville un peu isolée dans la nature, mais connectée de manière pas trop foireuse au réseau national de communications publiques. Faites en sorte que les loyers restent bas [;] n'oubliez pas de donner quelques ronds de temps en temps aux organisations que vous classez dans la catégorie « amateurs ». Laissez les bars jouer de la musique fort, très fort, même si cela fait mal aux oreilles. Laissez ces personnes bricoler dans leur coin, surtout, donnez-nous le temps de développer quelque chose même si au début, cela risque de bien craindre et de ne pas trop vous plaire. Bien sûr qu'avec mon petit manuel un peu fragile, vous générerez pas mal de groupes « punks à chien » sans message précis, ou beaucoup trop politisés à votre goût, qui vous ennueront. Mais je suis sûr et je vous garantis que dans le tas, vous trouverez des artistes à qui donner des prix comme celui-ci et qu'elles et ils vous en seront très reconnaissant-es, au moins autant que moi.

C'est cette recette magique, typiquement chaux-de-fonnière, qui a permis et permet encore la naissance d'un nombre incalculable d'artistes, de projets créatifs et d'initiatives sociales. Le festival de La Plage des Six Pompes en est un exemple frappant.

La Plage des Six Pompes

La Plage, c'est un espace hors du temps. Je dis volontairement « espace », parce que les heures, les minutes, les secondes et évidemment les jours s'écoulent de façon complètement différente, c'est comme si on le vivait tout en même temps, c'est un bain de couleurs, de sensations, d'émotions dont on ne ressort qu'après une semaine qui a duré une seconde, une vie. [...] C'est courir d'un bout à l'autre de la ville, dormir peu, rire beaucoup, rencontrer des gens, se perdre un peu aussi, s'oublier au profit de ce projet gigantesque qui nous dépasse. (Inès, 23 ans)

Lisa – Si la ville tourne au rythme de ses montres, pendant quelques semaines en été, la machine s’arrête et les usines ferment leurs portes pour laisser place aux vacances horlogères. À l’époque, lorsque la majorité de la région travaillait encore dans le domaine, la ville se retrouvait instantanément en *stand-by* et les familles qui n’avaient pas pu partir à la mer, dans leur pays d’origine, ou ailleurs, étaient désœuvrées. En a suivi la création du festival, pour réjouir celles et ceux qui n’ont pas pu s’en aller pour l’été, quelle qu’en soit la raison. L’idée est simple : proposer des spectacles de musique, de théâtre, de danse, de marionnettes, directement dans la rue et selon le principe du « chapeau », c’est-à-dire rémunérés en fonction des moyens et de la bonne volonté de chacun·e. Mes contributions ont évolué avec les années : de un à cinq francs lorsque j’avais 16 ans, histoire de marquer mon appréciation, mais de ne pas trop compromettre mon budget destiné aux sorties dans les bars, contre cinq à vingt francs aujourd’hui. C’est ainsi que cela fonctionne. Chaque année, durant une semaine, jusqu’à 100 000 personnes affluent de partout pour découvrir des spectacles farfelus, drôles ou émouvants et déguster une sangria, un mojito ou un sirop de grenadine dans une ambiance chaleureuse. Je croise une amie, et implacablement, un conseil tombe : « Tu as vu le spectacle de telle ou telle troupe ? – Non ? Ah, il faut y aller, c’est génial ! » (illustration 1)

Célia – Ce festival offre une exploration à la fois collective et individuelle à travers les imaginaires d’artistes en tous genres et les décorations impressionnantes qui transforment les places chaudes le temps d’une semaine. Une exploration collective, car le festival est devenu un objet de recherche et mémoire pour la ville : avant ces lignes, plusieurs ouvrages et travaux ont vu le jour, notamment celui de Martin Noverraz (2012) ou de Laura Lestage, qui analyse comment un festival d’art de rue valorise le patrimoine urbain de la ville (2015). Plus récemment, la photographe Brigitte Ramseyer (alias Brigou) a mis au point *Souviens-toi l’été dernier* (2019), un ouvrage regroupant les photographies du festival qu’elle capture depuis 2007. Exploration individuelle aussi, comme le montre ce chapitre, nos récits et ceux des habitant·es avec qui nous avons pu discuter.



Illustration 1 Édition 2016 du festival. Photographie: D. Rossetti.

La Plage des montagnes racontée par ses habitant·es

Célia – À travers les réseaux sociaux et le bouche-à-oreille, Lisa et moi avons fait circuler deux questions : « Que représente La Plage des Six Pompes pour vous ? » et « Quelle importance a La Plage des Six Pompes pour La Chaux-de-Fonds ? Et pourquoi ? » Toute contribution était la bienvenue : des souvenirs légers aux avis tranchés. Nous avons reçu plusieurs dizaines de réponses, parfois de personnes proches de nous et parfois de personnes inconnues répondant spontanément à l’envie de partager leur expérience du festival. À leur lecture, j’ai beaucoup ri, c’est certain, mais j’ai également pu me replonger dans cette ambiance dans laquelle seule La Plage sait me transporter.

Grandir avec La Plage

Lisa – Si j’ai raté nombre d’éditions de La Plage dans mon enfance, vacances familiales en Italie obligent, je me suis vite rattrapée à l’adolescence, dès que mes parents m’ont estimée – à juste titre ou

pas – assez mature pour être livrée à moi-même pendant quelques jours. Mon lien avec le festival s’est d’abord tissé au travers de la fête et des *afters*, après les derniers spectacles au Bikini Test, salle de concert et club, où les festivités peuvent durer toute la nuit. Cependant, pour nombres de personnes, cette fête n’est que la cerise sur le gâteau, La Plage s’inscrivant dans quelque chose de bien plus grand, comme l’illustrent les mots d’Anne (aussi appelée Curly, 23 ans) rencontrée par hasard dans le cadre de notre étude :

[La Plage] représente toutes les étapes de ma vie [:] j’y ai vu mes premières marionnettes, bu mes premiers sirops [:] fait mes premières sorties avec des copains avec mes parents pas loin [:] découvert des artistes incroyables qui m’ont encore plus encouragée dans ma passion du cirque [:] découvert l’entraide et la famille du festival en participant à des créations de décors ou à des montages [:] bu mes premières bières et pris mes premières cuites [:] rencontré des gens incroyables des quatre coins du monde et appris de cultures et de gens plus fous les uns que les autres. En gros, j’ai grandi avec La Plage.

Célia – Moi, qui ai aussi « grandi avec La Plage » – je n’ai manqué que l’édition de 1993, je n’étais pas née, on me le pardonnera –, j’y vois en effet des étapes : des spectacles avec mes parents et ma sœur quand j’étais petite aux soirées endiablées du Bikini Test où, tout comme Lisa, je ne voyais pas la nuit passer.

Néanmoins, tout le monde ne grandit pas avec La Plage. Le festival peut être un rituel annuel depuis l’enfance, mais pour d’autres, c’est durant l’adolescence ou même plus tard, grâce à leurs réseaux amicaux ou professionnels, que La Plage se fait connaître. C’est le cas d’une de mes très bonnes amies, Merita :

J’ai une relation spéciale avec La Plage des Six Pompes, car je l’ai découvert très tard, à mes 18 ans. J’avais vaguement entendu parler du festival quand j’étais jeune, mais, passant en général toutes mes vacances d’été au Kosovo, pays d’origine, je n’étais jamais à La Chaux-de-Fonds durant le festival. En découvrant ce festival, j’ai eu un sentiment étrange, car je savais que j’avais loupé quelque chose durant mon enfance, mais en même temps, j’étais émerveillée

d'explorer tout un nouveau monde à quelques minutes de chez moi. En résumé, La Plage représente une sorte d'ambivalence à mes yeux, c'est une expérience que j'ai vécue tard et parfois encore, je me sens décalée par rapport au « monde de La Plage », même en ayant fait partie de l'équipe des bénévoles. Mais, en tant qu'« expatriée à Lausanne », ce festival est aussi ce qui me permet de me reconnecter à la ville de La Chaux-de-Fonds chaque année et de reprendre conscience de la magie de cet endroit. (Merita, 27 ans)

Le festival ayant pris de plus en plus d'ampleur, il peut devenir difficile pour des enfants d'immigrés-es, durant l'adolescence, période d'émancipation familiale, de choisir entre famille et amitiés, ce qui demande parfois des ajustements complexes dans l'organisation de leur été. De plus, entrer dans le « monde » de La Plage, comme le dit Merita, n'est pas forcément évident, étant donné que beaucoup de bénévoles, d'artistes ou autres se retrouvent depuis des années pendant cette même semaine. Le « décalage » qu'elle ressent est significatif d'un entre-soi difficilement évitable pour des événements existant sur le long cours. D'un autre côté, je me retrouve entièrement dans ses mots quand elle explique que La Plage peut devenir ce lieu que « l'on fait découvrir » à d'autres, mais également celui qui nous permet de « redécouvrir » nous-mêmes la ville dans laquelle nous avons grandi et les personnes qui l'habitent.

Lisa – Si la Chaux-de-Fonnière exilée que je suis tend souvent à promouvoir un portrait doré de tout ce qui me rattache à ma ville d'origine, il est vrai qu'à La Chaux-de-Fonds, comme partout, l'entre-soi est monnaie courante, rendant rares les réels moments de partage. La Plage a aussi pour rôle de réduire ces distances. Camille, cinéaste, très active dans la vie culturelle de la ville, n'a pas manqué de le souligner au détour d'une conversation :

C'est un événement qui réunit plusieurs classes et groupes sociaux. On a tendance à dire que La Chaux-de-Fonds est très « prolo », mais je trouve que les moments où l'on « se mélange » vraiment sont rares finalement... Sauf à La Plage ! (Camille, 30 ans)

Les retrouvailles

Lisa – Les spectacles s'enchaînent et il faut souvent se ruer d'une scène à l'autre pour ne pas manquer le début du suivant. Simple ? En théorie seulement, car il ne faut pas sous-estimer la complexité d'un déplacement dans cette foule. La Plage, c'est aussi du monde, beaucoup de monde dans les rues. Une ancienne professeure de secondaire ? On s'arrête, on lui raconte où l'on en est dans sa vie. Une ancienne camarade de classe ? On bavarde, on se rappelle des souvenirs : « C'est génial, on retrouve ses copains, potes et autres collègues ou connaissances. On se raconte les vacances, on regarde des spectacles » (Domingos, 30 ans).

Ce rendez-vous pris systématiquement chaque année est une manière de me reconnecter à cette ville que je me réjouissais pourtant tellement de quitter en sortant du lycée. D'une certaine manière, ce festival, créé pour celles et ceux qui restent, est devenu la raison pour laquelle celles et ceux qui n'y sont plus reviennent inlassablement.

Célia – La Plage ayant lieu la première semaine d'août, ce sont aussi des retrouvailles pour toutes les personnes qui sont parties plusieurs semaines en vacances, en famille ou avec des ami·es. La Plage contribue à faire durer, encore un instant, un été qui s'en va déjà en même temps que chutent les degrés et que sont ressorties des armoires vestes et écharpes. Le retour de vacances peut faire l'effet d'une claque, que le festival permet d'adoucir, comme me le raconte ma mère, Loretta, expatriée tessinoise, habitant La Chaux-de-Fonds depuis longtemps :

Quelquefois, je n'étais pas présente parce que j'étais au festival de Locarno et, quand je revenais à La Chaux-de-Fonds, c'est vrai que c'était parfois déjà l'hiver, mais il y avait La Plage... LA Plage ! Et ça faisait du bien, l'été continuait un peu. (Loretta, 65 ans)

Vivre le festival devient pour beaucoup une forme d'impératif, l'événement de l'été que l'on attend, la semaine durant laquelle on ne planifie aucune escapade puisque cette fois-ci, c'est la plage qui vient à

la ville et non pas l'inverse : en gros, comme le dit ma tante Monique, on « [s']arrange toujours pour être là ! » (Monique, 73 ans.) Et cela par tous les temps. Mon père raconte avec nostalgie comment il en a fait l'expérience :

Je me souviens notamment d'une édition durant laquelle le temps avait été exécrable, ce qui ne nous avait nullement découragé-es, réunies sous les rares abris à assister aux spectacles qui avaient tout de même pu avoir lieu ! C'est aussi ça La Plage, résister, pour vivre ces moments intenses, pour soutenir les artistes. (Jean-François, 65 ans)

Une ville mise en mouvement

Lisa – Pour permettre retrouvailles et rencontres, c'est toute une ville qui se met en mouvement et s'adapte au rythme du festival. Certain-es prennent congé et viennent travailler bénévolement aux bars toute la semaine, d'autres prêtent leur canapé à des artistes ou à des bénévoles. Comme le disait Jean-François, le père de Célia : « C'est le moment où la ville vit le plus intensément – et cela non pas dans une effervescence commerciale d'avant Noël ou dans une beuverie, mais dans une communion fondée sur la culture. » La Plage est emblématique et représente la ville, en devenant même une forme de vitrine : « [...] c'est un des seuls festivals "conséquents" qui représente La Chaux-de-Fonds, qui amène du monde, qui fait bouger la ville, qui permet à des artistes de pouvoir travailler, qui fait marcher tous les commerçants », me disait Mehdi, 30 ans, un ancien collègue.

Célia – La Plage génère de nombreux va-et-vient à La Chaux-de-Fonds : des artistes et des bénévoles arrivent des quatre coins du monde, des proches choisissent cette semaine particulière pour renouer leurs liens. C'est un défi pour lequel la population met la main à la pâte, comme s'en souvient Nouille, un ami avec lequel j'ai participé en tant que bénévole au fil des éditions du festival :

1999. Un spectacle de voltige de la troupe To Be 2 vécu un soir de semaine m'avait littéralement laissé sens dessus dessous ; j'étais halluciné par les capacités techniques des deux voltigeur·ses et la

finesse de réalisation. L'enfant que j'étais souriait sans pouvoir s'arrêter tellement il était heureux d'assister à tant de prouesses. Après d'autres spectacles – et quelques gaufres –, retour à la maison pour un sommeil bien mérité. Quelle ne fut pas ma surprise le lendemain matin au déjeuner, quand j'ai retrouvé ces mêmes expert-es de la haute voltige autour de notre table : ma mère s'était bien gardée de me dire qu'ils dormaient chez nous quelques jours ! (Nouille, 28 ans)

Toute la population est invitée à participer à l'aventure de La Plage de Six Pompes, à se laisser transporter dans la temporalité de celle-ci, à avoir l'ouverture et la curiosité de découvrir des arts parfois étranges. Au fil des années, le festival est en effet devenu une forme d'emblème d'ouverture pour la ville, désireuse de rendre la culture accessible à tous·tes.

Vitrine d'une ville en lutte

Lisa – Par honnêteté intellectuelle, je suis parfois obligée de confronter mon « tchauvinisme » à la réalité du terrain et d'admettre que, si de magnifiques initiatives naissent à La Chaux-de-Fonds, tout n'y est pas toujours facile. Au cours de son histoire, la ville a subi de nombreux revers financiers, entre mauvaise gestion et scandales divers, couplés à des tensions cantonales rendant le dialogue parfois complexe et tendu. Il en va de même pour La Plage, que je considère comme la vitrine d'une ville qui se bat pour sa reconnaissance.

Célia – La Plage des Six Pompes illustre pour moi la manière dont l'histoire et le fonctionnement d'une ville peuvent influencer sur ce qui est rendu possible en matière de création et de mise en lien. Elle montre comment il est possible de faire vivre le sentiment d'appartenance et celui d'être ensemble au-delà des classes sociales. En même temps, le festival est aussi le symbole d'une ville en lutte, car s'il est beau et romantique de noter que « la galère » permet la création, pour exister et pour se maintenir, les structures culturelles et les processus de création ont besoin de financement et de soutien, au-delà de ce que la population elle-même peut offrir, même si elle le fait avec amour et passion. L'édition 2016, dite « édition coup de

poing », en a fourni un exemple fort. Dans le cadre de cette édition, les organisateur·trices avaient critiqué les financements peu généreux de la part du canton et avaient imaginé des décors dans la ville dénonçant les coupes budgétaires dans le domaine de la culture ainsi qu'une répartition injuste des allocations (illustration 2).

On pouvait lire en grand format dans le centre-ville des interpellations telles que « Ainsi fond, fond, fond le budget de la culture », ou encore « maman, c'est quoi la culture ? » Cette nécessité d'être reconnue comme institution d'utilité publique dans et pour l'ensemble du canton, et d'être financée en conséquence, se retrouve de manière globale dans la volonté chaux-de-fonnière d'exister et d'être reconnue comme un centre culturel d'envergure. Il s'agit de faire comprendre que ce qui se passe à La Chaux-de-Fonds n'est pas un phénomène de niche, mais a bien une portée cantonale, nationale, voire, dans le cas de La Plage, internationale.

Lisa – Ce manque de reconnaissance est au cœur des luttes chaux-de-fonnières. Je le retrouve également dans de nombreuses luttes économiques et politiques qui s'illustrent parfois dans des campagnes politiques virulentes et émotionnelles. Je me souviens de deux votations en particulier qui ont déchiré le canton et qui m'ont à l'époque profondément marquée – et peut-être même un peu radicalisée.



Illustration 2 Protestation contre la diminution des subventions en 2016. Photographie : Brigou.

Tout d'abord, en 2012, année de ma majorité, une de mes toutes premières votations : le refus par le peuple du projet Transrun, soit une ligne de RER directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, pour moins de 400 voix. En y repensant aujourd'hui, je me rappelle encore la frustration, l'incompréhension, et surtout l'impuissance face à cette décision prise par une majorité insignifiante, tranchée contre la volonté de la ville et de ses habitant·es. Ensuite, en 2017, l'initiative pour deux hôpitaux généralistes autonomes dans le canton, qui visait à contrer la centralisation des soins aigus à Neuchâtel. Cette fois, en revanche, ce fut le soulagement. Après des mois de luttes et de débats, l'initiative a été acceptée, La Chaux-de-Fonds pouvait garder son hôpital. Ces deux votations, au-delà de leur impact politique, sont à mes yeux, au même titre que l'édition 2016 de La Plage des Six Pompes, des symboles de la lutte de la ville pour légitimer sa place en tant que ville, métropole horlogère et espace culturel d'envergure dans le paysage cantonal et romand.

Célia – Même si elle souvent pointée du doigt pour la gestion de ses affaires, la ville, grâce aussi à l'engagement de sa population, tente tant bien que mal d'exister, de rappeler qu'elle demeure un pôle économique produisant d'importantes richesses – qui, trop souvent, bénéficient à des groupes dont le siège est situé ailleurs. Dans cette perspective, la ville a pour projet de devenir en 2025 la première « capitale culturelle suisse », un titre bien mérité et qui rendrait justice à l'engagement et au talent de celles et ceux qui font La Chaux-de-Fonds.

Conclusion

Célia et Lisa – Dans les récits qui nous sont parvenus des quatre coins de La Chaux-de-Fonds, on lit les rires, les pleurs et toutes sortes d'émotions qui font vibrer, une semaine par année, les rues de la ville. Si ce chapitre montre la manière dont une ville prend en main les enjeux qui lui sont propres, ceux qui lui donnent son identité, mais qui peuvent également rendre son existence difficile. Nous avons souhaité expliquer la naissance de La Plage des Six

Pompes, et comment elle est portée depuis, année après année, par une équipe qui, en plus d'une météo souvent capricieuse, a dû braver (et continue d'affronter) des obstacles semblables pour obtenir reconnaissance, visibilité et financement. Comme la ville dont elle est désormais un emblème, elle est en lutte permanente pour que soit reconnue la force des idées et des projets qu'elle rend possibles.

Références

- Enckell, M. (2018). Bakunin and the Jura Federation, in : Bensimon F., Deluermoz, Q. et Moisand, J. (dir.), « *Arise ye wretched of the earth* » : *The first international in a global perspective*. Leyde : Brill, p. 355-365.
- Lestage, L. (2015). Analyse du patrimoine urbain au travers d'un festival d'arts de rue. Travail de bachelor, Sierre: Haute école de gestion et tourisme, archive : <https://sonar.ch/hesso/documents/316539> (consulté le 25.08.2023).
- Marx, K. (2014 [1867]). *Das Kapital : Kritik der politischen Ökonomie*. Hambourg : Nikol.
- Noverraz, M. (2012). Développement de La Plage des Six Pompes : quelles voies possibles pour quelles conséquences et implications ? Travail de recherche pour le diplôme de formation continue en gestion culturelle organisé par les universités de Genève et Lausanne et l'association Artos.
- Ramseyer, B. (Brigou) (2019). *Souviens-toi l'été dernier*. Version papier de l'exposition des photos de Brigitte Ramseyer mise sur pied dans les rues de La Chaux-de-Fonds à l'occasion des 25 ans du Festival international des arts de la rue (5-11 août 2018).

Chiasso: capitale de la frontière

Sandro Cattacin et Fiorenza Gamba



C'est l'été 2021. La pandémie de COVID-19 nous laisse, au moins pour un instant, la possibilité de voyager et de rencontrer des gens, voire de profiter des plaisirs que la vie nous offre. Au menu du jour : début du terrain de recherche à Chiasso³⁸. Pour moi, Sandro Cattacin, Chiasso n'était dans mon enfance qu'un lieu de passage. Un lieu spécial, sans doute, car je passais, avec mes parents, en voiture, la frontière de Chiasso pour aller de Zurich, là où je suis né, à Padoue, en Italie, mon pays d'origine. Chiasso annonçait le vrai début des vacances, mais aussi le passage d'un pays hostile à un pays ami. Au retour, c'était l'inverse, nous revenions dans le pays des interdits, du racisme quotidien, où Italiens et Italiennes n'étaient pas les bienvenu-es. Le passage de la frontière était en outre aggravé par la peur qu'un douanier suisse nous arrête pour contrôler la marchandise que nous introduisons en Suisse.

³⁸ L'analyse de Chiasso fait partie d'une recherche plus ample financée par le Fonds national de la recherche scientifique (nr. 190051) : « Unexpected Inclusions : Migration, Mobility and the Open City (UNIC) ».

Pour ma part, Fiorenza Gamba, ma connaissance de Chiasso se limite à quelques informations sporadiques liées à mes visites dans le Tessin, aux histoires que mes ami·es me racontaient. Je me sens ici comme l'ethnologue qui débarque dans un lieu inconnu. Avant, Chiasso n'était qu'un mot d'une annonce de la radio, quand je vivais et voyageais en Italie. « *Code in uscita alla frontiera di Brogeda sulla Lainate-Como-Chiasso* » était un avertissement diffusé tout le temps sur les ondes, lors du service d'information sur le trafic autoroutier signalant les perturbations. Je pensais que ce n'était qu'un seul lieu, « *Lainatecomochiasso* », et je savais qu'il fallait passer par là pour arriver à un autre endroit, qui n'était jamais nommé, un ailleurs, connu seulement des initié·es.

Remigio Ratti – économiste, spécialiste de la mobilité et personnalité scientifique (et politique) éminente du canton du Tessin et de Suisse – nous accueille à la gare. Nous marchons jusqu'à la fin du corso San Gottardo, c'est-à-dire de la gare des voyageur·ses à celle des marchandises, deux gares, rattachées l'une à l'autre, couvrant un tiers du territoire de Chiasso et en rythmant le quotidien. Elles sont et ont été ses symboles, car, comme nous l'explique Ratti, à Chiasso, tout est lié à la gare et bien évidemment à la frontière. En effet, dès notre arrivée et depuis notre rapide tour de ville avant notre rendez-vous, nous partageons cette impression que nous confirme le récit de Remigio Ratti : c'est la frontière qui a modelé la forme urbaine, l'architecture, les habitudes des habitant·es, ainsi que les infrastructures de transports et de la douane. Et c'est la gare qui témoigne le mieux de cette influence. Sa surface, démesurée par rapport au volume actuel de marchandises et de voyageur·ses, est la mémoire d'une époque révolue, mais qui paraît encore très proche (Carugati, 2021).

Une description topographique de Chiasso, commune de 5,3 kilomètres carrés, doit donc mettre au centre le territoire de la gare. Les trois quartiers qui constituent historiquement la ville se sont développés autour de cette infrastructure. Le quartier du centre, riche et commercial, se situe à la sortie de la gare. Vers le nord se trouve le quartier plus résidentiel de Boffalora. Peu de passages relient le centre et Boffalora à l'ouest où est enclavé entre les rails le quartier Soldini, le quartier cosmopolite, mais aussi pauvre de la ville.

À l'est se trouve la commune de Ponte Chiasso, qui compte 2500 habitant·es et qui est déjà en Italie. La rue principale de Chiasso devient la rue principale de Ponte Chiasso, mais change de nom : via Bellinzona. Autour de la frontière, les passages de voitures sont intenses, ceux des piétons aussi. C'est un aller-retour continu de personnes qui font des petits achats des deux côtés de la frontière. Les personnes âgées achètent le pain et les journaux à Ponte Chiasso, tout de suite après la frontière. Des services tout au long de via Bellinzona attirent les habitant·es de Chiasso : un magasin chinois qui vend des articles électroniques, des salons de coiffure, des cabinets de dentistes ou encore des pharmacies. Le vendredi soir, c'est au tour des jeunes de traverser ; ils vont faire la fête à Ponte Chiasso. Elle se résume le plus souvent à faire la tournée des bars et des terrasses qui servent de l'alcool nettement moins cher à Ponte Chiasso qu'à Chiasso.

La promenade que nous ferons avec Remigio Ratti, de même que celles faites avec les autres personnes – professionnel·les, politiques, artistes – qui ont partagé leurs analyses de Chiasso durant notre travail de terrain, confirmeront l'importance de la frontière, mais aussi, paradoxalement, son inexistence pour celles et ceux qui y vivent, et qui, en la traversant quotidiennement, l'effacent. En effet, Chiasso n'est pas qu'un lieu de passage (de frontière), ni seulement un quartier de Come ou de l'agglomération de Milan. Chiasso fait partie de l'un des quatre centres de la « *Città Ticino* », à côté de Bellinzone, Lugano et Locarno. L'idée de la *Città Ticino* circule depuis quelques années dans les têtes des planificateur·trices tessinois·es. Elle s'est retrouvée également dans le plan directeur du canton du Tessin (DT 2009). Concrètement, il est envisagé de spécialiser ces centres dans des activités facilement reconnaissables, d'y densifier la population et de faciliter et renforcer la mobilité entre ces centres et vers ces centres (Ferrata, 2022).

Cependant, pour les politicien·ennes de la commune, rien n'est perdu. Au contraire, on croit dans l'inventivité des Chiassesi, qui ont toujours, dans l'histoire, trouvé une solution aux crises économiques (par exemple la fin du secret bancaire, on y revient) ou politique (avec la fermeture de la frontière durant la guerre). On nous raconte que Chiasso est un lieu d'aventure, d'innovation, de conflictualité,

d'urbanité, un lieu habité et transformé par des « *borderlanders* » (Baud et Van Schendel, 1997), une espèce de cowboys ou cowgirls rusé-es, cherchant toujours à tirer le maximum d'avantages de la situation, et du lieu.

Chiasso se trouve aujourd'hui entre un passé de richesse, de finance, de contrebande et un présent de déclin économique et démographique et de migration, non plus italienne mais internationale ; entre des endroits imposants et ambitieux, tels que les dalles en marbre du corso San Gottardo, le stade, le Centro Ovale, et des lieux désaffectés, notamment des friches ferroviaires, en attente de reconversion.

Mythologie de la ville : John Wayne et José Altafini

Le soir de notre arrivée, nous allons dîner au Carlino, un restaurant qui affiche une photographie dont nous avons entendu parler. La curiosité nous amène à vérifier personnellement l'information. Il s'agit d'une photo de John Wayne à Chiasso. Le cliché est pris en 1963, l'auteur demeure anonyme et l'histoire un peu floue. Elle raconte que John Wayne était à Rome pour le tournage d'un film et qu'il voulait absolument s'acheter une Volkswagen – une Coccinelle pour être précis. Cet achat étant trop compliqué depuis l'Italie, l'acteur américain s'est donc rendu à Chiasso, en Suisse, pour acheter la voiture. Sachant qu'il aimait les trains, à son arrivée à Chiasso, on lui a montré des locomotives. La photographie le montre debout, à l'avant d'une locomotive, avec des ouvriers et employés des chemins de fer (illustration 1). Cet événement relate non seulement une anecdote étonnante, mais aussi la situation caractéristique du Chiasso de l'après-guerre. Comme le décrit Anna Riva, Chiasso accueillait en cette occasion non seulement un symbole du Western, mais dégageait elle-même une atmosphère de Far West :

Nous sommes au milieu de l'âge d'or de la ville, en 1963, lorsque Chiasso ressemblait un peu au « Klondike de la fin du 19^e siècle » : dans la ville frontalière, il était facile de s'enrichir dans les rues, sans toujours respecter les contraintes de la loi. La prospérité était le mot d'ordre. Les scélérats, les contrebandiers et les trafiquants en étaient la conséquence logique. (Riva, 2019 ; traduction des auteurs)



Illustration 1 John Wayne à Chiasso, 1963 (auteur inconnu ; DR).

Riva nous rappelle ce que Chiasso se remémore comme étant son âge d'or. La situation de frontière, depuis le Moyen Âge, a toujours comporté des avantages : contrebande, emplois liés à la douane et au contrôle, mais aussi à la mobilité (Antognini, 1958). Toutefois, Chiasso n'a jamais retrouvé la croissance continue ni la richesse qu'elle avait connue dans la deuxième moitié du 20^e siècle, profitant toujours de sa position géographique de ville frontière avec l'Italie. D'abord, c'est l'industrie italienne des apéritifs qui s'installe à Chiasso pour faciliter la distribution internationale. En parallèle, la ville devient un comptoir pour les banques suisses permettant à beaucoup d'Italien·nes (notamment de Lombardie) d'ouvrir un compte en Suisse et d'y déposer, secret bancaire oblige, des valeurs de tout type, difficiles à détecter et, à l'instar de l'or, dont la valeur reste stable (Farquet, 2018).

Cette attractivité pour les affaires, mais aussi la densité d'échanges liée à la gare, au port franc et aux entreprises de transport, a transformé Chiasso en un lieu possédant des caractéristiques urbaines : pour une commune d'aussi petite taille, il est étonnant d'y trouver un cinéma-théâtre de 1935 de style Art déco (Ossanna Cavadini, 2005), des festivals de danse comme Chiassodanza (depuis 1989), de culture et musique jazz (depuis 1997) et, depuis 2005, un musée

d'art contemporain (le M.a.x.museo, dédié au graphiste suisse Max Huber) (Bianchi, 2005).

Autre particularité, le Football Club Chiasso a été fondé en 1905 et a joué régulièrement dans les ligues majeures du football suisse. À sa fondation, cependant, le club a demandé de jouer dans le championnat italien, considéré de meilleure qualité. Il a obtenu une licence de participation à ce championnat à condition d'avoir son propre terrain de jeu sur le territoire italien. Cette condition remplie, le FC Chiasso a joué de 1913 à 1923 dans le championnat italien (en première division, qui était la principale division). Depuis son retour en Suisse, le FC Chiasso a joué contre les meilleures équipes suisses et il s'est même offert le luxe d'engager, dans les années les plus fastes, des stars du football international en fin de carrière, comme José Altafini, buteur de la Juventus de Turin et de l'équipe nationale d'Italie, né au Brésil, qui jouera pour le FC Chiasso de 1976 à 1979 dans un stade que toute la population de la commune n'aurait suffi à remplir (Glaus et Ortelli, 2005).

Les liens de John Wayne et de José Altafini avec Chiasso, certes dans des contextes et des temporalités très différents, témoignent d'un milieu économique (et notamment financier) dynamique, mais en même temps d'une sensibilité et d'une effervescence urbaines qui se sont manifestées dans plusieurs sphères : culturelle, sportive, commerciale et la vie nocturne.

Non seulement les activités culturelles institutionnelles ont fleuri à Chiasso, mais ont également prospéré des activités commerciales telles que restaurants, bars, magasins de produits qui étaient plus chers ou introuvables en Italie (le tabac et les cigares, mais aussi les montres). Des activités « illégales » (du moins pour les étranger·ères), ou moralement répréhensibles se sont aussi développées : la prostitution (interdite en Italie) et la vie nocturne qui l'accompagne. Convoquons à cet égard une rue particulière : via Odescalchi. Tout près de la frontière, cette rue d'une centaine de mètres a récemment été complètement restructurée. Au fond de celle-ci se trouve encore aujourd'hui une discothèque. Cependant, elle était connue, depuis les années 1980, pour ces activités de vente de drogue et de prostitution qui ne sont, depuis quelques années, plus visibles (Colombo, 2019).

L'urbanité de la ville transparaît aussi à travers son architecture, avec de petites tours de dix à quinze étages, de grands immeubles d'habitation, des graffitis, une densité de construction et des interventions architecturales notables (Ossanna Cavadini, 2005).

Un travailleur social nous a raconté que Chiasso avait perdu sa fonction centrale dans la région (le Mendrisiotto) au profit de Mendrisio, devenu plus attractive, notamment en hébergeant la célèbre Académie d'architecture, qui attire nombre d'étudiant-es, donc de jeunes. Par conséquent, il y a davantage de cafés, de lieux de loisirs, de services, en un mot, plus de vie. Mais alors, quelle est la ville de référence pour Chiasso ? Sa réponse nous a vraiment ouvert la voie vers la compréhension de cette ville, petite par le nombre d'habitant-es, démesurée dans sa réputation et pourtant urbaine ; une ville ouverte :

La référence pour Chiasso est Chiasso. Oui, car les habitants de Chiasso se méfient toujours un peu de Mendrisio. Côme n'est pas vraiment une référence, car on y va de temps en temps quand on en a besoin. Ceux qui vivent à Chiasso vivent à Chiasso. J'ai vécu de nombreuses années à Lugano, que j'ai adorée, peut-être que je retournerai vivre à Lugano parce qu'il y a beaucoup plus d'offres culturelles et sociales, bref il y a vraiment beaucoup de choses, il y a plus de travail, et ainsi de suite. Mais j'ai un peu souffert de la difficulté à s'intégrer avec les Luganais, et je le dis comme quelqu'un qui est né et a grandi au Tessin. À Chiasso, je n'ai jamais eu ce sentiment. Chiasso est tellement habituée aux étrangers qu'il suffit de s'installer à Chiasso pour être automatiquement un résident de Chiasso, personne ne te demande depuis combien de temps tu vis à Chiasso, pourquoi tu es venu ici ; c'est un fait : tu es à Chiasso et c'est bien ainsi. (Federico, travailleur social ; traduction des auteurs)

Cet extrait reflète une caractéristique qui nous sera confirmée tant par nos observations que par les entretiens : Chiasso est une ville qui rassemble un éventail de différents processus sociaux, économiques et politiques, dont la complexité ouvre un espace des possibles qui est un assemblage unique et qui la différencie des autres villes, autrement dit, c'est un modèle pour elle-même, une ville à potentiel créatif autogénéré (Gamba *et al.*, 2022).

La fin ou un nouveau début pour Chiasso ?

Ces différentes perspectives nous permettent d'avoir une vue d'ensemble sur les différentes tensions à l'œuvre au sein de la ville, certaines exprimant son déclin, d'autres ses potentialités. La désindustrialisation et la (lente) fin du secret bancaire durant le 21^e siècle laisseront des traces et des vides à Chiasso. Le club de football perd son lustre, les bâtiments des banques se vident, la population stagne, voire, diminue ces dernières années. Le corso San Gottardo, la rue principale de Chiasso, affiche des magasins vides (et des magasins éphémères expérimentaux) et son apparence de rue piétonne de grande ville perd immédiatement en attractivité quand on s'aperçoit que les magasins restés ouverts vendent des produits qui rappellent la Chiasso d'antan : montres, tabac, chocolats et cubes de bouillon (Gianinazzi, 2019). De plus, les chemins de fer comme la douane se voient redimensionnés en réponse aux accords conclus entre la Suisse et l'Union européenne. En effet, les triages entre rail et route à Chiasso s'opèrent de moins au moins à la douane commerciale de Chiasso, mais à différents endroits au nord de Milan. Malgré ces changements, Chiasso demeure un lieu de rencontre internationale, mais, désormais, ce ne sont plus les stars d'Hollywood ou les riches italien-nes, mais des migrant-es du monde entier sans argent, à la recherche d'un meilleur futur qui débarquent à Chiasso. Ils et elles sont accueilli-es par des services attentifs à leurs besoins et par les migrant-es qui les ont précédé.es et qui s'organisent, par exemple sur des « groupes WhatsApp ». Les services d'accueil, quant à eux, gravitent autour d'un bureau s'occupant d'améliorer les conditions d'inclusion par la mise à disposition de cours de langue et d'aide matérielle de première nécessité.

Cette migration de personnes qui tentent d'entrer en Suisse illégalement ou qui demandent l'asile n'est pas nouvelle à Chiasso, car la ville a déjà accueilli des Italien-nes qui fuyaient le fascisme. Cependant, ces nouvelles migrations arrivent dans une période de déclin économique de la ville et sont à l'origine du développement d'un nouveau secteur économique, celui de la prise en charge des migrant-es. Cette « industrie de la migration » (Spaan et Hillmann,

2013) a donné lieu à un Centre fédéral d'asile avec ses logements et son administration, à un renforcement sécuritaire de la frontière faisant suite à l'arrivée de groupes de migrant-es irrégulier-es, à de nouvelles politiques d'insertion dans la ville et à un nombre important de projets (pilotes) d'inclusion liés à cette migration (de type artistique et de formation).

Le déclin économique a aussi d'autres conséquences sociodémographiques sur Chiasso. Les appartements vides sont, par exemple, prisés par celles et ceux qui ne peuvent se loger ailleurs au Tessin. Ils sont aussi utilisés par les services sociaux pour y installer une population en difficulté. De même, les prix des terrains permettent de construire à bas prix au centre de Chiasso, notamment des immeubles destinés aux personnes âgées (en 2019, un grand centre pour personnes âgées a été inauguré à Chiasso, alors qu'il en existe déjà un nombre important dans cette ville).

Les conséquences démographiques de cette transformation sont visibles : nombre de personnes âgées, de personnes en difficulté, de jeunes migrant-es du monde entier avec des enfants se côtoient dans les rues de Chiasso. Les statistiques le montrent : Chiasso est une des communes qui présente un âge moyen des plus hauts en Suisse, et qui voit affluer un nombre croissant de personnes étrangères (plus de 40 % de la population) (Carugati, 2022 ; USTAT, 2021).

Cette transformation socio-économique de Chiasso, ville des banques et des apéritifs, à la ville des subsides étatiques pour la prise en charge de personnes migrantes, âgées et pauvres a, tout d'abord, dû être acceptée. Néanmoins, ce qui fait de Chiasso un centre urbain à part entière est sa réponse à la crise, ou, plus précisément, ses deux réponses.

D'un côté, nous avons une ville qui essaie de reproduire les schémas du passé et qui croit encore dans son esprit du Far West, persuadée de devenir un jour le centre de l'économie du bitcoin. Cet esprit est symbolisé par ce que les habitant-es appellent familièrement « l'œuf » : un bâtiment avant-gardiste construit au début de ce siècle – le Centro Ovale est son nom officiel – avec l'idée de devenir un centre commercial futuriste profitant de sa proximité avec la frontière et de sa forme singulière. Le bâtiment, sans doute



Illustration 2 Le Centro Ovale à Chiasso. Photographie : S. Cattacin/F. Gamba, 2021.

d'une architecture remarquable et même primée grâce à son projet et aux matériaux utilisés (illustration 2), n'a cependant pas eu le temps de recevoir d'autres distinctions : inauguré en 2011, il a été, après une année, abandonné par une grande partie des magasins qui s'y étaient installés, et il est ensuite demeuré fermé jusqu'à ce jour. Malgré les tentatives qui se succèdent depuis sa fermeture, la réactivation ne semble pas à l'ordre du jour. Chiasso n'arrive pas non plus à se renouveler en ce qui concerne sa fête de référence du 20^e siècle, le carnaval « Nebiopoli », toujours moins suivi par la population locale – entre autres parce que les organisateurs, sans doute de bonne volonté, jouent la carte conservatrice, dans la forme et dans le public visé, toujours moins représentatif de la population de Chiasso. En effet, plutôt que de tenter de s'adresser aux nouveaux et aux nouvelles habitant-es, plus cosmopolites, on reproduit, année après année, avec les habitudes installées depuis des décennies, la fête du carnaval. Par exemple, on ne sert pas de plats qui pourraient attirer des personnes qui suivent la religion musulmane, donc sans

viande de porc, et l'on ne fait pas cas des personnes qui vivent différemment l'idée de carnaval. Aucune volonté, non plus, de faire participer activement les nouveaux et nouvelles habitant-es, bienvenu-es en tant que public, mais pas en tant qu'acteur·trice de la Chiasso de demain. Des adaptations devront se faire, si le Carnaval veut retrouver le chemin du succès.

De l'autre côté, il y a la réponse d'une ville qui regarde vers l'avant et qui pense que les raisons de son succès peuvent justement être les migrations, les librairies accessibles aux Italien·nes, comme durant et après le fascisme (Arbasino, 1963), et les *borderlanders* qui voient la frontière comme une opportunité. Chiasso investit alors dans ces migrations et dans la culture des différences, dans les activités artistiques, et dans l'idée de développer l'urbanité. Elle s'engage par ailleurs pour attirer des étudiant-es avec un nouveau projet d'une école supérieure de la mode (Centre technique professionnel du textile). Appartient à cette vision du monde la manifestation « Festate » – un festival de la musique et du pluralisme – qui est devenue, depuis ses débuts il y a trente ans, l'événement le plus important de l'année, en termes de participation, surpassant donc le carnaval. D'autres initiatives marquent cette capitale de la frontière, de l'entre-deux, de l'ouverture : le M.a.x.museo, inauguré en 2005, qui comporte un espace d'exposition, apprécié des étudiant-es et professeur-es de l'Académie de l'architecture de Mendrisio ; ChiassoLetteraria, un festival de la littérature internationale attirant un vaste public et des écrivain-es de renommée, qui a vu le jour lui aussi en 2005 ; la Biennale de l'image, une exposition de photographies contemporaines ; ou encore, le festival Jazz.

Conclusion

Cet ensemble d'initiatives représente-t-il un nouveau départ pour Chiasso ou le retour d'une époque passée ? La conversation que nous avons eue avec le gérant du bar Pace dénote à la fois d'une atmosphère de désaffection et de l'attente d'un renouveau encore incertain. Ce bar spécialisé dans le jazz est géré par la même personne depuis 1960, Gianni. Pour lui, une époque s'achève et le bar

va fermer d'ici quelques mois. La salle reflète ce constat : le mobilier est d'origine, tout comme les affiches de concert et les photos des musiciens désormais fanées. Chaque objet raconte une partie de l'histoire, mais sans augurer du futur.

Gianni nous rappelle les années glorieuses de Chiasso, d'abord quand les gens venaient de Milan pour y faire la fête et découvrir les tendances musicales, dans les années 1970. Puis, dans les années 1980 – les années de la « *Milano da bere*³⁹ », quand l'argent semblait se multiplier et couler à flots et que la corruption florissait (Foot, 2001) –, Chiasso était le havre du blanchiment d'argent et des petites escapades depuis Milan. Ensuite, Gianni évoque la crise et la réinvention de Chiasso comme ville phare d'un pluralisme des origines, à la recherche d'une autre orientation économique et d'une autre image de son futur. Le gérant du bar Pace regrette l'ancien temps. La fatigue de l'âge se ressent dans ses mots. Mais son analyse est difficile à contredire. Chiasso est désormais une destination objectivement moins riche et moins prisée. Et les années fastes ont été vécues comme des cigales davantage que comme des fourmis. La ville est aussi insérée dans une dynamique complexe de réorganisation du territoire pour laquelle elle possède peu de moyens d'influence. La *Città Ticino* d'un côté, l'augmentation continuelle de l'agglomération milanaise de l'autre – qui est désormais devenue, du point de vue économique, la seule métropole italienne d'importance globale (Andreotti, 2019 – nécessitent que Chiasso soit réactive quant aux choix qui se feront ailleurs. C'est là qu'un gouvernement semi-professionnel manque de compétences et une petite ville de ressources. C'est probablement dans la coordination avec son *Hinterland*, celui italien inclus, que Chiasso peut gagner en capacité d'agir.

Pourtant, à côté de cette atmosphère crépusculaire, nous avons aussi ressenti le désir et l'énergie d'une transformation. Cette force issue d'une volonté de s'attaquer aux problématiques sociales, aux signes de déclin, se propage – peut-être même avec un peu d'étonnement de la part des acteurs contemporains de la transformation,

³⁹ Littéralement « Milan à boire », une expression popularisée par une publicité des années 1980, rappelant aujourd'hui l'époque où Milan s'est profilée comme la ville des yuppies, de la mode et du luxe (note des directeurs et directrice d'ouvrage).

artistes, intervenant·es sociaux·ales et culturel·les – parmi celles et ceux qui sont concerné·es, d’abord comme population en difficulté, mais très rapidement comme agents de la transformation de Chiasso.

Si les projets et les initiatives que nous avons pu observer à Chiasso ne représentent pas une transformation de la ville par l’attraction d’autres secteurs économiques, mais se concentrent surtout sur la production culturelle, ils sont, du point de vue économique et politique, néanmoins viables. Le petit Bronx tessinois – comme son grand frère new-yorkais – a un grand potentiel, grâce à sa position de première ville suisse quand on arrive de l’Italie et de dernière ville si l’on vient du nord de la Suisse. De même, ses habitant·es, qui ne sont que rarement originaires de Chiasso, s’investissent pourtant dans cet endroit qui est devenu pour beaucoup d’entre elles et eux une terre de liberté et de calme, sans guerre. C’est un lieu qui a rarement été délibérément choisi par ces migrant·es, mais qui se dévoile accueillant et attentif à leurs besoins, notamment par le biais des services mis à disposition par l’unité administrative communale *Culture in movimento*. Ce sont elles et eux, les nouvelles et nouveaux *borderlanders*, non plus riches, mais issu·es d’une migration de souffrance. Ce sont ces migrant·es qui peuvent devenir la nouvelle référence culturelle de la région, en mobilisant leur force pour transformer les souffrances passées et se concentrer sur des projets d’avenir.

Nous voici de retour à la gare qui, plus que jamais, nous semble une métaphore de Chiasso. Dans son livre *Flora Ferroviaria*, Ernesto Schick a récolté et documenté par des dessins botaniques les plantes qui poussent par hasard entre les rails du chemin de fer (Schick, 2010 [1982]). Les graines, ces *voyageuses clandestines*, comme les définit Nicola Schoenberger dans la préface au livre, sont tombées des trains transitant par la gare de Chiasso. Dans un terrain apparemment inhospitalier, elles se développent et se mélangent dans un ensemble spontané de la plus grande diversité :

Imaginez un train de marchandises chargé de céréales et venant de loin, secoué au passage d’un aiguillage et laissant tomber quelques graines de céréales ou de mauvaises herbes. Leur croissance entraînerait le développement d’une flore non indigène. Cela semble peu

probable, mais le transit de milliers de trains sur les voies du Tessin rend la chose inévitable. Par conséquent, chaque gare se retrouve avec ses propres espèces, uniques, qui changent souvent au fil des ans. La [flore] ferroviaire est composée d'un pot-pourri de plantes d'origines et d'histoires de vie les plus diverses. Comme les voyageurs que vous rencontrez sur les quais de la gare, les plantes qui poussent entre les voies viennent de tous les coins de la planète et, si vous vous arrêtez pour les écouter, vous découvrirez d'innombrables histoires différentes. (Schoenenberger, 2010, p. 16 ; traduction des auteurs)

Références

- Andreotti, A. (éd.) (2019). *Governare Milano nel Nuovo Millennio*. Bologne : il Mulino.
- Antognini, I. (1958). *Pagine di storia chiassese. Tre volumi*. Chiasso : Municipio di Chiasso.
- Arbasino, A. (1963). La gita a Chiasso, *Il Giorno*, 23 janvier.
- Baud, M. et Van Schendel, W. (1997). Toward a comparative history of borderlands, *Journal of World History*, 8(2), p. 211-242.
- Bianchi, S. (2005). Chiasso, in : *Dizionario storico della Svizzera (DSS)*.
- Carugati, D. (2021). La stazione ferroviaria di Chiasso si rifà il trucco, *La regione*, 15 novembre.
- Carugati, D. (2022). Chiasso perde abitanti, Mendrisio ne guadagna. Tendenze contrarie nei due poli del Distretto. In comune il calo degli attinenti e la crescita degli stranieri, *La regione*, 14 janvier.
- Colombo, P. (2019). Era un ghetto, ora regna il decoro, *Corriere del Ticino*, 14 février.
- Dipartimento del territorio della Repubblica e del Cantone Ticino – DT (2009). Revisione del Piano direttore cantonale. Rapporto esplicativo 2009. Bellinzona : Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone Ticino.
- Farquet, C. (2018). *Histoire du paradis fiscal suisse : expansion et relations internationales du centre offshore suisse au XXe siècle*. Paris : Presses de Sciences Po.
- Ferrata, C. (2022). *Fare la Città Ticino. Una metafora geografica per il territorio*. Bellinzona : GEA-Associazione dei geografi.
- Foot, J. (2001). *Milan since the miracle : City, culture and identity*. Oxford : Berg.
- Gamba, F., Cattacin, S. et Viana Alzola, N. (dir.) (2022). *Ville et créativité*. Zurich/Genève : Seismo.
- Gianinazzi, P. (2019). Chiasso e la crisi di Corso San Gottardo : « Noi resistiamo, ma per quanto ? », *Corriere del Ticino*, 12 juillet.
- Glaus, R. et Ortelli, L. (2005). *Cent'Anni di FC Chiasso 1905-2005*. Chiasso : FCC.
- Ossanna Cavadini, N. (2005). Il Cinema Teatro di Chiasso : Art déco in Canton Ticino fra modelli di cultura italiana e mitteleuropea, *Kunst + Architektur in der Schweiz*, 56(4), p. 6-16.
- Riva, A. (2019). John Wayne e quel treno a Chiasso, *Corriere del Ticino*, 7 settembre.
- Schick, E. (2010 [1982]). *Flora ferroviaria*. Chiasso : Florette.
- Schoenenberger, N. (2010). Viaggiatrici clandestine, in : Schick, E. (éd.), *Flora ferroviaria*. Chiasso : Florette, p. 16-22.

Spaan, E. et Hillmann, F. (2013). Migration trajectories and the migration industry: Theoretical reflections and empirical examples from Asia, in: Gammeltoft-Hansen, T. et Nyberg Sorensen, N. (éd.). *The migration industry and the commercialization of international migration*. Londres/New York: Routledge, p. 82-104.

Ufficio di statistica del Cantone Ticino – USTAT (2021). *Chiasso*. Bellinzone: USTAT.

Coire: le paradoxe d'une ville pour 150 vallées

Franziska Meinherz⁴⁰



Le 1^{er} juillet 2008, une révision du règlement de police est entrée en vigueur à Coire, dans le but d'endiguer la consommation d'alcool chez les jeunes. La consommation d'alcool, la nuit, dans l'espace public était désormais interdite. Toute personne surprise dans la rue ou dans un parc avec une boisson alcoolisée entre minuit et demi et sept heures du matin devait s'attendre à une amende d'ordre. Avec les restrictions des heures d'ouverture des bars et des clubs, cette nouvelle loi faisait de Coire la ville la plus stricte de Suisse en la matière (*20 Minuten*, 2008). Les jeunes, bien qu'étant la cible de la nouvelle loi et exclu-es de la votation sur cette dernière en raison de leur âge, n'ont cependant pas réagi à cette interdiction. Ce n'est que quatre ans plus tard, durant l'été 2012, qu'une résistance s'est formée. L'élément déclencheur fut un clip vidéo enregistré par deux jeunes musiciens de Coire et publié sur YouTube. Dans le clip, le chanteur, alors âgé de 21 ans, portait des cornes de bouquetin et s'attaquait au règlement de police pour dénoncer la politique répressive de la Ville de Coire à l'égard des jeunes (Jaun, 2012).

⁴⁰ Chapitre traduit de l'allemand.

Tout comme le chanteur, j'avais déjà quitté les Grisons en 2012. J'ai néanmoins participé à la manifestation qui s'est déroulée à Coire quelques semaines après la publication du clip. Par un samedi après-midi ensoleillé, nous avons défilé en dansant dans la vieille ville piétonnisée, où la génération de nos parents était en train de flâner et de boire des cafés. « Nous sommes vos enfants, pourquoi avez-vous peur de nous ? » leur avons-nous crié, en les invitant à danser avec nous. Pour moi, il était important de participer à cette manifestation : lorsque j'habitais encore dans les Grisons, la vie nocturne était l'une des raisons pour lesquelles je me rendais parfois à Coire, en plus des après-midis de shopping occasionnels et des répétitions hebdomadaires de l'orchestre. J'ai participé à la manifestation pour demander que Coire assume son rôle de point de rencontre de la jeunesse du canton et crée les espaces physiques et les cadres institutionnels nécessaires à cet effet.

Lors d'une nouvelle révision du règlement de police en 2020, les directives restrictives concernant la vie nocturne urbaine ont été supprimées (SRF, 2020). L'épisode invite toutefois à une réflexion de fond sur le rôle de Coire en tant que seul espace urbain du canton des Grisons, et sur la manière dont la ville a géré et gère ce rôle (illustration 1).



Illustration 1 Vue de Coire en direction du Calanda. Photographie : F. Meinherz.

Difficile d'être le centre d'une région décentralisée

Les Grisons sont le plus grand canton suisse en termes de superficie, mais aussi celui avec la plus faible densité de population. Le nombre moyen d'habitant·es par commune est de 1970. Avec 37 082 habitant·es, Coire est la plus grande commune du canton et, avec Davos, la seule commune qui compte plus de 10 000 habitants·es. Cependant, contrairement à Coire, la commune de Davos n'est pas une localité délimitée, mais un regroupement de tous les villages de la vallée de Landwasser. En matière de population, Coire est donc la seule ville des Grisons (OFS, 2021a).

Les Grisons comptent environ 150 vallées et trois régions linguistiques. La vallée du Rhin, avec seulement deux gares CFF à Coire et Landquart et une densité de population relativement élevée, peut être considérée comme le centre du canton. C'est également ce qui ressort du recensement des agglomérations urbaines et des centres hors agglomération de l'Office fédéral de la statistique : Coire et ses communes voisines y figurent comme la seule agglomération des Grisons, et la région de Landquart, également située dans la vallée du Rhin, comme l'un des trois centres hors agglomération (OFS, 2014). La grande majorité des vallées grisonnes ne sont toutefois pas des vallées latérales de la vallée du Rhin, ce qui, d'un point de vue topographique, remet en question son rôle de région centrale du canton.

En effet, nombre d'endroits du canton sont très éloignés de Coire. J'ai grandi à Malans, un village situé à une vingtaine de kilomètres de Coire, dans la vallée du Rhin. En voiture, cette distance peut être parcourue en quinze minutes environ, et en train une fois par heure dans le même laps de temps. Toutefois, le train régional qui circule toutes les demi-heures double le temps de trajet. C'est pourquoi, à partir de la septième année scolaire, je ne suis pas allée au lycée de Coire, mais à celui de Schiers, un village situé dans une autre vallée, mais à dix minutes de train seulement depuis Malans. Par conséquent, Coire n'a joué qu'un rôle secondaire dans ma vie, tout comme pour mes parents, qui travaillaient certes tous·tes deux dans la région, mais pas en ville. La plupart de mes activités extrascolaires

ne se déroulaient ni autour de mon domicile ni à Coire, mais dans les villages environnants, qui étaient plus proches et offraient une vie associative riche et de nombreuses activités de loisirs.

Pour de nombreux·euses Grison·nes, il n'est tout simplement pas possible, pour des raisons topographiques, de faire quotidiennement le trajet jusqu'à Coire pour leur formation, leur travail ou leurs activités de loisir. Pour se rendre de Davos à Coire, il faut compter une heure et demie de transports publics, deux heures depuis la vallée de l'Engadine et même trois heures depuis les vallées du sud. Ces trajets en train sont certes appréciés des touristes, mais ils ne sont pas pratiques pour les pendulaires : lorsque j'ai travaillé un été à Jenisberg, un hameau dans le bas de la vallée de Landwasser, j'empruntais la ligne d'Albula des Chemins de fer rhétiques (RhB), classée au patrimoine mondial de l'Unesco. La distance à vol d'oiseau entre Jenisberg et Malans n'est que d'une trentaine de kilomètres, mais comme la ligne fait un détour par trois vallées en raison des montagnes qui les séparent, parcourant plus de septante kilomètres, dont une partie sur une voie sinueuse et escarpée, à travers des tunnels étroits et sur de hauts viaducs, le voyage durait deux bonnes heures. De là, je devais encore gravir la montagne pendant une demi-heure. C'est pourquoi je passais la nuit sur mon lieu de travail et ne revenais à mon domicile que pendant mes jours de congé. Les soirs où je devais me rendre à Coire pour des répétitions avec l'orchestre, je passais la nuit en ville chez des membres de ma famille, car après la répétition, il n'y avait plus de liaison ferroviaire entre Coire et Jenisberg. Je partageais ce sort avec les nombreux·euses élèves du secondaire et apprenti·es grison·nes qui habitent trop loin de leur lieu de formation pour retourner à leur domicile pendant la semaine. La structure des vallées des Grisons est si compliquée que, malgré une offre de formation décentralisée avec des petits lycées y compris dans les vallées reculées, certain·es jeunes quittent très tôt le foyer parental pour habiter dans des internats, des foyers ou des familles d'accueil sur leur lieu de formation.

Par conséquent, le bassin d'attraction de Coire est petit par rapport au canton : la plupart des pendulaires journaliers·ères habitent dans la vallée du Rhin et dans le bas du Domleschg et du Schanfigg,

et parcourent ainsi des distances d'environ trente kilomètres pour arriver jusqu'à Coire, ce qui correspond toutefois déjà au double de la distance moyenne parcourue par les pendulaires suisses (OFS, 2021b). Bien que Coire soit la seule agglomération urbaine du canton (OFS, 2014), la plupart des Grison-nes ne visitent la ville que sporadiquement. Les activités quotidiennes, qu'il s'agisse du travail, des achats ou des loisirs, se déroulent dans les vallées. Ainsi, ce sont souvent de très petits villages qui assument une fonction de centre dans leurs vallées respectives. Dans mon cas, il s'agissait de Schiers, un village de 2705 habitant-es, et de Landquart qui, avec les villages d'Igis et de Mastrils qui lui sont rattachés, compte tout de même près de 9000 habitant-es (OFS, 2021a).

Dans ce sens, on peut se demander dans quelle mesure Coire joue le rôle de centre urbain au sein des Grisons. L'Office fédéral de la statistique définit un centre urbain en premier lieu par rapport aux flux pendulaires et au nombre d'habitant-es (OFS, 2014). Dans la littérature, les limites des régions urbaines sont définies par rapport aux relations fonctionnelles entre le centre urbain et l'arrière-pays. De telles relations comprennent différentes formes de coopération et d'échange entre le centre et la périphérie, mais aussi l'existence d'une identité métropolitaine (Urso, 2021). En se basant sur cette littérature, outre la structure décentralisée des Grisons, les identités micro-locales marquées des villages et vallées excentrés et leur vie sociale et culturelle indépendante peuvent être considérées comme un grain de sable dans les rouages d'une métropolisation des Grisons à partir de Coire.

En effet, la vie culturelle et sociale des Grisons ne se concentre que partiellement à Coire. Les associations locales entretiennent une vie sociale et culturelle animée dans leurs vallées et villages respectifs. Même les institutions culturelles dont le siège principal est à Coire, comme la Kammerphilharmonie Graubünden, donnent régulièrement des concerts dans des vallées reculées. De plus, certains événements culturels organisés par des associations établies dans des vallées plus isolées ont une portée qui dépasse celle d'événements qui se déroulent à Coire : c'est le cas par exemple du marathon de ski de l'Engadine, du festival de l'humour d'Arosa, d'Art on Ice avec son étape à Davos, ou de l'Origen Festival Cultural dans le Surses.

Dans d'autres domaines également, ce n'est pas Coire qui joue le rôle principal dans le canton des Grisons : en tant que lieu d'accueil de longue date du World Economic Forum et destination touristique hivernale renommée, Davos est nettement plus connue au niveau international que Coire, qui est pourtant la capitale du canton. Malgré leur caractère villageois, les destinations touristiques hivernales des Grisons sont des pôles économiques, tout comme les villages qui abritent des entreprises industrielles hautement spécialisées sur le plan technologique ou qui sont des nœuds de transports ferroviaires. Si Coire est la seule agglomération urbaine des Grisons, les trois centres hors agglomération sont Landquart, qui est un important nœud de communication, ainsi que Davos et Saint-Moritz, deux destinations touristiques hivernales de renommée internationale (OFS, 2014).

Ainsi, on trouve dans les Grisons des localités dont la petite taille n'empêche pas leur profonde intégration dans des structures économiques nationales et internationales. Pour reprendre l'expression de Cid Aguayo (2008), elles œuvrent activement pour leur intégration dans ces structures et deviennent ainsi des « *spaces of material, cultural, and ideological production for the world* », sans perdre en même temps leurs « *traditional spaces of security* » (p. 542-543). De telles localités grisonnes jouent ainsi le rôle de « *Global Villages* » redéfini par Cid Aguayo. En tant que tels, elles peuvent constituer un contrepoids à un espace urbain comme Coire.

Il ressort de ces réflexions qu'il serait réducteur de considérer les Grisons comme une région rurale ou périphérique isolée des processus de mondialisation. La question se pose toutefois de savoir dans quelle mesure Coire joue un rôle central dans l'intégration nationale et globale des Grisons ou dans quelle mesure celle-ci n'est pas plutôt impulsée par les différents *Global Villages* du canton.

Le rôle de Coire dans les processus d'urbanisation suisses n'est pas clair non plus. Coire, avec ses quelque 3000 habitant-es qui parlent romanche, compte la plus grande communauté romanche de Suisse, bien que la ville soit germanophone depuis le 15^e siècle et ne fasse donc pas partie de la région traditionnellement romanche (Furer, 2005). Cela témoigne d'un exode constant des vallées

romanches vers la seule ville du canton. De tels processus d'exode rural sont cités dans la littérature comme facteurs d'urbanisation, même s'ils sont souvent liés à des processus d'industrialisation qui ont lieu en parallèle. Dans les sociétés industrialisées, l'intégration de régions auparavant rurales dans des zones urbaines est considérée comme le principal facteur d'urbanisation (Champion, 1999). L'intégration des villages voisins, Maladers et Haldenstein, dans la commune de Coire, qui a eu lieu en 2020 et 2021 respectivement, peut être considérée comme contribuant à un tel processus d'expansion urbaine qui débute lentement. Néanmoins, le fait que la taille de la population de Coire stagne depuis une dizaine d'années et n'ait que peu augmenté au cours des vingt dernières années (Ville de Coire, 2021) va à l'encontre de l'hypothèse d'un processus d'urbanisation centré sur Coire. Cette stagnation, malgré un afflux depuis les vallées, pointe vers un processus parallèle d'exode rural de Coire vers l'« *Unterland* ». C'est ainsi que les Grison-nes appellent la métropole zurichoise. Le fait que la ville de Zurich, qui compte environ 1500 habitant-es de langue romanche, soit la cinquième plus grande commune de langue romanche de Suisse (Annaheim et Rosin, 2016) renforce cette hypothèse.

Tout comme la plupart de mes camarades de classe et, avant moi, des membres de ma famille grisonne, j'ai quitté les Grisons à la fin de ma scolarité. J'ai déménagé à Genève pour mes études. Coire est certes le siège de la Haute école spécialisée des Grisons, mais pour les études universitaires, il faut quitter le canton : l'université la plus proche se trouve à Zurich, à une bonne heure de train de Coire. J'ai décidé de ne pas étudier à Zurich, entre autres parce que je ne voulais pas seulement aller étudier, mais aussi vraiment déménager. En m'installant à Zurich, j'aurais certes changé de canton, mais j'aurais certainement fait partie de la diaspora grisonne qui y est établie. Alors que j'habite toujours en Suisse romande, une grande partie de ma famille est revenue dans les Grisons après un certain temps passé dans l'*Unterland*. C'est à cette circonstance que je dois d'avoir grandi dans les Grisons : un de mes parents, zurichois, a suivi l'autre dans son canton d'origine.

En effet, il existe un lien étroit entre Zurich et les Grisons : par le biais de la péréquation financière suisse, Zurich contribue de manière significative au financement des infrastructures des Grisons. Les services industriels de la ville de Zurich entretiennent quatre lacs de barrage dans les Grisons, qui alimentent la ville de Zurich en électricité. Et tandis que les Grison-nes migrent vers Zurich pour leurs études ou leur travail, les plaques d'immatriculation des voitures prises dans les embouteillages pendant les week-ends et les vacances d'hiver, de même que la mise en place de trains spéciaux entre Coire et Zurich à cette période de l'année, témoignent de la popularité des Grisons auprès des amateur-trices zurichois de sports d'hiver. Ces formes de liens fonctionnels entre les Grisons et Zurich indiquent, au sens d'Urso (2021), une intégration du canton dans la région métropolitaine de Zurich. La question se pose donc de savoir dans quelle mesure Coire, dans le processus d'urbanisation de la Suisse, ne fait pas plutôt partie d'une périphérie structurée par des *Global Villages* au sens de Cid Aguayo (2008), plutôt que d'une région centrale dans une métropole polycentrique.

On ne naît pas centre urbain, on le devient

En 2007, avec Chur Wiesental, une troisième gare a été ouverte à Coire, seulement quelques années après l'ouverture de la gare de Chur West en 2000. Ces deux gares complétaient la gare centrale de la ville. Dans mon cercle d'ami-es, nous avons réagi avec amusement à l'ouverture de ces gares : « Est-ce que Coire se prend pour une grande ville ? Nous ne sommes pas à Zurich, pourquoi Coire a-t-elle besoin d'autant de gares ? » Dans leur communication, les Chemins de fer rhétiques (RhB) ont mis l'accent sur d'autres aspects, en soulignant le rôle essentiel des nouvelles stations pour le développement du trafic d'agglomération dans la région, ainsi que l'amélioration de la desserte des centres commerciaux de Coire, qui pouvaient ainsi être atteints depuis des vallées éloignées sans avoir à changer de mode de transport (RhB, 2007). L'ouverture de la station de Chur Wiesental a eu lieu en même temps que le doublement de la ligne à voie unique dans la vallée du Prättigau. Les RhB voulaient ainsi

réduire les retards dus à l'attente des trains venant dans le sens inverse afin de garantir la correspondance avec les lignes nationales et notamment l'Intercity pour Zurich (RhB, 2008). Aujourd'hui encore, je peux imiter le ton de l'annonce par haut-parleur signalant une telle attente d'un train en sens inverse. Je me souviens aussi des nombreuses fois où j'ai fait de l'auto-stop à cause d'un retard d'un train des RhB pour arriver à temps à la gare de correspondance de Landquart. Avec le recul, je m'étonne moins du fait que Coire dispose de trois gares, que du fait que la ville et les RhB n'aient commencé à mettre en œuvre un concept de transport régional qu'au début des années 2000, en tenant enfin compte des flux pendulaires et des liaisons avec les lignes de train nationales.

Cette extension tardive du réseau ferroviaire régional indique que Coire n'a que tardivement pris conscience de son importance en tant qu'unique agglomération urbaine des Grisons. Cependant, lors de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement de cette extension du réseau ferroviaire, la ville s'est montrée ouverte à une innovation en matière de politique des transports et d'aménagement de l'espace public qui n'avait été introduite en Suisse que cinq ans auparavant : la zone de rencontre. Lorsque l'achèvement de la transformation de la gare centrale de Coire et l'ouverture d'un nouveau parking qui l'accompagnait menaçaient d'augmenter le trafic automobile dans le centre-ville, la ville a rapidement mis en place, en 2007, une zone de rencontre provisoire reliant la gare à la vieille ville, piétonnisée depuis longtemps (Schweizer, 2010). Au début, cette zone de rencontre a semé la confusion : alors qu'en tant qu'habitante-es de villages grisons, nous étions habituée-es à des espaces publics qui ne séparent pas clairement les différents modes de transport, il était nouveau pour nous d'avoir la priorité sur le trafic automobile. Ainsi, les trottoirs sont un phénomène relativement nouveau dans les villages grisons aux ruelles étroites. Il était donc d'autant plus déroutant de constater que sur la Bahnhofstrasse de Coire, alors encore bordée de larges trottoirs, les piéton·nes avaient désormais aussi la priorité sur la chaussée. Au cours des années suivantes, la zone de rencontre a été mise en œuvre sur le plan architectural et, en 2015, toute la Bahnhofsstrasse a été piétonnisée (Coire Tourisme, 2021).



Illustration 2 Une brève interruption de la zone piétonne à l'entrée de la vieille ville. Photographie: F. Meinherz.

Le centre-ville de Coire est ainsi devenu plus attractif, proposant des activités propres à son statut de centre régional, notamment des visites dans les nombreux restaurants, cafés et bars de la ville, ainsi qu'une diversité de magasins, qui permettent des achats dépassant les simples besoins quotidiens et pour lesquels les commerces de village ne sont pas équipés. En effet, la zone de rencontre puis la zone piétonne de la Bahnhofstrasse de Coire ont transformé cette dernière en un « grand centre commercial à ciel ouvert » (Schweizer, 2010), faisant de Coire l'une des villes suisses disposant de la plus grande zone piétonne d'un seul tenant (Coire Tourisme, 2021) (illustration 2).

Le fait que Coire aborde la mise en œuvre infrastructurelle de son rôle d'unique ville du canton plutôt tardivement, mais alors avec une ouverture aux innovations, n'est pas un phénomène nouveau. Ainsi, l'espace public n'a été éclairé par des lanternes à gaz qu'à partir de 1859, alors que des villes comme Berne ou Lausanne avaient déjà surmonté l'opposition stricte entre le jour et la nuit dans l'espace public dix ans plus tôt grâce à cette innovation technologique. À Coire, ces réverbères à gaz ont été remplacés dès 1892 par des

réverbères électriques, ce qui a permis à la ville de suivre la tendance européenne générale à l'électrification de l'éclairage public, qui a débuté à la fin des années 1880. Néanmoins, Coire n'a pas été la première localité des Grisons à électrifier son éclairage public : à Saint-Moritz, destination touristique déjà illustre à l'époque, cette étape a été franchie dès 1879 (Illi, 2011) et donc avant Timișoara en 1884, considérée comme la première ville européenne à disposer de ce type d'installation (Vasiliu, 2014).

Comme nous l'avons montré au début de ce chapitre, l'accès nocturne à l'espace public de la ville de Coire est toujours un enjeu politique, qui ne concerne certes plus l'éclairage public, mais le cadre légal. Le règlement de police restrictif adopté en 2008 suggère que la Ville de Coire ne reconnaît pas pleinement son rôle dans la vie nocturne grisonne pour la jeunesse du canton. Ainsi, en dehors de la capitale cantonale et de la saison hivernale, pendant laquelle la vie nocturne est animée au moins dans les lieux touristiques, la vie nocturne dans les Grisons prend la forme de fêtes ou d'événements organisés chaque année par différentes associations. Seule Coire se prête à une culture de bars et de clubs tout au long de l'année. Comme l'ont constaté les jeunes du canton, le règlement de police introduit en 2008 et la forte restriction de la vie nocturne qu'il imposait, unique en Suisse, n'a fait qu'empirer le problème du manque de possibilités pour les jeunes des Grisons de se rencontrer et de faire la fête (DSJ, 2016). Les jeunes ont également critiqué l'absence d'une politique de la jeunesse digne de ce nom (*Südostschweiz*, 2014). À terme, le gouvernement de Coire a cependant reconnu que l'information et la sensibilisation sont plus efficaces que les restrictions et les interdictions pour endiguer les excès nocturnes des jeunes qui veulent boire et vandaliser, et il a donc décidé de supprimer cet article de loi douze ans après son introduction (SRF, 2020).

C'est peut-être le manque de compréhension des élu·es politiques pour les préoccupations des jeunes qui a valu à Coire la réputation d'avoir l'un des parlements des jeunes les plus efficaces de la Suisse (SRF, 2016). Le parlement des jeunes de Coire a notamment obtenu une extension des liaisons de bus entre Coire et la vallée du Rhin et s'est engagé à plusieurs reprises en faveur d'un

renforcement du travail social au bénéfice des jeunes, ainsi que pour la levée de cette interdiction de consommer de l'alcool dans l'espace public pendant la nuit (Parlement des jeunes de la Ville de Coire, 2014).

Les exemples de la politique des transports d'agglomération et de la politique de la jeunesse de Coire montrent que, malgré la structure décentralisée et l'intégration des Grisons dans la région métropolitaine de Zurich, Coire est confrontée à certains défis typiques des agglomérations et centres urbains, comme ceux qui découlent du rôle de la ville en tant que nœud de transports ou encore de lieu de rassemblement pour les jeunes. L'approche de la Ville de Coire face à ces défis semble toutefois osciller entre une compréhension d'elle-même en tant que centre urbain, et une compréhension d'elle-même en tant que partie de la périphérie suisse sans rôle de centre significatif.

Conclusion

Durant mon adolescence dans les Grisons, Coire n'a pas joué un rôle central pour moi. Il est difficile de savoir si cela était dû au fait que ma vie se déroulait ailleurs en raison de la structure décentralisée des Grisons, ou parce que la ville de Coire ne percevait et n'exploitait que partiellement les possibilités qui s'offraient à elle en tant que plus grande et seule agglomération urbaine des Grisons. L'exemple de Coire montre toutefois la difficulté de saisir le rôle des espaces urbains en périphérie. Il y a d'une part la ville, qui est certes une agglomération régionale, mais qui ne peut guère jouer le rôle de centre urbain d'une région englobant tout le canton, ne serait-ce qu'en raison du relief montagneux. Cette ville est en outre exposée à la concurrence des *Global Villages* dans sa quête d'importance régionale. D'autre part, bien que la ville soit le seul espace urbain de la région, si l'on se place dans une perspective nationale, on constate une certaine intégration de Coire dans la région métropolitaine de Zurich.

Les réflexions menées dans cet article indiquent que Coire, dans la mise en œuvre politique de ce rôle aux multiples facettes, réagit plutôt aux besoins et aux urgences sous la pression politique d'agir que de manière anticipatoire. Une approche anticipatrice lui

permettrait cependant d'accompagner et d'organiser de manière proactive les processus d'urbanisation et de métropolisation dont Coire fait partie. Néanmoins, l'exemple de la modération du trafic sur la Bahnhofsstrasse montre que la ville est capable de prendre des mesures politiques ambitieuses dans l'aménagement de son espace public. L'expérience de la Bahnhofstrasse montre également que des mesures politiques développant les aspects qui font l'attrait régional d'une localité peuvent avoir une grande efficacité, y compris dans une petite ville dont le rôle de centre n'est pas clairement défini. La transformation du centre-ville en zone piétonne a relancé le rôle de Coire en tant qu'espace urbain avec une large palette de magasins, de restaurants et de bars, et des espaces publics aménagés en conséquence. Cela suggère que l'orientation politique vers des besoins concrets peut offrir aux petites villes périphériques la possibilité d'organiser activement leur intégration dans les processus d'urbanisation et de métropolisation micro- et macrorégionaux dont elles font partie, sans pour autant apporter une réponse définitive à la question concernant leur rôle dans ces processus.

Références

- 20 Minuten (2008). Chur: Kein Alkohol nach Mitternacht, *20 minuten*, 24 février, <https://www.20min.ch/story/chur-kein-alkohol-nach-mitternacht-933503424145> (consulté le 25.08.2023).
- Annaheim, M. et Rosin, K. (2016). Mes tetg è il tschiel da Turitg, in : Picononi, M. et Etter, B. (éd.), *Romanisch entdecken – lernen – erleben*, Bellinzona: Babylonia, p. 74-77.
- Champion, T. (1999). Urbanisation and counterurbanisation, in : Pacione M. (dir.), *Applied geography : Principles and practice*. Londres : Routledge, p. 375-385.
- Chemins de fer rhétiques – RhB (2007). Medienmitteilung. Chur Wiesental : Wenn Partner zusammenspannen... Coire: Chemins de fer rhétiques, communication interne, 8 décembre : https://www.rhb.ch/fileadmin/user_upload/redaktion/Ueber_die_RhB/Medien/Dokumente/Medienmitteilungen/Medienmitteilungen_2007/2007.12.08_Medienmitteilung_.pdf (consulté le 25.08.2023).
- Chemins de fer rhétiques – RhB (2008). RhB-Doppelspur Schiers – Fuchsenwinkel. Coire : Chemins de fer rhétiques, communication interne, 14 novembre : https://www.rhb.ch/fileadmin/user_upload/redaktion/Ueber_die_RhB/Medien/Dokumente/Medienmitteilungen/Medienmitteilungen_2008/2008.11.14_Doppelspur_Schiers.pdf (consulté le 25.08.2023).
- Cid Aguayo, B. E. (2008). Global villages and rural cosmopolitanism : Exploring global ruralities, *Globalizations*, 5(4) : p. 541-554.

- Coire Tourisme (2021). Barrierefreie Stadt Chur: <https://www.chur.graubuenden.ch/de/service/mobilitaet-ort/barrierefreie-stadt-chur> (consulté le 25.08.2023).
- Dachverband Schweizer Jugendparlamente – DSJ (2016). *Medienmitteilung: Das Bündner Nachtleben umkrepeln*. Berne: Dachverband Schweizer Jugendparlamente, 29 mars: https://www.dsj.ch/fileadmin/files/7_Medien/Medienmitteilungen/2016/29032016_engage_Graubunden.pdf (consulté le 25.08.2023).
- Furer, J.-J. (2005). *Eidgenössische Volkszählung 2000: Die aktuelle Lage des Romanischen*. Neuchâtel: Office fédéral de la statistique.
- Illi, M. (2011). Éclairage, in: *Dictionnaire historique de la Suisse*. Berne: Académie des sciences humaines et sociales.
- Jaun, T. (2012). Eine « Antihymne » gegen das Gesetz, *Südosstschweiz*: <https://www.suedostschweiz.ch/zeitung/eine-antihymne-gegen-das-gesetz> (consulté le 25.08.2023).
- Office fédéral de la statistique – OFS (2014). Les 49 agglomérations et les 28 centres hors des agglomérations de la Suisse. Neuchâtel: Office fédéral de la statistique.
- Office fédéral de la statistique – OFS (2021a). Regionalporträts 2021: Gemeinden. Neuchâtel: Office fédéral de la statistique.
- Office fédéral de la statistique – OFS (2021b). La pendularité en Suisse en 2019: avec un éclairage sur la longueur des trajets pour se rendre au travail. Neuchâtel: Office fédéral de la statistique.
- Parlement des jeunes de la Ville de Coire (2014). Session du 25 avril: <https://www.engage.ch/jugendparlament-stadt-chur/aktivitaeten-jupa-chur/jugendsession-stadt-chur> (consulté le 25.08.2023).
- Schweizer Radio und Fernsehen – SRF (2016). Jugendparlament: Die jungen Wilden mit utopischen Ideen, *Regionaljournal Graubünden*, 19 février: <https://www.srf.ch/news/regional/graubunden/jugendparlament-die-jungen-wilden-mit-utopischen-ideen> (consulté le 25.08.2023).
- Schweizer Radio und Fernsehen – SRF (2020). Deutliches Ja in Chur – « Strengstes Polizeigesetz der Schweiz » wird gelockert, *Regionaljournal Graubünden*, 29 novembre: <https://www.srf.ch/news/abstimmung-29-november-2020/deutliches-ja-in-chur-strengstes-polizeigesetz-der-schweiz-wird-gelockert> (consulté le 25.08.2023).
- Schweizer, T. (2010). Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell, in: Bechtler, C., Hänel, A., Laube, M., Pohl, W. et Schmidt, F. (éd.), *Shared space: Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume*. Bielefeld: Verein zur Förderung kommunalpolitischer Arbeit – Alternative Kommunalpolitik (AKP) e.V., p. 87-102.
- Südosstschweiz* (2014). Jugendparlament kritisiert Bündner Jugendförderung, *Südosstschweiz*, 8 mai: <https://www.suedostschweiz.ch/politik/jugendparlament-kritisiert-buendner-jugendfoerderung> (consulté le 25.08.2023).
- Urso, G. (2021). Metropolisation and the challenge of rural-urban dichotomies, *Urban Geography*, 42(1), p. 37-57.
- Vasilii, O. (2014). First electric illuminated city in Europe celebrates 130 years, *Business Review*, 12 novembre: <https://business-review.eu/featured/first-electric-illuminated-city-in-europe-celebrates-130-years-73251> (consulté le 25.08.2023).
- Ville de Coire (2021). Chur in Zahlen. Coire: Einwohnerdienste: <https://www.chur.ch/churinzahlen> (consulté le 25.08.2023).

Martigny: une ville alpine aux dimensions humaines

Viviane Cretton



En 2022, le site internet de la commune de Martigny la présente comme une « “grande” petite ville aux dimensions humaines ». Née et ayant grandi dans cette ville il y a plus de cinquante ans, je trouve aujourd’hui que cette définition lui correspond plutôt bien. Pour une femme travaillant à 100 %, mère d’un adolescent, cette ville est très pratique, notamment du fait de sa petite dimension : tout est plus ou moins situé à proximité de chez soi, du centre et de la gare. Les tâches ingrates du quotidien, telles que faire les courses, se rendre à la Poste ou à la gare, s’en trouvent simplifiées, de même que les relations sociales et culturelles. Les aménagements sont faciles d’accès, de l’école aux supermarchés, en passant par les infrastructures officielles, sportives, culturelles, sociales, économiques. Traverser la ville en vélo prend quelques minutes et il est aisé de s’y déplacer à pied. De fait, les gens se reconnaissent et se disent volontiers bonjour lorsqu’ils se croisent sur un trottoir. C’est quelque chose qui m’avait particulièrement frappée lorsque je suis revenue vivre à Martigny après douze ans passés à Lausanne. Comme un sentiment

palpable de vie fluide, simple et conviviale au jour le jour, liée à la proximité des services et des gens : pas besoin de prendre plusieurs bus pour rentrer chez soi depuis la gare, pas de bains de foule aux heures de pointe dans le métro, pas de longues files d'attente aux guichets administratifs, sauf peut-être à la Poste les dernier et premier jours du mois. Au quotidien, en redécouvrant Martigny, j'ai eu l'impression de gagner du temps et une certaine qualité de vie. En contrepartie, j'ai éprouvé le sentiment de perdre en possibilités de sorties urbaines (moins de choix concernant les restaurants, bistrotts, bars, spectacles, cinémas, boutiques) et d'identification politique (je passais d'une municipalité dite « à gauche » à une commune réputée fief du parti libéral radical valaisan).

Une population renouvelée

Pourtant, en « revenant » vivre à Martigny en 2012, pour des raisons professionnelles et personnelles, je n'ai cessé de me heurter à mes vieux stéréotypes concernant cette ville ; ceux-là mêmes qui m'avaient encouragée à la quitter des années plus tôt. Moi, qui ai fréquenté les écoles primaires de Martigny lorsqu'une seule enfant noire y était élève, j'appréhendais « le retour » en Valais principalement pour des raisons liées à la (non-) mixité. Je devais, au fil des jours, réviser mes a priori. La ville, ou du moins sa population, avait bel et bien changé. Le premier indice en fut la classe d'école de mon fils, alors en 2^e hamos, plus métissée en termes de couleur de peau que celle dans laquelle il se trouvait à Lausanne ! Certes, Martigny n'a pas le taux de mixité socioculturelle de Lausanne. Mais force est de constater que la ville, avec ses 107 nationalités et 30 % environ de personnes non suisses, s'est progressivement multi-culturalisée au cours des trois dernières décennies, présentant une diversité ethno-raciale devenue de plus en plus visible, notamment dans la cour des écoles primaires.

Ayant grandi dans les années 1970 aux côtés de descendant-es d'Italien·nes, d'Espagnol·es et de Portugais·es dont les grands-parents, comme les miens, sont arrivés pour des raisons professionnelles dès 1950, je me souviens très bien de l'arrivée des réfugié-es

d'ex-Yougoslavie dans les années 1990. Dans les bistrots, les conversations, les préjugés racistes sur « les Ritals », les « Benetton » et les « Portos » avaient laissé place à ceux sur les « Balkaniques », ces « faux-blancs » qui avaient la réputation de se promener en ville de Martigny avec des couteaux dans les poches...

En me réinstallant dans cette ville vingt ans plus tard, je découvrais en revanche (grâce à mon fils) que le « vivre ensemble » était devenu un *modus vivendi* pour les écoliers-ères qui apprennent dès la 1^{re} hamos à se familiariser avec « les différences » en étant encadré-es par des professionnel-les, dont notamment le délégué à l'intégration de la ville, d'origine sénégalaise. Je me souviens avoir découvert à ce moment-là que Martigny était en 2007 l'unique ville de Suisse à avoir engagé à ce poste une personne venue d'Afrique.

La diversité

Adolescente, mon objectif était de « fuir » le plus souvent possible cette ville trop blanche et trop petite où « il ne se passait jamais rien ». Avec une ou deux amies, nous prenions le train ou faisons de l'auto-stop, selon nos économies, pour nous rendre à Lausanne ou à Montreux qui représentaient des microcosmes de diversités « ethniques » et nationales, la possibilité de rencontrer des gens que l'on ne risquait pas, ou plus difficilement, de croiser en Valais, l'opportunité de se confronter à une diversité visible, en termes de langues parlées, de couleur de peau ou d'origine.

Aussi loin que je me souviens de cette période, dans mon esprit, Martigny et le Valais se confondaient. Ou il est possible que je n'aie pas vraiment fait la différence : Martigny était en Valais et le Valais, à mes yeux, était conservateur, blanc et non urbain. Or, dans ces années-là, je rêvais de « grandes » villes, comme New York, Londres ou Mexico. Et ce n'était pas tellement pour la dimension statistique de leur population, mais plutôt pour leur diversité socioculturelle, leur « multiculturalisme » et leurs institutions urbaines : les fêtes, les festivals, les concerts, les musées, les foules de rue. J'associais l'urbanité aux différences de looks, de langues, de phénotypes, de croyances. Or dans mon esprit, le Valais n'était ni multiculturel, ni urbain, ni ouvert à

l'altérité. Ainsi, lorsqu'entre 1994 et 1996, le Festival des 5 continents vit le jour à Martigny, je m'en souviens comme un événement marquant, un symbole d'ouverture aux autres « cultures » : de la musique du monde et des danses africaines sur la Place centrale de Martigny, des stands exotiques, de la nourriture et des artistes venu-es d'ailleurs qui animaient la ville durant deux jours. La culture du monde arrivait à Martigny ! C'est du moins ainsi que je le percevais.

Une urbanité située

À la fin des années 1970, deux quartiers, ou plutôt deux rues de Martigny étaient communément considérées comme « dangereuses », principalement en raison de leurs habitant-es d'origine sociale modeste, voire étrangère. Bien que les habitant-es aisé-es, moins riches et non riches étaient relativement dispersé-es dans toute la ville, l'idée que certains quartiers étaient plus « beaux » et « mieux » fréquentés que d'autres s'avérait très ancrée dans les discussions courantes. En même temps, si Martigny n'était pas urbaine comparée à Lausanne ou Montreux – pour ne pas parler de New York ou de Mexico ! –, elle était pourtant « une ville » en regard des villages des vallées latérales. Cela se traduisait par des façons de s'habiller, de parler et de se comporter différentes, selon qu'on était de Martigny, de Versegères dans le val de Bagnes ou de Trient dans la vallée du même nom. Autant dire selon qu'on était de « la ville » ou d'un village de montagne. Cette distinction n'a plus cours en ces termes aujourd'hui. On pourrait presque dire que la tendance s'est inversée avec l'urbanisation et la gentrification des vallées : les riches sont installé-es sur les hauteurs et les classes moyennes inférieures se regroupent dans le bas de la ville. Les influenceur-euses et les espaces de *coworking* ont investi les stations et villages environnants, faisant de l'habitat en montagne un style de vie tout ce qu'il y a de mieux. Vivre en ville et en plaine aujourd'hui est socialement moins valorisé. La tendance est à la vie en altitude, considérée comme privilégiée car plus près de « la nature ». Dans les années 1980, c'était exactement l'inverse. Vivre dans les villages sur les hauteurs était communément associé à la ruralité, à la non-urbanité, au contraire de la modernité.

À tous les niveaux, pour les villages alentour, dans les vallées comme dans la plaine, Martigny représentait la ville, la mode, les magasins, la culture et l'ouverture. Au même moment pourtant, à l'extérieur du canton, les habitant-es de Martigny étaient perçu-es comme des Valaisan·nes, et le Valais associé à la ruralité, à la périphérie. À l'évidence, le degré d'urbanité de cette ville varie, dans le temps, l'espace et selon les points de vue.

Une ville qui s'étend, au pied des montagnes

Si aujourd'hui, dans mon imaginaire du moins, Martigny la libérale se distingue du reste du canton, elle n'en demeure pas moins une petite ville située au carrefour des Alpes, à une heure de Chamonix en France et à une heure d'Aoste en Italie ; au coude du Rhône, à une heure de Lausanne en le descendant et à une heure de Brigue en le remontant. Au plan psychologique, Martigny représente pour moi la limite symbolique d'une accessibilité possible et gérable vers le reste de la Suisse romande et les pays voisins.

Cependant, au-delà de sa situation géographique, le « Coude du Rhône » est aussi le nom donné à un projet d'agglomération récent, que Martigny, deuxième ville du canton, a développé avec deux communes voisines, Martigny-Combe et Fully. L'objectif est de mutualiser les idées concernant la gestion de l'urbanisation, de la mobilité ou de l'environnement, paysage inclus. C'est amusant parce que, déjà lorsque j'étais enfant, on aimait bien imaginer qu'un jour Martigny s'étendrait le long du Rhône en direction de Sion, pour ne former plus qu'un avec les villages avoisinants, Charrat, Fully, Saxon. Comme une métropole au fil du fleuve.

Ces dernières années, en tout cas, les constructions d'habitations locatives n'ont cessé de s'étendre d'un bout et de l'autre du coude, particulièrement à l'entrée (ou la sortie) de Martigny, le long de la voie de chemin de fer en direction Lausanne. Les caisses de pensions et autres promoteurs immobiliers investissent sans relâche dans cette zone depuis dix ans au moins, construisant des immeubles en série qui se ressemblent tous, créant un quartier aux allures de petite ZUP (Zone urbaine périphérique) « à la française », entre la voie ferrée et

la rivière (la Dranse). Je me souviens d'avoir participé à l'inauguration de la structure scolaire qui a été ouverte en 2016 (dans des pavillons) dans ce secteur pour faire face à la population croissante.

Au moment où ce quartier décentré, constitué principalement d'immeubles gris, se développait, le centre-ville était rénové à l'aide de matériaux nobles et locaux ; notamment de la pierre verte de Salvan (travaillée dans la vallée d'Aoste) pour les dalles de la Place centrale et plus d'une centaine de milliers de pavés de granit rose pour les rues adjacentes. Au plan visuel, tout se passe un peu comme si plus le centre-ville était embelli, piétonnisé, gentrifié, plus la périphérie devenait laide, grise, sans forme. Il me semblait pourtant que le concept des banlieues et des ZUP, ce grand classique sociologique, avait été passablement critiqué, en France du moins, et que les urbanistes en étaient revenus. Mais visiblement pas à Martigny.

Cela dit, les constructions se développent aussi sur les versants des montagnes, donnant l'impression par endroits que la ville n'a plus de place et qu'elle déborde vers les hauteurs. Plusieurs de mes connaissances hors canton ne supportent pas de rester dans cette ville, en raison de la sensation d'encaissement que l'on peut éprouver lorsque l'on se retrouve entouré de telles montagnes, proches, élevées, magistrales. Je connais bien cette sensation aussi, pour l'avoir endurée violemment lors de mon retour de terrain à Fidji en 2001. Je me souviens qu'après avoir passé presque deux ans dans le Pacifique Sud, à voir l'horizon tous les jours par-delà l'océan ou le semi-désert australien, le retour au coude du Rhône avait été brutal. J'avoue qu'actuellement aussi, j'éprouve parfois la crainte secrète que Martigny puisse ressembler un jour à Andorre dans les Pyrénées. Mais je me rassure : à la différence de l'enclave ultra-urbanisée qui se trouve coincée à mille mètres d'altitude entre les montagnes d'Espagne et de France, Martigny pourra toujours s'étendre dans la plaine du Rhône en direction de Sion.

Mon quartier

De façon étonnante ou non, en revenant m'établir à Martigny en 2012, j'ai trouvé un logement dans le quartier où j'avais vécu

adolescente : un petit immeuble Minergie équipé de panneaux solaires, construit en 2010 par une caisse de pensions et situé dans une rue de logements locatifs bâtis dans les années 1970 par Léonard Gianadda, le promoteur et mécène bien connu au-delà des frontières du Valais. Il se trouvait à cinq minutes à pied de la gare et presque autant de l'école que fréquentait mon fils à ce moment-là. Dans cet appartement, j'ai bénéficié d'une magnifique vue dégagée sur le château de la ville et le vignoble au flanc de la montagne jusqu'en 2018, lorsqu'un immeuble de six étages, construit à environ 150 mètres du mien, l'a obstruée sans pitié. Ce nouveau bloc massif de couleur brun chocolat a remplacé une charmante vieille maison aux volets verts qui était entourée d'un grand jardin. Sur la même parcelle de cette rue, trois nouveaux immeubles de six étages ont succédé à deux belles propriétés. Tout près, une ancienne demeure historique a également été démolie pour construire un autre immeuble Minergie de six étages, principalement occupé aujourd'hui par des cabinets de médecins et de dentistes. Toujours dans cette rue, mais dans l'autre sens, l'édifice où j'ai passé mon adolescence et l'hôtel-restaurant adjacent – un lieu populaire mythique de Martigny, qui a célébré de nombreux banquets de mariage et servi des milliers de repas, déjeuners et cafés aux ouvriers – ont été rasés quelques années plus tôt encore. À leur place, deux grands logements d'habitation sis au bord d'un rond-point. De façon étonnante, afin d'attirer les locataires qui se faisaient rares au début, un, puis deux, puis trois mois de loyers gratuits ont été proposés pour ces immeubles, moyennant un bail d'une certaine durée. Certes, Martigny n'est pas la seule ville en Valais concernée par un taux élevé de logements vacants. Si je me souviens bien, la situation était « pire » à Sierre avec un taux de 3,5 % en 2018. Cette abondance de logements disponibles ne signifie pas pour autant que ceux-ci sont financièrement plus accessibles. Par exemple, dans l'immeuble récent de six étages qui a volé ma vue sur le château et les vignes du coteau, un 3 pièces et demi d'à peine plus de 100 mètres carrés, au dernier étage, était (re)vendu 860 000 francs (en juin 2020) !

Les stations-service

J'avais 14 ans, je pense, la première fois que j'ai travaillé l'été dans un garage de Martigny pour gagner de l'argent de poche. Je servais l'essence et nettoyais les pare-brise des voitures, ce qui m'avait rapporté pour le mois presque autant de « bonnes-mains » que de salaire. Assise devant les colonnes d'essence sur un petit tabouret pliable, j'attendais les voitures qui ne cessaient de défiler, surtout le samedi matin. Aujourd'hui, ce garage n'est plus, il a été rasé pour bâtir un immeuble. Cependant, dans ce quartier redevenu le mien depuis dix ans, deux stations-service, distantes entre elles d'une centaine de mètres, se révèlent aussi pratiques l'une que l'autre pour leurs produits autres que le carburant, tels que le pain. Par exemple, l'une vend du vin local que l'on ne trouve pas au supermarché. Et l'autre propose parfois des fromages et viandes venus de commerçant-es du cru. Ce mixte entre produits locaux et esthétique high tech est aussi fascinant qu'étonnant. Plusieurs d'entre elles comportent en effet un espace « bistrot » équipé d'écrans pour les jeux d'argent de type Loterie romande et PMU. Par ailleurs, cette évolution relativement récente des stations-service est captivante d'un point de vue sociologique. Nous sommes face à une sorte de microcosme économique et social improbable et cependant parfaitement évident. Des groupuscules s'y donnent rendez-vous, comme on le ferait dans un café, pour se rencontrer, boire, jouer et socialiser. Tout se passe comme si les habitant-es du coin s'étaient réapproprié-es la structure « industrielle » de la station-service pour la façonner à leur goût. En tant que lieu de passage et de circulation, la station-service constitue, il est vrai, une excellente vitrine pour les produits du terroir, du fromage à la viande séchée, en passant par les vins, sirops et jus de fruits. Au risque de provoquer les « bobos » du coin, on pourrait presque dire que la station-service est un peu le « Chez Mamie » de tout le monde (avec les emballages en plus).

À la sortie de la ville, dans la zone des centres commerciaux, trois stations-service se concurrencent, desservies par un même giratoire. Aisément reconnaissable, ce dernier sert de socle à l'une des sculptures que je préfère parmi toutes celles qui sont exposées sur les seize ronds-points de la commune. Œuvre de l'artiste bernois

Bernhard Luginbühl, elle est tout en fer, d'un rouge vif et s'élanche dans les airs jusqu'à presque huit mètres de hauteur. Elle s'appelle *La Tige*. Ce qui m'étonne, c'est qu'elle s'intègre si bien dans ce décor de stations-service, à la périphérie de la ville et dans le vent que, certains jours, je ne la vois même pas (illustration 1).

Il faut préciser que les stations-service aux franges de la ville comportent de plus en plus de bornes de recharge pour les véhicules électriques, ce qui leur confère une dimension économiquement et moralement hybride à plusieurs niveaux : à la croisée des produits industriels et de ceux du terroir, aux confins de la culture pétrolière et de l'ère électrique.

Ce genre de paysage périurbain, casé entre vergers d'abricots et champs de fraises, a quelque chose de poétique. Un collègue anthropologue, venu de Bâle pour s'établir à Sierre, décrivait souvent en termes de « laideur urbaine » ce type de paysage familial du Valais, que l'on trouve aussi ailleurs au pied des Alpes, à Domodossola ou Aoste. Un genre d'urbanité alpine périphérique typique, lorsqu'on ne sait plus très bien si ce sont les infrastructures et notamment les pylônes électriques et leurs câbles qui enlaidissent les montagnes environnantes ou celles-ci qui embellissent les premières.



Illustration 1 *La Tige*, du sculpteur suisse Bernhard Luginbühl, installée sur le giratoire de la sortie Cristal/Quartz, route de Fully à Martigny, le 6 décembre 1999. Photographie : V. Cretton, 20 août 2022.

La maison des jeunes

Tout près du lieu où j'ai passé mon adolescence, en traversant un petit tunnel qui passe sous la voie ferrée (direction Sion et Brigue), on tombe sur la villa des Vorziers, une bâtisse de type « maison de maître » mais non classée, devenue le Centre de loisirs et culture de la ville vers 1984. Le public qui la fréquente comme les habitant-es de la ville l'appellent familièrement « la maison des jeunes ». Je me souviens que cette demeure, avant que la commune ne la rachète, était habitée par un couple et leur fille d'une dizaine d'années. Ils étaient considérés comme des marginaux, la maison était quasiment en ruines, entourée d'arbres qui la protégeaient des regards, la rendant encore plus mystérieuse. Quand elle devint centre de loisirs, après le rachat communal et la rénovation, j'ai eu la chance de pouvoir la fréquenter de façon privilégiée, grâce à des ami-es musicien-nes qui avaient leur local de répétition dans le grenier et possédaient la clé. C'était magique.

Depuis 2020, le site est en travaux. La ville a débloqué plusieurs millions de francs (cinq, sauf erreur) pour réaménager complètement le lieu, bâtisse et parc. Un skatepark et un pumptrack ont récemment été inaugurés et une cinquantaine d'arbres plantés en vue d'agrémenter un jardin prometteur. Le jour où j'ai traversé le parc en devenir, admirative des travaux déjà réalisés, des dizaines de jeunes avaient investi l'espace, par petits groupes. Pendant que les plus sportifs se dépensaient et glissaient sur les pistes, d'autres discutaient debout, à trois ou quatre, capuches sur la tête. D'autres petits groupes ne cessaient d'arriver : un jeune, un pack de bières à la main, n'avait pas l'air d'avoir 16 ans ; un autre, vêtu d'une veste de marque très en vogue auprès des ados, portait un sac de courses duquel débordaient des chips. D'autres encore faisaient tourner « la puff » (cette nouvelle cigarette électronique au goût de fruits) et ça sentait bon la myrtille lorsque je suis passée près d'eux. À vue de nez, l'espace était investi plutôt par des garçons, même si on apercevait une ou deux filles à l'extérieur. Dans la véranda de la demeure, plusieurs avaient l'air de discuter entre elles, à l'intérieur. En forçant le stéréotype de genre, on pourrait dire que les garçons s'approprièrent

l'espace hors les murs de tous leurs mouvements, tandis que les filles bavardaient tranquillement à l'intérieur du foyer. Cette mini-observation « flottante⁴¹ » permettra-t-elle de nourrir un prochain cours dispensé à nos étudiant-es des hautes écoles spécialisées, par exemple sur les activités genrées proposées aux adolescent-es dans les centres de loisirs du canton ?

La périphérie au centre

Voisin du centre de loisirs, un hôtel pionnier de l'intégration sociale emploie 30 personnes en situation de handicap depuis 2015. Construit par la Fondation valaisanne en faveur des personnes avec une déficience intellectuelle, le lieu s'est construit une réputation dans le champ du travail social. Dans ma rue, pas très loin du centre de loisirs et de l'hôtel précité, en remontant le bord de la voie ferrée, on trouve aussi des ateliers protégés pour personnes en situation de handicap (physique, psychique ou mental, de degré léger à moyen), gérés par une institution sociale d'insertion par l'économique. En face se trouve le bureau d'accueil pour candidats réfugiés du Bas-Valais. Logé dans une très jolie vieille maison aux volets vert clair, rien n'indique de l'extérieur qu'il s'agit d'un bureau de service social, encore moins d'un service de l'asile : aucune inscription ou plaquette, pas de panneau. Comme si seules les personnes concernées avaient le droit de savoir où elles se rendent, chaque début de mois, pour venir signer leur quittance d'assistance.

Ce quartier s'étale des deux côtés d'une artère principale de Martigny, une route cantonale limitée à 50 kilomètres à l'heure, contrairement à tout le centre-ville qui restreint désormais les voitures à 30 kilomètres/heure, voire 20 kilomètres/heure autour de la Place centrale et dans les rues pavées de granit rose (illustration 2).

Selon certains « effets de lieu », il paraîtrait que la place et la position sur un territoire reproduisent la place et la position sociale. Dans ce sens, ce n'est pas un hasard si plusieurs institutions sociales trouvent « place » à la périphérie de Martigny. En même temps, au

⁴¹ D'après Pétonnet C. (1982). L'observation flottante, l'exemple d'un cimetière parisien, *L'Homme*, XXII(4), p. 39, 37-47.



Illustration 2 La place centrale de Martigny. Photographie : V. Cretton, 20 août 2022.

vu du réaménagement spatial en cours autour du centre de loisirs, il semble bien qu'avec le temps, les « effets de lieu » se modifient et que la périphérie se déplace. Car les institutions sociales précitées sont également voisines d'un hôtel 4 étoiles réputé pour son école internationale et d'un centre de recherche scientifique également international et prestigieux. Sans aucun doute, le quartier est voué à se développer dans un avenir proche, devenant déjà, comme par magie, « idéalement situé à proximité de la gare et du centre-ville », dans la bouche les autorités. Ce qu'au fond – n'en déplaise à qui de droit – il n'a jamais cessé d'être.

Urbanité alpine

Si la frange urbaine martigneraïne va poursuivre son avancée jusqu'à rejoindre Charrat et Fully – comme planifié par le projet d'agglomération « Coude du Rhône » –, alors l'actuelle périphérie va se densifier pour finir par se fondre dans la future métropole... comme dans mon imaginaire d'enfant. Mais dans ce scénario, que restera-t-il de la « petite ville alpine aux dimensions humaines » et de sa praticité ? Elle demeurera « au carrefour » des Alpes suisses, italiennes

et françaises, tel un passage obligé pour se rendre à Verbier, Aoste ou Chamonix, mais la proximité du centre-ville et de la gare se perdra. À moins que ne se développent plusieurs centres et plusieurs gares pour faciliter la vie des gens, ainsi que de nombreux trottoirs pour que les habitant-es continuent à se dire bonjour. Si « l'échelle humaine » d'une ville se situe, comme le prétendent certain-es urbanistes, autour de 30 000 habitant-es, il ne faudrait pas que Martigny grandisse trop, au risque de perdre la sienne. D'une ville de petite dimension (en superficie et en population) située dans les Alpes aux pieds des montagnes, ne deviendrait-elle pas, sinon, un grand centre urbain étendu dans la plaine du Rhône ?

Neuchâtel et Le Crêt-Taconnet: biographie d'un quartier en mutation

Patrick Rérat



« Prochain arrêt: Neuchâtel »

« Prochain arrêt: Neuchâtel. *Nächster Halt: Neuenburg.* » Bienvenue en gare de Neuchâtel! La géographie se fait avec les pieds, affirmaient certains de mes professeurs. Comprendre une ville impose la même démarche. Je vous propose donc une promenade dans le quartier de la gare, le plateau du Crêt-Taconnet. La visite aborde l'histoire de ce quartier qui peut être considéré comme un palimpseste: c'est un manuscrit sur lequel des traces, mémorielles et matérielles, se superposent, racontant différentes périodes d'urbanisation (Corboz, 2009). Cette excursion est aussi l'occasion de révéler les mutations urbaines de celle qui est devenue en 2021, grâce à sa fusion avec trois communes limitrophes, la troisième ville romande et la onzième à l'échelle suisse.

Pour débiter ce voyage dans le temps, prenez le passage sous-voie puis les escaliers qui vous amènent dans le hall de la gare.

Divers commerces y rappellent qu'une gare n'est plus seulement un lieu de destination ou d'arrivée pour les voyageurs et voyageuses, mais aussi un lieu de consommation grâce aux horaires élargis autorisés par la réglementation fédérale. Votre regard sera attiré par un panneau surplombant le hall et qui égrène les prochains trains au départ de Neuchâtel. Un coup d'œil aux destinations donne une indication de la position de la ville dans le réseau urbain helvétique.

La ligne du Pied-du-Jura la relie aux régions métropolitaines que sont l'Arc lémanique (avec une cadence horaire pour Genève ainsi que pour Lausanne) et Zurich (deux trains par heure; un changement à Bienne permet de rejoindre Bâle). Cette offre est complétée par des liaisons directes vers Berne et Fribourg. La gare de Neuchâtel constitue le lieu de connexion entre ces lignes interurbaines et celles qui irriguent le canton dont elle est le chef-lieu : la ligne du littoral neuchâtelois d'est en ouest, celle desservant le Val-de-Travers (puis Pontarlier et Frasne où s'arrête le TGV Paris-Lausanne), et la ligne qui parcourt la région des Montagnes neuchâteloises, passant par les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle. Ce dernier axe se distingue par sa vétusté et le rebroussement anachronique de Chambrien qui rallonge sensiblement la durée de déplacement. À l'horizon 2035, il sera remplacé par une ligne directe permettant des trajets plus rapides et plus fréquents entre le haut et le bas du canton⁴².

Quatre grandes fresques ornent le hall. Leur avais-je prêté attention lorsqu'un dimanche soir d'octobre, j'arrivai à Neuchâtel depuis le Jura pour le début de mes études universitaires? Probablement pas. Et il en fut de même les dimanches suivants, trop occupé par les discussions avec les ami-es qui, comme moi, rejoignaient leur logement d'étudiant-e pour la semaine. Deux décennies plus tard, la gare de Neuchâtel devenait non plus la destination, mais le point de départ de mes trajets vers l'Université de Lausanne. En rejoignant le

⁴² Cette distinction entre « haut » et « bas » du canton renvoie non seulement à des questions topographiques, mais aussi à des spécialisations économiques (le haut est davantage industriel et notamment horloger; le bas est tourné vers le tertiaire), à des dynamiques démographiques (le bas enregistrant une tendance favorable contrairement aux Montagnes) et des questions d'identité et de sensibilité politique (voir par exemple Da Cunha, Piguët et Rérat, 2006; Hertz et Wobmann, 2014).

flux des pendulaires aux trajets chronométrés, je ne pense pas avoir souvent pris le temps d'observer ces quatre fresques.

Portez-leur pourtant attention ! Elles sont en effet une invitation au voyage dans le temps que décrivent les pages qui suivent. Réalisées par Georges-Henri Dessoulavy à la fin des années 1930 dans un style figuratif, elles célèbrent le lac de Neuchâtel, le Doubs, les loisirs et la villégiature, mais aussi la vie quotidienne. Elles révèlent « une société en train de naître grâce à l'industrialisation, avec de nouvelles catégories sociales accédant à une certaine aisance, [une] nouvelle classe de loisir [...]. Un monde fécondé par l'industrie dont l'industrie est absente » (Wolf, 2014). Si l'on fait abstraction du bateau à vapeur et de la mode vestimentaire des années 1930, les scènes dépeintes de manière idyllique auraient pu avoir lieu quelques décennies plus tôt, lorsque le chemin de fer est arrivé en terres neuchâteloises.

Pour poursuivre la promenade, prenez la direction « HE-ARC » qui vous mène au début du Crêt-Taconnet. Ce quartier est emblématique de l'histoire de la ville, mais aussi des défis auxquels elle est confrontée. Renoncez pour l'instant à vous rendre au bord du lac ou dans le centre historique. Vous pourrez y aller par la suite pour découvrir d'autres facettes de la ville.

Des fleurs et des trains⁴³

Une fois parvenu sur le parvis est de la gare, votre regard sera certainement attiré par la tour de l'Office fédéral de la statistique, haute de 50 mètres et inaugurée en 2004. Nous y reviendrons. Mais pour l'instant, plongeons au début du 19^e siècle. Le Crêt-Taconnet compte alors trois buttes culminant à 21 mètres au-dessus du niveau actuel de la place. Il offre aux citoyen·es et voyageur·ses un point de vue idéal sur la cité. Des artistes y plantent leur chevalet pour représenter le panorama. La ville s'affranchit de son système défensif médiéval,

⁴³ L'historique du quartier est basé sur différentes sources (Piguet, 2000 ; Huguenin, 2007 ; Jelmini, 2010 ; Callet-Molin, Piguet et Iori, 2015) et sur le site www.images-dupatrimoine.ch de la Société d'histoire et d'archéologie du canton de Neuchâtel (SHAN).

mais son développement reste cantonné aux parties basses. Du fait de son sol ingrat et de sa topographie, le Crêt-Taconnet n'accueille pas de culture et il est quasiment vierge de construction. Quant à son toponyme, on le doit à un vieux mot neuchâtelois désignant la fleur ordinairement appelée *tussilage* et qui y pousse en abondance.

En 1859, l'arrivée du train révolutionne les transports en terres neuchâteloises. Le Jura industriel et le Franco-Suisse, deux compagnies ferroviaires concurrentes, s'accordent pour implanter une gare sur un important remblai au lieu-dit « Les Sablons ». Cette installation marque le début de l'urbanisation du quartier. La gare se retrouve vite à l'étroit, mais rien ne saurait entraver l'essor du chemin de fer, alors symbole de progrès et de modernisation. De 1879 à 1882, une grande partie du Crêt-Taconnet est arasée pour libérer l'espace nécessaire. Arrachés à la colline, 200 000 mètres cubes de rochers sont acheminés jusqu'au bord du lac. Ils forment les remblais sur lesquels seront érigés les quartiers du Premier-Mars et des Beaux-Arts.

La plateforme qui succède aux buttes du Crêt-Taconnet permet la multiplication des voies de chemin de fer et la construction d'un nouveau bâtiment destiné aux voyageurs. Sur ce nouveau plateau s'implantent également des installations techniques et des entrepôts appartenant aux compagnies de chemin de fer, une poste, des hôtels (dont l'un existe encore sous le nom d'hôtel Alpes et Lac) ainsi que des entreprises (façonnage de fers, fabrique de chapeaux de paille, briqueterie, brasserie, commerce de houille, etc.) qui tirent profit de l'accessibilité ferroviaire.

En 1891, une route est construite dans le flanc du Crêt-Taconnet en direction de l'est. De cette opération datent les imposants murs de soutènement à la courbe ample, véritables socles du plateau, qui aujourd'hui encore bordent la rue du Crêt-Taconnet. Les derniers vestiges de la colline disparaissent au début du 20^e siècle (illustration 1). Comme dans la plupart des autres villes, une « avenue de la Gare » est aménagée afin de relier le cœur historique de la cité. Un tramway y circule d'ailleurs jusqu'en 1964, année où il est remplacé par des bus, à l'instar de ce qui est observé dans les autres villes suisses.



Illustration 1 Les derniers vestiges du Crêt-Taconnet avec la gare de Neuchâtel en arrière-plan ; vers 1905. Photographie anonyme © Musée d'art et d'histoire de Neuchâtel.

Avec l'industrialisation, le développement du commerce et l'arrivée du chemin de fer, Neuchâtel connaît une croissance soutenue : sa population passe de 7000 habitants en 1850 à 21000 au début de la Première Guerre mondiale. Les vignes qui recouvrent la partie supérieure de la ville laissent place à l'urbanisation une fois les problèmes techniques pour l'approvisionnement en eau résolus.

La deuxième gare de Neuchâtel est remplacée par l'édifice actuel en 1936. Organisés en fer à cheval, les corps de bâtiments abritent les services techniques et administratifs alors que le grand hall et les services aux voyageurs et voyageuses trouvent leur place dans la cour intérieure. Le manque de place incite les architectes à localiser l'entrée principale à l'ouest, perpendiculairement aux voies. À l'extérieur, un placage en calcaire jaune est appliqué au gros œuvre en béton armé et briques. Il fait référence à la pierre d'Hauterive dont la dernière carrière a fermé dans les années 1940. L'utilisation de cette

Pierre jaune caractérise de nombreux bâtiments du cœur de la cité, si bien que, pour Alexandre Dumas, dans ses *Impressions de voyage en Suisse*, la ville ressemble à « un joujou taillé dans du beurre ».

Le quartier du Crêt-Taconnet, comme de nombreux autres secteurs proches des gares, perd de sa substance à la fin du 20^e siècle. Des entreprises ferment sous l'effet de la désindustrialisation, des entrepôts et des bâtiments sont sous-utilisés, les activités ferroviaires demandent moins d'espace tant pour l'entreposage de marchandises (le transport par camion prend le dessus, les industries produisent en flux tendus pour minimiser les frais), l'entretien du matériel roulant et la gestion du trafic qui est automatisée sont concentrés dans quelques points du territoire national. Une partie importante du quartier devient une friche urbaine. Si un bâtiment industriel en face de la gare est converti pour des usages tertiaires lors de la fermeture de l'usine en 1976, la plupart des autres bâtiments, vétustes et peu fonctionnels, font place à de nouvelles constructions dès le milieu des années 1990. Un projet de quartier pilote en matière de développement durable est conçu et devient emblématique des débats qui commencent à marquer l'urbanisme et le développement territorial au début des années 2000. La friche trahissait jusqu'alors un phénomène de déprise et de déclin. Elle devient une ressource foncière et le Crêt-Taconnet accède au statut de « pôle de développement stratégique en site urbain » dans une ville à l'étroit entre barrières physiques (le lac et la forêt) et institutionnelles (les communes limitrophes).

Vous pouvez poursuivre votre chemin par l'espace de l'Europe qui débute à la gare et traverse, en ligne droite, le plateau du Crêt-Taconnet, afin d'y découvrir les différentes étapes qui jalonnent la régénération de cette friche urbaine.

De la friche urbaine au quartier durable⁴⁴

Le processus commence en 1989 avec la décision d'y implanter l'Office fédéral de la statistique (OFS). Dans sa volonté de décentraliser

⁴⁴ Pour le processus de régénération du quartier, voir notamment : Guye, Rérat et Rey, 2002 ; Jakob, 2004 ; Rey, 2007 ; Marchand, 2009.

une partie de son administration, la Confédération lance, en 1985, un appel d'offres auprès des cantons et communes pour accueillir un office fédéral. Neuchâtel manifeste son intérêt pour l'OFS. Parmi les sites pressentis, le choix se porte sur une parcelle suffisamment vaste, située sur le plateau du Crêt-Taconnet et aux mains des CFF, qui sont encore une régie publique. La proximité immédiate du site avec la gare garantit une excellente accessibilité à la région bernoise où est localisée la majeure partie de l'administration fédérale et où résident nombre de fonctionnaires de l'office.

L'Office des constructions fédérales lance un concours en deux volets : architectural avec un nouveau bâtiment devant répondre aux besoins de l'OFS et à quelques fonctions des CFF, et urbanistique avec des réflexions sur le redéveloppement du secteur. Le lauréat du concours est le bureau Bauart dont le projet privilégie un bâtiment long et, dans un second temps, une tour.

Le premier bâtiment, long de 242 mètres, est construit entre 1993 et 1998. Rectiligne le long des voies CFF, il suit la courbure de la rue du Crêt-Taconnet, réminiscence de l'ancienne colline. Entièrement vitrée, la partie orientale du bâtiment devait être occupée temporairement lors des recensements décennaux de la population. La croissance des activités de l'Office en a décidé autrement. Grâce à la surélévation sur pilotis, une perspective sur le lac et les Alpes est conservée. Côté sud, la taille et la conception de l'entrée principale cachent une exigence du programme d'origine rapidement abandonnée : cet endroit devait abriter un centre de colis postaux acheminés par camion.

À son inauguration, le bâtiment est reconnu, nationalement et internationalement, dans sa conception, sa réalisation et son fonctionnement, comme exemplaire en regard du développement durable. Les principales mesures concernent la déconstruction des anciens entrepôts afin de valoriser les déchets, le choix des matériaux de construction (basé notamment sur des analyses de cycle de vie), la diminution de la consommation d'énergie (système de ventilation naturelle utilisant, en été, le rafraîchissement nocturne ; chauffage réutilisant la chaleur des serveurs informatiques), la production d'énergie renouvelable (capteurs solaires thermiques en toiture), la récupération de l'eau de pluie, etc.

Sur la base de cette première expérience, les réflexions se poursuivent sur la vocation à donner au quartier et avec l'élaboration de plusieurs documents urbanistiques (conception directrice du secteur et plans de quartier). Le concept d'Ecoparc et l'idée de réaliser un quartier pilote en matière de développement durable émergent de ces démarches. Intéressé par ce projet ainsi que par le lancement concomitant d'un Agenda 21 local, je fais une offre spontanée à la Ville de Neuchâtel et réalise un stage à la section de l'urbanisme. Parmi mes tâches figure la rédaction d'un document présentant les éléments à intégrer pour faire de cette friche un quartier pilote en matière de développement durable (on ne parle pas encore d'écoquartier). Quelques mois plus tard, le temps d'un semestre Erasmus à Berlin, je deviens le premier employé de l'association Ecoparc qui est portée sur les fonds baptismaux. Elle réunit notamment le bureau Bauart, la Ville, le Canton, l'OFS et elle a pour but d'accompagner les prochains développements du quartier. J'y consacre mon mémoire de licence intitulé « De la friche urbaine au développement durable. Étude de durabilité du quartier Ecoparc à Neuchâtel ». Je rejoins quelques mois plus tard l'Université de Neuchâtel, où mes activités de recherche m'amènent fréquemment à recourir et à analyser les données mises à disposition par... l'Office fédéral de la statistique (illustration 2).

Les autres bâtiments du quartier Ecoparc, réunis sur un site de quatre hectares entre la rue du Crêt-Taconnet et les voies de chemin de fer, sont eux aussi conçus par Bauart. L'un des atouts de cet ancien espace d'entrepôts est la proximité de la gare et du centre-ville, deux caractéristiques à même de réduire la place de la voiture au profit des transports en commun et des mobilités actives.

La seconde construction, la tour de l'OFS, est inaugurée en 2004 et donne un signal fort pour ce nouveau pôle urbain. Sa hauteur – 50 mètres – résulte d'un consensus politique. Le projet est en effet accueilli avec une certaine réticence – et ce, par plusieurs oppositions – qui s'est toutefois largement estompée avec le temps et l'habitude. La tour se distingue par son plan (le rectangle allongé à la base est remodelé en un hexagone irrégulier) et par une « double peau », la première permettant des ouvertures pour assurer l'arrivée d'air frais tandis que la seconde protège de la pluie.



Illustration 2 Plateau du Crêt-Taconnet vu de l'est (2010). Photographie : Bauart⁴⁵.

Deux immeubles industriels sont transformés, l'un en lofts en propriété par étage, l'autre en bureaux, et pour lesquels Bauart joue aussi le rôle de promoteur. Une maison individuelle déjà présente dans le quartier est rénovée. Quatre immeubles, pour un total de 80 logements en location, sont bâtis par l'assurance Helvetia.

Le long des voies de chemin de fer, deux bâtiments de la Haute école Arc (HE-Arc) sont construits. Le premier, financé par le canton de Neuchâtel, abrite la Haute école de gestion et le conservatoire et propose différentes synergies entre les deux établissements (comme un auditoire pouvant à la fois accueillir des conférences et des concerts). Le second, inauguré en 2011 et appartenant à CFF Immobilier, héberge la direction et les autres filières de formation du site neuchâtelois de la HE-Arc. La passerelle du Millénaire apporte une dernière touche en 2013 en connectant la gare à la colline du Mail et à la Faculté des sciences.

⁴⁵ <https://bauart.ch/projets/quartier-ecoparc-neuchatel> (consulté le 25.08.2023).

Un quartier emblématique des défis d'une ville moyenne

Dans cette histoire du quartier du Crêt-Taconnet apparaissent en filigrane trois enjeux centraux pour une ville moyenne comme Neuchâtel : la densification et l'urbanisme durable ; l'attractivité économique et résidentielle ; le rapport aux dynamiques métropolitaines.

Le quartier fait l'objet d'un des premiers projets de régénération de friche urbaine d'envergure alors que la densification et l'urbanisation vers l'intérieur arrivent sur le devant de la scène à la fin des années 1990. L'étalement urbain est alors mis à l'index en raison de la consommation de sols, des coûts d'infrastructure ou de la dépendance automobile. En réaction à la ville étalée est préconisé le modèle de la ville compacte devant amener une triple économie : une économie de sols non urbanisés, une économie dans les coûts d'urbanisation et une économie d'énergie liée aux déplacements (grâce à un usage accru des transports publics et des mobilités actives qui sont moins compétitifs dans les tissus peu denses et éloignés des centralités).

Le paradigme de l'urbanisme durable implique de réfléchir non seulement à la localisation des projets urbains, mais aussi à leur conception. Le quartier Ecoparc fait figure de pionnier sur les questions énergétiques et programmatiques. Les normes et cadres de référence ont évolué depuis et certains aspects novateurs sont devenus courants. D'autres préoccupations seraient davantage prises en considération actuellement comme les stationnements pour vélos (manquants à certains endroits du quartier et partiellement rajoutés par la suite) et la lutte contre les îlots de chaleur. La place devant la HEG et le conservatoire est ainsi très minérale et les espaces de végétation sont limités par une surface qui devait rappeler l'emplacement des wagons. L'artificialisation du sol, permettant d'éviter un écoulement rapide des eaux en contrebas, limitait toutefois les possibilités de renaturation du site.

Les débats dans le domaine de l'urbanisme se sont progressivement déplacés du « pourquoi » au « comment » densifier. Ils soulèvent la question de l'attractivité économique et démographique des territoires. En termes de gouvernance, la Ville de Neuchâtel

a adopté trois postures (Rérat, 2010) : régulatrice (en utilisant les outils traditionnels de l'urbanisme comme le plan d'affectation ou le plan de quartier), interventionniste (de manière mesurée en procédant à un échange de terrain et à la création d'un espace public) et médiatrice (en mettant en place les conditions-cadres pour favoriser les contacts et négociations entre les parties concernées). Cette triple posture doit permettre à une ville de faire face aux défis de la restructuration économique (désindustrialisation, tertiarisation) et de son attractivité pour les investisseurs, la population et les activités économiques. Les logements créés l'ayant été sur le marché libre, les loyers sont plus élevés que dans le parc existant et ont attiré essentiellement des catégories socio-économiques supérieures. Ainsi, 64 % des habitant-es détiennent un titre universitaire en 2007 (contre 24 % dans la population de la ville), ce qui participe à une forme de gentrification (Rérat, 2012)⁴⁶.

Développer des capacités locales de négociation devient central pour les villes afin de mettre en place les conditions-cadres favorables à une dynamique de projet (qui s'est déroulé sur plus de vingt ans), d'attirer des investisseurs souvent localisés dans les grands centres urbains (actifs dans toute la Suisse, ils sont potentiellement très mobiles), mais aussi de gérer la plus-value générée par le changement d'affectation et la construction. Le quartier montre aussi l'émergence d'acteurs « ancreurs » (Theurillat, 2011) qui portent le projet dans ses différentes étapes, de la planification à la recherche d'investisseurs extérieurs au canton (les CFF, des assurances, etc.). Un cabinet d'architecture a ici joué ce rôle qui est désormais de plus en plus occupé par des entreprises générales spécialisées dans le développement de nouveaux quartiers.

Les débats sur la densification intègrent de plus en plus les notions d'intensité urbaine ou de ville des trajets courts. Selon le modèle de la ville du quart d'heure, les principales fonctions urbaines – habitat,

⁴⁶ Ces chiffres sont tirés de ma thèse de doctorat qui m'a incité à m'intéresser à nouveau au Crêt-Taconnet. Après avoir perdu des habitant-es entre le début des années 1970 et la fin des années 1990, les villes suisses – grandes et moyennes – enregistrent une nouvelle phase de croissance (la « réurbanisation »). Les nouveaux quartiers érigés sur d'anciennes friches sont emblématiques de cette attractivité renouvelée.

travail, approvisionnement, santé, éducation, loisirs – devraient être organisées dans un rayon de quinze minutes à pied ou à vélo. Il s’agit non seulement de densifier – par la construction de logements notamment –, mais aussi d’augmenter l’usage des lieux, de valoriser les potentialités du tissu urbain, de rendre la proximité et la vie en ville attractives. Plusieurs initiatives récentes – sans qu’elles soient coordonnées ou présentées comme telles – s’inscrivent dans ce mouvement. Des projets visent à valoriser la proximité de la forêt et du lac (réaménagement des Jeunes-Rives en parc public, liaison entre Serrières et le lac, etc.). Des espaces de *coworking* ont été inaugurés et pourraient s’adresser aux pendulaires de la ville. Le port, longtemps dévolu aux seules activités portuaires, abrite désormais plusieurs bars et il est devenu le cœur de la vie nocturne en période estivale. Pionnière avec l’aménagement d’une zone piétonne en 1979, la Ville a pérennisé l’extension des terrasses autorisée dans un premier temps lors de la pandémie. Elle a commencé à utiliser du mobilier urbain temporaire – s’inspirant de l’urbanisme tactique – pour renforcer l’attractivité de certains secteurs. La politique du vélo reste toutefois encore peu développée. Si l’on trouve quelques bandes cyclables, les pistes (avec séparation physique du trafic motorisé) sont quasiment inexistantes. La pente n’explique pas tout alors que les vélos à assistance électrique sont en plein essor et que les axes parallèles au lac restent peu aménagés⁴⁷.

Un troisième enjeu est celui de la métropolisation (Bassand, 2004). Ces dernières décennies ont été marquées par le renforcement économique et démographique des grands centres urbains du Plateau et par une concentration des ressources. Si la ville de Neuchâtel, par sa taille et sa localisation, ne fait pas strictement partie d’une des régions métropolitaines suisses, elle l’est davantage que les autres villes du canton. Le développement du Crêt-Taconnet illustre les

⁴⁷ Entre la rédaction du chapitre et l’impression du livre, la Ville de Neuchâtel a réaménagé une partie de la voirie du quartier. La rue du Crêt-Taconnet, qui était une zone 30, est devenue une zone de rencontre (20 km/h) et autorise désormais les vélos à la descente. Le secteur devant la gare a été transformé en sens unique afin de réguler le trafic automobile. Des installations provisoires (bancs, arbres en pot, etc.) lui confèrent un certain caractère de place publique. Ces mesures sont en test pendant une année et ont déjà fait l’objet de nombreux débats.

enjeux de la double dynamique métropolitaine (fonctionnement en réseau sur la base d'une compétition/collaboration interurbaine et de l'accessibilité ferroviaire) et cantonale (fonctionnement dans un territoire institutionnel avec une préoccupation d'équité régionale).

Les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle étaient trop éloignées de Berne pour espérer décrocher l'implantation de l'OFS. Une candidature cantonale unique a été déposée pour cette activité métropolitaine (importance de l'accessibilité par rapport à Berne et aux autres villes) qui pouvait contribuer à hisser la région dans une catégorie supérieure. En contrepartie, le Service cantonal des contributions, un service lié à un territoire institutionnel, sans enjeu central d'accessibilité et sans concurrence externe, a déménagé de Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds. La HE-Arc – qui fonctionne en réseau avec les cantons de Berne, Jura et Neuchâtel et qui entre en concurrence avec des établissements d'autres villes – devait, elle, respecter des normes de la Confédération (campus principal, masse critique par filière, etc.) qui ont conduit, avec la pression des deux autres cantons il est vrai, à une concentration à Neuchâtel au détriment d'autres villes moins bien connectées au réseau urbain suisse. Dans ce contexte de concurrence exacerbée entre villes et cantons, l'accessibilité joue un rôle clé et pénalise fortement les Montagnes neuchâteloises par rapport au chef-lieu et à son agglomération. Il en résulte un équilibre difficile à trouver entre un renforcement de la ville de Neuchâtel dans le réseau urbain suisse et un équilibre entre le haut et le bas du canton. Associée aux principes de densification et d'urbanisme durable, cette double logique de concentration-décentralisation a marqué le redéveloppement du quartier du Crêt-Taconnet.

Références

- Bassand, M. (2004). *La métropolisation de la Suisse*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Callet-Molin, V., Piguët, C. et Iori, S. (2015). *Neuchâtel avant-après*. Neuchâtel: Alphil.
- Corboz, A. (2009). *L'espace et le détour : entretiens et essais sur le territoire, la ville, la complexité et les doutes*. Lausanne: Éditions L'Âge d'homme.
- Da Cunha, A., Piguët, E. et Rérat, P. (2006). *Atlas du canton de Neuchâtel*. Hauterive: G. Attinger.

- Guye, A., Rérat, P. et Rey, E. (2002). Ecoparc Neuchâtel : une contribution au développement urbain durable, *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie*, 45-46, p. 185-202.
- Hertz, E. et Wobmann, F. (dir.) (2014). *Complications neuchâteloises : histoire, tradition, patrimoine*. Neuchâtel : Alphil.
- Huguenin, R. (2007). *L'émergence des transports publics en ville de Neuchâtel*. Neuchâtel : Alphil.
- Jakob, M. (2004). *Quartier Ecopark : Bauart #1*. Bâle/Boston : Birkhäuser.
- Jelmini, J.-P. (2010). *Neuchâtel 1011-2011 : mille ans, mille questions, mille réponses*. Hauterive : G. Attinger.
- Marchand, B. (2009). *Quartier Ecoparc : Bauart #2*. Bâle/Boston : Birkhäuser.
- Piguet, C. (2000). *Inventaire suisse d'architecture 1850-1920 (INSA) – Neuchâtel*. Berne : Société d'histoire de l'art en Suisse.
- Rérat, P. (2010). *Habiter la ville : évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*. Neuchâtel : Alphil.
- Rérat, P. (2012). Choix résidentiel et gentrification dans une ville moyenne : profils, trajectoires et motivations des habitants des nouveaux logements à Neuchâtel (Suisse), *Cybergeo : revue européenne de géographie*, 579 : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.24931> (consulté le 25.08.2023).
- Rey, E. (2007). Quels processus pour la création d'un quartier durable ? L'exemple du projet Ecoparc à Neuchâtel, *Urbia : Les cahiers du développement urbain durable*, 4, p. 123-145.
- Société d'histoire et d'archéologie du canton de Neuchâtel, site Imagesdupatrimoine.ch, accédé en novembre 2021.
- Theurillat, T. (2011). La ville négociée : entre financiarisation et durabilité, *Géographie, économie, société*, 13(3), p. 225-254.
- Wolf, L. (2014). Un voyage en train du XIX^e au XX^e siècle, *Le Temps*, 29 décembre.

Schaffhouse: une ville à la frontière

Martin Schuler



À l'époque où les gens qui voyageaient en train se parlaient encore, le train direct de Zurich à Schaffhouse pouvait servir de champ d'observation privilégié. En effet, il était possible de prédire très précisément si une personne allait faire le trajet entier jusqu'à Schaffhouse ou si elle allait descendre au seul arrêt intermédiaire, à Bülach, dans l'Unterland zurichois. Telles étaient (et sont toujours) les différences de dialectes sur une distance géographique pourtant très courte. Des nuances dialectales significatives se retrouvent d'ailleurs, à plus petite échelle, entre la ville de Schaffhouse et sa campagne, restée longtemps très rurale. Dans cette partie du canton, la double voyelle «ei», par exemple dans «*Schleitheim*», se prononce «aa», ce qui donne «*Schlaate*», le nom d'un village cossu et – pour prolonger cette parenthèse – d'un haut lieu pour les anabaptistes américains qui vénèrent cet endroit où fut rédigée, en 1527, leur confession de foi en sept articles.

Cette entrée en matière identitaire, à l'exemple du trajet ferroviaire entre Zurich et Schaffhouse, met l'accent sur une spécificité

non exclusivement helvétique : des villes ou cantons voisins peuvent se distinguer fortement entre eux. Dans le cas concret, entre des voisins de tailles très inégales, puisque le canton de Schaffhouse, avec ses 83 000 habitant-es, pèse aujourd’hui démographiquement à peine un vingtième du canton de Zurich, alors que cette relation était encore de 1:7 en 1850. Quant aux deux chefs-lieux cantonaux, donc entre Schaffhouse, ville moyenne de 36 600 habitants, et Zurich, la plus grande ville du pays, la différence est de 1:10.

Bien que Schaffhouse soit la « ville de mon cœur », j’ai passé mon enfance et mon adolescence à Neuhausen, dans la commune industrielle voisine, célèbre pour avoir organisé (avec Zurich) le deuxième tournoi mondial pour le championnat du monde d’échecs, en 1953⁴⁸. Je me souviens d’avoir pu accompagner mon père à cet événement sans rien y comprendre, mais en étant impressionné par l’ambiance. Membre de la première cohorte du baby-boom d’après-guerre dans ma commune d’agglomération en pleine croissance, j’ai passé une scolarité heureuse dans des bâtiments surannés et des classes bondées – juste trop tôt pour profiter des nouvelles constructions plus spacieuses ; des classes, dont la moitié des enfants étaient issue de familles immigrées des autres cantons souvent catholiques de Suisse orientale ou centrale. J’ai vécu douloureusement ce qu’Urs Altermatt qualifiera plus tard de « contre-société catholique »⁴⁹, en constatant, avec l’objectivité d’un garçon de 10 ans, que les filles catholiques étaient les plus belles. Plus tard, à 17 ans, notre âge nous a ouvert le bal de l’association du Munot⁵⁰, organisé sur la terrasse

⁴⁸ La Fédération internationale des échecs (FIDE) a organisé, dès 1950, dans un rythme trisannuel, des tournois pour désigner le challenger du tenant du titre. Après Budapest en 1950, la Suisse a été choisie comme pays-hôte du tournoi de 1953. Le maire très entreprenant de Neuhausen, Ernst Illi, s’est engagé pour que sa commune obtienne, avec la ville de Zurich, l’organisation de l’événement. Voir les archives des « Schaffhauser Nachrichten », <https://archiv.shn.ch/> (consulté le 25.08.2023).

⁴⁹ L’historien Urs Altermatt décrivait en 1994 les formes de la contre-société catholique en Suisse encore prégnante jusqu’au début des années 1960 (Altermatt, 1994).

⁵⁰ Le « Munot », couronné par une grande plate-forme ouverte, est l’élément principal des remparts de la ville de Schaffhouse. Terminé en 1589, puis tombé en ruine, le vestige a été sauvé et reconstruit par l’association « Munotverein », créée par Johann Jakob Beck en 1839. Depuis 1886, on y danse le quadrille lors de huit soirées d’été. Cette tradition s’est maintenue jusqu’à nos jours, tout en se démocratisant.

du château surplombant Schaffhouse. Les soirées d'été dansantes existent toujours avec leur bruit caractéristique des talons de chaussures tournant sur le béton de la terrasse. J'ai quitté Schaffhouse il y a cinquante ans, mon regard sur la ville est donc celui d'un ancien habitant. J'ai ensuite vécu dans des métropoles à l'échelle suisse, Zurich et Lausanne, sans oublier une troisième centralité toute différente – Reykjavík. Ma manière de voir Schaffhouse a certainement évolué au cours du temps. Me permettant de me démarquer des habitant-es du grand Zurich – comme tous-tes les jeunes Schaffhousois-es de l'époque –, cette ville s'est mue en un lieu de référence à partir de mes études. Arrivé à Lausanne, Schaffhouse a regagné en importance. Aujourd'hui, je ne retournerai pas y vivre, pas plus qu'à Zurich; peut-être en Islande, et encore.

Une ville-canton dans l'ombre de Zurich

Parler des villes moyennes en Suisse? Pour Schaffhouse, cet exercice n'a pas beaucoup de sens sans y intégrer son canton éponyme. Avec Genève et Zoug, Schaffhouse est l'un des trois petits cantons de la Confédération (environ 300 kilomètres carrés) dominés par une ville relativement grande, qui préservent néanmoins une belle campagne fertile. Si Genève est le centre d'une métropole transfrontalière et mondiale, Zoug et Schaffhouse se situent dans l'orbite du Grand Zurich et participent activement à la « Zurich Metropolitan Area ». En revanche, Schaffhouse partage avec Genève la position géographique d'un canton presque entièrement entouré de territoires étrangers et de confession distincte.

Sa petite taille et sa position périphérique dans la Confédération, sa proximité avec l'Allemagne et la dominance de Zurich font de Schaffhouse un espace difficile à classer: pas vraiment partie de la Suisse orientale, pas vraiment actrice dans le jeu transfrontalier entre les grandes régions de Bâle et du lac de Constance, Schaffhouse appartient de plus en plus à l'espace zurichois. Ses voisins allemands proches ont aujourd'hui également tendance à se référer à Zurich plutôt qu'à Schaffhouse. Sur le plan géostratégique, Schaffhouse n'arrive donc plus à jouer un rôle majeur, étant donné que les flux

ouest-est de Bâle, le long du Rhin, sont déviés vers le sud (Zurich) ou le nord, tandis que les flux nord-sud restent d'une importance relativement faible, à la fois sur le rail et sur la route. En tant qu'entrée nord en Suisse, Schaffhouse ne fait aucunement concurrence à Bâle avec son port et les deux axes dans la vallée du Rhin.

Schaffhouse est également un canton moyen dans les indicateurs fédéraux : revenu moyen par tête, péréquation financière équilibrée, ni demandeur ni demandé, ni vraiment mis à l'écart, ni source d'impulsion pour les autres Confédérés – bref, d'un poids tout relatif. Vu sa surface, ce constat n'a rien d'étonnant. Cependant, les exemples d'autres petits cantons comme Genève et Zoug contredisent ce déterminisme. Nous avons donc affaire à un « Schaffhouse méconnu », à l'exception des chutes du Rhin, destination touristique du pays que la plupart des Suisses auraient visitée au moins une fois dans leur vie.

Un territoire préservé

Pourtant, l'image de Schaffhouse est positive en Suisse : elle est considérée par les touristes comme remarquable sur le plan de la préservation de la vieille ville et de sa richesse culturelle, tandis que les vignobles du Klettgau, et surtout leur vin, jouissent d'une grande estime auprès des connaisseurs et connaisseuruses. Les atouts de la région sont hautement prisés par ses habitantes et habitants, en comparaison avec d'autres régions du Plateau suisse, pour la qualité des paysages, les conditions d'habitation et l'ambiance urbaine.

L'engagement pour la préservation des paysages, notamment le Rhin et le Randen – montagne fortement boisée aux portes de la ville –, s'est traduit très tôt par des actions politiques ayant un retentissement national. Ainsi, le Randen et le Rhin ont fait l'objet de mesures de protection contre la construction de *Wochenendhäuser*⁵¹ depuis les années 1960 déjà, à l'instar d'autres cantons de l'Arc

⁵¹ *Wochenendhaus* désigne en Allemagne et en Suisse une petite maison au confort limité et située dans la campagne, à usage exclusif de la famille propriétaire. Note des directeurs et directrice de l'ouvrage.

jurassien (Neuchâtel, Soleure). La proximité de ces espaces par rapport à la ville a éveillé la sensibilité écologique d'une population plutôt urbaine et ouvrière. Pourtant, l'événement clé de la prise de conscience environnementale fut le combat contre le barrage sur le Rhin à Rheinau, en aval des chutes du Rhin, au début des années 1950. L'initiative nationale contre ce projet a été rejetée par tous les cantons, bien évidemment à l'exception de Schaffhouse. Le barrage finalement construit a réduit la hauteur des chutes de deux mètres, une intervention difficilement concevable de nos jours. Le « Comité de Rheinau » poursuit actuellement ses activités par le biais de la revue *Aqua viva* pour la préservation des eaux et rivières. En revanche, le projet de navigation du « Haut-Rhin » entre Bâle et le lac de Constance n'a finalement pas vu le jour. La résistance à ce projet fut vive, mais d'autres raisons ont probablement contribué à son échec, notamment l'opposition des CFF. Ainsi, le Rhin entre Stein am Rhein et Schaffhouse est resté naturel, et le lac de Constance – avec le lac Majeur – est aujourd'hui le seul grand lac suisse à ne pas connaître de régime de régulation du niveau de l'eau.

Spécificités d'une région frontalière

La situation frontalière de Schaffhouse l'expose, certes, mais lui confère en même temps une position de niche excentrée. Le canton a ainsi pu éviter d'être touché par des installations suprarégionales entre Zurich et le Bade-Wurtemberg et leur cortège de nuisances ou d'exploitation de terrains. Il n'abrite, pour l'instant, pas d'infrastructures suprarégionales lourdes telles que des décharges ou des places d'armes ; un site de stockage des déchets radioactifs (Cedra) pourrait toutefois se construire à proximité. L'Allemagne fait en sorte que les lignes à haute tension contournent le canton ; elle a également orienté le trafic routier de Waldshut et Singen vers le nord, bien que l'autoroute du Haut-Rhin planifiée par l'Allemagne était censée passer au sud de Schaffhouse sur le territoire suisse. Sur un autre plan, le conseiller d'État Ernst Neukom, responsable des constructions et très actif dans beaucoup d'autres projets, avait promis que tant qu'il serait au gouvernement, il n'y aurait pas de rénovation de la route

cantonale par le Klettgau viticole. Il a tenu sa promesse durant ses huit législatures de 1969 à 2000⁵².

Pour ce qui est des nuisances suprarégionales, on ne peut éviter de parler de l'aéroport de Kloten qui concerne la ville et le canton. Le couloir aérien d'approche venant du nord, le plus logique sur le plan opérationnel et impactant un minimum de population passe au-dessus de territoires allemands et schaffhousois. Dans les années 1980, la Suisse et le canton de Zurich avaient imposé cet axe sans véritable consultation de leurs voisins allemands. Une résistance locale s'est manifestée à Waldshut, ville allemande située à la frontière, qui était déjà remontée contre les Suisses à cause de l'absence de collaboration transfrontalière lors de la construction de la centrale nucléaire de Leibstadt en face de leur ville, qui a porté son opposition d'abord à Stuttgart (la capitale du Land de Bade-Wurtemberg), puis à Berlin. La solution actuelle, âprement négociée, limite les survols depuis le nord, mais expose une bonne partie de la population de la ville de Zurich et des régions du lac de Zurich au bruit des avions. Schaffhouse a ainsi profité du combat qu'ont mené ses voisins allemands, le perdant étant le Grand Zurich.

Comment se distinguer?

Les directeurs et la directrice de ce livre souhaitaient que la relation des auteurs et autrices avec « leur ville » soit explicitée. D'ailleurs, c'est sans doute parce qu'ils et elle me savaient « Schaffhousois », donc quelque peu exotique dans le contexte romand où je vis depuis quarante ans, que j'ai été contacté.

En tant qu'habitant de « ville moyenne », on s'accommode à une certaine modestie devant les performances et les succès des plus grands. Ceci est particulièrement vrai dans un domaine à portée surtout symbolique, le sport. Pour les supporters et supportrices d'un club issu d'une ville moyenne, cela veut dire s'habituer à des défaites ou jouer en dehors de l'élite nationale. Ainsi, le club phare de football

⁵² Lors de deux votations cantonales, des modifications mineures du tracé ont été acceptées par les Schaffhousois-es. Et l'ouverture d'un tunnel sous la localité de Neuhausen en 2019 a raccourci sensiblement le trajet vers le Klettgau.

local, le FC Schaffhouse, se maintient en deuxième division, après quelques prudents passages au plus haut niveau quand l'effectif des clubs était encore à 14 équipes. Dans le contexte actuel de concentration des équipes, presque plus aucune ville de taille moyenne n'est représentée parmi l'élite du pays. Ce constat peut être vu comme un syndrome de la perte d'influence des villes moyennes, la relégation dans la « médiocrité ». On peut s'y habituer, se contenter d'espérer et de tirer de la satisfaction de petits succès – tout cela est aussi le prix à payer pour rester fidèle à un club « dans la moyenne » et rester attaché à une ville « moyenne ». Des alternatives peuvent exister si l'on change de genre. Ainsi, le football schaffhousois a vécu un moment de gloire lorsque l'équipe féminine du bourg de Neunkirch a gagné le championnat et la coupe suisse en 2017. Pourtant, ce succès a été obtenu à la suite d'une escroquerie. Le dirigeant du club était, dans son activité principale, le gestionnaire d'une cave viticole. Il a détourné l'argent de cette entreprise pour payer les footballeuses. Cette perte a conduit à la faillite de la cave et le club a dû se retirer du championnat. Cependant, Schaffhouse brille depuis une dizaine d'années dans un autre sport. Au handball, l'équipe locale, les « Kadetten Schaffhausen », a gagné à dix reprises le championnat suisse et s'est distinguée au niveau international. Le club est sponsorisé par un industriel à succès et engagé, ancien sportif lui-même.

L'exemple du sport nous permet d'esquisser quelques possibilités de positionnement des villes moyennes, des options qui s'appliquent aussi à d'autres domaines : se contenter de jouer un rôle honnête sans trop d'ambitions ni d'illusions, tricher avec les règles, choisir l'excellence dans la spécialisation, ou encore moisir dans l'insignifiance. Une autre option sera dépeinte plus loin, celle de l'excellence jalouée et accaparée par des plus puissants.

Rayonnement

À ce stade de la réflexion, faisons un détour sur la signification de l'expression « ville moyenne ». Ce livre sur les villes suisses a été écrit par des scientifiques en français et en allemand. Selon notre entendement, la langue française utilise indistinctement les deux

acceptions de ville « de taille moyenne » ou « de qualité moyenne » ; elle laisse ainsi planer le doute sur la nature de cet état entre grand et petit, entre bon et mauvais, entre beau et laid. En allemand, le terme « *mittel* » est plutôt réservé à sa taille (*Mittelstadt*) et se rapproche fortement de la définition statistique. Pour exprimer une qualité « moyenne », on utiliserait plutôt le terme « *mittelmässig* » (« *medioker* » en allemand ou « médiocre » en français est fortement connoté et indique un état inférieur à la moyenne). Sans vouloir entrer dans les débats sur l'urbanophilie et l'urbanophobie, il semble évident qu'une « ville moyenne » française ne l'est pas uniquement à cause de sa taille, mais également quant à son importance moindre, à son rayonnement culturel limité. Par contre, une « *Mittelstadt* » allemande serait connotée plus positivement, valorisée pour l'absence de problèmes des grands centres urbains. *Quid de la Suisse ?* Placée dans une perspective historique à plus long terme, la relégation de la plupart des villes moyennes pourrait peut-être s'estomper à l'avenir, en termes de qualité de vie. Thierry Paquot, le philosophe-urbaniste français est arrivé, en 2010 déjà, à considérer qu'une ville de 30 000 habitant-es offrirait les meilleures conditions de vie possibles.

Développement économique

Dans mes recherches scientifiques, et notamment dans celles effectuées grâce au mandat obtenu par l'Office fédéral de la statistique en 1984 pour élaborer une nouvelle définition des agglomérations suisses, l'équipe avec laquelle je travaillais a postulé une équivalence entre villes tertiaires et villes industrielles sur les plans du potentiel économique et de la spécialisation des emplois. La Suisse de l'époque aurait arboré des hiérarchies urbaines peu prononcées. Schaffhouse, comme bien d'autres villes moyennes du pays, a joué un rôle prédominant dans l'histoire de l'industrialisation de la Suisse. Dans les années 1960, deux des plus grandes entreprises de l'industrie des machines du pays (Georg Fischer et Schweizerische Industrie Gesellschaft – SIG) avaient leur ancrage au bord du Rhin, employant jusqu'à 10 000 personnes au total. Le terme d'ancrage signifiait à la



Illustration 1 Usine de Georg Fischer dans la vallée du Mühlenal à Schaffhouse, en 1926. Reproduction avec la permission de Georg Fischer AG.

fois la présence du siège des entreprises dans le canton, garantissant par là un substrat fiscal important, ainsi que de fortes interactions avec les milieux politiques. Le rayonnement était mondial vu l'étendue des marchés de leurs produits. Une anecdote : à l'époque, des cadres de ces entreprises siégeaient dans les commissions scolaires pour veiller à ce que suffisamment de jeunes gens doués s'orientent vers un apprentissage industriel plutôt que vers le gymnase.

Le tissu industriel schaffhousois a été bouleversé à deux reprises (dans les années 1970 et 1990), entraînant une réduction massive de l'emploi industriel, sans pour autant faire entièrement disparaître la présence des entreprises (illustration 1). En 1991, la fermeture de la fonderie de Georg Fischer AG, après presque deux cents ans d'activité, a coûté mille emplois. Ceci dans l'indifférence générale, comme l'a constaté Jakob Walter⁵³ – un observateur attentif – qui notait que ces mille emplois correspondaient à l'activité du secteur agricole de

⁵³ Mon camarade de classe Jakob Walter, chef des gardes-pêche du canton de Schaffhouse, est un observateur avisé de la vie politique locale qu'il commente dans les journaux régionaux.

l'époque et que la disparition de ce dernier aurait tout autrement secoué la société. Après de nombreuses transformations, l'industrie d'aujourd'hui compte nettement moins d'emplois, mais sa productivité a largement augmenté et provient désormais de succursales d'entreprises internationales, parfois leaders à l'échelle mondiale. Ce constat est loin de concerner uniquement les quelques entreprises issues d'anciens grands groupes, il touche aussi des entreprises anciennes (montres) ou récemment installées. L'évolution du tissu industriel de Schaffhouse a été alimentée par l'immigration des cantons ruraux de Suisse, puis par l'immigration italienne, espagnole, turque et des Balkans. Les frontaliers et frontalières allemandes ont considérablement pris part à cette évolution, et ce très tôt après la Deuxième Guerre mondiale.

À l'instar de presque toutes les villes suisses, Schaffhouse a connu un net recul de sa population dans les années 1980 au profit de sa campagne, qui était en déclin depuis plus de cent vingt ans, recul accompagné par un changement de la structure de sa population. À ce mouvement local s'est superposée la migration des Zurichois et Zurichoises, qui se sont installés dans les mêmes zones périurbaines et rurales que sont Klettgau et le Reiat, mais aussi dans la vieille ville et ses quartiers voisins proches de la gare.

Avant de clore ces quelques impressions sur la dynamique de l'économie schaffhouseoise, reprenons encore un exemple de continuité: le taux des jeunes finissant leur scolarité avec une maturité gymnasiale s'élevait, en 2019, à 13,1 % dans le canton de Schaffhouse. En comparaison avec les deux autres petits cantons de référence, mentionnés précédemment, ce taux se situait à un niveau presque deux fois plus élevé à Zoug (24,1 %) et presque trois fois supérieur à Genève (33,7 %). Tout peut changer, mais l'imprégnation économique et sociale semble perdurer.

Poids de la politique passée et présente

La position excentrée du canton de Schaffhouse en Suisse et son économie, imprégnée par le passé industriel et agraire et par la distinction entre la ville et sa campagne, ont forgé une vie politique animée et

parfois conflictuelle : une tripartition centenaire entre un parti radical composé de l'élite des professions libérales, des commerçants et des industriels, une gauche syndiquée combative et une paysannerie devenue sûre d'elle et de sa valeur économique. Les confrontations se sont renforcées dans les années 1930 sous le signe de la radicalisation, à gauche vers les communistes et à droite vers les frontistes. Dans un climat pacifié, mais toujours animé, la période de l'après-guerre a vu trois partis (PS, PRD et PAI/UDC) se partager le pouvoir, secondés par de nombreux petits partis volatils. À la fin des années 1980, l'avantage relatif de la gauche s'est effondré, puis l'UDC a clairement dépassé le parti radical. L'héritage de la vivacité de la vie politique se manifeste encore dans la presse. Schaffhouse est ainsi le seul canton de Suisse allemande dans lequel les journaux d'opinion (proches des partis) ont plus ou moins survécu : un journal de la campagne (le *Klettgauer Bote*), la *Schaffhauser Arbeiter-Zeitung*, dernier journal ouvrier de Suisse, ainsi que les *Schaffhauser Nachrichten*, portant le sous-titre « *Intelligenzblatt* ». Ce quotidien est le seul journal cantonal indépendant de Suisse allemande. Il a accompagné le repositionnement politique à droite des dernières décennies – tout comme l'a fait la chaîne de télévision locale. Aujourd'hui, la presse schaffhousoise ne porte pas le signe de l'excellence, mais de la singularité.

Si l'on peut considérer le sport et la presse comme des expressions culturelles dans lesquelles Schaffhouse a connu des sorts variés, la culture au sens restreint du terme a eu des succès qui ont largement dépassé ses frontières. Dotée de l'important musée historique, naturel et d'art d'Allerheiligen, la Kulturstadt Schaffhausen des années 1950 à 1970 méritait cette distinction grâce à des expositions internationales et au célèbre festival international J. S. Bach. La culture alternative, le jazz, ainsi qu'une scène vivante de petits théâtres ont prolongé et modifié la notoriété de la ville. En 1982, les Hallen für Neue Kunst (les Halles d'art contemporain), ont ouvert dans une usine de textile abandonnée ; elles sont rapidement devenues une référence en tant que lieu d'exposition d'art moderne et monumental. Fondées par Urs Raussmüller, les Hallen ont dû fermer leurs portes en 2014 suite à un procès perdu lié à la propriété de

leur principale œuvre d'exposition, *Das Kapital Raum*, de Joseph Beuys, installée par l'artiste lui-même dans ce musée. L'œuvre se trouve aujourd'hui à Berlin, lieu autrement plus métropolitain. Cette triste issue d'une aventure pourtant soutenue par les autorités locales montre une autre facette de l'excellence dans la périphérie : elle peut être atteinte par moments, mais il est difficile de la maintenir sur la durée.

Revenons pour un instant sur la nature de « ville moyenne » de Schaffhouse. Dans une optique historique, ce verdict est presque une offense, puisque Schaffhouse était (avec Lucerne, Zurich, Berne, Fribourg, Soleure et Bâle) une des sept villes-cantons urbaines de l'ancienne Confédération des XIII cantons. Avec d'autres villes, telles que Genève, Bienne, Mulhouse, Rottweil ou Saint-Gall – alliées de la Confédération – elle bénéficiait du statut, au 13^e et au 14^e siècle, d'immédiateté impériale, ce qui lui donnait le privilège de pouvoir mener sa propre politique extérieure et d'acquérir des territoires. Schaffhouse était une ville assez importante et peuplée, politiquement autonome, et incomparable avec le statut et la taille de petits bourgs comme Bellinzone, Bulle, Frauenfeld, Olten, Thoune ou Yverdon. Entre 1330 et 1415, la ville de Schaffhouse perdit temporairement son statut d'immédiateté en tombant sous domination autrichienne. Durant cette période, décisive pour la croissance urbaine, Zurich a pu agrandir son territoire jusqu'au Rhin. Par la suite, Schaffhouse ne put plus entrer en concurrence avec son voisin puissant et resta également bloquée à l'est par les possessions autrichiennes. La ville, confédérée depuis 1501, parvint à acquérir une série de villages au détriment de possessions ecclésiastiques, mais resta confinée dans un périmètre très restreint (Landolt et Hofer, 2017). En 1815, le canton manqua la dernière occasion d'arrondir ses frontières décousues lors du congrès de Vienne, quand sa délégation s'avéra trop peu pugnace, à l'opposé d'un Charles Pictet de Rochemont qui réussit sa difficile mission pour Genève. Parmi les 19 cantons de la République helvétique de 1798 à 1803, Schaffhouse se présenta comme l'unité de loin la plus petite (avec l'éphémère Bellinzone).

Avoir accepté de présenter Schaffhouse dans cet ouvrage dédié aux villes moyennes revient, pour un amateur d'histoire, presque

à une trahison. Tout en admettant qu'elle n'aurait pas vraiment mérité mieux. Le chansonnier Dieter Wiesmann, lui, se tient encore un cran en dessous en exprimant son amour pour sa ville, en dialecte schaffhousois, par l'hymne « Blos e chlini Stadt » (« Rien qu'une petite ville »).

Références

- Altermatt, U. (1994). *Le catholicisme au défi de la modernité*. Lausanne: Payot.
- Landolt, O. et Hofer, R. E. (2017), Schaffhouse, in: *Dictionnaire historique de la Suisse*, chap. 2.3: « Formation territoriale », version du 11 mai.

Sierre : les dilemmes d'une ville façonnée par l'automobile

Rafael Matos-Wasem



Nous sommes toutes et tous perpétuellement en mouvement. Je ne déroge pas à cette règle, et cela a commencé dès ma conception. Des décisions migratoires ont entraîné ma naissance en 1961, à Caracas, capitale du Venezuela. Je suis un véritable produit du métissage, avec un père aux origines galiciennes, chinoises, certainement aussi amérindiennes et africaines, et une mère allemande. La formation académique de mon père et ses engagements professionnels nous ont conduits à changer sans cesse de pays, de lieux de résidence, de langues et de cultures. Ceci explique sans nul doute mon attrait pour la mobilité, les migrations, la mondialisation et le tourisme. Et le choix de la géographie humaine comme discipline d'études. C'est justement la mobilité qui me sert de fil rouge pour aborder le cas de la ville valaisanne de Sierre, où je travaille depuis 2003 et dans laquelle j'ai habité avec ma famille pendant deux ans, au début de notre époque « alpine », avant de déménager dans la ville voisine, Sion.

Comment suis-je arrivé à Sierre ? Après avoir obtenu un bachelior en géographie à l'Université du Costa Rica (UCR), j'ai débarqué à Genève où j'ai décroché un master en études du développement et, en 2001, un doctorat en sciences économiques et sociales. Il me faut préciser ici que j'ai séjourné une première fois en Suisse, dans la région de Morges, dès l'âge de 15 ans, et ce durant quatre ans, avant de repartir au Costa Rica. Lors de mon second et toujours actuel séjour en Suisse romande, j'ai passé d'abord près de quinze ans à Genève pour effectuer mes études et assurer mes premiers postes en tant qu'enseignant et chercheur. Cette phase de ma vie m'a également permis de fonder une famille, qu'il a fallu convaincre pour que nous nous établissions tous-tes les six en Valais. Je venais en effet, en 2003, de décrocher un poste stable et intéressant en tant que chercheur, puis de professeur, dans le domaine du tourisme à la Haute école valaisanne, l'actuelle HES-SO Valais-Wallis. À Sierre, donc. Pour convaincre la famille, d'abord réticente, j'ai brandi un argument imparable : le fait d'habiter à proximité de mon lieu de travail m'éviterait de devoir effectuer des trajets pendulaires, me permettant ainsi de davantage m'occuper des quatre enfants et partant, de contribuer au bien-être familial. J'ai également mis en avant la qualité de vie et le climat du Valais. Nous avons donc effectué le grand saut – à l'échelle suisse, cette fois – entre Genève et Sierre au cours de l'été 2003, peu de temps après le début de mon contrat de travail.

Une ville dénuée de centre

Un trait urbain assez particulier m'a frappé dès mon arrivée à Sierre : l'absence d'un véritable centre-ville. Ce qui en faisait office se bornait à une unique artère arborée, l'avenue Général-Guisan, longue de 300 mètres, flanquée de restaurants, de quelques bureaux et commerces, dont une Migros (enseigne que j'ai eu le loisir de découvrir en Suisse dans chaque ville ou village un tant soit peu important, tout comme celle de sa concurrente, la Coop), et de trois établissements bancaires. Je me suis alors souvenu d'un article fondateur en géographie humaine publié en 1906 en collaboration avec Paul Girardin par le grand géographe français Jean Brunhes qui avait

enseigné dans les universités de Fribourg et de Lausanne. Ce jalon important de la géographie humaine aborde non seulement la question des établissements humains dans le val d'Anniviers, mais aussi celle de la transhumance (nomadisme pastoral). Les Anniviards et Anniviardes avaient développé une façon ingénieuse de tirer le meilleur parti de tout ce que le milieu régional leur offrait, et ce sans le surexploiter. Les deux auteurs montrent qu'à partir du 13^e siècle la population locale pratiquait des migrations périodiques plusieurs fois par année entre le village, le mayen⁵⁴ et l'alpe. Les habitant-es possédaient également des parcelles cultivées et des vignes en plaine qui étaient réparties entre les diverses bourgades du val d'Anniviers. Chaque village de montagne avait en somme sa réplique en plaine. Ces lieux-dits ruraux se sont progressivement étendus et ont fini par former dès la fin du 19^e siècle un seul ensemble proto-urbain aux quartiers relativement autonomes les uns des autres (Brunhes fait mention de Glarey, Borzuat, Bottire, Tservettaz, Villa-Liddes, Plantzette, Champétröz et Muraz). Sierre n'a donc finalement pas connu de croissance organique à partir d'un noyau originel rayonnant autour de la cité. Même si ce que l'on appelait le « village » jusque vers 1880 et qui constitue le bourg actuel a pris son ascendant sur les autres lieux-dits, grâce à la reconstruction de la route du Simplon au tout début du 19^e siècle et, par la suite, à l'arrivée du chemin de fer (1868) et au développement touristique et industriel (dont il ne sera à dessein pas question ici). Le chantier de la Grande-Avenue, actuelle avenue du Général-Guisan, qui prolonge la rue du Bourg vers l'ouest, démarra en 1905. La mobilité a indéniablement changé de rythme et de rayon d'action à partir de cette époque-là.

Un nouveau point de rupture, autrement plus important, a été l'émergence et la « démocratisation » de l'automobile. Le nombre d'automobiles immatriculées en Valais a pris son envol à partir des années 1950 et plus encore dès les années 1960. L'exemple de Sierre illustre à merveille les conséquences de cette évolution. En participant, en 2005-2006, à un projet de recherche mandaté par la Ville

⁵⁴ Le mayen est « le pâturage du mois de mai, le pâturage de printemps, où l'on met les vaches au sortir de l'étable, en attendant que l'alpe soit libre de neige, ce qui n'a lieu que dans le courant de juin » (Brunhes et Girardin, 1906, p. 338).

de Sierre et portant précisément sur l'évolution historique et le devenir de la rue du Bourg (Cassina et Möri, 2006), j'ai pu constater les ravages résultant de la décision prise pour éviter que le flot automobile emprunte cette étroite rue pour traverser la ville. Le percement, dès 1954, d'un axe parallèle à celle-ci, juste un peu plus au nord, requit la démolition d'un pan important du patrimoine bâti sierrois. L'avenue Max-Huber inaugurée dix ans après signifia par ailleurs un total remodelage du tissu urbain dans cette partie de la ville et l'apparition d'une architecture passablement hétéroclite. D'autres lieux ou éléments identitaires ou *topophiliques* de Sierre ont été sacrifiés sur l'autel de l'automobile triomphante. L'abattage d'anciens et majestueux arbres en est un exemple. Je me souviens d'avoir suivi avec tristesse la disparition, en 2014, du dernier séquoia qui restait sur les six que la richissime famille Mercier, de Lausanne, avait offerts à Sierre autour de 1900. La construction de la cave Provins, en 1931, avait déjà nécessité la coupe de cinq d'entre eux. Malgré les protestations, le dernier qui restait fut abattu un petit matin dans le cadre du projet de construction du complexe Gare sud, un « carrefour de mobilité », pour reprendre les termes de la Ville de Sierre, comprenant la nouvelle École de commerce et de culture générale, mais aussi la nouvelle gare routière et... un parking de 200 places.

Ces épisodes et d'autres m'ont souvent donné l'impression que la nature et la végétation ne sont pas toujours les bienvenues en ville de Sierre. Ses six giratoires aux entrées de la ville, à l'« ambiance urbaine et contemporaine » (Ville de Sierre, 2006, p. 2), confirment cette impression. Ces œuvres réalisées par les architectes Giorla et Trautmann à la suite d'un concours organisé en 2004 sont irréprochables esthétiquement parlant ; il n'en demeure pas moins que ces disques de béton surplombés d'une élégante lame de verre ont remplacé des ronds-points peut-être plus classiques, mais au moins végétalisés et « vivants ». Dernières illustrations révélatrices d'un certain état d'esprit : un jardinier municipal m'a assuré il y a quelques années que la commune avait décidé de se défaire d'un certain nombre d'arbres en ville dans le but de réduire la quantité de feuilles à ramasser, permettant ainsi de réduire d'autant le budget alloué aux

parcs et jardins. En m'installant en Valais, j'ai parfois demandé à mes interlocuteurs·trices la raison pour laquelle Sierre ou Sion possédaient si peu de parcs ou de grands espaces verts en ville. Quelle ne fut pas ma surprise d'entendre le plus souvent comme explication le fait que les villes valaisannes, de taille relativement modeste, sont entourées de nature et de montagnes et qu'il suffit tout bonnement de prendre sa voiture pour en profiter... J'ai dû me rendre à l'évidence que l'emprise automobile était bien tenace.

Pourtant, comme Sierre, de nombreuses villes ont payé un lourd tribut à l'automobile. Le canton du Valais, peu motorisé au début du 20^e siècle, s'est hissé de nos jours dans le trio de tête, juste après Zoug et Schwyz, avec pas moins de 650 voitures de tourisme pour 1000 habitant·es (2021). Ce que j'ai déniché à ce propos dans la littérature et les archives m'a replongé avec tristesse et même une rage certaine dans les schémas de Ronald J. Horvath (1974) que le géographe radical étasunien William Bunge a repris dans l'un de ses ouvrages capitaux, *The Nuclear War Atlas* (1988). Ces auteurs expliquent la place que les véhicules à moteur ont inexorablement occupée dans l'espace urbain, sans oublier le fardeau en vies humaines, dont de trop nombreux enfants, résultant de cette emprise spatiale. L'on rajouterait à présent, près d'un demi-siècle plus tard, les émissions de gaz à effet de serre, les poussières fines et le bruit.

L'essor de l'automobile a également accru l'étalement urbain. Les deux exemples qui suivent éclairent ce point et montrent, par ailleurs, pourquoi les répercussions de ce phénomène ont été particulièrement marquées à Sierre. En arrivant par l'ouest en train, deux paires d'imposantes bâtisses, soit deux tours d'une quinzaine d'étages, chacune accolée à une autre quelque peu plus basse, formant la cité Aldrin, m'ont longtemps intrigué. En menant des recherches pour un projet sur le « Bon air des Alpes », j'ai trouvé des éléments de réponse au sujet de cette cité, sorte d'enclave moderniste sise en périphérie du « gros bourg » qu'était alors Sierre. Ces tours ont été bâties en 1973 à la lisière de la ville de Sierre, « dans un écrin de verdure » (du moins d'après la brochure sur laquelle je suis tombé) éloigné des autres constructions. Une phrase extraite de la brochure est révélatrice de l'état d'esprit qui régnait à ce moment-là, à la veille

du choc pétrolier : « Vision futuriste, construite pour le bonheur de l'homme (*sic*) dans une conception résolument moderne ». Les heureux-ses propriétaires de ces appartements de standing allaient pouvoir bénéficier, à portée de main, entre autres choses, d'un salon de coiffure, d'un jardin d'enfants, d'un dentiste, d'un pressing, d'un magasin d'alimentation et, comme il se doit, d'une chapelle. S'il est vrai que l'on mentionnait l'existence d'un service de bus, sur les illustrations, ce sont les voitures et le nombre important de places de parc qui sautent le plus aux yeux... Un demi-siècle plus tard, la cité Aldrin a perdu de son lustre. D'aucuns voudraient tout simplement qu'on la dynamite. Quoi qu'il en soit, le bâti de Sierre a fini par rattraper et encercler cet ensemble résidentiel censé être entouré de nature et à l'abri du fracas de la ville... Décidément rien ne dure !

Immédiatement à l'ouest des actuellement dénommées « Tours » a été implanté, en 1974, le centre commercial de Sierre, juste à l'entrée est de Noës, un autre ancien hameau anniviard. Les « *shopping malls* » sont, vous le savez bien, un pur produit de la consommation de masse et de l'« automobilisation » venu tout droit d'Amérique du Nord ! L'arrivée du réfrigérateur y est aussi pour quelque chose (Mumford, 1934). Même si je n'affectionne pas les centres commerciaux, je reconnais m'être rendu par le passé dans des *malls*, aux États-Unis et au Venezuela notamment. J'ai tout de même été quelque peu surpris d'en découvrir autant autour des villes suisses, y compris de celles de taille modeste. Le nombre de centres commerciaux en Valais m'a particulièrement frappé. Des statistiques montrent que le « Vieux Pays »⁵⁵ occupe la première place en Helvétie en termes de mètres carrés par habitant occupés par des centres commerciaux. Les autorités politiques ont laissé faire, avec le résultat que l'on sait ; ce « laxisme dans l'urbanisme commercial » (Veltz, 2022) a sonné le glas du petit commerce en ville, phénomène qui saute aux yeux à Sierre. Ce qui est piquant dans cette histoire

⁵⁵ Appellation utilisée dès les premières années du 20^e siècle pour désigner un Valais rural et conservateur. Elle apparaît pour la première fois en 1889 dans l'ouvrage « Un vieux pays : croquis valaisans » publié par Marie Trolliet (source : Médiathèque Valais, 2009, <https://www.valais-en-questions.ch/service/appellation-vieux-pays-163.html> [consulté le 25.08.2023]).

est qu'à présent les centres commerciaux ont amorcé leur déclin qui a débuté dans leur pays d'origine avant de commencer à frapper d'autres contrées, y compris la Suisse. Le tout récent « Mall of Switzerland », à Ebikon (LU), est là pour nous le prouver. Va-t-on assister en Suisse à la prolifération, comme c'est déjà le cas aux États-Unis, de *malls* abandonnés qui attirent les adeptes de l'urbex (exploration urbaine) ? La vente en ligne explique en grande mesure ce croissant désamour. Mais le mal est fait et le « centre-ville » de Sierre ne retrouvera probablement plus son animation commerciale d'antan, aussi réduite qu'elle ait pu être. Ainsi, le Crédit Suisse a décidé, avant sa débâcle, de fermer sa succursale locale dès le mois d'août 2021 et a prié ses client·es sierrois·es de se rendre aux guichets que la banque possède (encore) à Viège et à Sion.

Sierre et Sion : d'un état de rivalité à une émulation bénéfique

Ce point m'amène à aborder la question de la rivalité pouvant exister entre Sierre et Sion, entre la petite ville et le chef-lieu cantonal, notamment en termes d'animation et de vitalité. À la suite de la perte de substance du mal nommé « centre-ville » de Sierre évoquée précédemment, Sierre a commencé à perdre de son attrait, et ce au profit de Sion, sa concurrente éloignée d'à peine 17 kilomètres. L'inauguration, en 1996, de la prolongation de l'autoroute A9 de Sion à Sierre y a certainement contribué, en réduisant drastiquement le temps de parcours en voiture. Des collègues et des ami·es de ma génération ont souvent évoqué le glissement qui s'est opéré au fil du temps. Si autrefois les jeunes gens de Sion se rendaient à Sierre pour faire la fête, par la suite, le mouvement s'est inversé. Cette perte de vitalité perçue, notamment au niveau des activités de loisirs, a été par ailleurs l'un des principaux facteurs qui nous ont poussés, ma famille et moi, à quitter Sierre au bout de deux ans et demi pour nous installer dans la vieille ville de Sion. D'autre part, il va de soi qu'une ville de la taille de Sierre peine à trouver sa place face à sa rivale sédunoise deux fois plus peuplée et qui regroupe bon nombre de services administratifs et les musées cantonaux.

Sierre, par exemple, n'a jamais réussi à avoir son propre lycée-collège, tandis que Sion en compte deux. En échange, il est vrai qu'elle a obtenu les hautes écoles de gestion, de travail social et d'art de la HES-SO Valais, ce qui n'est pas négligeable. Le fait que Sion et Sierre, avec 17 autres communes voisines, aient finalement décidé de créer l'Agglo Valais central en septembre 2020 permettra-t-il à ces deux villes de collaborer au lieu de se faire concurrence ? Ou, au contraire, Sion ne risque-t-elle pas de porter davantage ombrage à Sierre ? L'avenir nous le dira.

Ce portrait de la ville de Sierre serait incomplet si l'on passait sous silence l'apparent mimétisme de ses autorités vis-à-vis de la politique urbaine plutôt innovante dont fait preuve Sion. En dépit de la farouche opposition de la majorité des commerçant-es, le chef-lieu du Valais a eu en effet la volonté d'entamer la progressive piétonnisation d'une partie de son centre en commençant dès 2003 par la place du Midi. Cette modification de la mobilité et de la forme urbaines contribua à vitaliser et à rendre plus conviviales les zones concernées. Sierre a emboîté le pas de sa voisine avec un certain décalage et en recourant çà et là à des demi-mesures peut-être plus adaptées à son échelle et à ses moyens.

Sierre peut aussi donner l'impression d'avoir manqué le train de la « festivalisation » urbaine (Gravari-Barbas, 2007). La commune est devenue plus frileuse en ce qui concerne l'apport de soutien financier à bon nombre de manifestations culturelles ou festives, qui avaient contribué peu ou prou à accroître la notoriété de cette ville sans centre-ville⁵⁶. Certaines répondent toujours présentes, telles que Couleur Pavé (rendez-vous estival existant depuis 2009), le Sierre Blues Festival (depuis la même année, mais à visée commerciale), DreamAgo (qui ravit les cinéphiles depuis 2011 – et dire que Sierre avait failli perdre ses deux salles de cinéma !), la mythique course Sierre-Zinal, la plus populaire foire de la Sainte-Catherine (qui existe depuis plus d'un siècle) et, à ne pas omettre, la fête du Poulet (qui en est à sa 23^e édition et au cours de laquelle quelque

⁵⁶ Pour davantage d'éléments sur la genèse et le rayonnement de ces festivals sierrois, se référer aux résultats d'une recherche à laquelle j'ai contribué en collaboration avec le sociologue Gabriel Bender (Matos-Wasem et Bender, 2011).

2000 volatiles sont grillés)... Quant aux quasi-disparitions, voire extinctions, je pense à la significative réduction de voilure imposée au 1^{er} août sierrois (fêté ici dès la veille), Feu au lac, ainsi qu'à son déplacement du lac de Géronde à la place de l'Hôtel-de-Ville. Le festival trisannuel Rilke – l'écrivain autrichien Rainer Maria Rilke passa les dernières années de sa vie à Sierre et à Veyras, dans la région sierroise –, qui connut une première édition en 2000, dut en revanche mettre la clé sous la porte à l'issue de la sixième, en 2016. Véritable institution existant depuis 1969, les Florales sierroises, se déroulant tous les deux ans, n'ont quant à elles plus lieu depuis 2016.

La perte probablement la plus douloureuse a été celle du Festival international de la bande dessinée, deuxième du continent européen après Angoulême. Fondé en 1984, grâce à l'initiative de la Jeune chambre économique (acteur ayant joué un rôle considérable en termes d'innovation et de dynamique culturelle locale), il avait permis à Sierre d'être connue loin à la ronde en tant que « Ville de la BD », voire de « *City of Comics* ». Nous avons profité de l'édition de 2003 pour y faire une escapade en famille depuis Genève, où nous habitons, pour non seulement visiter le festival, mais aussi notre futur lieu de vie. En ce mois de juin, je travaillais certes déjà à la HES-SO Valais depuis un peu plus d'un mois, mais nous avons décidé d'attendre les vacances estivales pour déménager. L'année d'après, en juin 2004, nous avons pu pleinement profiter d'une nouvelle édition du festival, consacrée aux liens entre bande dessinée et architecture. Quelle ne fut pas notre surprise d'apprendre, au mois de décembre, que la commune avait décidé de mettre un terme au soutien financier qu'elle accordait au festival ! Ce fut un véritable choc. Je ne voulais pas rester les bras croisés à voir Sierre perdre un de ses atouts majeurs en termes d'image, raison pour laquelle j'ai rejoint pendant plusieurs années un groupe de jeunes gens passionnés qui s'est donné pour mission de faire renaître le festival de la BD sur d'autres bases. C'est ainsi qu'en 2005 est née l'association « Sierre secoue la bande dessinée » qui, avec plein d'entrain et de créativité, mit sur pied des éditions annuelles dans des lieux emblématiques de Sierre. BD-Bois eut lieu, en 2005, au Petit-Bois, où par le passé s'était déroulé le festival du Petit-Bois (en 1982 et

en 1984). BD’Pavés s’est déroulée, en 2006, dans l’historique rue du Bourg, déjà évoquée. L’édition de 2007 du festival Sismics prit place dans le cadre somptueux du lac de Géronde. Les éditions suivantes, et ce jusqu’au clap de fin définitif en 2013, furent principalement organisées dans les anciennes caves Tavelli, sises près de la gare. Je dois ajouter ici que j’ai été accueilli les bras ouverts par cette équipe enthousiaste qui cherchait à sauver avec fougue et un brin de désespoir cet autrefois important pan de l’identité et de l’animation sierroises. Avec cette disparition, la ville a, hélas, perdu un peu de sa vitalité, voire de son âme. Quoi qu’il en soit, les manifestations culturelles peuvent constituer un puissant vecteur d’intégration sociale et locale pour autant que l’on y mette aussi du sien.

Des frémissements laissant présager un meilleur futur urbain

Mon constat peut sembler sévère, mais il résulte d’une analyse menée sans complaisance. De nombreuses lueurs d’espoir pointent toutefois à l’horizon. Depuis mon arrivée en Valais, en 2003, j’ai pu constater une hausse de la prise de conscience environnementale et climatique et partant, de la place cardinale que devraient occuper la nature et la biodiversité dans les espaces urbains. Ainsi, l’abattage ces dernières années de deux séquoias (2014 et 2019) a provoqué une vive opposition d’une partie non négligeable des Sierrois-es. Les autorités auraient-elles une longueur de retard sur la population ? Les choses commencent cependant à bouger de ce côté-là également, comme nous le montrent de récents exemples. La Ville de Sierre a fait cartographier ses îlots de chaleur urbains à l’aide d’images satellitaires, afin de s’adapter au réchauffement climatique. « Des zones de fraîcheur [sont] à conserver, voire à développer, pour assurer le bien-être en ville », comme le proclame le site internet de la Ville⁵⁷. Pourquoi ne pas songer à en créer également de toutes pièces, tout comme de nouveaux espaces bleus (lagons, étangs) ? Un premier pas dans cette direction semble avoir été accompli, au bout de sept

⁵⁷ Voir <https://www.sierre.ch/fr/ilots-chaleur-fraicheur-cartographies-3613.html> (consulté le 03.01.2024).

ans de travaux, avec la renaturation sur une surface de quinze hectares de l'ancienne gravière de Pramont située, il est vrai, bien en dehors du périmètre urbain de Sierre⁵⁸.

Les autorités annoncent que d'autres mesures concrètes seront prises sur le terrain. Songeraient-elles par exemple à contraindre les entrepôts et autres centres commerciaux à végétaliser leurs toitures ou à y placer des panneaux solaires? Ou à fermer certaines rues à la circulation, voire à les transformer en coulées vertes dévolues aux habitant-es, notamment aux enfants, et aux gens de passage? Oseraient-elles réduire la surface recouverte par le bitume en supprimant des places de parking? Rien n'est moins sûr car, même si des progrès ont été accomplis, cela demanderait que les transports publics s'en trouvent étoffés. Or, quel ne fut pas mon étonnement de lire que la fréquence de passage des bus sierrois avait été réduite en été 2022 afin d'économiser quelques maigres 70 000 francs. En me promenant les yeux grands ouverts à travers « ma » ville en vue de la rédaction de ce texte, j'ai cependant été heureux de constater que la société coopérative d'autopartage Mobility possède à présent six véhicules basés à proximité de la gare. Lors de notre installation à Sierre, en 2003, il n'y en avait point. Grâce, en partie, aux actions que nous avons entreprises, ma femme et moi, dès notre arrivée à Sierre auprès de Mobility et de la commune, une première voiture a été mise à disposition des membres en 2004. Nous avons fonctionné pendant quelque temps en tant que responsables de section et de véhicule. Que de chemin parcouru depuis lors!

Au cours de cette même déambulation à travers Sierre, je suis également tombé sur des panneaux explicatifs concernant un projet qui annonce peut-être un changement de cap. Il s'agit du réaménagement de l'avenue de la Gare lancé par la Ville en collaboration avec un bureau d'urbanisme. Dans le cadre d'une démarche participative,

⁵⁸ Une autre nouvelle réjouissante est le récent agrandissement sur son flanc est du Petit-Bois – une véritable oasis de verdure sise au centre-ville – qui jouxte la gare au sud. En avril 2023, des écoliers ont planté 4600 arbres d'espèces indigènes en collaboration avec le parc naturel Pfyn-Finges. L'inauguration officielle de ce projet communal a eu lieu le 16 septembre 2023. En juin 2023, la ville de Sierre est devenue la treizième commune suisse, et première du Valais, à se voir décerner le label Villeverte, ce qui dénote la volonté affichée et les efforts accomplis.

les habitant-es ont pu prendre part au cours du printemps et de l'été 2021 à la co-création et co-construction, ainsi qu'au test en conditions réelles des trois scénarios retenus, et ont pu s'exprimer à leur sujet. Largement plébiscité, le scénario « place piétonne avec mobilier urbain » a été mis en œuvre. Les promesses annonçant « moins d'asphalte, plus de plantes » ou encore « sous les platanes, la place » ont été tenues. Je ne peux qu'exprimer mon ravissement.

Dans un autre développement réjouissant, j'ai appris que le Conseil général de Sierre avait proposé en mars 2022 de généraliser la limitation de vitesse des véhicules à 30 kilomètres/heure dans toute la ville. D'ici 2024, une large part du centre-ville est censée se transformer en espace de rencontre (limitation de la vitesse à 30, voire par endroits, 20 kilomètres/heure). Cette décélération bienvenue devrait être accompagnée de davantage d'efforts pour améliorer la mobilité cycliste. Beaucoup reste cependant à faire dans ce domaine, mais on remarque une amélioration sensible. L'on ne dénombrerait ainsi au début 2023 que quatre vélostations pour les 24 vélos en libre-service mis à disposition de toute la ville, mais la situation est en train d'évoluer⁵⁹. La taille de Sierre serait par ailleurs idéale pour y implanter le principe très médiatisé de « la ville du quart d'heure », tous les services indispensables pouvant être rejoints en un maximum de quinze minutes à pied, du moins en ce qui concerne celles et ceux qui habitent le centre-ville ou dans sa proximité immédiate. Dimension idéale également pour s'inspirer du modèle de cité-jardin que le Britannique Ebenezer Howard avait développé au tournant du 19^e siècle et qui propose de réunir les avantages de la campagne avec ceux de la ville. Je rêverais que ces pistes de réflexion puissent servir de source d'inspiration à tous-tes les acteurs et actrices de Sierre pour imaginer et construire son développement futur : une ville humaine, ouverte, inclusive, démocratique, solidaire et écologique. Une ville où il ferait bon de se déplacer

⁵⁹ L'offre, gérée à présent par velospot, a été nettement revue à la hausse dès avril 2023 et devrait s'étoffer encore davantage. En juillet 2023, Sierre possède treize vélostations, avec une soixantaine de vélos, dont un tiers d'e-bikes. Ce projet porté par l'Agglo Valais central rallie pour l'heure douze communes de la région.

à vélo ou à pied, sans stress ni précipitation, ou à simplement s'asseoir sur un banc public pour rêvasser ou se reposer. Une cité dans laquelle les enfants auraient la joie de jouer dehors en toute sécurité. Une ville qui ne serait plus construite par des hommes pour le seul plaisir de l'homme, voire de l'« *Homo automobilis masculinis* », mais par tous-tes : femmes, hommes, personnes venues d'ailleurs, séniors, enfants... Une ville qui me rendrait l'envie d'y vivre ! C'est dans l'ordre du possible, d'autant plus que les villes de taille moyenne, comme ici Sierre, évoluent parfois bien vite et que ceci est justement une de leurs forces.

Références

- Brunhes, J. et Girardin, P. (1906). Les groupes d'habitations du Val d'Anniviers comme types d'établissements humains, *Annales de géographie*, 15(82), p. 329-352.
- Bunge, W. (1988). *The nuclear war atlas*. Oxford/New York : Basil Blackwell.
- Cassina, G. (2021), *Le district de Sierre I. La ville de Sierre et Chippis*. Berne : Société d'histoire de l'art en Suisse, Les Monuments d'art et d'histoire du canton du Valais, tome V.
- Cassina, G. et Möri, S. (2006). Analyse architecturale du quartier du Bourg. Ville de Sierre.
- Gravari-Barbas, M. (2007). À la conquête du temps urbain : la ville festive des « 24 heures sur 24 », in : Duhamel, P. et Knafou, R. (dir.), *Mondes urbains du tourisme*. Paris : Belin.
- Matos-Wasem, R. et Bender, G. (2011). Sierre : entre nature et culture, in : Bender, G. et Moroni, I., *Politiques culturelles en Valais. Histoire, acteurs, enjeux*. Lausanne : Réalités sociales, p. 49-81.
- Mumford, L. (1934). *Technics and civilization*. New York : Harcourt, Brace and Co.
- Veltz, P. (2022), La ville du quart d'heure : un projet accessible à tous, vraiment ?, in : Moreno, C et Veltz, P., *La ville du quart d'heure : voie à suivre ou mirage idéologique ? Préparer la transition mobilitaire*, 7 avril. <https://forumviesmobiles.org/controverses/15541/la-ville-du-quart-dheure-voie-suivre-ou-mirage-ideologique> (consulté le 25.08.2023).
- Ville de Sierre (2006). *Info Sierre*, bulletin d'information de la Ville de Sierre, 2.

Thoune: un développement économique durable?

Heike Mayer⁶⁰



Par un froid matin d'octobre, dix-neuf mois après le début de la pandémie de COVID-19, je suis à la gare de Thoune et j'attends le train pour Berne. Je ne suis pas la seule à faire la navette, ce que j'ai déjà remarqué depuis longtemps dans les parkings à vélos, car entre-temps, les places libres pour ma bicyclette sont devenues rares. C'est bien, car cela montre que nous revenons peu à peu à une (nouvelle?) normalité. La pandémie a changé de nombreux aspects de notre vie. Mais pour des villes de taille moyenne comme Thoune, la nouvelle normalité de l'après-COVID-19 pourrait ouvrir des possibilités insoupçonnées de développement économique durable, que je vais décrire dans ce chapitre. Il s'agit de voir comment Thoune peut non seulement devenir une ville résidentielle attrayante à la périphérie de l'Oberland bernois, mais aussi comment cette onzième plus grande ville de Suisse devrait saisir les opportunités offertes par les

⁶⁰ Chapitre traduit de l'allemand.

nouveaux modèles de travail et les changements de mobilité et de comportement de consommation qui en découlent. Pour que Thoue puisse garantir un développement économique durable dans l'avenir également, l'économie *locale* doit répondre aux besoins *locaux* à proximité des lieux de résidence, c'est-à-dire assurer une production et une consommation régionales ou locales, sur place. Mettre en place une politique de relocalisation qui prend en compte les économies dites résidentielles permettrait de renforcer cette impulsion.

Une ville résidentielle attrayante?

De nombreuses personnes prennent, comme moi, le train de Thoue à Berne presque tous les matins. Près de 69 % des personnes actives domiciliées à Thoue font régulièrement la navette pour aller travailler. Thoue se situe ainsi juste en dessous de la moyenne suisse de 71 %, mais clairement devant d'autres villes de taille similaire comme Bienne, Fribourg ou encore Viège. Les pendulaires assurent un lien fort avec Berne et, de plus en plus, avec les centres urbains du Valais. La pendularité n'est pas un phénomène nouveau et des études montrent que, parallèlement à la croissance économique de la Suisse entre les années 1970 et 2000, le nombre de pendulaires a augmenté de manière fulgurante. Il en résulte une séparation entre le domicile et le lieu de travail, et donc une fuite du pouvoir d'achat. J'habite près de la gare de Thoue et je travaille à Berne, également près de la gare. Faire la navette ne me pose aucun problème et je fais souvent mes dernières courses à Berne et non à Thoue. La consommation ne se fait plus seulement sur le lieu de résidence, mais aussi sur le lieu de travail. Je fais moi-même partie de cette dynamique, par exemple lorsque j'achète rapidement le pain à la gare de Berne ou que je vais au cinéma après le travail, non pas à Thoue, mais à Berne.

Thoue fait partie des 152 petites et moyennes villes de Suisse, qui comptent entre 5000 et 50 000 habitant-es, et on peut la classer parmi les villes dites d'économie résidentielle. Dans notre étude sur le rôle et la fonction économiques des petites et moyennes villes, financée par le Fonds national suisse, nous avons analysé les données

existantes de l'Office fédéral de la statistique et classé les villes de cette catégorie de taille en différents types à l'aide d'une analyse par grappes. Thoune fait ainsi partie des *Residential Economy Towns*, qui se distinguent par le fait que leur économie répond à des besoins locaux et de proximité et que la proportion de personnel dans l'industrie ou les services basés sur le savoir est plutôt faible (Meili et Mayer, 2017).

Thoune n'a pas toujours été une ville d'économie résidentielle. Elle a une histoire intéressante, surtout en ce qui concerne sa relation avec Berne. Du 14^e à la fin du 18^e siècle, Berne occupait une position très puissante en tant que plus grande cité-État aristocratique au nord des Alpes. Grâce à différentes invasions, conquêtes et acquisitions, Berne a étendu sa zone d'influence durant cette période. L'Oberland bernois, dans lequel se trouve Thoune, faisait partie des territoires contrôlés par les familles patriciennes bernoises. Jusqu'à la fin du 18^e siècle, Thoune était un territoire soumis à Berne, et les citoyens de Thoune ne pouvaient donc pas voter au Grand Conseil, ce privilège étant réservé aux Bernois. Après l'Ancien Régime, la ville a pu se soustraire à l'emprise de Berne et est même devenue la capitale d'un nouveau canton, le canton de l'Oberland. Ce statut n'a toutefois duré que cinq ans, de 1798 à 1803, lorsque Thoune et le canton de l'Oberland ont été intégrés dans le nouveau canton de Berne (Gerber-Visser, 2018). De par sa situation en bordure des Alpes, Thoune est considérée comme la porte d'entrée de l'Oberland bernois, qui compte parmi les principales destinations touristiques de Suisse. Elle peut donc être classée, d'une part, comme une ville secondaire par rapport à sa voisine dominante, Berne. D'autre part, Thoune représente également un centre régional pour un vaste arrière-pays montagneux. On entend régulièrement divers dialectes de l'Oberland dans le centre-ville et ce rôle hybride pose différents défis, mais offre également à la ville de nombreuses possibilités de développement économique.

La spécialisation de l'économie thounoise dans le tourisme a commencé au début de l'âge d'or des touristes étrangers, au début du 18^e siècle. Le tourisme était lié à l'intérêt naissant pour l'alpinisme, mais aussi au désir des touristes de passer quelques temps dans

une nature intacte. La majorité des touristes étaient des Anglais-es qui souhaitaient échapper aux villes industrialisées de leur propre pays. Des entrepreneurs de Thoune ont commencé à répondre à la demande croissante et ont construit une série d'hôtels. Les améliorations ultérieures de l'accessibilité par les routes et les liaisons ferroviaires ont contribué à l'essor du tourisme. J'ai été surprise par le fait que, pendant un certain temps, une liaison ferroviaire directe reliait Calais en France (où les Britanniques pouvaient entrer en Europe continentale) à Berne, rendant ainsi l'Oberland bernois et Thoune en particulier accessibles aux visiteuses et visiteurs étrangers (Raaflaub, 2018).

Après 1914, le tourisme a toutefois commencé à stagner et le secteur a perdu de son importance (Lüthi, 2018). Je remarque de temps en temps des groupes de touristes à Thoune, mais en comparaison avec les célèbres destinations de l'Oberland, notamment Interlaken, Thoune fait plutôt pâle figure. Ce rôle de parent pauvre s'explique d'abord par un changement d'orientation des anciens décideurs thounois, qui se sont davantage préoccupés du développement de l'armée. De plus, Interlaken a commencé à promouvoir le tourisme et a dépassé Thoune grâce à des personnalités et des stratégies entrepreneuriales. De manière générale, les touristes ont changé leurs habitudes de voyage, ne restant plus aussi longtemps à un seul endroit. En outre, l'apparition de l'automobile leur a permis d'être plus mobiles et de voyager plus loin. Après la Seconde Guerre mondiale, le tourisme a décliné encore plus fortement et aujourd'hui, Thoune se retrouve dans l'ombre d'autres destinations touristiques de l'Oberland (par exemple Interlaken, Grindelwald, Adelboden, etc.) et même de la plus grande ville de Berne, car le tourisme urbain a connu un certain succès ces dernières années.

L'armée et les activités qui y sont liées, comme la fabrication de munitions ou la construction d'équipements militaires, se sont engouffrées dans la brèche de l'industrie touristique en déclin. Cela est lié à la décision d'installer une école militaire centrale en 1819. Thoune est finalement devenue le plus grand site militaire de Suisse et l'est restée jusqu'à aujourd'hui. Des recrues descendent régulièrement des trains et on les retrouve en ville pour boire une bière après le travail.

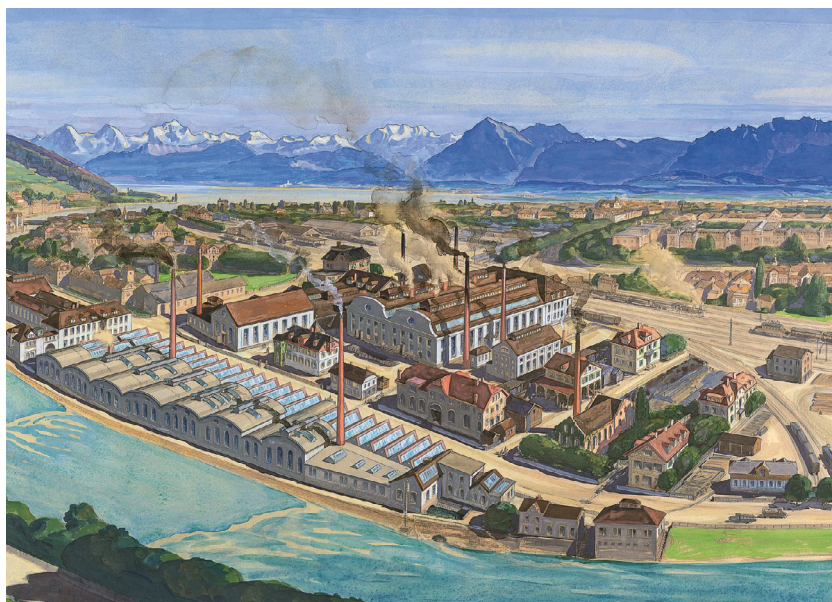


Illustration 1 Usine de la Schweizerische Metallwerke Selve & Co, autour de 1920. Source : archives de la Ville de Thoune. Auteur et propriétaire inconnus.

L'ascension en tant que site militaire s'est accompagnée de l'attraction d'une série d'entreprises industrielles qui fournissaient l'armée (illustration 1). Cependant, ce complexe militaro-industriel n'a pas conduit au développement d'entreprises innovantes ou entrepreneuriales telles que les nouvelles start-ups ou les spin-offs, car l'armée était davantage axée sur l'amélioration des processus que sur l'invention de nouvelles technologies ou de nouveaux produits (Lüthi, 2018).

Aujourd'hui encore, cette histoire est manifeste. Le quartier industriel de la Selve (illustration 2), qui abritait une fabrique de munitions à l'époque de l'apogée de l'armée, est aujourd'hui encore un lieu à la périphérie et relativement inanimé. Certes, dans une phase créative des années 1990, une scène festive alternative a vu le jour à la Selve, connue bien au-delà de Thoune. Mais aujourd'hui, je trouve le quartier ennuyeux et stérile. Beaucoup de ses établissements situés au rez-de-chaussée sont vides, alors qu'ils pourraient servir à créer du lien social en devenant des foyers culturels, des laboratoires sociaux.



Illustration 2 Quartier de la Selve – Scheibenstrasse (2017). Photographie: C. Helmle.

La présence militaire a certes aidé Thoune à amortir certaines crises économiques et notamment le recul du tourisme, mais elle n'a pas conduit à une diversification économique. De plus, la spécialisation dans l'armée n'a pas été sans fluctuations. Ainsi, pendant la Seconde Guerre mondiale, la fabrique de munitions a employé jusqu'à 2450 personnes. Ce chiffre a été réduit à environ 1000 employé-es en 1990, ce qui a marqué le début d'un changement important dans l'emploi militaire. Puis, dans les années 1990, Thoune a perdu environ 1800 emplois dans le secteur militaire (Häberli et Zellweger, 2009). Par la suite, de nombreuses entreprises de sous-traitance ont dû fermer, se délocaliser (comme Selve, von Roll, etc.) ou ont été reprises par d'autres sociétés (Nobs, Studer). C'est à cette époque qu'une des grandes banques locales a fait faillite, ce qui a encore aggravé la crise locale (Lüthi, 2018). En conséquence, la ville a commencé à intensifier ses efforts en matière de développement économique. Les responsables de la ville ont réussi à implanter une succursale de l'Institut fédéral de recherche (Empa), et Thoune est aujourd'hui l'un des trois sites de cet institut

de recherche. Une collaboration avec les communes environnantes sur les questions de développement économique a également été entamée, et la ville est active au sein de la Région capitale suisse, une association qui s'engage pour les intérêts de la région métropolitaine autour de Berne. Cependant, Thoune n'a pas connu de modification profonde de ses stratégies de développement économique ni de réorientation globale. Ni l'Empa ni la coopération régionale renforcée n'ont pu empêcher l'économie de Thoune d'être moins orientée vers l'exportation ou la production que d'autres villes comparables et de se spécialiser davantage dans les besoins de la population résidente.

Depuis ces profonds changements structurels dans l'économie productive, Thoune s'est développée comme lieu de résidence. Ce sont les économies résidentielles, c'est-à-dire les services liés à l'habitat (du supermarché au coiffeur en passant par les offres de loisirs comme les centres de fitness), qui déterminent le développement urbain. Le concept d'économies résidentielles a, selon l'économiste français Laurent Davezies (Davezies, 2009) et les géographes suisses Olivier Crevoisier et Alain Segesseemann (Segesseemann et Crevoisier, 2016), deux composantes : d'une part, le revenu des pendulaires ou des habitantes et habitants retraité·es d'une ville qui, indépendamment de leur capacité de production, a une origine externe (par exemple, un employeur à Berne ou une caisse de pension en dehors de Thoune); d'autre part, les services et produits proposés par les acteurs privés et publics en matière de logement, de loisirs et de tourisme.

Depuis 2016, l'administration municipale de Thoune se laisse guider par la « stratégie du logement 2030 ». On part du principe que la population de Thoune augmentera de 12 % entre 2015 et 2030, soit environ 5200 personnes. Les quelque 43 000 habitantes et habitants actuel·les passeront à près de 50 000. Des logements doivent être créés pour ces personnes. Des sites tels que Freistatt, Hofmatte, Siegenthalergut, Bostudenzelg ou, à plus long terme, le site de Rosenau-Scherzligen, situé à proximité de la gare de Thoune, doivent être développés pour devenir des quartiers vivants à usage mixte.

Dans un monde post-COVID-19, cela signifie que des logements plus grands seront demandés et que les personnes travailleront deux à trois jours en télétravail. Selon un bref rapport d'Espace-Suisse (2021), l'association suisse pour l'aménagement du territoire, le besoin d'espace personnel va augmenter. En outre, la mobilité ne changera pas seulement dans l'espace (les gens accepteront de parcourir de plus longues distances pour se rendre au travail), mais aussi dans le temps. Dans des villes comme Thoun, les espaces verts prendront de plus en plus d'importance. En outre, les gens apprécieront davantage les centres des quartiers et des villes en tant que lieux d'identification et de rencontre. Il sera également plus important que les commerces de proximité ainsi que les équipements de loisirs et la gastronomie soient dynamiques dans les quartiers, car ils offrent une valeur ajoutée dans l'économie résidentielle. Lorsque les travailleurs et travailleuses ne se rendront plus à leur travail cinq jours par semaine, ils et elles passeront plus de temps dans ces quartiers et dans les centres-villes. Dans l'idéal, les lieux de rencontre seront utilisés pour échanger avec les voisines et voisins, développer des idées, participer à des initiatives, etc. Les courtes distances seront centrales pour la qualité de vie.

Développer une économie locale

Ma vie à Thoun a également changé depuis la pandémie de COVID-19. Je travaille un jour par semaine à la maison, ce qui me laisse plus de temps pour faire des achats sur place. Je découvre de nouvelles offres innovantes, développées par de jeunes entrepreneuses et entrepreneurs. Ainsi, il existe un magasin de produits en vrac qui, outre des denrées alimentaires, proposera une petite restauration et bientôt un espace de *coworking*, des ateliers, etc. L'été dernier, un jeune couple qui tient une ferme dans la campagne environnante vendait des légumes un soir à proximité immédiate de la gare. Ils prévoient désormais d'organiser un marché du soir où il sera possible d'acheter des produits agricoles dans le centre-ville.

Les développements tels que la croissance urbaine comportent des opportunités et des risques. L'un des risques pour Thoun est

que la forte dépendance vis-à-vis des emplois en dehors de la ville se maintienne, voire s'accroisse, si l'on ne tient pas compte des possibilités et des opportunités économiques pour les nouveaux et nouvelles arrivant-es. Le développement du logement est important et bénéfique, mais il faut veiller à ce que des emplois soient créés sur place afin de produire et de consommer localement.

Pour ma part, les nouvelles idées créatives me manquent dans cette petite ville de Thoune. Alors qu'à Berne on expérimente depuis longtemps de nouveaux formats comme les pop-up stores, les locaux pour les start-ups, etc., on ne trouve ces expériences que de manière isolée à Thoune. De plus, les créatrices et créateurs d'entreprise ou les entrepreneuses et entrepreneurs désireux-ses d'expérimenter ont souvent du mal à rivaliser avec les formats établis.

Il convient de promouvoir de nouvelles formes d'habitat qui associent non seulement le logement, mais aussi le travail et la vie communautaire. Les relations ville-campagne sous forme d'agriculture solidaire, de magasins proposant des produits de fermes urbaines et de stands de marché pour les agricultrices et agriculteurs des environs doivent trouver leur place non seulement dans le centre-ville, mais aussi dans les quartiers. Le *coworking* ne favorise pas seulement l'échange entre les travailleuses et travailleurs, il a aussi le potentiel de limiter l'augmentation du besoin d'espace personnel. Thoune pourrait en outre renouer avec sa longue histoire en tant que site de production et permettre des formes inédites de production urbaine. Les ateliers de fabrication de prototypes, de réparation en tous genres, les artistes et les artisanes et artisans sont ici très demandé-es et pourraient s'intégrer idéalement dans les quartiers et même apporter de l'animation dans les zones industrielles principalement militaires, le long de la ligne ferroviaire Thoune-Berne. Après tout, cette zone est l'un des plus grands quartiers industriels d'un seul tenant de Suisse.

Comment Thoune peut-elle promouvoir durablement son économie locale ? Il existe désormais des approches innovantes de promotion économique communale qui vont au-delà de l'implantation d'entreprises ou de l'attractivité du site par le biais d'allègements fiscaux. Les initiatives *bottom-up* qui renforcent les circuits

économiques locaux et régionaux sont très prometteuses. Thoune pourrait par exemple compléter la promotion économique urbaine conventionnelle par des approches qui renforcent l'intérêt général et la qualité de vie sur place. Les circuits économiques régionaux et locaux pourraient être encouragés par des monnaies régionales. L'objectif de ces monnaies régionales, également appelées monnaies locales, est de créer un moyen de paiement ou d'investissement local permettant de renforcer et de stabiliser l'économie régionale et locale. Comme la monnaie n'est valable que dans une zone limitée, le pouvoir d'achat reste sur place et ne s'échappe pas. Le caractère régional qui en découle favorise la mise en réseau des consommateur·trices et des producteur·rices. Il en va de même pour l'agriculture solidaire, dans le cadre de laquelle les consommatrices et consommateurs s'engagent, par le biais d'abonnements, à acheter une part de la récolte. De telles initiatives favorisent les relations de production et d'achat entre la ville et les environs et renforcent la sécurité financière des exploitations agricoles. À Thoune et dans les environs, plusieurs exploitations utilisent déjà ce concept (par exemple l'agriculture solidaire de l'Erlengut à Steffisburg). Ce type d'agriculture pourrait être pris en compte dans le développement futur de quartiers tels que Freistatt, Hofmatte, etc., car les habitantes et habitants de ces quartiers ont un pouvoir d'achat qui peut être en partie transféré aux productrices et producteurs locaux des environs. En contrepartie, les consommatrices et consommateurs profitent de produits frais et si possible biologiques. La production urbaine offre d'autres possibilités de renforcer l'économie locale et d'établir un lien plus étroit entre production et consommation. De nouvelles formes de production urbaine peuvent contribuer à préserver les ressources, par exemple en réduisant la mobilité et en créant davantage d'emplois dans le secteur productif local. L'économie circulaire ouvre des opportunités pour le développement durable, car elle mise sur l'utilisation de matériaux existants et sur la connexion des cycles de matières au niveau inter-entreprises. Il en résulte des chaînes de création de valeur à petite échelle qui consomment moins d'énergie et de ressources. Du côté de l'offre et de la demande, les initiatives mentionnées ci-dessus ont

en commun de viser un ancrage local et régional. Elles s'orientent vers l'intérêt général, la qualité de vie et le développement durable et représentent donc un changement par rapport à la promotion économique conventionnelle. Grâce à leur taille et à leurs qualités, les petites et moyennes villes comme Thoune ont la possibilité de renforcer leur économie dans ce sens.

C'est pourquoi, dans les années à venir, lorsque je me déplacerai à Berne dans le cadre de mon travail, j'aimerais, en rentrant, pouvoir faire mes courses près de la gare ; idéalement, dans une ferme régionale qui y tient son stand le soir. Pendant les deux ou trois jours où je travaillerai à domicile, j'aimerais rencontrer d'autres personnes, par exemple dans un espace de *coworking*. Peut-être qu'à l'avenir j'habiterai dans une coopérative d'habitations où un tel espace de *coworking* sera à disposition. Dans ce lieu de rencontre, je m'engagerai, dans le cadre d'une association ou d'une initiative à but non lucratif, pour l'agriculture solidaire ou autre. Je pourrai réparer les objets cassés au Repair Café de la maison de quartier et acheter des meubles chez l'artisan local. Le lien avec Berne, mon lieu de travail, sera maintenu, car je ferai toujours la navette. Mais une partie de mon pouvoir d'achat aura un impact à Thoune grâce à une offre diversifiée produite sur place, et ainsi je contribuerai à l'économie locale en assurant la pérennité des emplois sur place.

Références

- Davezies, L. (2009). L'économie locale « résidentielle », *Geographie Économie Société*, 11(1), p. 47-53 : <https://doi.org/10.3166/GES.11.47-53> (consulté le 25.08.2023).
- EspaceSuisse (2021). « Post Corona » Ein Kurzbericht zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Siedlungsentwicklung in der Schweiz. Bern : <https://www.espacesuisse.ch/de/document/kurzbericht-post-corona-o> (consulté le 25.08.2023).
- Gerber-Visser, G. (2018). Bernische Landschaft oder Kantonshauptort ?, in : Bähler, A., Egli, A. et Lüthi, C. (dir.), *Thuner Stadtgeschichte 1798-2018*. Thoune : Weber Verlag, p. 13-35.
- Häberli, P. et Zellweger, L. (2009). *Wirtschaft der Region Thun : Ausgangslage und Entwicklungsmöglichkeiten*. Thoune : Stadt Thun.
- Lüthi, C. (2018). Regionalzentrum mit Rüstungsindustrie, in : Bähler, A., Egli, A. et Lüthi, C. (dir.), *Thuner Stadtgeschichte 1798-2018*. Thoune : Weber Verlag, p. 73-109.

- Meili, R. et Mayer, H. (2017). Small and medium-sized towns in Switzerland : Economic heterogeneity, socioeconomic performance and linkages, *Erdkunde*, 71(4), p. 313-332 : <https://doi.org/10.3112/erdkunde.2017.04.04> (consulté le 25.08.2023).
- Raaflaub, C. (2018). *Gurnigelbad – Die Stadt im Walde*. Thoune : Weber Verlag.
- Segessemann, A. et Crevoisier, O. (2016). Beyond economic base theory : The role of the residential economy in attracting income to Swiss regions, *Regional Studies*, 50(8), p. 1388-1403. <https://doi.org/10.1080/00343404.2015.1018882> (consulté le 25.08.2023).

Zoug : paysage urbain

Philippe Koch⁶¹



Entrée en matière

Il n'y a guère de petite ville en Suisse (et en Europe) qui soit aussi connue que Zoug. J'en ai pris conscience une fois de plus il y a une dizaine d'années, lors d'une conférence internationale où le rôle de Zoug sur le marché mondial de la finance et des ressources a fait l'objet de débats enflammés. Même lorsque je mentionne dans mon cercle de connaissances proches que j'ai grandi à Zoug, la réaction est rarement neutre. Souvent, on fronce les sourcils, on fait une remarque sur les taux d'imposition et on fait des suppositions sur le nombre de noms d'entreprises qui décoreraient notre boîte aux lettres. Zoug ne laisse pas indifférent. C'est un lieu qui, plus que d'autres, a été et est encore façonné de l'extérieur.

Nous avons l'habitude de traiter les espaces et les lieux le long de leurs frontières politiques : nous décrivons des communes, des cantons ou des États. Dans le cas des villes, nous choisissons généralement l'échelle de la commune. D'une part, cela va à l'encontre de l'évolution spatiale de ces cent dernières années. D'autre part,

⁶¹ Chapitre traduit de l'allemand.

les données pertinentes sont toujours présentées selon les frontières politiques. Chaque commune, chaque canton a une autorité politique, un parlement, une administration. En revanche, les espaces fonctionnels, comme les agglomérations, n'en ont pas. Le paysage urbain « Zoug », dont je m'occupe ici, ne se confond pas avec la commune politique « Zoug ». Il ne coïncide pas non plus avec le canton de Zoug. Néanmoins, pour les données statistiques, je m'appuierai – sauf mention contraire – sur les données de l'Office cantonal de la statistique. Cependant, Zoug, outre son beau paysage, son lac et sa vieille ville romantique, est aussi un important carrefour de relations commerciales mondiales, intégré dans des processus matériels et immatériels d'extraction de matières premières, de mécanismes de financement, de luttes pour le sol et l'autodétermination. Le calme et le panorama du lac de Zoug ne doivent pas faire oublier le bruit, les secousses et les activités massives qui bouleversent la terre et qui sont décidées dans certains quartiers de Zoug pour être ensuite mises à exécution ailleurs dans le monde.

Le chapitre est structuré autour de quelques événements particulièrement révélateurs. Tout d'abord, je dresse un bref portrait de Zoug. Ensuite, je décris trois développements essentiels qui ont fait de cette ville ce qu'elle est aujourd'hui. Chaque évolution est introduite par un événement. Ensuite, j'essaie d'interpréter ce qui a été décrit en me référant à la Los Angeles School of Urbanism (Dear, 2002). Le chapitre se termine par une mise en perspective.

Tout d'abord, je tiens à préciser ceci : je suis partial à plusieurs reprises dans la description et l'analyse de Zoug. Je ne suis pas né à Zoug. Lorsque j'avais 6 ans à peine, mes parents et moi nous sommes installés dans la commune de Baar, au nord-est de la commune de Zoug, juste à côté de mes grands-parents – des arboriculteurs. Auparavant, nous avons vécu en Algérie, à Genève et aux États-Unis. Mon souvenir le plus prégnant des premiers temps sur ce territoire est le brouillard permanent : le mois de mai 1983, date de notre arrivée, a enregistré 15 jours de brouillard. L'image que j'ai gardée de Zoug est marquée par des ruptures et des sauts, et non par des continuités. J'ai longtemps (2006-2013) été actif au sein du parti politique Alternative – les Verts Zoug (ALG), d'abord

comme secrétaire du parti, puis comme membre du comité directeur, responsable de la campagne électorale et rédacteur du magazine du parti: *Bulletin*. Après le lycée, j'ai également travaillé pour une entreprise russe de négoce de matières premières en tant que comptable auxiliaire. Cet emploi ne m'a pas seulement donné un bref aperçu de ce secteur en particulier, il m'a également permis de créer la base pécuniaire nécessaire pour quitter le foyer familial et commencer mes études avec un (mince) matelas financier. Ce travail m'a en outre permis d'accéder au monde des expatrié-es qui viennent à Zoug d'Afrique du Sud, de Russie, d'Angleterre, d'Australie et qui tentent de s'installer dans cette petite ville tranquille. Dans la communauté des expatrié-es, les réseaux locaux (comme l'insertion familiale, l'appartenance à une corporation, etc.) jouent un rôle moins important que dans les cabinets d'avocats, les bureaux d'architectes et les institutions financières d'ici. Ainsi, alors que le commerce des matières premières s'appuie sur des structures d'inégalité globale de longue date, elles peuvent localement assouplir des hiérarchies apparemment rigides et permettre des ascensions sociales.

Zoug en un coup d'œil

Le canton de Zoug est divisé en onze communes : les communes de montagne de Menzingen, Oberägeri, Unterägeri et Neuheim, ainsi que les sept communes de vallée de Walchwil, Zoug, Baar, Steinhausen, Cham, Risch et Hünenberg, qui s'étendent autour du lac de Zoug et dans la plaine de la Lorze. Au total, environ 130 000 personnes vivent dans le canton de Zoug, dont plus de 80 % dans les sept communes de la vallée. La zone d'habitat de la vallée est en grande partie unie et étroitement reliée par les infrastructures de transport.

Le canton est particulièrement connu pour son climat fiscal favorable à l'économie. Depuis des années, il occupe les premières places dans les classements de qualité de localisation. Cela s'explique en premier lieu par la faible charge fiscale qui y est appliquée pour les personnes morales et physiques. Selon la dernière publication du Crédit Suisse, « Qualité de la localisation en 2021 », Zoug a encore consolidé sa position de leader et reste de loin le canton le plus performant

et le mieux financé de Suisse (Crédit Suisse SA, 2021a). Cela se voit par exemple dans la péréquation financière nationale actuelle : le canton de Zoug verse environ 2600 francs par habitant ; le canton de Schwyz arrive en deuxième position avec environ 1300 francs (Conseil fédéral, 2021). Le paiement péréquatif que Zoug doit effectuer est autant élevé car la capacité financière des entreprises et des ménages privés est très importante dans le canton, mais celle-ci est moins prélevée par l'impôt que dans d'autres cantons.

Dans le canton de Zoug, 116 000 personnes (2018) travaillent dans environ 18 200 entreprises. L'économie zougoise est dominée par le commerce de gros et de matières premières (14 000 employé-es au total), dont Glencore, l'entreprise au chiffre d'affaires le plus élevé de Suisse, est une figure controversée, mais nous y reviendrons plus tard. Outre le commerce, les industries – telles que Siemens, Roche, Metall Zug Gruppe (avec V-Zug) (6500 employé-es au total) – continuent de jouer un rôle important. Dans l'ensemble, Zoug génère un PIB de 160 000 francs par habitant·e.

Tout le monde ne profite pas de la même manière du succès économique. D'une part, le nombre de personnes gagnant bien leur vie est supérieur à la moyenne. La part de celles qui gagnent plus de 12 000 francs par mois est environ deux fois plus élevée que la moyenne suisse. D'autre part, pour les revenus normaux, l'avantage monétaire des impôts peu élevés est plus qu'annulé par le coût du logement (Crédit Suisse SA, 2021b). On ne trouve un prix du loyer au mètre carré plus élevé qu'à Genève et le taux de logements vacants n'est nulle part plus bas. Seule une minorité de Zougois et Zougaises disposent d'un logement en propriété – propriété par étage ou maison individuelle. En d'autres termes, le revenu librement disponible est nettement plus bas dans le canton de Zoug que dans les communes voisines des cantons d'Argovie ou de Lucerne. L'un des effets de cette situation est que le solde migratoire intercantonal a été négatif entre 2000 et 2020. Alors qu'entre 1980 et 2000, 7000 personnes de plus sont arrivées depuis d'autres cantons, 1600 personnes l'ont quitté. Cela contraste nettement avec la migration internationale. Entre 2000 et 2020, le solde migratoire atteint 21 000 personnes. Le canton est devenu plus international

(ou plus précisément : plus anglo-saxon). Plus d'un tiers de tous les employé-es parlent anglais sur leur lieu de travail (Suisse : 20 %) et la proportion d'étranger·ères a presque doublé au cours des trente dernières années.

En bref : Zoug est un espace urbain international et prospère, bien desservi par les transports, relié à l'aéroport de Zurich et intégré à la région métropolitaine de Zurich avec ses hautes écoles et sa place financière. Mais Zoug n'a pas toujours été aussi prospère. Pour comprendre comment un canton rural pauvre est devenu un espace urbain aussi puissant sur le plan économique au cours du 20^e siècle, il convient de revenir cinquante ans en arrière. C'est à cette époque que sont apparus des changements qui couvaient déjà depuis longtemps, mais qui n'étaient pas encore visibles.

Après 1960, Zoug s'est transformé, passant d'un canton dominé par l'industrie à un canton de services (Hoppe, 2019). En 1965, une nette majorité des employé-es (57 %) travaillait dans le deuxième secteur ; en 1985, ils et elles n'étaient plus que 38 %. Parallèlement, la part des employé-es dans le secteur des services est passée d'environ un tiers à 56 %. Ce changement d'importance n'est cependant pas dû en premier lieu à une perte d'emploi dans l'industrie, comme dans le canton de Glaris, où plus de 20 % des emplois industriels ont disparu durant la même période. Au contraire, les emplois dans le secteur industriel ont augmenté de 15 % à Zoug entre 1960 et 1980, passant de 13 600 à 15 600. Mais la croissance dans le secteur des services a été encore plus forte, passant d'environ 8000 (1960) à près de 20 000 (1980). Cette hausse a eu lieu d'abord dans le domaine du commerce, dans celui des banques/intermédiaires de crédit, ainsi que de la fiduciaire, de la révision et de la comptabilité. Durant cette période, Zoug est devenu « un empire pas trop secret » (Rentsch, 1985). En 1985, environ 7 % du capital cumulé des sociétés anonymes (SA) en Suisse étaient détenus à Zoug. Derrière Zurich et Genève, Zoug était donc le site le plus important pour les SA. Le capital se concentrait toutefois à Zoug sur quelques grandes entreprises du commerce de gros (de matières premières) international et comportait donc des risques non seulement économiques, mais aussi politiques.

Du catholicisme au capitalisme

Le rapport numérique entre les religieuses et les avocat-es travaillant à Zoug a basculé à un moment donné dans les années 1960 : la présence des religieuses a diminué tandis que les avocat-es sont devenu-es de plus en plus nombreux-ses (GGZ, 2019). Cet artefact statistique peut tout à fait être compris comme l'indice d'un bouleversement beaucoup plus profond, qui s'est également manifesté par l'augmentation soudaine de l'approbation du droit de vote des femmes : en 1959, plus de 75 % des votants du canton de Zoug ont rejeté le droit de vote des femmes. Douze ans plus tard, environ 60 % ont déposé dans l'urne un « oui » au droit de vote des femmes. Le bouleversement social et politique de la période 1955-1975 a été fondamental, et pas seulement à Zoug. À Zoug, il s'est notamment traduit par le fait que la religion est passée au second plan dans la société et la politique. En revanche, le rôle du site de Zoug dans le capitalisme mondial – et donc l'importance des avocat-es – est passé au premier plan.

Thomas Hürlimann, écrivain et fils du dernier conseiller fédéral zougais Hans Hürlimann, a également évoqué ce changement en 1997 en relatant un événement, bref mais éloquent (Hürlimann, 1997). À la fin des années 1950, la nouvelle église d'Oberwil, un village situé au sud de la ville de Zoug, a été inaugurée. L'architecture, conçue par Hanns A. Brütsch, rompait avec les églises à longs murs traditionnellement construites jusqu'alors dans la région. Brütsch a créé un espace central, une « tente de Dieu » comme il l'appelait, dans laquelle la communauté pouvait se rencontrer directement autour de l'autel et se rassembler pour la célébration (Horat, 2021). L'église a attiré l'attention internationale et a été bien accueillie par la population. Les choses se sont toutefois compliquées lorsque l'artiste Ferdinand Gehr fut chargé de peindre les fresques, provoquant un fort tumulte. Les anges de Gehr n'ont en effet pas été reconnus comme tels, mais ont été qualifiés d'« œufs au plat ». La paroisse en colère a déposé une motion demandant l'arrêt de la peinture. L'artiste fut certes autorisé à terminer ses tableaux, mais pour les cacher ensuite derrière un lourd rideau. L'œuvre est restée ainsi camouflée jusqu'en 1966.

Alors que l'establishment zougais s'efforçait de reléguer l'art derrière des rideaux, une jeunesse de plus en plus rebelle s'apprêtait à dévoiler les conséquences mondiales des activités menées sur la place commerciale de Zoug : dégâts environnementaux, collaboration avec le régime de l'apartheid, voire néocolonialisme (voir Van Orsouw, 1995, p. 151 ; Lang, 2018, p. 20-21). Plusieurs lycéens ont par exemple présenté des travaux de maturité traitant de manière critique des sociétés de domiciliation. De plus, au début des années 1970, le groupe de travail Tiers-Monde du Parti socialiste ouvrier⁶² a mené des grèves de la faim dans des salles de paroisses réformées pour protester notamment contre le commerce des matières premières. Ces mouvements et d'autres du même ordre ont conduit à la formation de ce que l'on appellera plus tard la Nouvelle Gauche. À la différence des fresques de Gehr, l'impact du commerce de matières premières n'étaient pas perçus comme choquants dans le discours politique zougais. Ainsi, la stratégie politique de la Nouvelle Gauche a toujours été dirigée contre l'opacité et le régime de favoritisme qui régnaient entre l'élite politique et économique.

Ces critiques ne tombaient pas du ciel. Ainsi, en 1974, le procureur zougais Rudolf Mosimann ne s'est pas contenté de faire paraître un article dans le *Neujahrsblatt* de Zoug sur l'organisation de la justice pénale zougaise ; la même année, il est devenu membre du conseil d'administration de l'entreprise commerciale Marc Rich & Co, qui venait d'être fondée. Or, lorsque Marc Rich, de la société éponyme, a été mis en accusation par les États-Unis en 1983 pour plus de 60 chefs d'inculpation (dont la fraude fiscale), Mosimann a démissionné – en tant que procureur, il faut le souligner, et non en tant que membre du conseil d'administration. Dans les années 1970 également, le conseiller d'État Hans Straub, responsable des affaires fiscales et financières du canton, siégeait dans 82 conseils d'administration et dirigeait son cabinet d'avocat dans les locaux du gouvernement. Pour lui, il n'y avait pas de conflit d'intérêts : « La fonction de conseiller d'État était une activité secondaire ». Et son

⁶² En allemand : *die Sozialistische Arbeiterpartei* (SAP), qui a donné naissance en 1986 au parti *Sozialistisch Grüne Alternative Zug* (SGA), aujourd'hui nommé *Alternative – die Grünen Zug*.

secrétaire de direction de poursuivre : « Tout ne faisait qu'un à l'époque : l'État et l'économie privée » (Van Orsouw, 1995, p. 150). C'est dans ce contexte que la Ligue marxiste révolutionnaire, le parti de la Nouvelle Gauche à Zoug, a lancé l'initiative populaire « Contre l'influence politique des conseils d'administration », qui a été rejetée par 38 % des voix. Le démêlage institutionnel entre les intérêts des groupes et ceux des autorités n'a réussi qu'avec la fin du système de milice à l'exécutif cantonal. La position de conseiller d'État est devenue un poste à plein temps en 2009 (voir Schläppi, 2020).

De Philipp Brothers à Glencore

L'imbrication de l'économie privée et de l'activité étatique trouvait son origine dans le principe de milice, mais aussi dans la demande croissante des entreprises qui souhaitaient par exemple voir siéger des élu·es dans leur conseil d'administration. Certes, le canton de Zoug a introduit dès 1921 le privilège des sociétés à statut particulier (sociétés de domicile et de holding, puis sociétés mixtes) dans sa législation fiscale. Ces sociétés, qui n'avaient pas ou peu d'activités commerciales en Suisse, étaient exonérées de l'impôt cantonal sur le bénéfice et ne payaient que des taxes forfaitaires sur leur capital. La politique fiscale n'a toutefois commencé à produire ses effets que dans les années 1950.

Il convient toutefois d'émettre une première réserve : dans quelle mesure le canton de Zoug a-t-il introduit le privilège ou ne se l'est-il pas plutôt vu imposé de l'extérieur ? Comme Michael Van Orsouw l'a montré dans son travail remarquable, l'introduction et l'amplification du privilège fiscal zougais sont en grande partie le résultat du travail de l'élite économique zurichoise (voir Van Orsouw, 1995). Il convient ici de mettre en avant un avocat en particulier : Eugen Keller-Huguenin. Il ne masquait pas son intérêt pour la législation fiscale zougaise : « Il semble exclu que la législation du canton de Zurich, socialement divisé, tienne compte de cette situation [du privilège accordé aux sociétés de domicile]. [...] Mais ce qui est impossible ou improbable à Zurich devrait à mon avis être possible dans le processus législatif du canton de Zoug, plus souple et libéré des

référendums obligatoires.» (*ibid.*, p. 56) Ce qui semblait politiquement irréalisable à Zurich devait donc être rendu possible à Zoug. Pour y parvenir, Keller-Huguenin promit personnellement d'attirer toute une série d'entreprises importantes à Zoug. Cependant, il n'hésita pas non plus à menacer de retirer ses entreprises si la loi fiscale ne correspondait pas à ses intérêts. Keller-Huguenin était clairement guidé par son intérêt personnel. Depuis 1910, il gérait la société néerlandaise Cultuur Mij Indragiri, détenue en grande majorité par des actionnaires suisses et présidée par le futur chef d'état-major général de l'armée Theophil Sprecher von Bernegg. La société exploitait des plantations sur différents continents et tirerait un large profit si elle accédait à ces nouveaux avantages fiscaux accordés aux sociétés de domicile (Zangger, 2011).

Comme nous l'avons dit, le privilège accordé aux sociétés à statut particulier n'a eu d'effet qu'à partir des années 1950 (voir Van Orsouw, 1995, p. 106 et s.). On ne sait pas exactement quand et pourquoi cette réaction s'est produite. Néanmoins, la place commerciale a certainement pris son envol en 1957-1958 avec l'arrivée de Philipp Brothers SA, la plus grande entreprise commerciale du monde à l'époque. Dans le sillage de la future Phibro, d'autres entreprises mondiales ont suivi, comme Porsche System Engineering, Varian International, Metro AG, Johnson & Johnson, etc. Le fait qu'un certain Marc Rich ait commencé à travailler chez Philipp Brothers en 1954 et qu'il ait quitté la maison de commerce en 1974 après une dispute sur le montant du bonus pour fonder sa propre entreprise commerciale à Zoug a été presque plus marquant pour Zoug que l'installation des entreprises suivantes. Pourquoi a-t-il choisi Zoug ? Pour Rich, Zoug présentait trois avantages essentiels : la neutralité de la Suisse offrait une protection au négociant en temps de guerre froide ; la proximité de Zurich assurait un accès facile à des services financiers complexes et discrets ; et enfin, les impôts étaient peu élevés. Dans les années 1970, le taux d'imposition des bénéfices était d'environ 50 % aux États-Unis ; à Zoug, il était d'environ 10 %. Selon Rich, le seul point négatif de Zoug était « *the fog* ». L'approche agressive et sans scrupules de Rich dans le commerce international ne l'a pas seulement rendu tristement célèbre, mais a également

attiré l'attention de la presse internationale sur Zoug. Lorsque Marc Rich a finalement vendu l'entreprise aux managers en 1994, elle a été rebaptisée Glencore. Depuis la fusion avec Xstrata en 2013, Glencore n'est pas seulement le plus grand groupe d'entreprises au monde actif dans le négoce de matières premières, mais il est aussi régulièrement associé à des pratiques commerciales controversées, voire criminelles.

La mutation économique ne s'est pas seulement traduite par l'arrivée de sociétés de commerce et d'entreprises internationales, mais aussi par la restructuration de l'industrie locale. On peut citer la fusion en 1974 de la zinguerie de Zoug (V-Zug) avec la fabrique de métaux de Zoug pour former l'entreprise Metall Zug. Certes, l'entreprise est restée active dans l'industrie. Pourtant, au fil des années, l'entreprise industrielle s'est transformée en promoteur immobilier. L'ancienne usine de produits métalliques située en face de la gare est devenue à la fin des années 1980 le centre commercial, les bureaux et les logements Metall, conçus dans le langage formel postmoderne alors en vogue. Le secteur immobilier a été détaché de l'entreprise et opère de manière indépendante sous le nom de Zug Estates Holding. De grands changements se profilent également sur le site de V-Zug. Un cluster technologique doit voir le jour, dans lequel il sera possible non seulement de produire et de travailler, mais aussi d'habiter. L'évolution de l'ancienne usine de papier de Cham peut être décrite de manière très similaire. Le système de production a été délocalisé et/ou vendu au cours des dernières années. Les biens immobiliers sont désormais développés et mis en valeur à Cham par le groupe Cham.

Les ruptures et les transformations économiques ne sont pas restées invisibles, en particulier dans la zone située entre Zoug et Baar. Le long de la rue presque rectiligne qui mène de la Kolinplatz, le centre de la vieille ville de Zoug, à la gare de Baar, d'importants changements architecturaux ont eu lieu à partir des années 1960. Ceux-ci ont commencé par la construction de la nouvelle banque cantonale de Zoug par les grands noms de l'architecture locale, Leo Hafner et Alfons Wiederkehr, en 1958. Situé sur la place de la Poste de Zoug, ce bâtiment moderne a marqué la nouvelle figure de Zoug. Par la suite, la zone donnant sur la gare a été presque entièrement

renovée. Cependant, le développement le long de la Baarerstrasse ou, à partir de la frontière communale, le long de la Zugerstrasse, a été encore presque plus radical. De nouveaux immeubles d'habitation et commerciaux ont été construits le long de la route reliant Zoug à Baar, une zone jusqu'alors marquée par l'industrie et les maisons ouvrières qui en faisaient partie. Il en est résulté un patchwork parfois bizarre de fragments qui rappellent Dallas, mais aussi des villes industrielles tranquilles ou des villages idylliques helvétiques.

De la ville et des villages à un paysage urbain

C'est à la frontière entre les deux plus grandes communes du canton – entre Zoug et Baar – que se déroule l'événement suivant (voir Koch, 2011, p. 218 et s.). Fin 1969, une délégation du Tribunal fédéral s'est rendue à Zoug. Dans quel but ? Les Postes, téléphones et télégraphes (PTT), alors responsables du subventionnement des services de bus interurbains, ont refusé de soutenir les Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) pour les liaisons entre Zoug, Baar, Cham et Steinhausen. Les PTT fondaient leur décision sur la définition de l'agglomération donnée par l'Office fédéral de la statistique, qui considérait que les communes mentionnées faisaient toutes partie de l'agglomération de Zoug. Le trafic, selon les PTT, était en conséquence considéré comme local, et non comme interurbain, et ne pouvait donc plus bénéficier de subventions. Les ZVB ont contesté cette décision. Les juges fédéraux ont donc dû trancher. Alors que ces derniers avaient clairement classé les liaisons Zoug-Cham et Zoug-Steinhausen dans la catégorie des lignes interurbaines, ils sont parvenus à une autre conclusion pour la liaison Zoug-Baar : « Comme l'a montré l'examen visuel, les agglomérations situées sur le territoire des communes de Zoug et de Baar sont étroitement liées le long de la route principale reliant les deux localités, sur laquelle circulent les autobus des ZVB. [...] La transition entre les localités de Zoug et Baar [est] fluide ; le non-initié ne remarquerait pas sans indications où se situe la frontière » (cité dans Koch, 2011, p. 219). Ce que les juges fédéraux ont constaté ici à la frontière entre Zoug et Baar n'était pas une surprise, mais tout de même une rupture dans



Illustration 1 Zoug 1960. ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz. Photographie: Swissair Photo AG/LBS_P1-601521/CC BY-SA 4.0.

la perception que le canton de Zoug avait de lui-même. Jusque tard dans le 20^e siècle, le canton se composait d'une ville – la ville de Zoug – et des dix communes dont l'autonomie et l'indépendance n'étaient pas remises en question. Dans la seconde moitié du siècle, cette certitude a commencé à s'effriter. La densité des infrastructures de transport, d'abord l'autoroute puis un système ferroviaire urbain (Stadtbahn), a transformé les anciens villages de la plaine de la Lorze – Zoug, Baar, Steinhausen, Hünenberg, Cham et Risch – en un corps urbain cohérent et parsemé d'espaces verts. L'autonomie communale est certes toujours très importante et célébrée chaque fois que possible. Cependant, dans la vie quotidienne, les frontières communales ne jouent plus guère de rôle. Dans le plan directeur



Illustration 2 Zoug, 1991. ETH-Bibliothek Zurich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz. Photographie: Swissair Photo AG/LBS_R1-911368/CC BY-SA 4.0.

actuel, Zoug est divisé en quatre types d'espaces complémentaires (paysage urbain, paysage intermédiaire, paysage culturel et paysage naturel), qui forment ensemble une structure urbaine (illustrations 1 et 2).

Ce que Los Angeles nous apprend de Zoug

Les événements que j'ai présentés ici ne donnent bien sûr qu'une image incomplète de l'histoire et du présent du paysage urbain de Zoug. Ils sont toutefois éloquentes et nous aideront peut-être à réfléchir à ce que nous entendons par « ville » et à la manière dont nous concevons le développement urbain.

En outre, dans ce livre, chaque chapitre se consacre à une ville pour des raisons compréhensibles, mais la structure ainsi choisie met l'accent sur ces différentes villes et suppose implicitement qu'elles ont une autonomie qui n'est peut-être pas si prononcée que cela. C'est du moins la thèse que l'on peut avancer pour Zoug. En d'autres termes, quelle a été l'autonomie de Zoug dans son développement ? Le politologue Paul E. Peterson a avancé en 1981 dans *City Limits* que les villes étaient limitées dans leur capacité d'action politique car elles sont toujours en concurrence avec d'autres villes. Cela a pour conséquence que la politique de croissance prime souvent sur la politique de redistribution. L'argument semble extrêmement convaincant en ce qui concerne Zoug. Il a toutefois un point faible : il part du principe que les villes sont le reflet d'une action uniforme et autonome. Mais que se passe-t-il si les villes sont façonnées aussi bien de l'extérieur que de l'intérieur ? Zoug n'est-elle pas le meilleur exemple d'une ville façonnée en premier lieu par des forces extérieures, fonctionnant comme complément pragmatique et opportuniste de Zurich ?

Lorsque l'on parle d'une ville en Suisse – surtout dans le cas des petites villes –, le regard se porte généralement sur la vieille ville médiévale, le centre historique et les monuments d'importance régionale. Le nom de la ville est lié à l'image de la vieille ville. Ce qui est implicitement transmis, c'est l'idée que la ville a un centre et que son développement part de celui-ci. Chaque ville dispose en quelque sorte d'un noyau interne qui lui confère son identité. Mais comment devons-nous comprendre la ville et le développement urbain si nous ne partons pas d'un noyau fort ?

Cette question a été soulevée, entre autres, par l'École d'urbanisme de Los Angeles dans les années 1980, en opposition à l'École d'urbanisme de Chicago, alors dominante (voir Dear, 2002). Les chercheurs et chercheuses affiliés à l'école de Los Angeles se demandaient comment concevoir la ville lorsqu'aucun centre ou plusieurs centres en déplacement en marquaient le développement. Que se passe-t-il lorsqu'il n'y a plus de centre qui caractérise la vie économique et politique ? Lorsque les développements ne sont pas seulement, mais également, poussés de l'extérieur et lorsque des

forces qui ne se manifestent pas dans l'espace urbain sont à l'origine de ces développements? Une nouvelle conception de la ville a ainsi été articulée. La ville n'était plus un grand oignon avec des couches et un cœur qui maintenait l'ensemble. Au contraire, la ville était comprise comme un patchwork sans début ni fin, avec des formes, des couleurs et des vides qui se succédaient et qui ne suivaient aucune logique apparente. Du point de vue de l'école de Los Angeles, une ville n'est pas simplement donnée parce qu'elle a un nom ou une entité politique. La ville est volatile et controversée. La société, l'économie et la politique urbaines sont fragmentées, hétérogènes et ne sont pas nécessairement liées à l'espace. Le développement ne se fait pas nécessairement de l'intérieur vers l'extérieur, mais souvent dans le sens inverse.

Perspectives

J'ai essayé de retracer Zoug et son évolution à travers différents épisodes. Ces événements doivent illustrer – dans l'esprit de l'école de Los Angeles – que le développement urbain ne part pas d'un centre de manière linéaire. Les dynamiques extérieures jouent un rôle tout aussi important. En outre, les lacunes – qu'elles soient physiques et architecturales, mais aussi réglementaires et organisationnelles – sont décisives pour comprendre les voies de développement. Ce n'est pas seulement ce qui est déjà là qui façonne, mais aussi ce qui n'est pas (encore) là. Or ce qui est absent doit généralement être identifié et utilisé de l'extérieur. Il apparaît ainsi clairement que des villes comme Zoug sont liées de différentes manières à d'autres lieux, processus et réseaux. Décrire Zoug à partir d'un centre supposé, telle est ma thèse, ne conduit pas à des aperçus très révélateurs. Pour comprendre les forces qui ont modelé et modèlent encore l'espace urbain de Zoug, il est préférable de se tourner vers l'extérieur et de voir comment il transforme l'intérieur et se répercute dialectiquement sur l'extérieur.

Dans quelle direction Zoug se dirige-t-elle aujourd'hui? Paradoxalement, l'avenir réside dans son attitude face à l'histoire. Jusqu'à présent, l'histoire du canton de Zoug n'a pas encore été traitée de

manière exhaustive. Cela ne doit pas conduire à la conclusion hâtive que Zoug ne s'intéresse pas à son histoire. Cependant, la dernière révision de la loi sur la protection des monuments a laissé entendre qu'au moins l'histoire immédiate n'était pas forcément intéressante ou devait être protégée. En novembre 2019, les votants ont accepté la révision à la majorité habituelle – bourgeoise – des deux tiers. Que retenait la révision? Deux adaptations étaient essentielles: d'une part, les bâtiments de moins de 70 ans ne devraient plus être protégés qu'avec l'accord des propriétaires. D'autre part, la commission des monuments historiques serait supprimée. Cette commission spécialisée guidait le Conseil d'État sur les questions de mise sous protection et d'inventaire des biens culturels. Cette révision aurait pour conséquence le fait que les monuments qui ont vu le jour dans le cadre de la transformation urbaine que j'ai décrite dans le chapitre seraient en fin de compte exposés au bon vouloir d'intérêts privés – *aurait*, parce que le Tribunal fédéral a remis le canton à sa place (Killias, 2021). À Zoug aussi, la protection des monuments historiques – contraignante en droit international – s'applique, et le concept qui la sous-tend est préservé. Pourtant, malgré cette décision, des bâtiments sont allègrement démolis et de nouvelles constructions sont érigées. Soit les bâtiments ne sont pas inventoriés, soit ils sont retirés de l'inventaire par le Conseil d'État en cas de besoin (Koch, 2021). Avec la dissolution de la commission des monuments historiques, ce type de développement urbain futur ne pourra pas être arrêté de sitôt. On peut d'ores et déjà deviner ce qu'il détruira: des témoins de l'histoire industrielle et de l'habitat. On démolit ainsi précisément l'histoire matérielle de personnes qui n'ont de toute façon jamais eu beaucoup à dire sur le plan politique: les travailleurs et travailleuses étranger·ères. Mais disparaîtront également ces immeubles de bureaux ostentatoires qui signalaient fièrement le début d'une nouvelle ère pour Zoug: la confiance en soi américaine et la volonté de réussir des négociants mondiaux en matières premières. Même si je n'ai jamais aimé ces bâtiments et cette attitude, il serait dommage de les éliminer purement et simplement. Ils sont en effet un rappel du fait que le développement est toujours dialectique et que la ville est toujours façonnée de l'extérieur.

Références

- Conseil fédéral (2021). Finanzausgleich: Bundesrat genehmigt definitive Ausgleichszahlung für 2022, 10 novembre: <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-85806.html> (consulté le 25.08.2023).
- Crédit Suisse SA (éd.) (2021a). *Standortwettbewerb: Zwischenbilanz nach Jahren des Umbruchs. Standortqualität 2021*: https://www.greaterzuricharea.com/sites/default/files/2023-01/CS%20Standortqualit%C3%A4t%202021_Kanton%20Zug.pdf (consulté le 25.08.2023).
- Crédit Suisse SA (éd.) (2021b). *Hier lebt es sich am günstigsten. Finanzielle Wohnattraktivität*: <https://www.credit-suisse.com/media/assets/private-banking/docs/ch/privatkunden/anlegen/studie-finanzielle-wohnnattraktivitaet-mai-2021-de.pdf> (consulté le 25.08.2023).
- Dear, M. (éd.) (2002). *From Chicago to LA: Making sense of urban theory*. Thousand Oaks: Sage.
- Gemeinnützige Gesellschaft Zug (GGZ) (2019). Eine kleine politische Geschichte des Kantons Zug. Ein Gespräch zwischen Falco Meyer, Martin Pfister und Jo Lang, *Zuger Neujahrsblatt*, p. 64.
- Hoppe, P. (2019). Zoug (Canton), in: *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, Martin, P. G. (trad.): <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007373/2019-04-24/> (consulté le 25.08.2023).
- Horat, H. (2021). *Hanns Anton Brütsch. Architekt BSA SIA*. Thoune: Verein DAS BULLETIN, p. 31.
- Hürlimann, T. (1997). Mein Zug, *Weltwoche*, 3 juillet.
- Killias, M. (2021). Demontage des Denkmalschutzes gestoppt, *Heimatschutz*, 3/2021, p. 38-39.
- Koch, P. (2011). *Governancewandel und Demokratie in Schweizer Agglomerationen*. Baden-Baden: Nomos, p. 218 et s.
- Koch, P. (2021). Ersatzneubau als Betongold. Kritik am Studienauftrag zum Hochhaus-Ensemble in Inwil, *Werk, Bauen + Wohnen*, 10/2021, p. 44-46.
- Lang, J. (2018). Die 68er-Bewegung in Zug. *Bulletin*, 1, p. 20-21: https://gruenezug.ch/wp-content/uploads/sites/10/2023/05/2018_1_i1.pdf (consulté le 25.08.2023).
- Peterson, P. E. (1981). *City limits*. Chicago: Chicago University Press.
- Rentsch, H. (1985). *Finanzplatz Zug. Eine Strukturanalyse*. Forschungsinstitut für Wirtschafts- und Sozialpolitik Zug, p. 29.
- Schläppi, D. (2020). Mehrheiten, Minderheiten, Menschen: politische Kultur, demokratische Teilhabe und Politikertypen in der Geschichte des Zuger Kantonsrats (1848-2020), *Tugium: Jahrbuch des Staatsarchivs des Kantons Zug*, 36, p. 197-221.
- Van Orsouw, M. (1995). Das vermeintliche Paradies. *Chronos*, p. 151.
- Zangger, A. (2011). *Koloniale Schweiz*. Bielefeld: Transkript Verlag.

Un portrait de la Suisse à travers douze villes

Arrivés au terme de ce voyage imaginaire entre Arbon et Zoug à travers la Suisse, revenons sur les intentions et convictions qui ont guidé le projet de notre livre. Ce dernier visait tout d'abord à donner une place à douze des villes suisses dont la recherche urbaine fait peu de cas, trop occupée avec les métropoles telles que Zurich, Genève ou Bâle. Ensuite, nous souhaitions mettre en avant une lecture *expé-rientielle* des villes. Cet ultime chapitre offre l'occasion de revenir sur cette approche et sur les clés de lecture adoptées par les autrices et auteurs pour évoquer « leur » ville. Enfin, ce livre se veut un portrait de la Suisse. Les douze villes qui y sont évoquées portent les traits de leurs cantons, de leurs régions (linguistiques notamment), mais que disent-elles de la Suisse ? La compilation des chapitres qui précèdent offre, ainsi assemblée, un portrait de la Suisse en patchwork, chacune des pièces gardant ses caractéristiques et sa singularité. Dès lors, peut-être que cette Suisse urbaine n'existe pas, pour paraphraser l'artiste controversé Ben. Il nous faut donc l'inventer !

Ce livre propose un premier pas. Bien sûr, chacune des villes abordées dans ce livre a déjà été traitée dans le cadre d'analyses de bases de données et, dans de plus rares occasions, elles ont fait l'objet de comparaisons portant sur un petit nombre de cas⁶³. Mais les chapitres de ce livre constituent sans doute les seuls textes appréhendant Martigny, Thoune ou Coire, par exemple, en tant que centralité urbaine contemporaine. L'objectif consistant à donner une place forte à ces villes ne sera toutefois atteint que lorsqu'elles seront

⁶³ Dans un projet en cours (Places that don't matter? Socio-economic transformation of industrial towns in Switzerland and Slovenia, SNF n°192764), Heike Mayer, autrice du chapitre sur Thoune, et son équipe comparent Bienne, Glaris et Mendrisio à trois villes slovènes.

l'objet de travaux destinés à une communauté scientifique internationale. En d'autres termes, lorsqu'on trouvera dans les tables des matières des revues anglophones d'études urbaines des titres se terminant par «... *evidence from two neighbourhoods in Chiasso, Switzerland*», ou «... *insights from Schaffhausen, Switzerland*». Les chapitres de ce livre montrent concrètement comment ces villes, quelles que soient leur taille et leur supposée urbanité ou modernité, peuvent informer les études urbaines. Sans constituer des études scientifiques à proprement parler, les portraits livrés dans cet ouvrage témoignent d'un engagement réflexif caractéristique de la démarche scientifique. À travers leurs approches expérientielles, mais aussi historiques et informées par des éléments théoriques, les autrices et auteurs suggèrent maintes voies de développement et d'approfondissement. Et ainsi, à partir de tels travaux, on peut penser qu'une vision différente de la Suisse, ses lacs, ses montagnes, ses Alpes enneigées, se dessinera peu à peu, la vision d'une Suisse urbaine, profondément.

La ville (qui vaut la peine d'être) vécue

Les villes dont ce livre traite, les autrices et auteurs les ont parfois quittées, avec plus ou moins de regrets. Certain-es y sont revenu-es, constater les changements et jeter sur ces lieux familiers un regard nourri de nouvelles expériences acquises dans d'autres villes, souvent plus grandes, parfois plus petites. La ville semble avoir rapetissé ou alors ne plus arborer les atours provinciaux qui avaient, à l'époque, poussé le ou la jeune citadin-e vers une métropole, même si elle s'avérait n'être parfois pas plus grande que Lausanne ou Zurich. D'autres nous parlent d'une ville qu'ils ou elles ont découverte un peu à contrecœur, mais à laquelle ils ou elles ont fini par s'attacher. D'autres encore décrivent une ville dans laquelle ils ou elles habitent, mais ne travaillent pas. Elle leur apparaît alors dans une comparaison constante avec celle où se trouve leur lieu de travail. Ce faisant, les autrices et auteurs relèvent le défi de lire les changements observés dans «leur» ville à la lumière de leur parcours personnel, soulignant la complexité des relations que l'on entretient avec une ville.

Car ces chapitres sont autant de récits d'habitant-es, bien que d'un type particulier. Leur démarche réflexive souligne ce qui oriente leur regard, laissant apparaître un point commun. Leur parcours académique les a conduit-es à habiter – temporairement du moins – dans l'une ou l'autre des métropoles qui hébergent une université ou un centre de recherche renommé, en Suisse ou ailleurs. Cette expérience aurait pu les amener à provincialiser la ville qu'ils ou elles ont quittée, qui aurait pu leur sembler dès lors d'autant plus petite que la « nouvelle » ville est plus grande. C'est toutefois plutôt le contraire qui s'est produit. Dans certains cas, la ville qui paraissait « trop petite » gagne même en intérêt, après un « détour » par une métropole. Parce que le temps a passé, certes, et que les critères d'appréciation se sont modifiés, mais aussi parce que le regard s'est affuté.

Un deuxième point commun réside dans les sensibilités de cette population particulière, qui trouve sans doute davantage son compte dans les plus grands centres urbains qui, en Suisse au moins, restent fermement aux mains d'une gauche rose-verte. Certains chapitres laissent ainsi poindre une certaine frustration, teintée parfois d'ironie, face aux tergiversations, aux lenteurs, voire au conservatisme des autorités locales ou de l'électorat. Les autorités municipales sont décrites dans ce livre comme étant à la fois plus à droite et plus masculines que celles des plus grands centres, suggérant de la sorte l'existence d'un lien entre urbanité et orientations politiques. Les études urbaines tendent à présenter les métropoles comme « progressistes » ou « libérales », en comparaison avec leurs banlieues et avec les zones rurales, bien sûr, mais aussi en comparaison avec les orientations politiques dominantes à l'échelle nationale. Dans les chapitres de ce livre, le conservatisme apparaît parfois comme un bémol mis à l'urbanité d'une ville, que ce soit dans le domaine de l'urbanisme et de la mobilité (on pense à la place donnée aux voitures, à Sierre par exemple), de l'accueil des populations migrantes (sauf à Chiasso et Martigny), de l'offre culturelle et festive (à Coire et à Sierre encore, notamment), ou encore des infrastructures et des politiques d'égalité entre hommes et femmes (comme les crèches, déjà très répandues dans les années 1990 à Genève, mais encore quasi inexistantes à Bellinzone).

Est-il possible d'éviter complètement l'idée que les villes sont d'autant plus urbaines qu'elles tendent, avec le temps, à ressembler aux métropoles? Ce serait le cas, justement, quand elles se montrent de plus en plus sensibles aux enjeux climatiques, quand leurs populations se diversifient (du point de vue des origines, du moins), quand les voitures laissent la place à des zones piétonnes, etc. Il s'agit là encore d'un enjeu lié à la surreprésentation des métropoles dans la recherche scientifique. Davantage de diversité dans le choix des terrains d'enquête comme des questions dites urbaines permettrait, d'une part, de ne plus voir les villes « de droite » comme des anomalies et, d'autre part, de mieux comprendre les déclinaisons conservatrices de l'urbanisation.

Rythmes et événements

À l'instar du progressisme politique, l'intensité des rythmes de vie semble constitutive de l'image de la ville qui, dans sa forme la plus aboutie, ne dormirait jamais, serait trépidante et frénétique. Davantage que d'un tropisme des métropoles, c'est d'un tropisme des hypercentres que vient généralement cette idée. Pour le dire autrement, ce n'est pas seulement qu'on pense à New York quand on évoque la ville, mais aussi qu'on pense à Time Square quand on pense à New York (comme on pense au carrefour de Shibuya quand on évoque Tokyo).

L'exploration des douze villes traitées dans ce livre met en évidence la pluralité des rythmes urbains. Certes, elle souligne des rythmes sociaux sans doute moins soutenus et moins stressants que ceux vécus dans le cœur des métropoles, moins stimulants aussi quelques fois, comme le suggèrent les autrices et auteurs des chapitres consacrés à Arbon, Bellinzzone, Thoune ou Sierre. Cependant, certains chapitres décrivent d'autres formes d'intensité rythmique que celle du tumulte quotidien. Le rôle des événements annuels semble central dans l'identité de nombre d'entre elles, ce qui ouvre des pistes intéressantes pour en comprendre tout à la fois l'urbanité et le processus d'urbanisation.

Alors que la littérature sur la « festivalisation » des politiques urbaines s'intéresse surtout aux grands événements de type jeux

olympiques, coupes du monde de foot ou festivals de musique, les chapitres nous offrent un regard sur une palette large d'événements, des festivals de Chiasso (musique, jazz, danse, littérature) et Sierre (musique, sport, cinéma, gastronomie) à celui des Cinq Continents de Martigny, en passant par le festival consacré à Bach par la ville de Schaffhouse. Dans les mots des auteurs et autrices, ces événements contribuent, chacun à leur échelle, à l'urbanité locale, signalant une capacité collective à entreprendre et à se coordonner. À l'échelle de villes de quelques milliers d'habitant·es, un festival mobilise non seulement les différents milieux culturels, mais aussi une grande partie des services municipaux, et des secteurs de l'économie locale, voire implique la construction d'infrastructures pérennes. L'événement donne l'occasion à des bénévoles de mettre un pied dans les affaires communales, de s'insérer dans des réseaux, de même qu'il permet à d'autres de s'affirmer comme personnalités locales. Le développement de ces événements, mais aussi leur survie, est inévitablement sujet de controverses et de négociations.

Pour la population, ces événements prennent ainsi un caractère « immanquable », comme le suggèrent les autrices du chapitre sur La Chaux-de-Fonds. Autrement dit, non seulement on n'y échappe que difficilement, mais l'événement prend une dimension identitaire. De plus, ces manifestations ne sont pas toujours vues dans leurs dimensions d'innovation, d'ouverture et de rassemblement. Ainsi, nous disent Sandro Cattacin et Fiorenza Gamba, le carnaval de Chiasso a des allures conservatrices, manquant ainsi les occasions d'attirer un public plus diversifié et plus représentatif de la population actuelle. Les événements apparaissent donc comme une clé de lecture pour saisir ce que peut être le *genius loci* d'une ville. Et c'est la conscience de cette visibilité de la ville à travers ses événements qui en fait un enjeu central pour les actrices et acteurs urbains, comme pour ceux et celles qui en parlent ici. Il est vrai que les événements décrits dans ce livre sont loin d'être de simples outils de marketing, en cela également qu'ils peuvent être considérés par les autorités locales comme moins que du marketing, les laissant parfois dépérir, en coupant les subventions nécessaires à leur survie. C'est le cas du festival de bande dessinée de Sierre qui, comme

le rappelle Rafael Matos-Wasem, était le deuxième plus grand d'Europe à sa fondation dans les années 1980 et faisait de Sierre « La » ville de la BD. De même, si La Chaux-de-Fonds semble bien miser sur l'essor de La Plage des Six Pompes pour devenir la première capitale culturelle suisse (recourant à un outil de marketing urbain apparu en Europe vers la fin du 20^e siècle), c'est la société civile, réunie en association, qui porte la candidature.

Les villes traitées dans ce livre sont aussi prises dans les dynamiques liées à des événements qui se déroulent ailleurs, ceux qui transforment des villages en villes le temps d'un festival ou d'un congrès. L'influence de ces manifestations sur les villes voisines mériterait d'être analysée plus en profondeur. Le centre urbain historique se voit occulté non par une grande métropole voisine, mais par un *global village* situé dans les environs. Ici, le cas de Coire l'illustre bien : le chef-lieu cantonal semble dominé symboliquement par la petite station de Davos et son célèbre Forum économique mondial. Dans une moindre mesure, c'est aussi le sort de Sierre par rapport à la station de ski de Crans-Montana, ou de Martigny par rapport à celle de Verbier. Mettre ces villes sous la loupe permet de souligner une urbanité qui les distingue cependant essentiellement de toutes ces stations qui les surplombent et qui, malgré leur rayonnement international, ne sont guère plus que des « villes temporaires », comme l'écrivaient Diener et ses collègues à propos des *alpine resorts* (Diener *et al.*, 2005).

Centralités, singularités, rivalités

Les villes présentées dans ce livre peuvent donc être comprises à travers leurs diverses formes de centralité, mais aussi à travers leurs dynamiques de singularisation, cela même si l'identification de cette centralité et de ces dynamiques découle ici d'une approche plus sensible et expérientielle que systématique. En tant que membres proches ou lointains des sociétés locales, les auteurs et autrices des chapitres les concernant montrent bien qu'elles ont la capacité de se donner un poids, de revendiquer des rôles par rapport à leur région, celui de pôle culturel, politique, économique, industriel : Neuchâtel

a réussi à attirer l'Office fédéral de la statistique, en créant par la même occasion un emblème architectural, autour duquel s'articule un nouveau pôle d'attraction à côté de la gare incluant également une Haute école spécialisée ; Bienne a obtenu le nouvel Office fédéral de la communication, ce qui devrait entraîner l'installation de multiples *call-centers* nationaux ; Sierre et Coire ont « décroché » des Hautes écoles spécialisées dans des cantons dépourvus d'universités et Thoune héberge le laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (EMPA).

Le panorama des douze villes racontées dans le livre montre que l'accessibilité routière et ferroviaire contribue à produire des situations très différenciées qui ne sont pas solubles dans les relations de dépendance économique et fonctionnelle. Ce constat tient en particulier au fait que l'accessibilité est ambivalente : si elle est bonne, elle permet de partir d'un lieu, aussi bien que d'y attirer les visiteurs et visiteuses ou travailleurs et travailleuses. L'exemple de Thoune et de son accès à Berne illustre cette ambivalence. De même, une accessibilité médiocre peut contribuer à une perte en termes de population et de dynamisme ou, au contraire, permettre le maintien d'activités et d'aménités locales qui seraient menacées de délocalisation si l'accessibilité était meilleure. Mais le constat va plus loin : les chapitres de ce livre montrent que l'identité *urbaine* des villes (ce qui n'est pas forcément un pléonisme !) et la manière dont se construit leur urbanité contribuent souvent de façon décisive à définir quels seront les effets de l'accessibilité. En d'autres mots, les individus décident de vivre dans ces villes, ou au contraire de « penduler », sur la base des expériences sensibles que ces villes procurent.

Des investissements, des revenus fiscaux et des places de travail sont bien sûr en jeu, mais aussi des sources de fierté et d'identité. On comprend en effet à la lecture de ces récits que ce qui fait la ville ne se résume que très partiellement par le fait de « posséder » ou non localement telle ou telle infrastructure ou institution, à un moment donné. Ce serait négliger la mémoire collective des luttes menées au fil du temps pour les « obtenir », puis pour les « garder à la maison ». Mentionnons la grève des ouvrières des ateliers ferroviaires de Bellinzone en 2008 relatée par Claire Fischer Torricelli

ou la campagne houleuse précédant la votation sur le maintien de l'hôpital de La Chaux-de-Fonds dont Lisa Asticher et Célia De Pietro gardent un souvenir vif. Ces épisodes « font » les villes, pas uniquement en unissant une population face à un adversaire extérieur, mais davantage en révélant des tensions et des divisions internes, en provoquant débats et remises en question. C'est à ces occasions que se met en mots et en discussion ce qui ferait la singularité de telle ou telle ville, et c'est ensuite la trace et la mémoire de ces disputes tranquilles ou violentes qui viennent s'inscrire dans une « mythologie », pour reprendre le terme employé par Sandro Cattacin et Fiorenza Gamba. Celle de Chiasso, nous disent-ils, se réfère à un âge d'or où la frontière permettait de s'enrichir, ainsi que d'accueillir des stars comme José Altafini, footballeur international italien et héros du club local dans les fastueuses années 1970, celles tout de même de sa fin de carrière.

Cette mémoire collective joue un rôle clé dans la formation et le maintien d'une identité locale. La Chaux-de-Fonds serait inclusive, solidaire, unie, prolétaire et revendicatrice. Chiasso est décrite comme créative et autogénérée, tandis que Bienne est caractérisée par son pragmatisme et son « esprit américain », bien que rouge et ouvrier, qui se traduit par un attachement à la voiture et par l'idée que chacun peut venir y tenter sa chance. Zoug partage aussi un trait « américain » : une confiance en soi qu'expriment les immeubles de bureaux ostentatoires construits par les multinationales du commerce de matières premières. Bellinzone, quant à elle, est ressentie comme discrète et un peu endormie.

Les identités locales sont aussi l'affaire de symboles qui en sont autant le reflet que le vecteur. Ces symboles représentent tantôt un passé, tantôt un futur, mais les autrices et auteurs montrent aussi comment ils s'inscrivent dans la vie quotidienne. Les symboles se font voir ou entendre, orientent le regard et aident les locaux comme les touristes à se repérer, façonnent des ambiances et l'esprit des lieux : des cloches, de grandes horloges, le bruit du freinage des trains à Chiasso et à Bellinzone, des enseignes lumineuses de marques de montres à Bienne ou encore des bâtiments emblématiques de la ville. Symboles parfois modestes et ancrés dans la vie la

plus ordinaire, ils n'en rappellent pas moins quotidiennement aux habitant·es les pouvoirs et les priorités qui orientent leur ville. On peut faire ainsi l'hypothèse que plus une ville est petite et moins il est possible d'échapper à de tels symboles. Alors qu'on peut habiter des années à Vienne sans apercevoir le Danube, les deux enseignes horlogères qui dominent le paysage de Bienne semblent s'imposer à quiconque pénètre dans ses rues.

Parfois, ces symboles prennent la forme plus classique de bâtiments à l'historicité plus ou moins validée populairement. À Bellinzone, trois châteaux – imposants témoins de l'architecture médiévale – rappellent la position stratégique du chef-lieu au confluent de deux vallées et au débouché de plusieurs cols. L'ensemble des insignes visuels de Bellinzone est d'ailleurs complété depuis peu par un bâtiment contemporain, lui aussi manifestation d'un changement des valeurs et pouvoirs au cours des siècles : la « cathédrale du 20^e siècle » est un thermo-valorisateur des déchets – construit pour traiter les ordures de tout le canton ! À Schaffhouse, c'est le Munot – une fortification de forme ronde – qui domine la vieille ville et rappelle son histoire. À Sierre, Rafael Matos-Wasem relève des « éléments identitaires » disparus, mais dont la mémoire persiste : l'ancienne rue du Bourg et un séquoia centenaire. D'autres villes sont identifiées par les montagnes qui les entourent (mentionnées dans les chapitres sur La Chaux-de-Fonds, Martigny et Neuchâtel), ou un lac qui les borde (Arbon, Neuchâtel, Zoug, Bienne, Thoune)...

En plus de s'appuyer sur des symboles, les identités locales sont en général construites, tant socialement que politiquement, en relation avec un territoire environnant, mais aussi avec d'autres centralités urbaines, de moindre ou de majeure importance. Ces rapports d'interdépendance, teintés de rivalité, apparaissent clairement dans le cas de La Chaux-de-Fonds dont la liaison ferroviaire avec le chef-lieu cantonal, Neuchâtel, a été au cœur des débats durant les dernières décennies. La Chaux-de-Fonds s'est aussi battue pour conserver son hôpital, faisant barrage au projet de centralisation des soins aigus à Neuchâtel. C'est à la lumière d'une telle rivalité inter-cantonale que l'on peut lire l'éloge du festival de La Plage des Six Pompes dans l'un des chapitres de notre livre. Ces débats dépassent

largement les enjeux de mobilité et de planification hospitalière : à travers eux s'expriment des revendications d'autonomie, des sentiments de discrimination face à une « grande sœur » considérée comme privilégiée, mais aussi des enjeux de distinction.

Certaines concurrences historiques ont été atténuées et la complémentarité pragmatique ou opportuniste est assumée, voire mise en avant – comme à Thoune, porte d'entrée touristique de l'Oberland bernois située à moins de 30 kilomètres de Berne, ou à Schaffhouse qui tire désormais avantage de sa situation protégée, « de niche », entre la ville de Zurich et la frontière allemande. Le développement exceptionnel de Zoug doit également être compris comme la conséquence de la concurrence libérale avec Zurich dont le processus législatif ne semblait pas suffisamment souple sur les sujets financiers sensibles.

Le dialecte ou « parler local » peut aussi être compris comme l'expression d'une rivalité, ou du moins d'une volonté de distinction. Comme les textes sur Schaffhouse et sur Bellinzone le font comprendre, il s'agit d'un moyen non seulement de se différencier, mais aussi de s'identifier auprès des autres et se reconnaître entre locaux. Partager le dialecte permet de passer des messages subtils, non compréhensibles pour ces « autres » et de créer, renforcer et confirmer les liens entre celles et ceux qui le partagent et l'utilisent ordinairement. Car le dialecte est souvent indispensable pour comprendre les codes régissant la vie sociale. Comme l'explique Claire Fischer Torricelli, le dialecte complique l'intégration des nouvelles et nouveaux venu-es. En comparaison avec les autres pays germanophones et même avec l'Autriche, qui compte pourtant un grand nombre de dialectes, l'importance des dialectes en Suisse est frappante, reflétant néanmoins fidèlement le fédéralisme et la topographie du pays, comme le montre le chapitre sur Coire.

Un portrait de la Suisse à travers ses villes

Ancrés dans différentes régions linguistiques, les villes décrites dans ce livre se situent dans des contextes géographiques et topographiques variés : villes du Plateau, de plaine et de montagne, villes

au croisement de vallées, villes au bord d'un lac, mais aussi, villes frontalières... Certaines sont historiquement catholiques, d'autres protestantes. Quelques-unes rassemblent des fonctions administratives et politiques, le fédéralisme en faisant des capitales au pouvoir considérable, indépendamment du nombre variable de leurs habitantes. C'est le cas de Bellinzone, Coire, Neuchâtel, Schaffhouse et Zoug. D'autres s'en trouvent subordonnées administrativement : La Chaux-de-Fonds par rapport à Neuchâtel, Bienne et Thoune par rapport à Berne, Chiasso par rapport à Bellinzone, Sierre par rapport à Sion. Malgré cela, toutes ont suffisamment de marge de manœuvre pour préserver et développer leur singularité. De plus, les caractéristiques linguistiques, géographiques, religieuses et politiques se croisent dans des combinaisons qui, sur un territoire aussi petit que la Suisse, ont peu de probabilités de se reproduire.

Pourtant, si chacune de ces villes peut être vécue et racontée comme un cas atypique, toutes racontent « quelque chose » de la Suisse, notamment sa politique d'aménagement du territoire. Dès les années 1940, des urbanistes ont développé en Suisse des notions qui auraient pu apparaître comme des oxymores : la décentralisation concentrée ou la concentration décentralisée (Winkler, 1967). Ces notions ont guidé la politique fédérale d'aménagement du territoire à partir des années 1970. Emblématiques de l'esprit de consensus, elles exprimaient d'abord l'idée de concentrer l'urbanisation pour éviter de miter le territoire exigu de la Suisse – ou pire, entraîner la création d'une seule métropole de Genève au lac de Constance –, tout en favorisant un développement décentralisé, fédéralisme à la petite échelle oblige. Les villes situées hors des agglomérations ont ainsi, par exemple, une vraie chance d'attirer au moins une infrastructure fédérale et ainsi de gagner non seulement des emplois, mais aussi une attention et une influence relative à l'échelle du pays.

Une autre particularité suisse qui transparait dans plusieurs chapitres est l'héritage du système de milice. Cet élément de la démocratie directe helvétique suppose que les citoyens, puis – de façon honteusement tardive et au prix de luttes de longue haleine – les citoyennes prennent part à la vie publique non seulement en votant et en se portant candidat-es, mais aussi en assumant des

responsabilités à titre extra-professionnel. Si ce principe est toujours la norme dans les petites communes, il est sous pression dans les villes et franchement en voie de disparition dans les plus grandes.

Les autrices et auteurs de ce livre soulignent ainsi l'influence considérable de quelques figures locales, des individus ou petits groupes qui, sans mandat démocratique, peuvent durablement orienter la vie sociale et culturelle – pour le meilleur et pour le pire. Pensons aux cadres d'entreprises industrielles qui, à Schaffhouse, dans la deuxième moitié du 20^e siècle, siégeaient dans les commissions scolaires. Comme l'explique Martin Schuler, ils et elles ont ainsi réussi à limiter le taux des maturités gymnasiales, encore aujourd'hui parmi les plus bas de Suisse, pour orienter suffisamment de jeunes gens vers les apprentissages en entreprise. À Zoug, également dans la deuxième moitié du 20^e siècle, les liens étroits entre les sphères politiques et économiques ont transformé un canton rural pauvre en un pôle international du négoce de matières premières. Philippe Koch cite les propos d'un membre de l'exécutif zougais, Hans Straub, pour qui « la fonction de conseiller d'État était une activité secondaire ». En effet, Hans Straub était non seulement responsable des affaires fiscales et financières dans son canton, mais aussi – et surtout – membre de 82 conseils d'administration. Cette imbrication de l'État et de l'économie privée n'a pas disparu, mais les gouvernements et administrations des villes se sont progressivement professionnalisés.

Ce changement est perçu de manière ambivalente. À partir du cas d'Arbon, Lineo Devecchi note que l'imbrication facilitait la coopération entre les différents acteurs de la gouvernance urbaine, qui pouvaient échanger des informations et prendre des décisions autour d'un café, alors que l'administration des grandes villes pâtissait parfois de son organisation en silos. Cependant, Lineo Devecchi précise que professionnalisation rime aussi avec amélioration des services à la population. La professionnalisation n'implique toutefois pas nécessairement une rupture, comme l'observe Claire Fischer Torricelli à Bellinzone. Visant à donner au chef-lieu cantonal davantage de poids politique, économique et démographique, la fusion de treize communes autour de Bellinzone en 2017 a impliqué non seulement de répartir équitablement les institutions sur le nouveau territoire

communal, mais aussi d'intégrer dans la nouvelle administration les employé-es des treize communes. Hélas ! Le recrutement du personnel administratif a privilégié l'équité entre les anciennes communes davantage qu'entre les genres. Les femmes restent ainsi un groupe minoritaire dans la vie publique de cette grande Bellinzone, ce qui pourrait changer le jour où elles siègeront à l'exécutif de la Ville.

Le thème des fusions de communes nous ramène une fois de plus vers des questions de tailles et de frontières. Les frontières linguistiques, communales, mais aussi nationales jouent un rôle clé dans les récits réunis dans cet ouvrage, puisqu'il semble important de considérer non seulement la taille des villes, mais aussi la taille des territoires dans lesquelles ces villes s'inscrivent et qu'elles dominent parfois. Coire et Schaffhouse ont un poids démographique quasi identique, mais la première est le chef-lieu d'un canton 24 fois plus grand que le canton de Schaffhouse. Franziska Meinherz montre comment la taille du canton des Grisons, doublé d'un relief montagneux, a engendré une décentralisation similaire à celle que nous évoquions à l'échelon fédéral. La question de la mobilité et des infrastructures de transport prend logiquement une place bien plus centrale à Coire qu'à Schaffhouse. Pourtant, alors que Schaffhouse domine indiscutablement son canton, la petite taille de celui-ci et sa proximité avec la métropole zurichoise constituent un sérieux contrepoids à cette position dominante.

La taille de la Suisse influence aussi la manière dont ses villes sont vécues. En comparaison internationale, ce livre traite de « petites villes dans un petit pays ». Les frontières nationales ne sont jamais loin et les récits de nos autrices et auteurs laissent penser qu'elles sont bien plus perméables à certains égards que d'autres frontières immatérielles, les frontières linguistiques par exemple. Un tiers des villes présentées dans ce livre sont situées près de frontières avec trois des pays voisins : Arbon, La Chaux-de-Fonds, Chiasso et Schaffhouse. Ces quatre villes ont profité de l'époque industrielle, notamment à travers l'évolution parallèle des chemins de fer. Les évolutions compliquées de l'industrie au 20^e siècle ont cependant ensuite contribué à leur déclin, entraînant les ouvrier-ères et leurs familles avec elles. Les chapitres sur La Chaux-de-Fonds, Chiasso

et Schaffhouse suggèrent que ces difficultés, associées à la proximité d'une frontière nationale avec un grand voisin, ont stimulé la créativité de ces villes. Schaffhouse a développé une culture de presse exceptionnelle et son dialecte continue à la différencier tant de l'Allemagne que de Zurich. La Chaux-de-Fonds a réagi en développant une solidarité entre ses habitant-es réuni-es, renforcée par les anecdotes et mythes, ainsi que la « lutte » pour sa place et son rôle au sein du canton. Chiasso, quant à elle, a mis en place, bon gré mal gré, une « industrie de la migration ».

Observer les villes à mi-hauteur

L'introduction de ce livre dévoilait notre embarras face aux qualificatifs qui pourraient s'appliquer aux villes suisses de moins de 60 000 habitant-es (c'est-à-dire toutes, sauf Zurich, Genève, Bâle, Lausanne, Berne, Winterthur, Lucerne, Saint-Gall et Lugano). Dans l'impossibilité de trancher entre petite, moyenne, secondaire, ou encore ordinaire, nous avons laissé les autrices et les auteurs choisir leur terminologie. Ce choix s'est révélé fructueux. Certain-es nous montrent que ces adjectifs ne sont simplement pas nécessaires pour évoquer « leur » ville. Qui plus est, la question de la taille n'entre même pas dans le cadre de leur récit. D'autres, au contraire, se sont emparé-es de l'un ou l'autre de ces adjectifs pour révéler une dimension essentielle de ces villes. Martin Schuler évoque le double sens de « moyen » en français, soulignant la précision de la langue allemande qui distingue clairement *mittel* de *mittelmässig*. Mais plutôt qu'un seul enjeu de traduction, il s'agit d'un élément central pour la compréhension de ces villes qui sont qualifiées ou se désignent elles-mêmes comme moyennes.

En Suisse, tant les sentiments anti-urbains⁶⁴ que la culture du consensus tendent à valoriser une ville qui se revendiquerait comme moyenne, compromis idéal, faisant rimer concentration et décentralisation. Cependant, l'équilibre est forcément précaire : tomber d'un

⁶⁴ Joëlle Salomon-Cavin souligne notamment le rôle des expositions nationales et internationales où la Suisse, en pleine période d'industrialisation, se donne à voir comme un village de montagne (Cavin et Marchand, 2010).

côté, et se prendre pour une « grande » serait aussi embarrassant que de tomber de l'autre côté et n'être plus que « moyenne » dans le sens de médiocre. La tentation est alors de figer ce compromis dans une catégorie stable : le succès de la notion de « ville du quart d'heure » est sans doute l'expression la plus frappante de ce désir de conserver cet équilibre précaire. Même si elle n'est pas directement liée à la taille, elle repose bien sur l'idée de « bonnes proportions ».

Dans cet ouvrage, les adjectifs « petit », « moyen » ou « secondaire » questionnent plus qu'ils ne qualifient. Ils donnent l'occasion d'interroger ce qui fait la centralité de telle ou telle ville, mais aussi sa singularité, et ce qu'elle doit à des rivalités, ce qu'elle doit à des alliances. Pour cela, il faut perdre de l'altitude. La vue d'avion, ou plutôt de satellite, est celle qui permet de classer par tailles ou d'observer la forme et le développement des réseaux de villes. Descendre à mi-hauteur (la culture du consensus a encore frappé !) permet au contraire d'observer la ville dans la vie quotidienne de ses habitant-es, dans ses rythmes sociaux, dans ses clivages et ses combats, sans perdre de vue l'horizon immédiat. Celui-ci comprend, nous l'avons vu dans chacun des chapitres, d'autres centralités (pas seulement des métropoles) avec lesquelles la ville entretient des rapports d'interdépendance et de concurrence. Ces deux termes, les autrices et auteurs l'ont bien montré, ne se réfèrent pas qu'à des quantités et des flux (de pendulaires, d'argent, d'habitant-es, d'emplois). Ils se réfèrent aussi à des qualités. C'est ce que les approches expérientielles permettent de soulever. Une ville est vécue. Pour comprendre comment, il faut l'observer à mi-hauteur.

Que retenir des observations de nos autrices et auteurs, justement ? Que ces villes de 10 000, 20 000 ou 50 000 habitant-es sont sans doute le cœur de l'urbanité de la Suisse. Loin d'être des zones calmes au sein desquelles il fait certes bon vivre, mais où les activités sont rares, elles apparaissent au contraire comme des lieux politiques, sociaux, culturels et économiques forts. La vision d'une Suisse qui se structurerait uniquement autour de pôles métropolitains au rayonnement mondial et de périphéries plus ou moins montagnardes et/ou touristiques en prend un coup : la Suisse est aussi un pays de villes de toutes tailles, dont l'identité – quelle que puisse être

l'ambiguïté des réalités que ce mot recouvre aujourd'hui – n'est pas soluble dans la croissance des flux et les dépendances économiques propres aux phénomènes de globalisation. Fondamentalement, notre livre suggère que, dans un contexte de gentrification rapide des grandes villes et de creusement des inégalités sociales en leur sein, les centres métropolitains de la Suisse que sont Zurich, Genève et Bâle perdent de leur substance sociale et de leur urbanité au profit de petites villes dynamiques et diversifiées. À l'heure où les circuits courts, le rapport à la terre et la proximité géographique sont valorisés au nom du vivre ensemble et des modes de vie durables qu'ils permettent, au moment où les politiques de développement économique parlent de relocalisation des activités industrielles, il est essentiel de valoriser cet atout, résultat de longs et tortueux processus historiques.

Au terme de cet ouvrage, revenons vers le postulat qui guidait l'introduction : ce qui fait peut-être la singularité d'un pays au-delà des singularités de ses villes se lit mieux dans ce que l'on peut apprendre de ses villes « ordinaires » qu'à travers les exceptions que représentent ses métropoles. Certes, les franchises internationales ne se cantonnent plus depuis longtemps aux métropoles et les rues marchandes de villes de toutes les tailles prennent des allures génériques. Mais ce qui fait la Suisse – urbaine, en tout cas – est bien la combinaison des dynamiques de singularisation à l'œuvre dans ses villes comme elle en compte des dizaines. Davantage que de paysages en apparence intouchés, la Suisse est faite bel et bien de sociétés locales et urbaines, à la fois autonomes et interdépendantes. C'est donc en définitive un double questionnement qui aura traversé les chapitres de ce livre. Il porte d'une part sur la possibilité et l'opportunité de distinguer les villes petites, moyennes, secondaires, intermédiaires ou ordinaires des grandes villes ou des métropoles. D'autre part, il concerne ce qui les différencie les unes des autres et ainsi crée leur spécificité indiscutable, les mettant ainsi sur un pied d'égalité avec d'autres villes, quelle que soit la surface de leur territoire communal, le nombre de leurs habitant-es ou leur revenu moyen.

L'enjeu n'est pas seulement situé dans le champ scientifique, car nous avons vu que la façon dont sont vues les villes oriente

directement l'aménagement du territoire. Ces politiques sont ainsi fortement marquées par la crainte du mitage du territoire ou, pour le dire autrement, de l'étalement urbain, qui s'affranchirait de toute logique de centralité au risque d'éparpiller dans l'espace construit les miettes de leur urbanité. Chacun des chapitres de ce livre dément ce constat. Il ne s'agit pas de nier les mètres carrés bétonnés chaque année, mais de souligner que l'urbain ne se dissout pas dans cet exercice. Il reste fortement structuré autour de villes qui sont vécues – de manières certes très diverses – comme des centralités dont ni la force ni l'importance « existentielle » ne devraient être mises en doute. Alors que la notion de décentralisation concentrée est passée aux oubliettes de l'histoire au profit des politiques d'agglomération et de promotion des pôles métropolitains, force est de constater qu'elle garde toute sa pertinence, mais aussi qu'elle se sera avérée performative, en ce sens qu'à bien des égards, l'ensemble hétérogène des douze récits de ce livre prouve parfaitement l'actualité de ce concept *made in Switzerland*.

Et si l'avenir de la Suisse, c'était Arbon, Bellinzone, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Chiasso, Coire, Martigny, Neuchâtel, Schaffhouse, Sierre, Thoun ou Zoug? L'avenir des études urbaines (suisses) s'en trouverait alors bien chamboulé!

Références

- Cavin, J. S. et Marchand, B. (2010). *Antiurbain : origines et conséquences de l'urbaphobie*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P. et Schmid, C. (2005). Introduction, in : *La Suisse – portrait urbain*, vol. 1. Bâle : Birkhäuser.
- Winkler E. (1967). « L'aménagement du territoire suisse ». *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, 107, p. 58-94.

Présentation des collaboratrices et collaborateurs

La directrice et les directeurs d'ouvrage

Renate Albrecher, sociologue formée aux universités de Linz et de Vienne (Autriche) est actuellement assistante scientifique au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et doctorante à l'Université de Berne. Ses travaux se situent à l'intersection de la sociologie urbaine et de la sociologie du genre. Ils portent plus particulièrement sur les notions de mobilité et d'immobilité piétonne.

Maxime Felder est sociologue, diplômé des universités de Fribourg et de Genève. Il est actuellement *research associate* à l'Université d'Amsterdam et chercheur affilié au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Situées au carrefour de la sociologie urbaine, de la sociologie des migrations et de la sociologie des réseaux sociaux, ses recherches analysent les manières dont les citoyen·es cohabitent, se familiarisent avec leur ville et comment les nouvelles et nouveaux arrivant·es s'y font une place.

Le sociologue **Vincent Kaufmann**, formé à l'Université de Genève, est professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), où il dirige le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) depuis 2003. Ses travaux actuels portent sur la notion de mobilité, et plus particulièrement sur la question des aptitudes à se mouvoir, ainsi que sur les liens entre les différentes formes de mobilités et la transformation des sociétés contemporaines et de leurs territoires.

Yves Pedrazzini, docteur ès sciences, est chercheur et enseignant au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). À partir d'une pratique forgée en Amérique latine, ses analyses dévoilent une histoire secrète de l'urbanisme, celle des bidonvilles, des résistances ordinaires à la violence de l'urbanisation et de la planification, des barricades, des ruelles et des terrains vagues, au profit – l'espère-t-il – des habitant-es les plus exclu-es des sociétés urbaines, punks, migrant-es et réfugié-es.

Les autrices et les auteurs

Chaux-de-Fonnière d'origine et de cœur, **Lisa Asticher** est aujourd'hui relocalisée. Elle est doctorante en administration publique au Kompetenzzentrum für Public Management (KPM) à l'Université de Berne, où elle se spécialise dans l'analyse et l'évaluation de politiques publiques, principalement dans le domaine de la santé.

Sandro Cattacin est professeur de sociologie à l'Université de Genève. Ses thématiques de recherche sont liées aux dynamiques urbaines, aux mobilités humaines et aux risques et situations d'exclusion sociale. Il a une affinité particulière pour la recherche fondamentale orientée vers l'application. Il est président du think tank « Penser la Suisse ».

Formée à l'Université de Lausanne, à l'Australian National University à Canberra et au Centre de documentation sur l'Océanie à Marseille, **Viviane Cretton** est anthropologue et occupe depuis 2009 un poste de professeure ordinaire à la HES-SO Valais-Wallis à Sierre. Elle y mène des recherches en zone de montagne, autour des migrations, mobilités, imaginaires et représentations. Ses travaux actuels s'attachent aux interrelations entre humains et non-humains, spécialement dans les Alpes, mais aussi au-delà (Andes, Himalaya).

Célia De Pietro est née et a grandi à La Chaux-de-Fonds, ville de cœur qu'elle a quitté depuis quelques années afin d'effectuer des études en sciences sociales, sans pourtant jamais cesser d'y retourner

régulièrement. Elle réalise actuellement un doctorat en sociologie au sein du laboratoire Théorie sociale, enquête critique, médiations, action publique (THEMA) à l'Université de Lausanne (UNIL).

Pierre Dessemontet est docteur en géographie économique et analyse spatiale. Il s'est spécialisé dans l'analyse de données statistiques. Il est aujourd'hui chargé de cours à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, syndic d'Yverdon-les-Bains, et député au Grand Conseil vaudois.

Lineo Devecchi est titulaire d'un doctorat en sciences politiques de l'Université de Zurich et enseignant-chercheur à la Haute école spécialisée de Suisse orientale (OST). Il est expert en matière de gouvernance politique dans les municipalités, de planification et d'animation de processus participatifs et s'intéresse particulièrement aux municipalités d'agglomération.

Claire Fischer, géographe formée à l'Université de Genève, est actuellement à la retraite. Sa vie professionnelle a souvent été un miroir de ses engagements associatifs : mobilité cycliste, commerce équitable et coopération. Actuellement, elle étudie les mutations du commerce équitable, ses liens avec l'économie sociale et solidaire et son potentiel de changement dans une société en profonde mutation.

Philippe Koch est professeur de politique urbaine au département d'architecture de la Haute école des sciences appliquées de Zurich (ZHAW). Il s'intéresse aux liens entre l'urbanisation et la démocratie et a publié de nombreux ouvrages sur le sujet. Dans son dernier ouvrage (avec Ross Beveridge, University of Glasgow), *How Cities Can Transform Democracy*, il examine l'importance de la ville pour la démocratie à l'heure de l'urbanisation mondiale et pourquoi la ville offre toujours un horizon démocratique alternatif.

Sébastien Lambelet est maître-assistant en science politique à l'Université de Genève. Ses recherches actuelles portent sur la gouvernance des villes et des agglomérations suisses, les politiques d'aménagement du territoire et la coopération transfrontalière.

Rafael Matos-Wasem, géographe, formé à la Universidad de Costa Rica et à l'Université de Genève, a été professeur associé à la Haute école de gestion de la HES-SO Valais-Wallis. Jeune retraité, il est à présent chercheur indépendant et chargé de cours. Ses travaux et enseignements portent sur le tourisme urbain, la durabilité dans le tourisme, les liens entre tourisme et patrimoine, l'histoire de la ville, ainsi que la piétonnisation des espaces urbains.

Professeure de géographie économique à l'Institut de géographie de l'Université de Berne depuis 2009, **Heike Mayer** est aussi membre du Centre pour le développement régional (CRED). Dans ses recherches, elle se concentre sur le développement local et régional, en mettant l'accent sur l'innovation, l'entrepreneuriat et le développement économique durable. Elle a étudié à l'Université de Constance et a obtenu son doctorat à l'Université d'État de Portland. En 2020, elle a été nommée présidente du Conseil de l'organisation du territoire COTER par le Conseil fédéral, pour une durée de quatre ans.

Franziska Meinherz, sociologue, a étudié aux Universités de Genève, Boston, Bergen, Lisbonne et Nijmegen et travaille actuellement en tant que postdoc à l'Université technique de Munich. Après une thèse de doctorat sur les pratiques pendulaires urbaines défendue à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, elle travaille désormais sur les transitions de mobilité urbaines au sens large, en analysant l'impact de différentes stratégies de transition sur les expériences de mobilité de la population et les processus politiques urbains.

Fiorenza Gamba, socio-anthropologue, était professeure de sociologie de la culture et de la communication aux Universités la Sapienza à Rome et de Sassari. Elle est aujourd'hui chercheuse à l'Institut de recherches sociologiques de l'Université de Genève. Ses recherches concernent les études urbaines, en particulier les vulnérabilités en milieu urbain et les dynamiques d'inclusion, ainsi que l'anthropologie et la sociologie des rituels contemporains.

Les recherches actuelles de **Patrick Rérat** portent sur les pratiques et politiques du vélo. Il s'intéresse plus globalement aux dynamiques urbaines et territoriales et aux questions de durabilité, qu'il

appréhende sous l'angle des différentes mobilités spatiales. Après des études en géographie à l'Université de Neuchâtel, il a été nommé professeur d'urbanisme et de géographie des mobilités à l'Université de Lausanne, où il dirige l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA).

Martin Schuler est géographe, urbaniste SIA et professeur honoraire à l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Ayant grandi à Schaffhouse, il étudie à Zurich et à Reykjavík puis travaille dans un bureau d'urbanisme à Zurich. Dès 1981, à l'EPFL, il effectue ses recherches sur les migrations et la mobilité, le développement territorial et l'urbanisation.

Après des études de géographie, d'histoire et de sciences politiques à la Faculté des lettres de l'Université de Lausanne, **Julien Steiner** a entamé en 2004 une carrière de journaliste à l'Agence télégraphique suisse (Keystone-ATS). En septembre 2011, il a été nommé Vice-chancelier de la Ville de Bienne, fonction qui lui permet de suivre l'évolution de Bienne au plus près.

Les recherches de **Gian Paolo Torricelli** portent sur les systèmes d'information géographique (SIG) et la cartographie, et plus récemment sur l'espace public et ses transformations, la citoyenneté et la participation. Docteur ès sciences économiques et sociales, il a été professeur de géographie urbaine et directeur de l'Osservatorio dello sviluppo territoriale (OST, 2007-2022) à l'Académie d'architecture de l'Université de la Suisse italienne (USI), à Mendrisio. Il a enseigné aux Universités de Genève (1982-1990) et de Milan (2002-2009) et a été professeur invité aux Universités de Grenoble-Alpes et de Buenos Aires.

Remerciements

Nombreuses sont les personnes à qui ce livre et nous-mêmes devons des choses diverses et importantes. Tout en étant sûr·es d'en oublier certaines, nous voulons remercier pour leurs contributions volontaires ou involontaires, directes ou indirectes, et par ordre alphabétique :

Yves André (photographie Neuchâtel)
Archives de la Ville de Thoune (photographie Thoune)
Bibliothèque de l'ETH Zurich (photographie Zoug)
Michel Bassand (pour son idée originale de la métropolisation suisse)
Quentin Blanchard (photographie Bienne)
Michel Canonica (photographie Arbon)
Yves Delacrétaz (pour la lettre de soutien)
Georg Fischer AG (photographie Schaffhouse)
Fondation Oertli (soutien financier)
Rémy Gilliland et Danièle Pittet (pour avoir éveillé notre intérêt
pour les petites villes en Suisse)
Jules Grandvillemin (pour les cartes)
Christian Helmle (photographie Thoune)
Charles Kleiber (pour la lettre de soutien)
Mirko Menghetti (photographie Bellinzona)
Meyer & Kangangi (photographie Bienne)
Musée d'art et d'histoire de Neuchâtel (photographie Neuchâtel)
Franziska Pugin-Maurer (relecture allemand)
David Rossetti (photographie la Chaux-de-Fonds)
Brigitte Ramseyer (photographie la Chaux-de-Fonds)
Camille Sigg (relecture)
St. Galler Tagblatt (photographie Arbon)

Un grand merci à Alice Micheau-Thiébaud, des Presses polytechniques et universitaires romandes, dont la relecture attentive et intelligente de notre manuscrit a renforcé la qualité littéraire de notre livre.



LA SUISSE DE ARBON À ZOUG

Portrait en 12 villes

Et si l'on pensait la Suisse urbaine non pas à partir de ses métropoles, mais de ces villes comme le pays en compte des dizaines? Celles-ci, parfois dites «petites», «moyennes», «secondaires» ou «ordinaires», représentent davantage la norme que l'exception dans le paysage helvétique contemporain. Pourtant, en Suisse comme ailleurs, elles sont négligées par les études urbaines au profit des grands centres aux prétentions internationales. À rebours de cette tendance, ce livre collectif et multidisciplinaire décrit l'urbanité de la Suisse en explorant Arbon, Bellinzzone, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Chiasso, Coire, Martigny, Neuchâtel, Schaffhouse, Sierre, Thoune et Zoug. Des chercheuses et chercheurs dressent le portrait de ces villes avec lesquelles ils et elles ont un lien particulier et livrent un regard personnel à la subjectivité assumée. Leurs approches des réalités urbaines s'articulent à une connaissance expérientielle de la cité qui les a vus grandir, partir et, parfois, revenir. Ce livre présente ainsi ces villes dans leur singularité et montre que, quelle que soit leur taille, elles sont des objets légitimes et dignes d'intérêt pour les études urbaines, capables même de faire bouger les frontières établies de la discipline.

Renate Albrecher, sociologue formée aux universités de Linz et de Vienne (Autriche) est actuellement assistante scientifique au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et doctorante à l'Université de Berne.

Maxime Felder est sociologue, diplômé des universités de Fribourg et de Genève. Il est actuellement *research associate* à l'Université d'Amsterdam et chercheur affilié au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Le sociologue **Vincent Kaufmann**, formé à l'Université de Genève, est professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), où il dirige le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) depuis 2003.

Yves Pedrazzini, docteur ès sciences, est chercheur et enseignant au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

EPFL PRESS

