

réflexions

LA REVUE
DE L'IEIF

IMMOBILIÈRES

N°78 - 4^e TRIMESTRE 2016

INTERVIEW

Norbert Fanchon

Président du Directoire
Groupe Gambetta

Les conséquences du Brexit sur l'immobilier londonien

par Nicolas Tarnaud

DOSSIER

IMMOBILIER et ÉNERGIE

*Convergence
de deux secteurs
en transition*

p. 29

INNOVATION

**Algorithmes :
nos vies sous influence**

par Philippe Boyer



INSTITUT
DE L'ÉPARGNE
IMMOBILIÈRE
& FONCIÈRE



N° 78

4^e TRIMESTRE 2016

ENTRE NOUS...

3 Interview de Norbert Fanchon,
Président du Directoire,
Groupe Gambetta

ÉCONOMIE

9 Les conséquences du Brexit
sur l'immobilier londonien
par Nicolas Tarnaud

19 L'immobilier dans l'économie
française
par Charles-Henri de Marignan

INNOVATION

25 Algorithmes : nos vies
sous influence
par Philippe Boyer

DOSSIER IMMOBILIER ET ÉNERGIE : convergence de deux secteurs en transition

31 *Devenir socialement responsable*
par Gérard Degli-Esposti

37 Limiter les pertes de valeurs
liées à l'obsolescence technique
des bâtiments
par Frank Hovorka

45 L'immobilier d'entreprise, acteur
majeur de la transition énergétique
par Christian Gérard

53 Bâtiments durables : plus loin
dans la flexibilité et la mutualisation
des usages
par Olivier Sellès

57 Le management de l'énergie
autoproduite et autoconsommée
par Thierry Djahel

61 Exploiter la data au service
de l'efficacité énergétique
*par Vincent Bryant
et Emmanuel Blanchet*

IMMOBILIER D'ENTREPRISE

67 Quelle adéquation entre
le statut des baux commerciaux
et l'immobilier de bureaux ?
*par le groupe de travail
« Baux commerciaux » de l'ORIE*

RECHERCHE

73 La recherche immobilière
en Europe
par Martin Hoesli

LES CAHIERS PALLADIO

79 Désenclaver les *Working
Waterfront*
par Marine Oudard

89 L'ACTUALITÉ BIBLIOGRAPHIQUE



Pour vous abonner : www.ieif.fr
Pour proposer un article :
contacter Soazig Dumont
soazig.dumont@ieif.fr

DÉSENCLAVER LES WORKING WATERFRONT

par **Marine Oudard** Boursière Palladio 2015¹

Aujourd'hui, et dans le monde entier, il existe un processus urbain de reconquête du domaine fluvial. Les industries le long des *waterfronts* sont repoussées plus loin et remplacées par de nouveaux paysages post-industriels souvent génériques. Or ces interfaces ville/port sont situées stratégiquement dans les villes et peuvent devenir des sites d'expérimentation qui sont autant d'opportunités de questionner ce rapport ville/fleuve.

Comment permettre une croissance industrielle durable le long des fleuves d'une manière qui ne bloque pas son accès, mais qui, au contraire, permette une meilleure intégration au tissu urbain ? Et si ces paysages industriels fluviaux faisaient partie de notre expérience quotidienne dans les villes ?

L'article propose cinq stratégies qui peuvent être mises en œuvre pour désenclaver les espaces industriels et permettre l'accès public à la rivière Willamette à Portland, en Oregon. Appliquées dans un projet urbain pour cette ville américaine, elles sont néanmoins reproductibles et adaptables dans d'autres contextes européens.

LES WORKING WATERFRONT À L'ÈRE POST-INDUSTRIELLE

Déplacer les industries portuaires en périphérie, est-ce vraiment une stratégie durable ?

La plupart des grandes villes mondiales sont situées en bordure de mer, le long d'une rivière ou d'un lac et bien souvent elles doivent une partie de leur puissance à leur trafic maritime passé ou présent. Bien que ces activités portuaires et industrielles aient souvent fourni une force initiale pour leur développement, l'identité et l'âme d'innombrables villes sont inséparables de leurs rives. Paris est inimaginable sans la Seine, Rome sans le Tibre. L'histoire et l'identité de New York sont étroitement liées à l'Hudson et

l'East River. San Francisco et Sydney sont solidement ancrés dans leurs baies et tirent leur identité de la juxtaposition de l'eau à l'architecture. Dans chacune de ces villes, la relation entre le tissu urbain et l'eau est évocatrice et significative. Les rivières et les plans d'eau évoquent la mémoire, l'histoire culturelle d'un lieu, ils donnent un sens à la ville. Une grande rivière, un lac ou une mer relient souvent une ville avec son cadre géographique, écologique et psychologique plus vaste.

Moyens de transport privilégiés dans le développement des villes au cours de l'ère industrielle, les fronts d'eau urbains ont attiré des industries lourdes, des économies industrielles urbaines et leurs déchets. En conséquence, pendant cette période de déclin du transport fluvial au profit du transport ferré et routier, les rivières ont été négligées ou utilisées comme décharges par ces industries tributaires de l'eau.

Les Cahiers Palladio

En portant ces « Cahiers », la **Fondation Palladio** donne la parole à ses boursiers, doctorants et chercheurs, ainsi qu'aux lauréats des prix qu'elle parraine. Les Actes de l'Institut Palladio y ont aussi leur tribune.

Depuis 2010, **Réflexions Immobilières** ouvre ses portes aux Cahiers Palladio en leur dédiant cet espace pour favoriser le dialogue avec tous ceux qui contribuent à l'élaboration de la Cité : www.fondationpalladio.fr/nos-publications.

1. Titulaire d'un master en *Urban Design* à l'université de Berkeley, Californie (USA). Elle développe ses travaux de recherche sur le thème de la reconquête de la relation ville-fleuve dans le processus de métropolisation des villes.



En règle générale, les rivières n'ont pas été intégrées dans les villes, qui se sont pourtant développées autour d'elles, jusqu'à ce que leur potentiel commercial et récréatif soit reconnu. Au début des années 1960, en Amérique du Nord et en Europe, parallèlement au phénomène de désindustrialisation et au développement de la conteneurisation, la plupart des activités portuaires au centre des villes ont été déplacées en périphérie, laissant à l'abandon de nombreux entrepôts et installations portuaires. Ces villes ont alors reconverti et transformé leurs *waterfronts* en de nouveaux espaces récréatifs, commerciaux, résidentiels ou en lieux de travail, et les projets de réaménagement de *waterfronts* sont rapidement devenus un processus généralisé dans la production de nouveaux paysages urbains.

Alors que ce phénomène s'est poursuivi dans les années 1970, plus intensément encore dans les années 1980, les *working waterfronts* industriels ont souvent été remplacés par des développements commerciaux standardisés voire superficiels, offrant les mêmes mobiliers et luminaires urbains, la même végétation, voire la même architecture. Ces réaménagements ont souvent conduit à la destruction de l'ancien paysage industriel, celui des silos à grains et des chemins de fer, celui même qui a fourni leur base économique et leur raison d'être. Cette propension à négliger voire à ignorer le passé, associé à un certain surinvestissement de l'espace public, est l'une des principales raisons au phénomène de *Placelessness*¹ décrit par Edward Relph dans le paysage fluvial contemporain.

Bien que le ^{xxi}^e siècle ait suscité un regain d'intérêt pour les rivières, l'intérêt du public reste centré sur leurs aspects environnementaux et récréatifs. Cependant, bien que l'accès des berges au public devienne de plus en plus important, il est aussi nécessaire de prendre en considération le fait que certaines industries continuent à prospérer le long de l'eau. L'industrie reste une force économique majeure le long des *waterfronts* urbains, bien que sa réincarnation moderne contraste avec son héritage historique.

En effet, l'industrie évolue et, dans certaines villes, elle est de nouveau en pleine croissance. Par exemple à Boston, Chicago, New York et Portland, le secteur manufacturier et l'industrie portuaire apportent une contribution capitale que chaque ville s'efforce de maintenir et de développer. Leur localisation en front de mer continue à présenter une importance stratégique.

Ce projet de recherche vise à répondre en partie à la suppression des fonctions industrielles le long des rivières dans un certain nombre de villes ; il cherche à démontrer qu'il est possible de concilier des usages industriels essentiels avec un accès du public, créant ainsi des *waterfronts* urbains plus vivants, ludiques, hybrides et caractéristiques.

Pourquoi l'industrie est-elle forcément perçue comme une enclave dont on ne doit pas s'approcher ? Pourquoi devrait-elle être cachée, séparée de notre expérience quotidienne dans les villes ? La



© 2014 Architectural Record

Vers une homogénéisation des waterfronts post-industriels ? Ancien site industriel situé au sud du centre-ville de Portland et sur la rive ouest de la rivière Willamette, le South Waterfront est le dernier projet de renouvellement urbain.

1. Défini par le géographe Edward Relph comme la perte du caractère unique d'un lieu dans le paysage culturel. Dans son livre *Place et Placelessness* (1976), Relph tente de mieux comprendre le phénomène des « places » (plus ou moins au sens de « lieux »), de même que son absence, ou « *placelessness* » (on peut traduire *placeless* par « sans lieu », mais on ne peut pas vraiment traduire *placelessness*). Il s'agit d'une attitude de négligence envers les lieux, qui consiste à se détacher émotionnellement des espaces environnants ou à accorder peu de valeur à ce qu'ils ont chacun d'unique.

rivière peut-elle au contraire devenir symbolique de l'ensemble des paysages et des usages qu'elle traverse ?

La planification et l'aménagement de berges qui intègrent à la fois des industries tributaires de l'eau et un accès au public sont de plus en plus répandus aujourd'hui. Certains pensent que la combinaison de ces deux usages contradictoires est synonyme de risques et d'incompatibilités, tant pour l'industrie que pour le public. En effet, certains problèmes doivent être pris en compte : les nuisances sonores, la circulation de poids-lourds, la pollution, la sécurité du public et la potentielle baisse d'efficacité de l'activité industrielle. Malgré tout, nombreux sont les arguments en faveur de cette mixité d'usages.

Premièrement, dans les objectifs actuels de durabilité, de réduction de la consommation de carburants dans le transport des biens et des personnes, de réduction des émissions de carbone et de maintien des emplois existants, les villes sont appelées à s'appuyer fortement sur les industries tributaires de l'eau.

Deuxièmement, de nombreuses industries sont de plus en plus désireuses d'améliorer leur image publique et de modifier la façon dont les gens perçoivent leur activité. Enfin, il existe une demande pour produire localement et à plus petite échelle en utilisant les possibilités offertes par les nouvelles technologies. L'évolution des infrastructures industrielles doit alors aller de pair avec la recherche de nouvelles relations avec le tissu urbain. Le principal défi consiste donc à permettre une croissance industrielle durable le long des rivières sans bloquer l'accès aux berges mais permettant, au contraire, une meilleure intégration dans la ville.

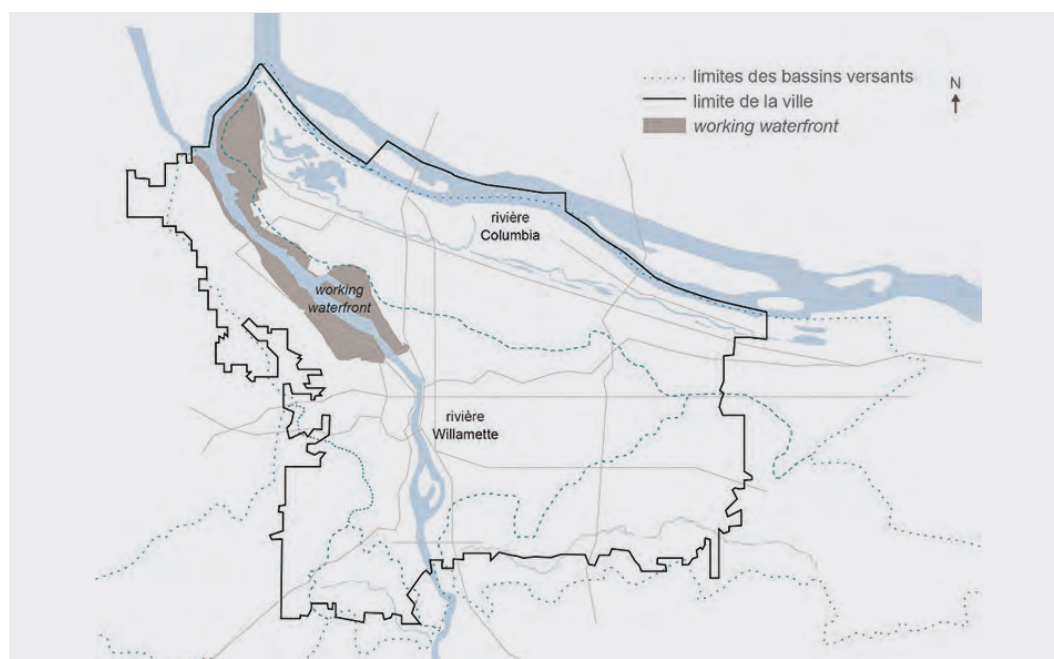
LE WORKING WATERFRONT DE PORTLAND, UN PAYSAGE CONTROVERSÉ

Enjeux régionaux (privés) versus enjeux locaux (public)

Parmi les sites étudiés, la ville de Portland en Oregon et son *working waterfront* sont choisis comme site d'expérimentation. Portland fait partie des villes dont l'industrie portuaire continue de s'étendre, et son paysage urbain est encore fortement marqué par la présence d'industries le long de ses deux rivières. Située au nord-ouest des États-Unis, dans la vallée de la Willamette, au confluent des rivières Willamette et Columbia, Portland est la plus grande ville de l'État de l'Oregon.

Ses deux rivières ont profondément façonné la ville et ont eu un réel impact physique sur les quartiers industriels, commerciaux et résidentiels. Le fleuve Columbia, par sa position stratégique (il relie la région et son vaste bassin hydrologique de 670 000 km² au reste des États Unis, a joué un rôle clé dans le développement économique de l'Oregon. La Willamette, un affluent long de 300 kilomètres, draine quant à lui un bassin de plus de 28 000 kilomètres carrés. Il s'écoule vers le nord jusqu'au fleuve Columbia et divise la ville de Portland en deux parties, est et ouest.

Les industries portuaires le long de la rivière Willamette occupent aujourd'hui plus de la moitié du *waterfront* de Portland. La pression foncière et la demande croissante de terrains aménageables pour de nouveaux quartiers et espaces publics ne font que repousser les industries fluviales en périphérie. Pourtant, la ville fait face à une pénurie de terrains pour répondre à sa croissance industrielle. Ces deux



*Pressions économiques
le long des rives :
nouveaux logements
privés haut de gamme
vs industries lourdes.*



© 2016 Portland Bureau of Planning & Sustainability

usages sont-ils réellement contradictoires ? Comment conserver ces emprises industrielles en ville et répondre à la demande croissante de logements et d'espaces publics au bord de l'eau ?

CINQ STRATÉGIES POUR UNE COHABITATION DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET DES ESPACES PUBLICS À PORTLAND

**Stratégie 1. Identifier les délaissés industriels
pouvant servir de nouveaux points d'accès au
working waterfront**

L'échelle des opérations industrielles surpasse celle du tissu urbain traditionnel. L'intersection de ces deux systèmes engendre de larges espaces résiduels trop petits pour une utilisation industrielle mais adaptés pour créer des points d'accès au *waterfront*.

À Portland, le long de la Willamette, les délaissés d'infrastructures, les servitudes de passages, les quais d'amarrages sous-utilisés, les espaces de stockages surdimensionnés, les sites vacants sont considérés individuellement. En revanche, collectivement, ils peuvent être envisagés comme un réseau de points d'accès publics au *working waterfront*.

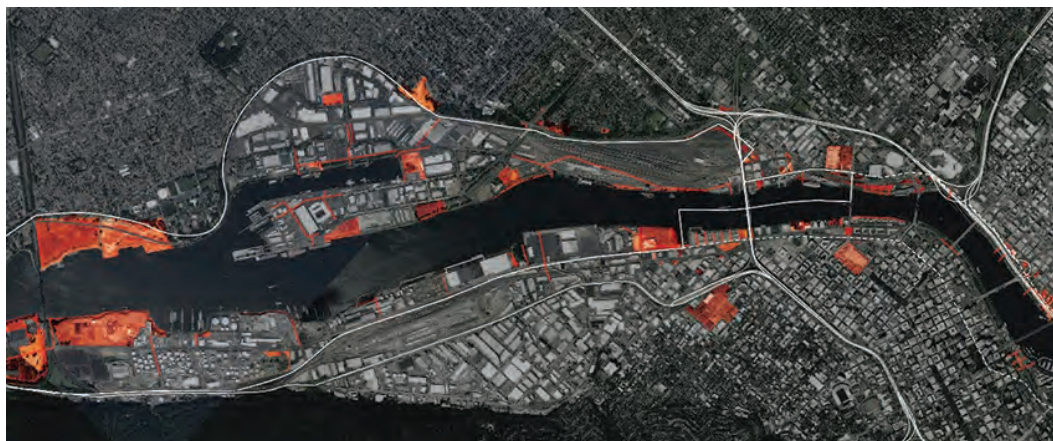
*Stratégie 1 : situation
existante Site A
(voir carte page 83).*



Reconnecter un site industriel au tissu urbain. Proposition d'ateliers d'artistes dans des délaissés d'infrastructure. La passerelle d'accès aux ateliers permet également d'enjamber les voies ferrées et d'accéder aux berges de la Willamette.

*Stratégie 1 : situation
projetée Site A
(voir carte page 83).*





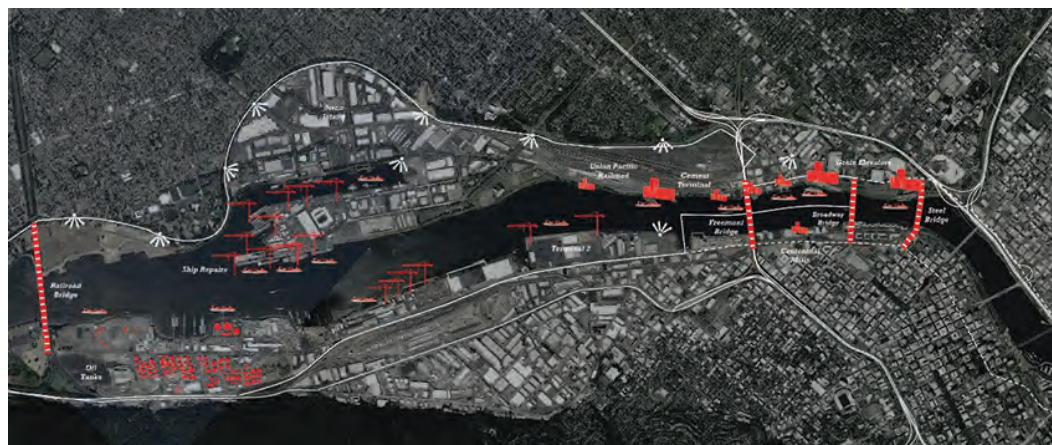
Potentiel des délaissés industriels dans le working waterfront de Portland : nouveau réseau de points d'accès publics ?

Stratégie 2. Créer une expérience visuelle, faire des sites industriels des monuments actifs dans la ville

Les industries et les zones d'activités ne correspondent généralement pas à l'image d'une belle ville. Lorsqu'elles ne polluent pas, plutôt que de les cacher, des interventions urbaines, architecturales ou artistiques peuvent être mises en œuvre pour exploiter leurs caractéristiques et les transformer en monuments actifs de la ville.

Située à un endroit de la rivière permettant la navigation, la ville de Portland a pris une importance portuaire considérable au milieu du XIX^e siècle avec le développement du transport maritime de marchan-

dises agricoles, comme le blé et d'autres céréales. La présence imposante des élévateurs à grains reflète cette histoire et crée une série de points de repères le long de la rivière. À Portland, le patrimoine est modeste. Les bâtiments officiels anciens se distinguent surtout par leur discrétion. Les chantiers navals datant de la Deuxième Guerre mondiale, les silos à ciment, les ponts constituent ainsi les monuments de la ville. Des interventions artistiques et lumineuses à grande échelle peuvent être utilisées pour projeter des messages, informer sur des événements locaux, supporter des fresques géantes, afin d'inventer un nouveau mode d'échange entre l'industrie et la ville.



Stratégie 2 : les élévateurs à grains, les silos à ciment, les grues des chantiers navals le long de la Willamette et les ponts peuvent devenir des monuments actifs dans la ville.

Stratégie 3. Tirer parti des conflits d'utilisation du sol.

Les intérêts divergents de l'État, de la ville ou du quartier dans l'utilisation du sol mènent souvent à une impasse. Il est possible d'éliminer ces tensions en proposant des espaces qui répondent à la fois aux intérêts régionaux et aux intérêts locaux. Tout en maintenant leur fonction industrielle, permettre un accès au public à ces espaces peut réduire leur impact négatif sur les zones résidentielles voisines.

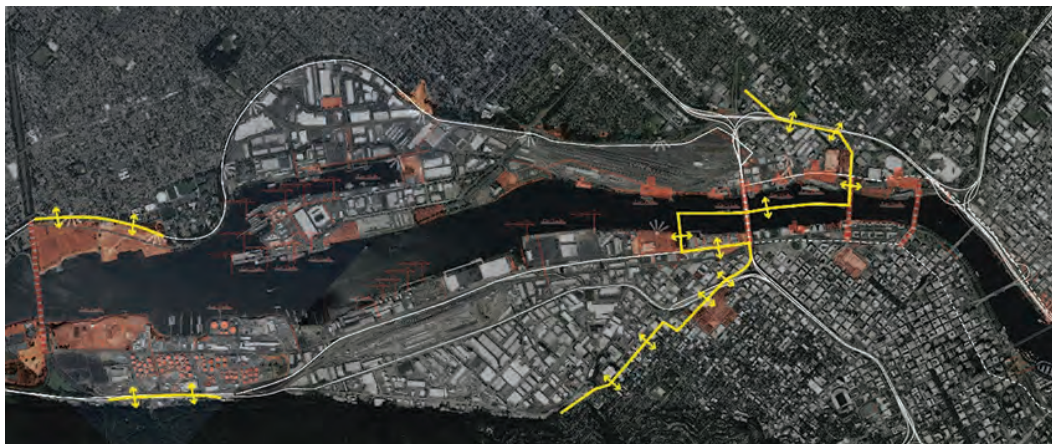
Reconnaître l'existence de ces zones industrielles en tant que telles invite aussi à les comprendre. Souvent mal perçues, elles sont pourtant indispensables au fonctionnement de la ville. Nombreuses aux abords des fleuves, il est possible de les ré-urbaniser et nécessaire de les maintenir pour continuer à produire dans l'agglomération urbaine. Une ville où les usages cohabitent est plus habitable qu'une juxtaposition de zones monofonctionnelles d'industries.



Dans cette optique, la ville de Portland a légalisé depuis peu l'occupation d'artistes dans les zones industrielles, considérant que leur travail pouvait s'interpréter comme un procédé manufacturier. De plus

en plus d'ateliers d'artistes voient le jour dans d'anciens entrepôts reconvertis et redonne une urbanité à ces zones industrielles en leur attribuant des usages plus urbains et donc des accès plus lisibles.

Stratégie 3 : inventer de nouvelles cohabitations d'usages à l'interface ville/industrie..



Stratégie 3 : situation projetée - Site B (voir carte ci-dessus) - Projet de reconversion de l'ancien terminal 1 du port de Portland..



Redéfinir la filière urbaine en zone urbaine. Proposition de cohabitation d'industries, de logements et d'espaces publics. Les rez-de-chaussée des industries et/ou des logements sont occupés par des espaces de showroom où les sites de production des entreprises sont ouverts et présentés au public. L'industrie du bois, toujours très présente le long de la Willamette et apport majeur dans l'économie de la ville, peut être mise à profit dans la construction de logements ou la réalisation de mobilier urbain.

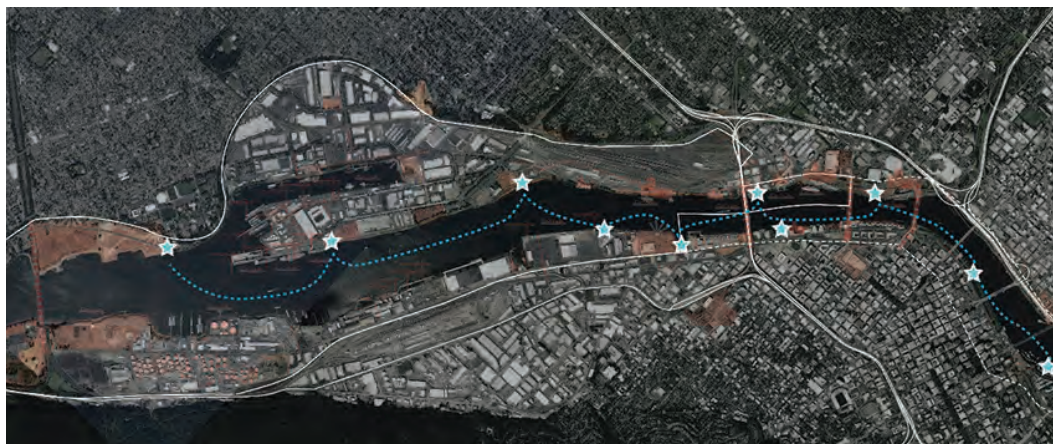
Stratégie 3 : situation projetée - Site B (voir carte ci-dessus) - Projet de reconversion de l'ancien terminal 1 du port de Portland.



Stratégie 4. Accroître l'utilisation du transport fluvial pour les biens et les passagers

Les industries utilisent déjà la rivière comme moyen de transport. Un système de ferry pour résidents et touristes présente de nombreux avantages non négligeables pour une ville fluviale. Il enrichit, d'une part, leur perception de la ville depuis un nouveau point de vue privilégié et encourage, d'autre part, au développement qualitatif des berges des sites industriels.

Le *working waterfront* de Portland supporte 40 000 emplois, soit un septième des emplois de la ville. Un système de transport maritime permettrait de desservir et relier ces pôles d'activités entre eux. Les petites plages de sables existantes le long de la Willamette, mais aujourd'hui inaccessibles sans bateau privé, pourraient, elles aussi, être desservies et devenir de nouvelles destinations de loisirs.



Stratégie 4 : associer au transport de marchandises un système de transport en commun desservant plages urbaines et bassins d'emplois et renforçant les liens entre les deux rives.

Stratégie 5. Multiplier les accès, repenser les limites

Les industries sont souvent considérées comme intrusives dans les milieux urbains. Parce qu'elles sont en contraste avec le paysage traditionnel, les villes cherchent souvent à minimiser leur impact visuel. Or c'est aussi ce qui peut faire leur beauté. Ne faut-il pas au contraire chercher à renforcer cette monumentalité, à les rendre plus intéressantes, moins polluantes, plus perméables ?

Aujourd'hui, à Portland, les berges de la Willamette ne sont aménagées et accessibles que depuis les quar-

tiers centraux de la ville. Créer de nouveaux accès pour donner à voir l'industrie invite ainsi à questionner la notion de limite. À côté, sur, au-dessus, chaque position constitue une nouvelle expérience spatiale, et la relation à la rivière peut être vue comme une succession d'images cinématographiques.

Les portions où les berges ne sont pas accessibles, car l'enclave industrielle est vue comme une obligation fonctionnelle, offrent une opportunité de créer de nouvelles connexions, non pas physiques mais visuelles, de cadrer des vues particulières, en utilisant les caractéristiques géographiques de la ville.



Stratégie 5 : projet de sentier panoramique le long du working waterfront.



Stratégie 5 :
situation projetée
Projet de sentier
panoramique.



Repenser les limites, donner un accès visuel à des sites enclavés. Proposition d'un sentier sur les hauteurs de la colline qui longe une large portion du *working waterfront* de Portland. Les zones résidentielles en haut de la colline ne bénéficient d'aucune vue sur la rivière et le nouveau sentier, en plus d'offrir des vues panoramiques sur la ville, permettrait de connecter ces quartiers entres eux.

RENDRE LISIBLE LES WORKING WATERFRONT

60 % des berges de la Willamette, dans les limites de la ville, sont occupées par le *working waterfront* de Portland. Paysage confus, difficilement lisible, presque invisible, il s'oppose aux berges aménagées en espaces récréatifs, accessibles depuis le centre-ville ou bien occupées par des logements haut de gamme.

Ces cinq stratégies ont pour ambition de redonner une lisibilité à la rivière dans sa totalité, de mettre en avant l'ensemble des paysages urbains et des programmes qu'elle traverse, de proposer de nouvelles formes de cohabitation entre les industries et la ville.

Un peu à la manière de Kevin Lynch¹, il s'agit aussi de renforcer l'imagibilité du paysage et de changer la perception des habitants sur ces *working waterfronts* en les rendant plus attractifs, plus visibles, plus accessibles.

Plutôt que de chercher à les déplacer, à les dissimuler, il faut chercher à adapter les industries aux enjeux actuels, à les transformer en nouveaux points de repères, reflets des activités économiques de la ville et de ses échanges avec le reste du monde.

La mise en exergue de ces caractéristiques ne peut que renforcer l'identité de ces lieux et, indirectement, leur perception.

Les récents aménagements du Port de Paris le long de la Seine illustrent cette volonté de cohabitation d'usages. Le port de Tolbiac a par exemple bénéficié d'une réflexion permettant un usage partagé des berges entre activités du BTP le jour et promenade urbaine hors des horaires d'ouverture.



1. Kevin Andrew Lynch (1918-1984) est un urbaniste, architecte et enseignant américain. Son livre le plus connu est *L'Image de la cité* (*The Image of the City*), publié en 1960 aux États-Unis et traduit en français en 1969.

Aujourd'hui, après une grande vague de valorisation des berges en espaces de loisirs, de plus en plus de villes en Amérique du Nord et en Europe cherchent à renforcer la fonction économique de leur fleuve tout en mettant en place des environnements mixtes où se mêlent lieux récréatifs et culturels et espaces fonctionnels et économiques. Et la liste des villes fluviales et côtières dont le secteur portuaire est en pleine croissance est longue. La rivière Willamette et l'ampleur de son *working waterfront* ne sont pas comparables à la Seine et aux installations portuaires de la métropole parisienne. Pour autant, les préoccupations urbaines sont les mêmes, une meilleure intégration de ces espaces industriels en ville, et le dernier appel à projet lancé en mars dernier « Réinventer la Seine » en est le meilleur exemple.

Au-delà d'une cohabitation d'usages, peut-on imaginer des aménagements qui feront percevoir la vraie valeur économique des fleuves ? Réinventer l'industrie, créer de nouveaux échanges, mutualiser les services entre les entreprises et les usagers de l'espace public, maintenir des emplois portuaires dans les centres urbains, mettre en valeur les sites industriels, les rendre plus visibles, redonner un essor au transport par voie d'eau, tels sont les défis à relever dans toutes les villes portuaires dont le fleuve ne peut qu'apporter une grande contribution aux objectifs communs de durabilité. ▲

réflexions

LA REVUE
DE L'IEIF

IMMOBILIÈRES

N°78 - 4^e TRIMESTRE 2016

ISSN 1244-0442

Au numéro 55 € TTC

Abonnement (4 n°s) 190 € TTC

À PROPOS DE L'IEIF

L'IEIF, centre de recherche indépendant, est le lieu privilégié d'échanges et de réflexions pour les professionnels de l'immobilier et de l'investissement.

Sa mission est de fournir de l'information, des analyses et des prévisions, et d'être un incubateur d'idées.

www.ieif.fr



INSTITUT
DE L'ÉPARGNE
IMMOBILIÈRE
& FONCIÈRE

23, bd Poissonnière - 75002 Paris

Tél. : 01 44 82 63 63

Fax : 01 44 82 63 64

info@ieif.fr