



HAL
open science

La gentrification comme politique(s) : ambivalences et (in)capacités du renouvellement urbain par grand projet dans les agglomérations de Lille et Hambourg

Clément Barbier

► To cite this version:

Clément Barbier. La gentrification comme politique(s) : ambivalences et (in)capacités du renouvellement urbain par grand projet dans les agglomérations de Lille et Hambourg. *Métropoles*, 2022, 31, 10.4000/metropoles.8929 . halshs-04498271

HAL Id: halshs-04498271

<https://shs.hal.science/halshs-04498271v1>

Submitted on 10 Jan 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Clément Barbier. La gentrification comme politique(s) : ambivalences et (in)capacités du renouvellement urbain par grand projet dans les agglomérations de Lille et Hambourg. *Métropoles*, 2022, 31, (10.4000/metropoles.8929). (halshs-04498271)

Clément Barbier, Maître de conférences en science politique à l'Université Polytechnique Hauts-de-France (UPHF) à Valenciennes, rattaché au Laboratoire de Recherche Sociétés et Humanités (Larsh) et associé au Centre d'Études et de Recherches Administratives Politiques et Sociales (Ceraps). clement.barbier@cnrs.fr

Résumé :

Issue d'une recherche de sociologie croisée retraçant leur genèse, cet article explique en quoi deux grands projets de renouvellement urbain dans les agglomérations de Lille et de Hambourg peuvent relever de politiques de gentrification, de manière à mettre à l'épreuve cette catégorie analytique. Si les projets de l'Union et de l'*IBA Hamburg* reposent sur le tri social et symbolique des entreprises et populations légitimes à occuper les territoires qu'ils ciblent, les coalitions d'acteurs qui se mobilisent pour faire de ces « quartiers à problèmes » les emblèmes de « l'attractivité métropolitaine » sont pourtant loin de mener une action cohérente, omnipotente et guidée par des intentions univoques. Les processus de relégation et de (dé)valorisation immobilière à l'œuvre au fil de la conception et de la mise en œuvre de ces grands projets urbains sont autant le fruit d'actions concertées de ces coalitions public-privé que le résultat de leur inaction et de leur impuissance (relative) à effectivement gouverner les flux de personnes et de capitaux. Dès lors, les (in)capacités des pouvoirs locaux à évincer les populations et activités économiques de ces territoires ou à en accroître la valeur marchande et symbolique dépendent de l'encastrement social et économique de ces politiques.

Mots-clés : renouvellement urbain ; attractivité métropolitaine ; (in)capacité à gouverner ; Lille ; Hambourg.

Gentrification as policy, politics and polity.

Ambivalences and (in)capacities of urban renewal through great projects in the urban area of Lille and Hamburg.

Abstract:

Built on a cross-national sociological research that retraces the genesis of two great projects of urban renewal in the urban areas of Lille and Hamburg, this article shows to what extent they might be considered as gentrification policies in order to question this analytical category. Even if both – *Union* and *IBA Hamburg* – projects imply the social and symbolic triage of firms and populations that are legitimate to occupy the targeted neighbourhoods, actors' coalitions that try to make these “problem areas” become the symbols of “metropolitan attractiveness” are far from acting in a coherent, omnipotent and unequivocal way. The processes of eviction and of real estate value-creation or -destruction throughout the conception and the implementation of these great urban projects are the result of the action of these public-private coalitions as well as the consequence of their inaction and their (relative) incapacity to actually govern people and capital flows. So, the (in)capacities of local governments to displace populations and businesses out of these districts or to enhance the market and symbolic value of these spaces depends on the social and economic embeddedness of these policies.

Key-words: urban renewal; metropolitan attractiveness; (in)capacity to govern; Lille; Hamburg

La gentrification comme politique(s)

Ambivalences et (in)capacités du renouvellement urbain par grand projet dans les agglomérations de Lille et Hambourg.

La gentrification suscite un nombre croissant de préoccupations sur les scènes publiques locales et devient dans certaines municipalités un enjeu électoral de premier plan et l'objet de multiples contestations. Si les mouvements du « droit à la ville » que l'on retrouve depuis une dizaine d'années, notamment à Berlin ou San Francisco, n'ont encore fait d'émules que dans une poignée de grandes agglomérations, la relégation des populations les plus pauvres hors des centres des grandes villes est régulièrement dénoncée et cette dernière ne peut que difficilement être érigée en objectif assumé des politiques urbaines. Dans le même temps, l'économie de l'immobilier occupe, depuis la seconde moitié du XX^e siècle, une place croissante dans les dynamiques d'accumulation du capital (Lefebvre, 1970, p. 211-212) et dans les stratégies de croissance des coalitions qui gouvernent les villes (Molotch, 1976). La valorisation économique et symbolique des agglomérations et des quartiers qui les composent est un élément structurant des agendas politiques locaux souvent présenté comme un enjeu relevant de l'intérêt général, voire comme un impératif de la modernité. Le développement durable, notamment, au travers de la densification des centres urbains (Colomb, 2006), la promotion de la mixité sociale (Clerval, 2013, p. 192-206 ; Tissot, 2010) et celle de l'attractivité des métropoles constituent autant de répertoires discursifs employés pour légitimer des politiques qui, de fait, contribuent à rehausser la valeur foncière de ces espaces et à en bannir les pratiques non marchandes, comme les populations les moins solvables (Smith, 2002 ; Albet, Benach, 2017).

Face aux constats d'une tendance globale à la gentrification des grandes villes du monde (*ibid.*), il apparaît crucial de saisir ce processus dans sa dimension politique comme dépendant de logiques d'accumulation du capital régulées au travers d'un écheveau institutionnel complexe où l'Etat comme les pouvoirs locaux jouent un rôle de premier plan notamment pour la mise en marché du foncier et de l'immobilier. Sans négliger les apports des travaux consacrés à l'urbanisation du néolibéralisme qui soulignent la manière dont l'internationalisation et la financiarisation des marchés de l'immobilier orientent l'action publique territoriale (Guironnet *et. al.*, 2016 ; Pinson, 2020, p. 80-92), la présente recherche met davantage au jour l'action déterminante des gouvernements locaux sur les dynamiques de peuplement et la (dé)valorisation économique et symbolique des espaces qu'ils régissent. Elle se démarque dans le même temps des travaux qui tendent à les considérer comme des institutions monolithiques dont l'action, supposée cohérente et univoque, poursuivrait soit l'objectif de gentrifier les quartiers qui les composent (Hackworth, 2002 ; Hackworth, Smith, 2001 ; Mösgen *et al.*, 2018 ; Smith, 2002), soit celui de préserver un espace habitable abordable (Clark, 2014 ; Coppola, 2014). Au fil de l'analyse de deux grands projets de renouvellement urbain dans les agglomérations de Lille et Hambourg, il est au contraire apparu déterminant de mettre en évidence la pluralité des acteurs, catégories, rationalités, instruments, temporalités et échelles d'interventions que recouvrent ces processus de restructuration de la ville.

Tout en affichant l'ambition de développer des quartiers populaires au service des populations qui y résident, la zone d'aménagement concerté (ZAC) de l'Union et l'« exposition internationale d'architecture » de Hambourg – *Internationale Bauausstellung (IBA) Hamburg* – paraissent au premier regard poursuivre des objectifs de gentrification à peine masqués. En effet, ces projets visent à promouvoir la mixité sociale des quartiers qu'ils ciblent, dans deux espaces marqués par la (dés)industrialisation, respectivement au carrefour des communes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos et sur l'île de Wilhelmsburg. Ces deux morceaux de ville comme leur reconversion sont, par la même occasion, érigés en emblèmes de l'attractivité internationale des métropoles de Lille et Hambourg, au travers de l'architecture innovante et

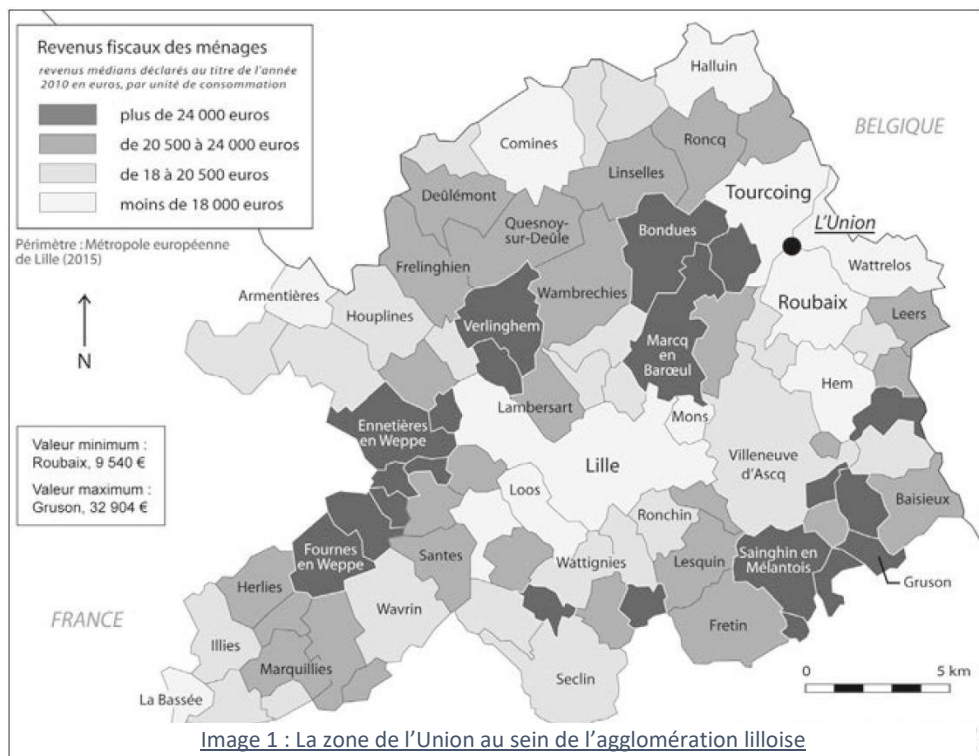
durable promue comme des énergies renouvelables ou des filières économiques d'excellence qui y sont développées.

La démarche de sociologie croisée adoptée dans cette recherche (cf. encadré) permet de confronter de manière inductive les convergences et asymétries paradoxales recensées entre les deux processus de renouvellement urbain à l'étude (Barbier, 2015). En analysant l'économie politique urbaine (Nevarez, 2007) des agglomérations de Lille et Hambourg dans une perspective sociohistorique attentive aux dépendances institutionnelles à l'œuvre (Hall, Taylor, 1996 ; Pierson, 2000), cette recherche confronte ainsi deux grands projets de renouvellement urbain qui à première vue peuvent paraître difficilement comparables. Alors que la ZAC de l'Union (2007-2025) entreprend avec difficulté de développer un espace intercommunal de 80 hectares resté longtemps en friche, l'IBA Hamburg porte, sur une durée plus brève (2007-2013), de multiples opérations d'aménagement réparties sur un territoire bien plus vaste de 42 km². De plus, ces deux politiques s'inscrivent dans deux agglomérations suivant deux trajectoires de désindustrialisation distinctes – particulièrement marquée à Lille-Roubaix-Tourcoing où les restructurations des activités textiles ont été plus brutales que celles que connaît l'économie portuaire à Hambourg – avec une action publique métropolitaine beaucoup plus fragmentée dans l'agglomération lilloise qu'au sein de la ville-Land. Pour autant, l'IBA comme l'Union visent à faire des « quartiers à problèmes » – *Problemviertel* – les nouveaux emblèmes de « l'attractivité métropolitaine » – *internationale Ausstrahlung* – et sont ainsi traversés par des tensions analogues.

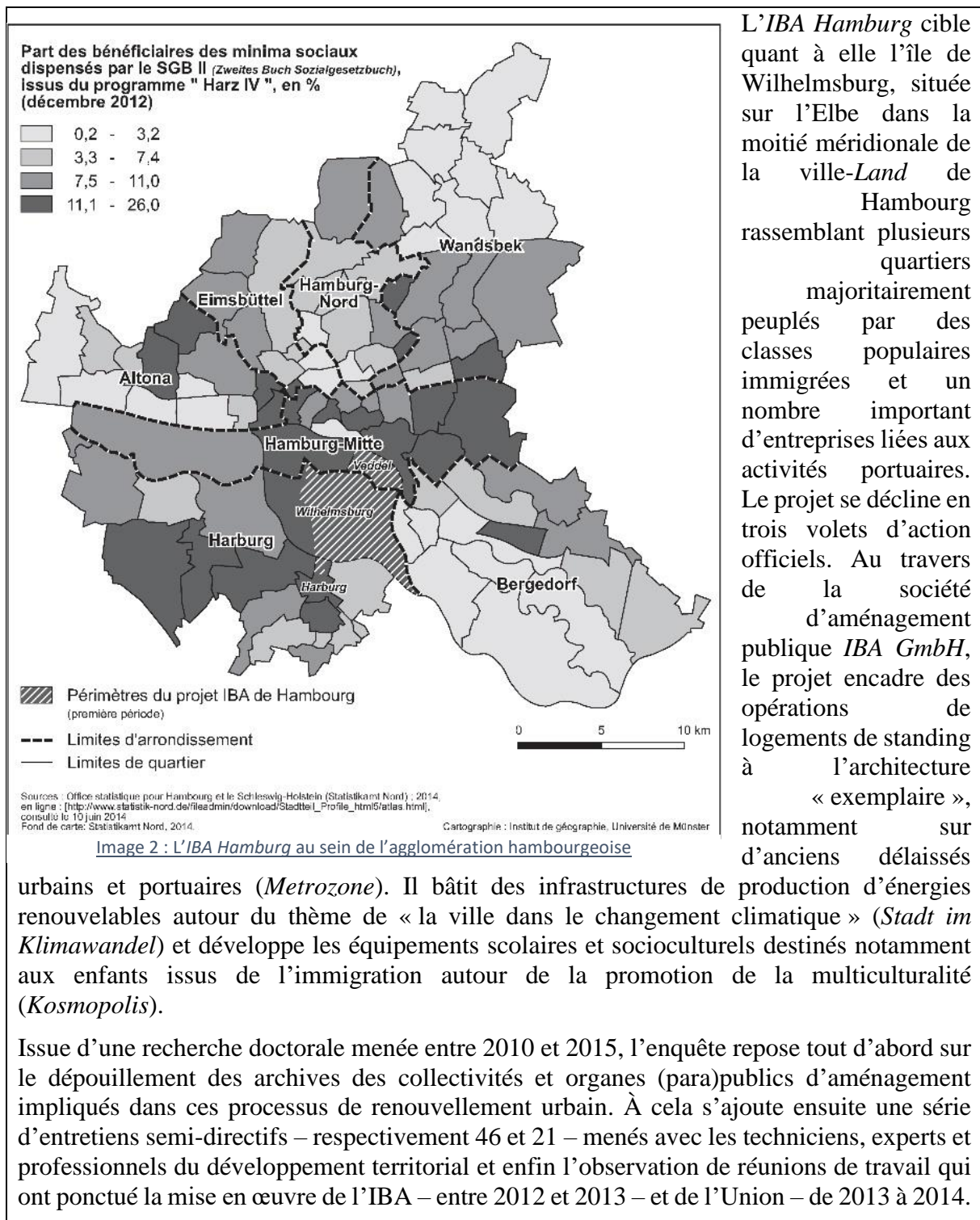
Présentation des terrains et méthodes d'enquête

La ZAC de l'Union a pour objectif de transformer un territoire au carrefour des communes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos dans le nord-est de l'agglomération lilloise où sont implantés en majorité des ménages populaires issus de l'immigration, des commerces de

proximité et de petites et moyennes industries. Tout en portant une opération de logements destinés à accueillir 3000 habitants et une zone d'activités représentant 4000 emplois dédiés à trois filières d'excellence – les textiles innovants, l'image et le



tertiaire supérieur –, la société d'économie mixte Ville Renouvelée (SEMVR), chargée de la mise en œuvre du projet, aménage également un parc urbain et une école publique.



L'IBA Hamburg cible quant à elle l'île de Wilhelmsburg, située sur l'Elbe dans la moitié méridionale de la ville-Land de Hamburg rassemblant plusieurs quartiers majoritairement peuplés par des classes populaires immigrées et un nombre important d'entreprises liées aux activités portuaires. Le projet se décline en trois volets d'action officiels. Au travers de la société d'aménagement publique IBA GmbH, le projet encadre des opérations de logements de standing à l'architecture « exemplaire », notamment sur d'anciens délaissés

urbains et portuaires (*Metrozone*). Il bâtit des infrastructures de production d'énergies renouvelables autour du thème de « la ville dans le changement climatique » (*Stadt im Klimawandel*) et développe les équipements scolaires et socioculturels destinés notamment aux enfants issus de l'immigration autour de la promotion de la multiculturalité (*Kosmopolis*).

Issue d'une recherche doctorale menée entre 2010 et 2015, l'enquête repose tout d'abord sur le dépouillement des archives des collectivités et organes (para)publics d'aménagement impliqués dans ces processus de renouvellement urbain. À cela s'ajoute ensuite une série d'entretiens semi-directifs – respectivement 46 et 21 – menés avec les techniciens, experts et professionnels du développement territorial et enfin l'observation de réunions de travail qui ont ponctué la mise en œuvre de l'IBA – entre 2012 et 2013 – et de l'Union – de 2013 à 2014.

Une fois inscrite dans une perspective temporelle élargie, en remontant une dizaine d'années avant le lancement officiel des projets de l'Union et de l'IBA Hamburg, la sociogenèse croisée de ces processus de renouvellement urbain dresse un tableau plus nuancé et ambivalent que les politiques de gentrification « revanchistes » analysées par Neil Smith (1996) à New York. Si l'on y retrouve de manière analogue aux travaux de Matthias Bernt (2012) la coexistence de formes d'intervention publique contradictoires, c'est principalement au cœur même de chacun de ces processus de renouvellement urbain que ces ambiguïtés se donnent à voir, comme autant de paradoxes qui mettent à l'épreuve la catégorie de « politique de gentrification ». Comment

est-il possible que le processus de renouvellement de la zone de l'Union provoque le déclin urbain que le projet prétend conjurer ? Comment expliquer qu'alors que l'*IBA Hamburg* prend en compte bien plus clairement qu'à l'Union les revendications des associations et collectifs d'habitants mobilisés, elle amorce un brutal processus de renchérissement de l'immobilier, contribuant ainsi directement à la disparition de l'un des derniers espaces habitables abordables de l'agglomération de Hambourg ?

Les éléments de réponse à ces énigmes issues de l'enquête empirique révèlent que les projets de renouvellement urbain étudiés, qui par de nombreux aspects s'apparentent à des politiques de gentrification, comportent des objectifs multiples et pour partie contradictoires poursuivis par des coalitions d'acteurs dont la capacité à transformer l'image, la valeur immobilière et le peuplement des espaces ciblés est limitée. Ainsi, les interventions publiques qui organisent la dépossession des classes populaires des espaces où elles résident et travaillent ne permettent pas toujours de nouvelles formes d'appropriation et, en l'occurrence, la venue de ménages plus aisés et d'entreprises à plus haute valeur ajoutée. L'absence de convergence systématique entre ces deux mouvements qui composent les processus de gentrification, la difficulté à mesurer l'ampleur des remplacements de populations à l'œuvre (Davidson et Lees, 2005, p. 1183-1184) comme l'épineuse question de l'intentionnalité dans l'analyse des politiques publiques sont autant d'éléments qui nous amènent à penser plus globalement la gentrification comme phénomène politique en décryptant les modalités du gouvernement des flux de capitaux et de personnes dans les villes contemporaines.

La présente analyse porte en ce sens sur l'ensemble des efforts, ressources et instruments déployés pour organiser la montée en gamme sociale, économique et symbolique d'un territoire, que ceux-ci aboutissent ou non au départ des populations et activités économiques moins désirables et à l'arrivée des ménages et entreprises plus convoités. L'issue de chacune des deux trajectoires de transformation de la ville engagées sur la zone l'Union et sur l'île de Wilhelmsburg dépend dès lors de l'encastrement social et économique des politiques de renouvellement urbain qui y sont menées. Si elle s'inspire des travaux de Karl Polanyi (1983/1944) pointant la nature politique des processus de marchandisation (« le laissez-faire était planifié », p. 206), notre contribution transpose cette réflexion en termes d'encastrement à l'analyse de ces deux projets de renouvellement urbain. Notre analyse questionne en ce sens la manière dont ces deux projets s'articulent aux dynamiques de peuplement et aux processus d'accumulation à l'œuvre localement, que ce soit en tentant de les prolonger, de les infléchir ou de les inverser. C'est l'analyse de cet encastrement et, en l'occurrence, de la combinaison d'intérêts distincts et temporairement construits comme convergents au sein de chaque coalition de projet – à l'instar de ce que pointent les travaux sur les régimes urbains (Stone, 1989) et la lecture qu'en fait Andrej Holm (2006) à propos des régimes de renouvellement urbain – qui structure la présente démonstration.

Dans un premier temps, nous verrons qu'une fois érigé en enjeu d'attractivité métropolitaine, le renouvellement des « quartiers défavorisés » implique la mise à l'écart symbolique, physique et politique d'un certain nombre de ménages et d'entreprises jugés incompatibles avec cette vocation métropolitaine. Si ce processus de relégation intervient de manière particulièrement spectaculaire à l'Union, conduisant à la production d'une immense friche urbaine dans les dix années qui précèdent le lancement officiel du projet, l'*IBA Hamburg* contourne et cantonne, plus qu'elle ne déloge, les activités industrielles de l'île de Wilhelmsburg dans le but d'accompagner la densification et la montée en gamme de son peuplement. La seconde partie de cette démonstration illustre l'impuissance, totale ou partielle, des porteurs des projets de l'Union et de l'*IBA Hamburg* à effectivement attirer les populations, entreprises et investisseurs qu'ils ciblent. Dans le contexte de l'agglomération lilloise, où la structure urbaine, les dynamiques de peuplement et le pouvoir local apparaissent beaucoup plus fragmentés qu'à

Hambourg, nous verrons que la valorisation du foncier est un objectif largement hors de portée des acteurs (inter)communaux. Si le cas hambourgeois permet d'illustrer le rôle déterminant que peut jouer un gouvernement métropolitain pour amorcer la valorisation marchande d'une partie de l'agglomération qu'il régit, cette capacité d'action apparaît fortement conditionnée par des dynamiques socioéconomiques plus larges sur lesquelles il n'a en retour que très peu de prise.

1. Les modalités de l'éviction des indésirables du renouvellement urbain par grand projet

Par-delà le contraste flagrant entre une zone de l'Union restée pendant près de vingt ans à l'état de friche et les espaces de l'île de Wilhelmsburg radicalement transformés par l'*IBA Hamburg* en l'espace de sept années, on retrouve dans les deux cas un même type de mobilisations réformatrices visant à contourner les dispositifs de développement social local en place, voire à évincer une partie des activités économiques et des personnes habitant chaque territoire ciblé¹. Si, comme nous le verrons par la suite, les cibles de ces politiques d'attractivité restent longtemps relativement floues, les coalitions porteuses de chaque projet établissent en revanche assez précisément une liste d'entreprises et un profil socio-démographique de populations dont la présence est présentée comme problématique. Le croisement des deux cas d'étude permet alors de saisir comment cette mise à l'écart politique et symbolique se traduit dans l'espace, à l'Union par une vaste opération de table rase et à Wilhelmsburg par le contournement des activités industrielles et des populations de classes populaires plutôt que par leur relégation immédiate.

1.1. A l'IBA comme à l'Union, une table rase symbolique, scientifique et politique

Retracer la genèse de l'*IBA Hamburg* et de la ZAC de l'Union met au jour une première convergence : les deux projets de renouvellement sont impulsés en relation avec les constats de l'échec des dispositifs de géographie prioritaire en place sur l'île de Wilhelmsburg et sur une partie des quartiers jouxtant le canal de Roubaix, sur le territoire de cette municipalité et de ses deux voisines Tourcoing et Wattrelos. En effet, la construction des « quartiers défavorisés » – *benachteiligte Stadtteile* – comme des espaces « cumulant les handicaps », qu'il s'agisse de chômage, de pauvreté, d'habitat vétuste ou d'insécurité, a donné lieu à Lille-Roubaix-Tourcoing comme à Hambourg à la conception de toute une série de dispositifs de traitement spatialisé des problèmes sociaux. Elaborées au fil de nombreuses circulations entre les échelles locales et nationales pour le cas français – essentiellement de la fin 1970 au début 1990 (Tissot, 2007) – puis à l'échelle européenne – de la fin 1980 à la fin 1990 – pour le cas allemand (Barbier, 2017), ces politiques de « développement social des quartiers » – *soziale Stadtteilentwicklung* – sont l'objet de multiples critiques aux prémices des projets de l'Union et de l'IBA.

C'est au sein des gouvernements d'agglomération de Lille et de Hambourg comme dans les organes (para)publics qui s'y rattachent que l'on retrouve les experts et les techniciens qui participent à la contestation de l'efficacité de ces mesures, qui seraient « trop dispersées » (Roussel, 1994, p. 6) et « insuffisantes » (Walter, 2004, p. 14) pour entraîner le redéveloppement de ces quartiers. Prendre la responsabilité du « problème des quartiers » implique pour ces technocrates d'en infléchir le cadrage géographique en l'inscrivant à une échelle métropolitaine et en contournant ainsi à Roubaix-Tourcoing le dispositif de Développement social urbain (DSU) associant les municipalités et relais territoriaux de l'Etat

¹ Pour une restitution détaillée de ces processus, voir les entrées monographiques valorisées autour de la genèse de la friche de l'Union (Barbier, 2019a) et de la métropolisation du problème des quartiers à Hambourg en amont du lancement de l'IBA (Barbier, 2022).

et, à Hambourg, le *soziale Stadtteilentwicklung* essentiellement porté par la direction à l'urbanisme (*Stadtentwicklungsbehörde*) en lien avec les mairies d'arrondissement (*Bezirksämter*). Au travers de plusieurs rapports et prises de position en interne de l'administration comme sur la scène publique, ces cadres supérieurs de l'action publique locale parviennent à associer durablement l'objectif de réduction des disparités territoriales internes à leur métropole à la promotion de la croissance et du rayonnement international de cette dernière. À l'issue de l'échec de leur candidature aux Jeux olympiques, qui faisait respectivement de la zone de l'Union et de l'île de Wilhelmsburg les espaces d'implantation d'une partie des équipements et des logements nécessaires à l'accueil de l'événement, ces aménageurs redécoupent alors des territoires de projets bien plus vastes que les zonages prioritaires antérieurs.

Au-delà du changement de l'échelle d'intervention, l'affirmation de cette technocratie métropolitaine dans la prise en charge de la concentration spatiale des problèmes sociaux contribue à retraduire cet enjeu en termes marchands. Le développement du « secteur » ou du « morceau de ville » (*Stadtteil*) dont il est question à Lille et Hambourg est ainsi envisagé au travers de la relance d'opérations immobilières impliquant la participation de promoteurs et d'investisseurs privés. Les diagnostics de territoire et études de marché, qui sont alors lancés en faisant fi de l'essentiel des analyses déjà menées dans le cadre des programmes de géographie prioritaires antérieurs, identifient les obstacles physiques et socio-économiques à l'attraction d'investissements privés et, au-delà, à l'implantation de « nouvelles populations ». Ces dernières sont évoquées de manière allusive. Les auteurs des rapports d'étude se contentent à Hambourg d'évoquer les « groupes cibles » dont on comprend en filigrane qu'il s'agit d'accédants à la propriété (Empirica, 2007, p. 1 et p. 62) là où on retrouve, en lien avec la vocation de site d'excellence économique de l'Union, l'énumération pêle-mêle des « intermittents du spectacle, concepteurs de site web, jeunes créatifs, artistes reconnus, chercheurs de haut niveau » (Initiatives, cités et développement, 2002, p. 56). Dès lors, c'est en contraste avec ces figures abstraites, qui ne sont pas sans rappeler les archétypes véhiculés par Richard Florida (2003) autour de la très contestée « classe créative », que les industries en présence sont présentées comme obsolètes et vectrices de pollutions qui empêcheraient l'attraction de ces populations.

Dans les années qui précèdent le lancement officiel des projets de l'Union et de l'IBA comme dans les premiers mois de leur mise en œuvre, les coalitions d'acteurs qui les portent présentent le tissu économique et le peuplement des territoires ciblés comme problématiques. Les rapports d'étude qu'elles commanditent contribuent, d'une part, à la négation de l'existant, en suggérant sur le plan économique qu'il s'agit de « *no man's land* » malgré la diversité des activités productives qui s'y déploient, et en faisant abstraction des dispositifs de géographie prioritaire en place et des schémas d'aménagement alternatifs comme celui qu'esquisse la chambre de commerce de Hambourg. D'autre part, et tout en présentant le stigmate de ces différents territoires comme un des obstacles à leur redéveloppement, ces études contribuent à le renforcer. En effet, ces diagnostics tendent paradoxalement à produire l'obsolescence qu'ils dénoncent au sens où ils soulignent le problème que poserait la présence d'entreprises jugées inadaptées à la transition écologique et technologique qui est censée être amorcée par les deux grands projets de renouvellement urbain et la sur-représentation statistique de certaines populations. Par-delà cette série de convergences sur le plan symbolique, on assiste néanmoins à des processus d'éviction tout à fait dissemblables entre la zone de l'Union et l'île de Wilhelmsburg et il s'agit à présent de saisir les ressorts de ces inégales capacités à reléguer effectivement les activités économiques et les ménages jugés indésirables.

1.2. L'Union ou quand la fragmentation du gouvernement d'agglomération amorce un processus d'éviction anticipé

Sur la zone de l'Union, la table rase engagée par l'Etablissement Public Foncier (EPF) du Nord-Pas-de-Calais est loin de n'être que symbolique au sens où cet organe cofinancé par l'Etat et la communauté urbaine de Lille parvient par rachats successifs, de 1996 à 2006, à démolir 80 hectares de bâtiments industriels, logements et petits commerces (cf. images 3 et 4). S'il est difficile de lire la production de cette friche à l'aune d'une grille d'analyse rationaliste, dans la mesure où les pouvoirs publics apparaissent responsables du déclin urbain qu'ils affichent vouloir conjurer, on peut en revanche dégager une série d'éléments d'explication de cette intervention publique paradoxale. Une telle action foncière est en premier lieu rendue possible par la trajectoire de (dés)industrialisation engagée par les villes de l'agglomération lilloise. La restructuration des deux pôles industriels de Lille et de Roubaix-Tourcoing à partir de la fin des années 1950 aboutit à une baisse des emplois, puis à d'importants départs de populations parallèlement à la croissance urbaine et démographique de communes bourgeoises et de la ville nouvelle. Ces recompositions du système productif et de la division sociale de l'espace contribuent à faire de l'agglomération lilloise l'une des plus ségréguées de France (Collectif Degeyter, 2017). Les quartiers de Roubaix, Tourcoing et Wattlelos qui jouxtent le canal de Roubaix, et où sera découpée plus tard la zone de l'Union, sont directement concernés par ces transformations. Ils accueillent les ménages, majoritairement de classes populaires et issus de l'immigration nord-africaine, qui sont les plus directement affectés par ces restructurations économiques, et perdent dans le même temps la position centrale qu'ils occupaient dans les stratégies d'accumulation patronales.



Image 3 : Secteur de l'Union en 1990.

Photo Phot'R. Archives de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille-Métropole

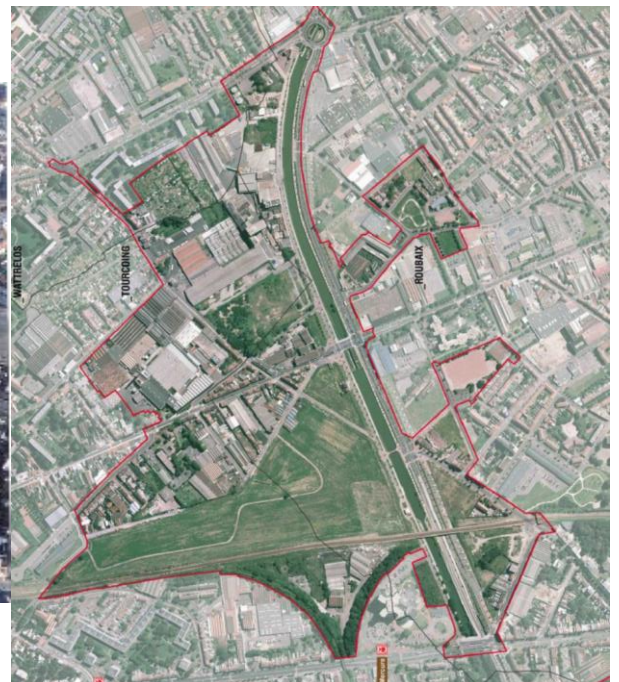


Image 4 : Secteur de l'Union en 2006.

(LMCU, 2011, p. 19)

Ainsi, la trajectoire socio-économique du territoire intercommunal qui deviendra la zone de l'Union apparaît politique selon une triple perspective. Elle est premièrement le fruit d'un ensemble de décisions convergentes prises à l'échelle européenne, étatique et intercommunale. Les restructurations du capitalisme local apparaissent étroitement liées, à partir de 1957, à l'ouverture à la concurrence européenne de l'industrie textile comme à la financiarisation et à la concentration croissantes de ces activités notamment à l'issue des encouragements fiscaux de l'État français (Battiau, 1976, p. 245). Elles résultent aussi de l'accompagnement de la

construction d'un marché de l'immobilier privé par l'État et de l'aménagement de Villeneuve-d'Ascq par ses relais déconcentrés, en lien étroit avec la communauté urbaine. La concentration des populations les plus pauvres dans les secteurs les plus liés aux activités manufacturières est ainsi inversement rendue possible par la production d'espaces bourgeois qui accueillent une part importante des ménages aisés et des sièges sociaux qui quittent le cœur des villes industrielles.

La deuxième perspective qui peut être adoptée sur le caractère politique de la relégation des communes de Roubaix, Tourcoing et Wattlelos touche à l'inaction des pouvoirs locaux et à leur incapacité à réguler les processus de ségrégation engagés. Malgré la multiplication des mesures de développement à destination des quartiers les plus affectés par la désindustrialisation telles que celles évoquées plus haut avec les programmes de géographie prioritaire, les velléités de transformation du peuplement de l'espace intercommunal se heurtent aux logiques de production du consensus caractéristique des organes intergouvernementaux que sont les communautés urbaines (Desage et Guéranger, 2011, p. 148-162). L'opacité des négociations entre élus et les logiques de donnant-donnant qui les caractérisent empêchent de fait tout rééquilibrage territorial, ce qui, sur le plan des politiques d'attribution de logements sociaux, en répondant à des logiques de préférences communales, reproduit les dynamiques ségrégatives au lieu de les infléchir (Desage, 2012).

Directement transformée par la polarisation sociale et économique de l'agglomération lilloise, la zone de l'Union est aussi le théâtre d'interventions des pouvoirs locaux qui se sont révélées contradictoires et qui illustrent en ce sens un troisième type de contribution des autorités publiques aux processus de relégation socio-spatiale. Ces politiques d'aménagement ambivalentes sont essentiellement rendues possibles par la fragmentation du gouvernement local. En effet, le territoire intercommunal concerné ne représente qu'un faible intérêt pour les trois municipalités de Roubaix, Tourcoing et Wattlelos, parce qu'il s'agit pour cette dernière de surfaces très restreintes et que les deux premières sont alors essentiellement focalisées sur le redéveloppement de leurs centres-villes et des quartiers intégrés aux zonages prioritaires à l'intérieur de leur périmètre communal. S'il est arrivé de 1994 à 2014 que les élus municipaux prennent symboliquement et très temporairement les rôles du projet de l'Union, il reste sur le long terme sous la responsabilité de la communauté urbaine et d'abord essentiellement au titre de sa contribution au développement économique de l'agglomération. Son avancée reste tout à fait erratique dans la mesure où elle est, elle aussi, conditionnée au respect des équilibres politiques entre les maires des communes de l'agglomération et à l'aménagement simultané d'autres « sites d'excellence métropolitains » à Lille et Lomme.

Une fois la candidature de la métropole à l'accueil des Jeux olympiques de 2004 écartée en mars 1997, l'aménagement de la zone de l'Union est placé, de fait, sous la responsabilité des techniciens, avec comme seul cahier des charges l'objectif de développer une opération censée bénéficier à l'ensemble de l'agglomération. Il s'agit plus spécifiquement des réformateurs qui défendent depuis le début des années 1990 la nécessité du développement d'outils de production foncier et d'aménagement susceptibles de relancer le marché immobilier dans les espaces où les opérations de promotion privées ont presque totalement disparu. Présentant l'action de l'EPF Nord-Pas de Calais comme un outil de reconquête des terrains gardés comme actifs par le patronat textile, les aménageurs à sa tête profitent du mandat relativement flou et ouvert que leur laissent alors les élus locaux pour amorcer le rachat puis la démolition des bâtiments industriels et des habitations. Parce que cette action foncière entraînant une série de départs en chaîne est progressive et discrète, sur la base de négociations « à l'amiable » avec en toile de fond la menace d'une dévaluation imminente de ces biens immobiliers, elle n'est pas identifiée localement comme une action volontariste des pouvoirs publics et ne suscite que peu de résistances ouvertes. À l'exception de l'îlot Stephenson au nord de la zone, dont les habitants

parviennent à empêcher la démolition en obtenant la réhabilitation de leurs maisons, l'ensemble des résidents, commerçants et petits entrepreneurs installés dans cet espace, parfois en lien avec les allègements fiscaux permis depuis par la zone franche urbaine, en sont évincés en quelques années. En écho au travail de Jason Hackworth (2019), on assiste donc à l'Union à un processus de production du déclin urbain au fil duquel les pouvoirs publics jouent un rôle de premier plan mais qui, contrairement à la thèse défendue par le géographe à propos de la *Rust Belt* américaine, est loin d'apparaître comme le fruit d'un projet univoque et intentionnel issu d'une matrice idéologique cohérente.

1.3. L'IBA Hamburg ou la genèse d'une coalition de projet fortement encadrée

Les conditions socio-politiques et économiques particulières qui président à la démolition de l'essentiel du bâti sur la zone de l'Union ne se retrouvent que très partiellement sur l'île de Wilhelmsburg et, de fait, l'IBA intervient quasi exclusivement sur un foncier public avec des opérations d'aménagement qui n'impliquent que de rares expulsions. Bien que l'île de l'Elbe soit, elle aussi, jusqu'au début des années 2010, un espace de relégation socio-spatiale marqué par le départ et le déclin de nombreuses activités industrielles, le fait que le projet d'IBA n'aboutisse pas au même type d'éviction est à mettre en lien avec les alliances et les conflits entre pouvoirs publics et groupes patronaux qui se jouent localement comme à l'échelle métropolitaine.

Tout d'abord, la dégradation des conditions de vie sur l'île de Wilhelmsburg comme la stigmatisation de ce territoire et de sa population s'amorcent de manière analogue à celles qui touchent les quartiers situés au carrefour de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos. Les pouvoirs publics y jouent également un rôle actif dans la mesure où, à l'issue de l'immense inondation que connaît l'île de l'Elbe en 1962, ils tendent à considérer cet espace comme impropre à l'habitation (Schubert, Harms, 1993, p. 121-125). Les élus et hauts fonctionnaires en charge de l'aménagement de la ville-*Land* y décident ainsi l'implantation de nombreuses industries polluantes et infrastructures routières. Les programmes de logement qui y sont développés reposent sur un habitat social destiné à loger la main-d'œuvre ouvrière nécessaire à ces activités manufacturières. Ces deux processus ont notamment pour répercussion le départ d'une part importante de la petite et moyenne bourgeoisie qui y résidait jusqu'alors vers d'autres secteurs de l'agglomération moins exposés aux nuisances industrielles et à l'expérience de l'altérité sociale (Dangschat, Wüst, 1996, p. 161). La marchandisation du foncier et du logement contribue ici aussi à la différenciation de l'offre résidentielle et de l'accroissement des inégalités de patrimoine qui restructurent les rapports de classe au sein de l'agglomération hambourgeoise.

Pour autant, on assiste à Hambourg à un processus de polarisation socio-spatiale distinct de celui engagé à Lille-Roubaix-Tourcoing, notamment en lien avec les spécificités de leurs trajectoires de (dés)industrialisation respectives. Le fait que le port occupe historiquement une place centrale dans l'économie hambourgeoise, bien avant l'essor de l'industrie, permet une relative continuité dans les modes d'accumulation et les polarités urbaines. Même si l'essentiel des infrastructures portuaires est progressivement relocalisé plus loin à l'ouest, en aval de l'Elbe, les autorités (para)publiques en charge de leur gestion continuent d'administrer les surfaces qui se situent en bord de fleuve au cœur de l'agglomération hambourgeoise. Contrairement au patronat textile nordiste, dont les derniers grands groupes n'ont quasiment plus de sites productifs dans l'agglomération lilloise à partir de la décennie 1990, les entreprises de fret et de transport connaissent pour la plupart un essor ininterrompu du fait de l'accroissement des échanges internationaux, et ce, malgré le déclin des industries qui s'étaient développées dans leur sillon. En effet, bien que la conteneurisation et l'automatisation partielle du fret aient fait chuter drastiquement le nombre d'emplois du secteur, ces transformations permettent la croissance exponentielle du volume de marchandises transportées et des entrées

fiscales associées à ces profits. À la fin de la décennie 1990, alors que se précisent les projets de réurbanisation de l'île de l'Elbe, nombreuses sont encore les activités économiques liées au port qui, pour conserver leur emprise spatiale, peuvent ainsi s'appuyer sur des relais institutionnels encore puissants.

Enfin, le projet d'*IBA Hamburg* est porté par une coalition d'acteurs plus unifiée et il bénéficie d'un soutien important du maire et de son gouvernement d'agglomération qui contraste avec la faiblesse, l'irrégularité et le caractère fragmenté du portage politique du projet de l'Union. Bien qu'il soit essentiellement façonné par les hauts-fonctionnaires de la ville-*Land* de Hambourg avant l'arrivée au pouvoir du chrétien-démocrate Ole von Beust en 2001, le projet d'IBA est intégré à sa politique de « ville croissante » – *Wachsende Stadt* – comme outil permettant d'en opérationnaliser le volet intitulé « Saut par-dessus l'Elbe » – *Sprung über die Elbe* – qui vise à « reconquérir » les territoires de la moitié sud de l'agglomération. La coalition de croissance qui porte cette politique a dès lors intérêt à soutenir un secteur immobilier en plein essor auquel contribue le retour à la hausse de la population hambourgeoise depuis la fin de la décennie 1980. Pour une partie de cette coalition, l'enjeu de cette politique métropolitaine est aussi de renforcer la visibilité internationale de l'agglomération. La candidature aux Jeux olympiques contribue, malgré son échec, à placer l'île de Wilhelmsburg au cœur de divers schémas d'aménagement et cette dernière devient ainsi le lieu d'implantation d'un immense parc en réponse au concours de « l'exposition internationale de jardin » – *Internationale Gartenschau* – auquel vient ensuite s'articuler le projet d'IBA.

La coalition porteuse du projet d'IBA apparaît ainsi dotée d'une capacité d'action particulièrement importante qui est néanmoins très loin d'aboutir aux évictions qui ont lieu à l'Union. Le fait que le projet occupe une place centrale à l'agenda du gouvernement hambourgeois permet la mobilisation des ressources foncières publiques administrées par la direction des Finances tout en laissant intacte l'emprise spatiale des autorités portuaires sur les pourtours de l'île. De plus, les larges compétences dont dispose Hambourg en tant que ville-*Land* permettent d'intégrer un important volet socio-éducatif au projet qui répond partiellement aux revendications formulées à l'issue d'une vaste mobilisation habitante menée à Wilhelmsburg au cours de l'année 2000. L'ensemble de ces éléments contribuent donc à ce que le projet d'IBA fasse l'objet d'une attention particulière sur la scène publique locale qui non seulement rend inenvisageable le recours aux expulsions tel qu'on peut l'observer à l'Union, mais expose également davantage cette politique à la critique, notamment quant à son impact sur la biodiversité ou sur les prix de l'immobilier de l'île.

Retracer les processus de relégation qui s'amorcent en amont du lancement officiel des projets de l'IBA et de l'Union apporte un premier éclairage sur le caractère contradictoire et inabouti de ces transformations. Étonnamment précoce et systématique à l'Union, l'éviction des entreprises et des populations jugées incompatibles avec la vocation métropolitaine prêtée au site apparaît plus marginale dans le cadre de l'IBA où la coalition d'acteurs porteuse du projet contourne plus qu'elle n'expulse les activités économiques indésirées. Au travers de l'analyse de la mise en œuvre de ces dispositifs, il s'agit à présent de saisir l'impact de ces trajectoires de négation de l'existant divergentes sur la capacité des coalitions de projet à effectivement valoriser les territoires qu'elles ciblent en y développant un marché de l'immobilier et un tissu économique à plus haute valeur ajoutée.

2. Les conditions de possibilité d'une valorisation économique et symbolique des espaces renouvelés

De manière analogue à ce qui transparait de l'analyse des processus de relégation à l'œuvre aux prémices de l'IBA et de l'Union, les entreprises de valorisation des territoires de projet apparaissent directement dépendantes de l'intensité et de la nature de leur encastrement social,

économique et institutionnel. Après avoir exposé les contradictions qui, dans les deux projets, surviennent de la combinaison de l'objectif d'attraction de nouvelles populations, d'entreprises et de capitaux et de celui de promotion de critères d'excellence économique, environnementale et architecturale, nous analyserons les résolutions différenciées de cette tension. Alors que les acteurs en charge de la mise en œuvre du projet de l'Union cèdent sur l'essentiel des objectifs alternatifs à celui de la commercialisation du foncier, les chargés de projet de l'IBA disposent d'une marge de manœuvre pour développer des mesures qui, sans se réduire à stimuler l'attraction de capitaux privés, ouvrent la voie à un renchérissement des prix de l'immobilier sur l'île de Wilhelmsburg.

2.1. Une impuissance partagée face à l'inertie du marché de l'immobilier

Transformer l'image et la valeur marchande des territoires est un objectif largement répandu à l'agenda des gouvernements locaux. L'analyse de l'opérationnalisation des projets de l'IBA et de l'Union contribue à rappeler que si tout marché est une construction politique (Bourdieu, 2000), cela n'implique pas que les pouvoirs publics soient toujours en mesure d'influencer l'ampleur et la valeur des biens et services échangés. En particulier dans les premières années de mise en œuvre des opérations de renouvellement urbain, les chargés de projet de l'*IBA GmbH* et de la SEM Ville Renouvelée (SEMVR) sont confrontés aux stigmates associés à l'île de Wilhelmsburg et à la zone de l'Union et au faible dynamisme du marché de l'immobilier au sein de ces espaces. Contrairement à ce qui peut être suggéré par les travaux sur la néolibéralisation de l'urbain (Pinson, 2020), qui postulent avec David Harvey (1989) que l'accroissement de la compétition interurbaine pour l'attraction de capitaux contraindrait les villes à développer de telles politiques d'attractivité, la participation des chargés de commercialisation aux salons internationaux de l'immobilier ne leur permet pas de glaner de nouveaux investissements ou de nouvelles implantations d'entreprises. Non seulement, ceux-ci se retrouvent essentiellement entre professionnels de l'immobilier d'une même localité – « en réalité, on parle avec les Hambourgeois »² –, mais ils assument parfois ouvertement que « la présence à l'international ne remplit pas les sites »³. Cela vient corroborer les résultats de l'essentiel des travaux consacrés aux déterminants des choix d'installation des entreprises à haute valeur ajoutée (Grossetti *et al.*, 2018) et des travailleurs diplômés (Martin-Brelot *et al.*, 2010 ; Scott, 2010) qui montrent à quel point ces mobilités sont limitées et bien souvent hors d'atteinte des pouvoirs publics locaux. La recherche d'Antoine Guironnet (2022) consacrée au salon du MIPIM (Marché international des professionnels de l'immobilier) souligne en ce sens qu'il s'agit d'un lieu de mise en scène de la concurrence pour l'attraction d'« un capital réputé hypermobile » qui existerait entre métropoles à l'échelle internationale, d'acculturation des acteurs de l'aménagement aux attentes des investisseurs de l'immobilier financiarisé, mais en aucun cas d'un espace où se dérouleraient effectivement les transactions immobilières (*ibid.*, p. 67-69).

Malgré les efforts déployés au sein de ces foires internationales comme dans les espaces partenariaux où se retrouvent les acteurs de l'immobilier local, l'IBA et l'Union sont perçus comme relevant d'initiatives « politiques » ce qui est entendu ici comme étant en déconnexion avec les réalités du marché⁴. Le travail de prospection et de persuasion des chargés de projet parvient alors au mieux à emporter l'assentiment des délégués régionaux des groupes de promotion immobilière où des entreprises susceptibles de s'implanter sur les territoires de projet, pour échouer le plus souvent à l'échelon hiérarchique supérieur. Dans les deux cas, le recours aux indicateurs de marché fondés sur les transactions ayant eu lieu antérieurement sur

² Entretien avec l'urbaniste en charge des questions de commercialisation au sein de l'*IBA GmbH*, le 13.09.2013.

³ Extrait de carnet de terrain, comité technique de commercialisation de l'Union, le 11.06.2013.

⁴ Entretien avec le responsable « commercialisation » de la SEM Ville Renouvelée, le 18.01.2013.

le même secteur géographique guide en fin de compte les décisions d'investissement et constitue un effet d'inertie face auquel les porteurs de l'IBA et de l'Union restent longtemps, voire définitivement, impuissants.

Les critères qualitatifs promus au sein des deux projets entrent également en tension avec les logiques d'investissement des partenaires privés sollicités. Même si elles sont censées permettre la valorisation symbolique, et en fin de compte marchande, des territoires de projet, les normes environnementales – à l'Union en particulier – et architecturales – dans le cas de l'IBA – constituent des obstacles à la participation de nombreux promoteurs privés. Présenté comme l'« écoquartier pilote » de la métropole lilloise en 2007 et lauréat du grand prix du ministère de l'Écologie en 2011, l'Union intègre un certain nombre d'injonctions à réduire l'usage de la voiture qui suscitent de nombreuses réticences auprès des partenaires potentiels du projet. Dans la mesure où l'*IBA Hamburg* comporte littéralement un volet consistant à « exposer » des opérations architecturales exemplaires, elle suscite de nombreuses incertitudes auprès des développeurs immobiliers qui achoppent bien souvent sur les contraintes qu'implique la réalisation d'opérations sur mesure autour de formes et de techniques de construction encore peu éprouvées.

Dès lors, la commercialisation de chaque projet est progressivement rendue possible par certains renoncements, notamment quant au prix de cession des terrains, et par une série d'entorses faites aux objectifs d'excellence de l'IBA et de l'Union, notamment du fait de la mobilisation des élus eux-mêmes qui contournent les équipes de projet et, par la même occasion, les standards qualitatifs et les obstacles procéduraux auxquels elles se heurtent. Le fait que ces édiles soient multipositionnés au sein des instances du pouvoir local leur permet de proposer d'importantes contreparties aux « investisseurs pionniers » qui dans un premier temps sont tous issus de leur carnet d'adresses. Il s'agit, sur les deux terrains, de promoteurs-constructeurs d'autant plus étroitement liés aux pouvoirs locaux qu'ils dépendent d'eux pour l'obtention de permis de construire⁵ – dans deux agglomérations où le foncier est plus que jamais convoité – et de marchés publics pour la réalisation de grands équipements ou de programmes de logements sociaux.

2.2. La gestion différenciée des contradictions du renouvellement urbain par grand projet

Par-delà la commune situation d'impuissance dans laquelle se trouvent les chargés d'opération de l'IBA et de l'Union dans les premiers temps de la mise en œuvre de ces projets, les tentatives de valorisation symbolique et marchande qu'ils portent ont des issues tout à fait différentes qui ne peuvent se saisir qu'à l'aune de l'ensemble de la trajectoire de chaque processus de renouvellement urbain engagé. La ZAC de l'Union apparaît ici comme un cas archétypal de l'échec d'une politique de gentrification au sens où, près de quinze ans après le lancement officiel du projet, la zone n'est encore que partiellement réurbanisée (Barbier, 2019b). Le programme résidentiel initialement envisagé n'est finalement réalisé que pour le tiers de logements sociaux qu'il comporte et la phase de commercialisation des appartements en accession est finalement suspendue après plusieurs années de mise à la vente. Trop onéreux pour les populations susceptibles de vouloir accéder à la propriété dans le secteur de Roubaix-Tourcoing, ce programme de logements neufs ne parvient pas à intéresser la grande majorité des acquéreurs potentiels, rebutés par l'image encore très négative de ce pan de l'agglomération lilloise comme par le cadre aux airs de terrain vague dans lequel il se situe.

De même, les entreprises pouvant s'inscrire dans l'une des trois filières d'excellence du projet qui sont prospectées pour s'implanter sur le site n'y trouvent pas d'intérêt direct, au point que la quasi-totalité des installations sont en fin de compte le fruit des négociations

⁵ On retrouve ici un des constats récurrents des recherches consacrées aux liens entre promoteurs et élus locaux (Pollard, 2018).

interpersonnelles menées par les élus avec les dirigeants de firmes implantées dans d'autres secteurs de l'agglomération. Quand ils ne suscitent pas l'opposition ouverte des salariés de ces structures, comme c'est le cas avec le siège du principal bailleur social de l'agglomération lilloise, ces déménagements de bureaux n'entraînent pas les mobilités résidentielles initialement espérées. En effet, le déplacement de ces établissements sur une distance d'une ou deux dizaines de kilomètres contribue à rallonger les déplacements domicile-travail de leur main-d'œuvre plus qu'il ne stimule le marché du logement à Roubaix, Tourcoing et Wattrelos. L'enlèvement de la ZAC de l'Union amène, plus encore qu'à l'IBA, à rogner sur les critères qualitatifs du projet, que ce soit sur le plan du cadre de vie – avec la réduction du parc public de 8 ha –, des normes environnementales – par l'abaissement des plafonds de consommation énergétique de certains bâtiments – ou sur le type d'activités économiques finalement installées sur la zone – aux profils assez proches de celles qui en avaient été délogées dix ans auparavant.

Moins surprenante mais au moins tout aussi ambivalente, l'*IBA Hamburg* parvient quant à elle à dépasser la situation d'impuissance publique dans laquelle se sont également trouvés les chargés de projet confrontés aux pesanteurs du marché de l'immobilier. Le fait que les opérations de l'IBA se focalisent sur les interstices non encore urbanisés sans reléguer les activités économiques et populations identifiées en amont du projet comme indésirables, et qu'elle inclue de surcroît les revendications d'une partie des collectifs d'habitants mobilisés, rend la tâche de valorisation économique et symbolique de l'île de Wilhelmsburg moins ardue. Tout en favorisant la légitimation du projet d'IBA sur la scène publique, son volet « d'offensive éducative » contribue à l'amélioration de l'offre scolaire sur l'île de l'Elbe qui profite aux populations déjà installées comme à celles, issues de milieux plus aisés, qui jusqu'ici avaient pu être rebutées par la mauvaise réputation d'établissements tendanciellement sous-dotés par la ville-*Land*. Les équipements sportifs, socio-culturels et l'ensemble des mesures destinées à l'aménagement des espaces publics et de loisirs – comme le vaste parc issu de l'« exposition internationale de jardins » – sont autant d'opérations qui concourent à une relative réduction des disparités territoriales creusées au fil de plusieurs décennies de désinvestissement public.

La capacité de la coalition d'acteurs à l'origine de l'IBA à prendre en compte une partie de « l'existant », en l'occurrence les besoins des populations déjà installées sur l'île, résulte en partie de sa relative cohésion. L'éventail de compétences que confère le statut de ville-*Land* comme les recettes fiscales croissantes dont elle dispose, ainsi que le portage politique dont ont bénéficié les porteurs de projet pour que ces ressources soient mobilisées de façon concentrée dans le temps et dans l'espace sont des éléments déterminants de la valorisation symbolique et économique de Wilhelmsburg. Si les déclarations officielles insistent sur le fait que le milliard d'euros qui aurait été investi sur l'île de l'Elbe entre 2007 et 2013 serait le fait aux deux tiers de contributeurs privés (IBA Hamburg, 2013), les investissements publics se révèlent bien plus importants une fois que l'on intègre le financement indirect du projet permis par la cession de foncier public à très bas prix. En transigeant avec la logique de maximisation des entrées fiscales qui guide habituellement son action lors de ce type de transaction foncière, la direction des Finances a joué un rôle déterminant dans la relance du marché de l'immobilier sur l'île de Wilhelmsburg.

Mais au-delà de l'action de la coalition constituée autour du projet de croissance économique et démographique de la ville-*Land*, ce sont les évolutions structurelles du capitalisme hambourgeois – où l'économie de l'immobilier occupe une place croissante – comme les effets conjoncturels paradoxaux de la crise financière de 2008 qui semblent avoir été le principal moteur de la rapide transformation de l'île de Wilhelmsburg. En effet, la redirection d'un nombre important d'actifs des fonds de pension internationaux vers le marché immobilier allemand (Wijburg, Aalbers, 2017), dans le courant des années 2000 puis de manière exponentielle à l'issue de la crise de 2008, contribue à faire des projets de promotion menés sur

le sol hambourgeois une cible d'investissement privilégiée et le foncier y devient une ressource particulièrement rare. Ainsi, la forte tension des prix de l'immobilier sur l'ensemble de l'agglomération au fil de la mise en œuvre de l'IBA⁶ et le différentiel de rente foncière (Smith, 1996) qui se creuse alors avec l'île y facilite l'afflux d'investissements privés et contribue à une hausse drastique des prix à la location et à la vente sur l'île de l'Elbe. Alors que, jusqu'au début des années 2010, l'essentiel des transactions avait effectivement lieu sur le marché de l'ancien à des prix bien moins élevés – environ 1 200 €/m² en 2004 – soit environ 34 % de moins que la moyenne hambourgeoise à la même période (Empirica, 2007, p. 66-67) – les dernières opérations du nouveau centre de Wilhelmsburg sont commercialisées en 2012 pour 4 500 €/m².

Bien qu'il s'avère particulièrement complexe de suivre la manière dont cette hausse drastique des prix de l'immobilier à Wilhelmsburg repousse progressivement les ménages modestes hors de l'île de l'Elbe, la contribution de l'IBA à la disparition de l'espace habitable abordable de l'agglomération hambourgeoise est ici flagrante. Dans un contexte d'explosion des prix de l'immobilier et de grave recul du nombre de logements publics et conventionnés⁷ et en l'absence de mesure de plafonnement des loyers au sein du projet, il contribue effectivement à étendre le processus de gentrification engagé à Hambourg comme dans la quasi-totalité des espaces urbains en croissance. Aux dires des acteurs hambourgeois du logement social et coopératif (*Baugenossenschaft*) en entretien dès 2012, le projet d'IBA a ainsi contribué à l'augmentation du nombre de demandes concernant Wilhelmsburg leur permettant non seulement de ne plus avoir de logements vacants, mais aussi de rehausser les loyers de leurs résidences et de sélectionner plus drastiquement le profil des ménages sur liste d'attente. Dès lors, l'*IBA Hamburg* apparaît d'autant plus directement favoriser la valorisation symbolique et économique de l'île de Wilhelmsburg qu'aucune mesure d'éviction des ménages populaires et activités industrielles n'a été menée en amont du projet. A l'IBA comme à l'Union, l'entreprise de gentrification se révèle ainsi directement conditionnée par son encastrement social et politique. Même activement portée par les pouvoirs publics, elle semble condamnée à rester l'affaire d'experts et de cadres administratifs isolés, tant qu'elle n'est pas articulée à la défense des intérêts des acteurs économiques qui tirent profit de la marchandisation de la ville.

*

*

*

À l'issue de l'analyse sociologique croisée des processus de renouvellement urbain que portent et prolongent les grands projets de l'*IBA Hamburg* et de l'Union, les transformations urbaines paraissent revêtir un caractère éminemment politique au sens où les pouvoirs publics sont à l'échelle locale, métropolitaine, mais aussi nationale et européenne parties prenantes des flux de capitaux et de populations comme du changement d'image des territoires. L'analyse des agendas, plus ou moins publicisés, des gouvernements locaux souligne à quel point la

⁶ Entre 2007 et 2018, les estimations réalisées par les agences en immobilier à travers l'indice IMX décrivent pour le marché de l'ancien une augmentation de 91,7 % du prix des maisons au mètre carré et de 145,5 % pour les appartements, là où la moyenne du prix des appartements neufs augmente sur la même période de 105,5 % (Immobilienscout24, 2018).

⁷ Les loyers moyens dans le parc social hambourgeois ont déjà augmenté d'un tiers entre 1997 et 2007 (Birke, 2010, p. 183).

gentrification, au sens d'un projet de valorisation socio-économique et symbolique des quartiers qui composent chaque ville, est un objectif qui repose sur un consensus aussi large que celui dont jouissent les mesures de soutien à la croissance économique et urbaine et les quêtes de modernité dans lesquelles s'engagent les pouvoirs publics. Si les figures qui incarnent ces différentes promesses de progrès économique et social varient au fil du temps, elles sont toujours liées en négatif à des groupes sociaux et des types d'activités identifiés comme indésirables, inadaptés ou dangereux. Dès lors, et de manière analogue à ce que nous avons pu retracer autour de la construction du « problème des quartiers » en enjeu « d'attractivité métropolitaine », on retrouve au fil du temps des processus cycliques de hiérarchisation des activités économiques et des populations dans lesquels l'État et les collectivités jouent un rôle déterminant. Le tri qui s'amorce alors, d'une violence toujours symbolique et parfois physique, contribue à la définition des usage(s) (il)légitimes de l'espace. On est donc ici au cœur de ce qui peut être qualifié de « politiques de gentrification » sans que les dynamiques de relégation des populations et activités économiques jugées indésirables à l'œuvre ne soient forcément convergentes avec celles qui rendent possible l'attraction des ménages et entreprises convoités.

Pour autant, ces résultats de recherche montrent qu'il est particulièrement réducteur de penser les politiques de gentrification comme le fruit de décisions rationnelles, convergentes et cohérentes prises par des groupes d'acteurs partageant les mêmes intérêts et les mêmes visions du monde. Loin de l'imposition globale d'un agenda néolibéral (Pinson, 2020, p. 61 ; Brogan, 2013, p. 187), fruit de la diffusion transnationale d'une même idéologie (Peck, 2011) qui conduirait mécaniquement la bourgeoisie néoconservatrice à organiser le déclin de certains espaces urbains (Hackworth, 2019) et le renchérissement d'autres (Atkinson, 2020), on assiste au contraire à des trajectoires de transformation des villes traversées par de nombreuses contradictions. Cette sociologie croisée de l'action publique urbaine met en lumière, par sa dimension historique comme l'attention qu'elle porte à ce qui se joue en deçà et au-delà des catégories officielles des politiques urbaines, la pluralité des intérêts et des mobilisations qui traversent chaque champ du pouvoir local. Elle permet de saisir que les trajectoires de (dé)valorisation économique et symbolique des territoires et, par la même occasion, l'issue des politiques de gentrification qui y sont engagées sont le fruit des régulations du capitalisme qui se déploient en premier lieu à l'échelle locale avec des répercussions de long terme sur le champ du pouvoir urbain. On rejoint Bob Jessop *et al.* (1999) sur la nécessité de penser les contraintes économiques structurelles qui s'exercent sur l'action des coalitions de croissance (Molotch, 1976) et, en l'occurrence ici, des coalitions de projet. Néanmoins et contrairement aux conclusions tirées par ces auteurs à partir du cas de Manchester, les trajectoires socio-économiques des quartiers et des agglomérations étudiés sont bien davantage déterminées par les restructurations localisées de leurs systèmes productifs au fil de la seconde moitié du XX^e siècle que par des dynamiques exogènes liées à l'avènement d'une compétition interurbaine globalisée.

On parvient à saisir ainsi comment des politiques de requalification d'anciens quartiers industriels peuvent, à l'instar du projet de l'Union, entraîner le déclin urbain qu'elles visent à conjurer. Dès lors que les pouvoirs publics s'obstinent, à faire table rase de l'existant avant même d'être en mesure de permettre des usages alternatifs des espaces qu'ils souhaitent requalifier, ils paraissent bien plus aptes à détruire qu'à reconstruire. Mais dans le même temps, l'encastrement socio-économique des politiques urbaines qui confère aux coalitions qui les portent une relative « capacité » à façonner les territoires induit un espace des possibles lui aussi fortement circonscrit (Desage *et al.*, 2020). À l'*IBA Hamburg*, comme dans bien des projets de renouvellement urbain portés par les gouvernements d'agglomération en croissance, dotés de ressources politiques, techniques et fiscales conséquentes, les politiques publiques locales paraissent systématiquement accompagner l'extension du domaine du marché. Ce constat converge avec celui des travaux consacrés à l'urbanisation du néolibéralisme, même si le rôle

des pouvoirs publics dans la construction des marchés apparaît déterminant dès l'ère dite « libérale » (Polanyi, 1983/1944) et même au cœur de la période qui s'apparenterait au keynésianisme spatial (Pinson, Morel-Journel, 2017). Même lorsque des aménagements utiles aux classes populaires sont intégrés à ces projets de transformation de la ville, l'action publique territoriale contribue au renchérissement et de la fermeture des espaces dont l'urbanisation est devenue une source de profit à part entière. Ces résultats sont d'ailleurs analogues à ceux de l'analyse que Matthias Bernt (2012) livre de la gentrification de Harlem.

Dès lors, s'il est particulièrement utile et heuristique de penser la gentrification comme politique(s), il apparaît crucial de ne pas se contenter de décrypter les politiques publiques (*policies*). Il est au moins aussi scientifiquement et politiquement nécessaire d'étudier la manière dont ces dynamiques sont l'objet de luttes et de mettre au jour les modalités de leur (dé)politisation (*politics*) comme la genèse et le fonctionnement du cadre socio-économique et institutionnel plus large (*polity*) qui transforme le logement, l'espace physique et le vivant en marchandise. Au-delà de l'invitation que cela constitue pour la conduite d'une sociologie historique du capitalisme (François, Lemercier, 2021) qui intègre l'analyse de sa dimension spatiale⁸, l'interrogation qui en découle pour l'analyse de l'action publique urbaine et pour le débat public est celle des alternatives possibles aux politiques de gentrification. En effet, l'enjeu est dès lors de ne pas se limiter à la quête de politiques urbaines qui rompent avec le néolibéralisme (Beal, Rousseau, 2014) – dont la cohérence ainsi que le caractère novateur et généralisé restent encore à démontrer empiriquement – mais bien de penser localement et globalement les possibles dépassements du système capitaliste. Le rôle originel qu'y joue l'État (Scott, 2019) et les formes mortifères que l'action de ce dernier a pu prendre au nom du communisme sont autant d'invitations à penser les organisations alternatives aux logiques de marchandisation, d'accumulation, d'exploitation et de dépossession qui prennent tout leur sens une fois incarnées et ancrées spatialement. La route est longue mais il apparaît judicieux de ne pas attendre l'aval ou le concours des autorités publiques pour s'y engager.

⁸ Si elles ne sont qu'une minorité à adopter une focale socio-historique, les contributions à un récent ouvrage collectif amorcent en ce sens l'analyse des ressorts des différentes formes de capitalisme urbain (Adam, Comby, 2020).

Bibliographie

Adam, M., Comby, E. (2020), *Le capital dans la cité. Une encyclopédie critique de la ville*, Paris, Editions Amsterdam.

Albet A., Benach N. (2017), *Gentrification as a Global Strategy. Neil Smith and Beyond*, London, Routledge.

Atkinson, R. (2020), *Alpha City. How London was Captured by the Super-Rich*, Londres, Verso Books.

Barbier, C. (2015), « Des études urbaines comparatistes à une sociologie croisée des politiques urbaines », *Espaces et sociétés*, 163, 4, p. 25-40.

Barbier, C. (2017), « Tirer parti des circulations transnationales : le projet de "développement intégré des quartiers" à Hambourg (1990-2010) », *Explorer la ville contemporaine par les transferts*, Magri, S., Tissot (dir.), S., Lyon, Presses Universitaires de Lyon, p. 31-52.

Barbier, C. (2019a), « Déconstruire pour mieux reconstruire ? Sociogenèse de la friche de l'Union dans l'agglomération de Lille (1990-2006) », *Genèses*, 117, 4, p. 26-48.

Barbier, C. (2019b), « Défendre une cause perdue ? La gestion des contradictions d'un grand projet de renouvellement urbain dans l'agglomération lilloise (2007-2015) », *Politix*, 127, 38, p. 109-133.

Barbier, C. (2022), « Les luttes discrètes pour la propriété du problème des "quartiers". Sociogenèse de la métropolisation du traitement spatial de la question sociale dans l'agglomération de Hambourg (2000-2007) », Bernardin, D. (dir.), *Croisades privées et problèmes publics. L'héritage sociologique de Joseph Gusfield*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 85-98.

Battiau, M. (1976), *Les industries textiles de la région Nord Pas-de-Calais. Etude d'une concentration géographique d'entreprises et sa remise en cause*, Tome 2, Lille, Atelier de reproduction des thèses de l'Université Lille 2.

Béal, V., Rousseau, M. (2014), « Alterpolitiques! », *Métropoles*, 15, en ligne : <https://metropoles.revues.org/4948>

Bernt, M. (2012), « The "Double Movements" of neighbourhood change: gentrification and public policy in Harlem and Prenzlauer Berg. », *Urban Studies*, 49, 14, p. 3045–3062.

Birke, P. (2010), « Herrscht hier Banko? Die aktuellen Proteste gegen das Unternehmen Hamburg. », *Sozial. Geschichte Online*, 3, p. 148-191. [url : https://duepublico2.uni-due.de/receive/duepublico_mods_00022661 consulté pour la dernière fois le 19.11.2021]

Bourdieu, P. (2000), *Les structures sociales de l'économie*, Paris, Seuil.

- Brogan, P. (2013), « Neoliberalization and the Matrix of Action: in Conversation with Neil Brenner, Jamie Peck and Nik Theodore », *Alternate Routes: A Journal of Critical Social Research*, 24, p. 183-197.
- Clark, E. (2014) « Good urban governance: Making rent gap theory not true. », *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography*, 96, 4, p. 392–395.
- Clerval, A. (2013), *Paris sans le peuple ? La gentrification de la capitale*, Paris, La Découverte.
- Collectif Degeyter (2017), *Sociologie de Lille*, Paris, La Découverte.
- Colomb, C. (2006), « Le new labour et le discours de la "renaissance urbaine" au Royaume-Uni. Vers une revitalisation durable ou une gentrification accélérée des centres-villes britanniques? », *Sociétés contemporaines*, 63, p. 15-37.
- Coppola, A. (2014), « A Cleveland model? », *Métropoles* [En ligne], 15 | 2014, mis en ligne le 15 décembre [url : <http://journals.openedition.org/metropoles/4950> ; consulté pour la dernière fois le 12.04.2022].
- Dangschat, J., Wüst, T. (1996), « Entwicklung und Probleme der Agglomerationsräume in Deutschland. Fallstudie Hamburg », in Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ed.), *Agglomerationsräume in Deutschland. Ansichten, Einsichten, Aussichten. Forschungs- und Sitzungsberichte*, 199, Hannovre, ARL, 1996, p. 154-190
- Desage F. (2012), « La ségrégation par omission ? Incapacités politiques métropolitaines et spécialisation sociale des territoires », *Géographie, économie, société*, 14, 2, p. 197-226. DOI : [10.3166/ges.14.197-226](https://doi.org/10.3166/ges.14.197-226)
- Desage F., Mercure-Jollette F., Stone C. (2020), « De quoi les villes sont-elles « capables » ?. Entretien avec Clarence N. Stone », *Métropolitiques*, 19 mars [url : <https://metropolitiques.eu/De-quoi-les-villes-sont-elles-capables.html> consulté pour la dernière fois le 19.11.2021]
- Desage F., Guéranger D. (2011), *La politique confisquée. Sociologie des réformes et des institutions intercommunales*, Paris, Éditions du Croquant.
- Empirica (dir.) (2007), « Immobilienmarktanalyse für die Elbinsel. Teil B: Die Elbinsel im Kontext der Hamburger Stadt- und Immobilienmarktentwicklung », réalisé à la commande de l'IBA 2013 GmbH, Bonn.
- Florida, R. (2003), *The Rise of the creative class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life*, New York, Basic Books.
- François, P., Lemercier, C. (2021), *Sociologie historique du capitalisme*, Paris, La Découverte.
- Grossetti, M., Barthe, J.-F., Chauvac, N. (2018), *Start-ups, des entreprises comme les autres ? Une enquête sociologique en France*, Paris, Sorbonne Université Presses.

Guironnet, A., Attuyer, K., Halbert, L. (2016), « Building cities on financial assets: The financialisation of property markets and its implications for city governments in the Paris city-region », *Urban Studies*, 53, 7, p. 1442–1464.

Hackworth, J. (2002), « Postrecession Gentrification in New York City », *Urban Affairs Review*, 37, 6, 2002, p. 815-843.

Hackworth, J. (2019), *Manufacturing Decline. How Racism and the Conservative Movement Crush the American Rust Belt*. New York, Columbia University Press.

Hackworth, J., Smith, N. (2001), « The changing state of gentrification », *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 92, 4, p. 464–477.

Hall, P., Taylor, R. (1996), « [Political Science and the Three New Institutionalisms](#) », *Political Studies*, 44, 5, pp. 936-957.

Holm, A. (2006), *Die Restrukturierung des Raumes Stadterneuerung der 90er Jahre in Ostberlin: Interessen und Machtverhältnisse*, Bielefeld, Transcript Verlag.

IBA Hamburg (dir.) (2013), « Die IBA geht – ihre Projekte bleiben », communiqué de presse du 01.11.2013 [url : <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/4130696/2013-11-01-bsu-iba/> consulté pour la dernière fois le 19.11.2021]

Immobilienscout24 (2018), « Angebotsindex für Immobilien in Hamburg », [url : <https://www.immobilienscout24.de/immobilienbewertung/ratgeber/immobilienindex/imx-deutscher-grossstaedte/hamburg.html>, consulté pour la dernière fois le 19.11.2021]

Initiatives, cité & développement (2002), « Marché de services, Lot 3 : Prise en compte des projets des entreprises implantées sur le site. Approfondissement des éléments de programme envisagés pour le pôle de l'Union, Phase 1 : Analyse, diagnostic prise en compte des projets des entreprises implantées sur le site. Partie 2 : Les entreprises de la zone d'intervention volontariste ». Lille, novembre. Archives de l'ancienne chargée de projet Union au service Ville renouvelée du projet de LMCU.

Jessop, B., Peck, J., Tickell, A. (1999), « Retooling the machine: state restructuring, uneven development, and urban politics », Jonas A., Wilson, D. (dir.), *The urban growth machine: critical perspectives two decades later*, New York, State University of New York Press, p. 141-159.

Lees, L., Davidson, M. (2005), « New-build "gentrification" and London's riverside renaissance », *Environment and Planning*, 37, 7, p. 1165-1190

Lefebvre, H. (1970), *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard.

Martin-Brelot, H., Grossetti, M., Eckert, D., Gritsai, O., Kovács Z. (2010), « The spatial mobility of the "creative class": a European Perspective », *International Journal of Urban and Regional Research*, 34, 4, p. 854-870.

Molotch, H. (1976), « City as a Growth Machine. Toward a Political Economy of Place », *The American Journal of Sociology*, 82, 2, p. 309-332.

- Mösgen A., Rosol M., Schipper S. (2019), « State-led gentrification in previously “un-gentrifiable” areas. Examples from Vancouver / Canada and Frankfurt / Germany », *European Urban and Regional Studies*, 26, 4, p. 419-433.
- Nevarez, L. (2007), « Urban political economy », Ritzer, G. (ed.), *The Blackwell Encyclopedia of Sociology*, Malden, Blackwell Publishing, p. 5130-5133.
- Peck J. (2011), « Creative Moments: Working Culture, through Municipal Socialism and Neoliberal Urbanism », McCann E., Ward K. (dir.), *Mobile Urbanism. Cities and Policymaking in the Global Age*, Minneapolis, University of Minnesota Press, p. 41-65
- Pierson, P. (2000), « Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics », *The American Political Science Review*, 94, 2, p. 251-267.
- Pinson, G. (2020), *La ville néolibérale*, Paris, Presses Universitaires de France.
- Pinson, G., Morel-Journel, C. (2017), « Neoliberalization is not enough. French urban development corporations and the limits of neoliberalization theories », Pinson, G., Morel-Journel, C. (dir.), *Debating the Neoliberal City*, Routledge, Abingdon et New-York, p. 198-214.
- Polanyi, K. (1983/1944), *La Grande Transformation : Aux origines politiques de notre temps*, Paris, Gallimard.
- Pollard, J. (2018), *L'Etat, le maire et le promoteur. La fabrication des politiques du logement*. Paris, Presses de Sciences Po.
- Roussel, F-X. (1994). « Des ambitions à long terme à la mise en œuvre opérationnelle. Esquisse de montage », Archives de la Scet DT Nord, 24 novembre, ANMT 1997 010 811 Site de l'Union 1992-1995.
- Schubert, D., Harms, H. (1993), *Wohnen am Hafen, Leben und arbeiten an der Wasserkante. Stadtgeschichte. Gegenwart. Zukunft – Das Beispiel Hamburg*, Hambourg, VSA.
- Scott, A. J. (2010), « Jobs or amenities ? Destination choices of migrant engineers in the USA », *Papers in Regional Science*, 89, 1, p. 49-63.
- Scott, J., (2019), *Homo domesticus. Une histoire profonde des premiers Etats*, Paris, La Découverte.
- Smith, N. (1996), *The New Urban Frontier. Gentrification and the Revanchist City*, Routledge, Londres.
- Smith, N. (2002), « New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy », *Antipode*, 34, 3, p. 427-450.
- Stone, C. (1989), *Regime Politics: Governing Atlanta, 1946-1988*. Lawrence, University Press of Kansas.

Tissot, S. (2007), *L'Etat et les quartiers. Genèse d'une catégorie de l'action publique*, Paris, Seuil.

Tissot, S. (2010), « Quand la mixité sociale mobilise des gentrificateurs. Enquête sur un mot d'ordre militant à Boston », *Espaces et sociétés*, 140-141 (1), 2010, p. 127-142

Walter, J. (2004), « Der Sprung über die Elbe – Ein Projekt zur Erneuerung des Großstadtversprechens », *Sprung über die Elbe, Dokumentation der Internationalen Entwurfswerkstatt 17-24. Juli 2003*, Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (dir.), Hambourg.

Wijburg G., Aalbers, M. (2017), « The alternative financialization of the German housing market », *Housing Studies*, 32, 7, p. 968-989.