

La légitimation des tours résidentielles par les acteurs des stratégies TOD

Geoffrey Mollé

Doctorant en géographie, laboratoire Environnement Ville et Société (UMR 5600) / Institut de Recherches Géographiques, Université Lyon 2 Lumière

Manuel Appert

Géographe, professeur des écoles d'architecture à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon, Membre de l'équipe de direction du laboratoire Environnement Ville et Société (UMR 5600) et référent doctorant, co-directeur de la revue scientifique Géocarrefour et chercheur dans la composante EVS-LAURE.

Hélène Mathian

Ingénieure de recherche en analyse spatiale, laboratoire Environnement Ville et Société (UMR 5600), CNRS, Lyon

Introduction

Lyon, comme de nombreuses autres grandes villes françaises, connaît un nombre croissant de projets de tours résidentielles. 97% d'entre eux font partie de projets d'urbanisation publics-privés plus larges appelés Zones d'Aménagement Concertées (ZAC) qui s'inspirent généralement du cadre politique des projets urbains (Pinson, 2009). Ces projets ont en commun une disponibilité foncière abondante, des acteurs multiples et, en termes de contexte urbain, ils se situent dans des zones péricentrales accessibles des villes françaises. Leurs principes de planification découlent de ceux des Transit Oriented Developments (TOD), des outils de planification pour le modèle de ville compacte que tant de villes suivent pour répondre aux préoccupations environnementales associées à la croissance urbaine expansive contemporaine. Dans ce contexte, les municipalités et les promoteurs ont trouvé un terrain d'entente pour densifier les villes autour des centres de transport, répondant ainsi à l'agenda de la ville compacte tout en maximisant la rentabilité des nouveaux développements.

Le retour des tours de logements à Lyon s'appréhende à l'œil nu, à travers l'émergence de 6 réalisations situées sur le périmètre du Grand Lyon (figure 1).

Figure 1 : Photographies des tours résidentielles de Lyon-Villeurbanne. Source : G. Mollé, 2019



En reportant les nouvelles tours dans une cartographie issue de la superposition des jeux de données de la BaseProjet et de la BaseEmporis, nous avons commencé par étudier leurs localisations en les mettant sur le même plan que leurs homologues plus anciennes dans le périmètre du Grand Lyon (figure 2).

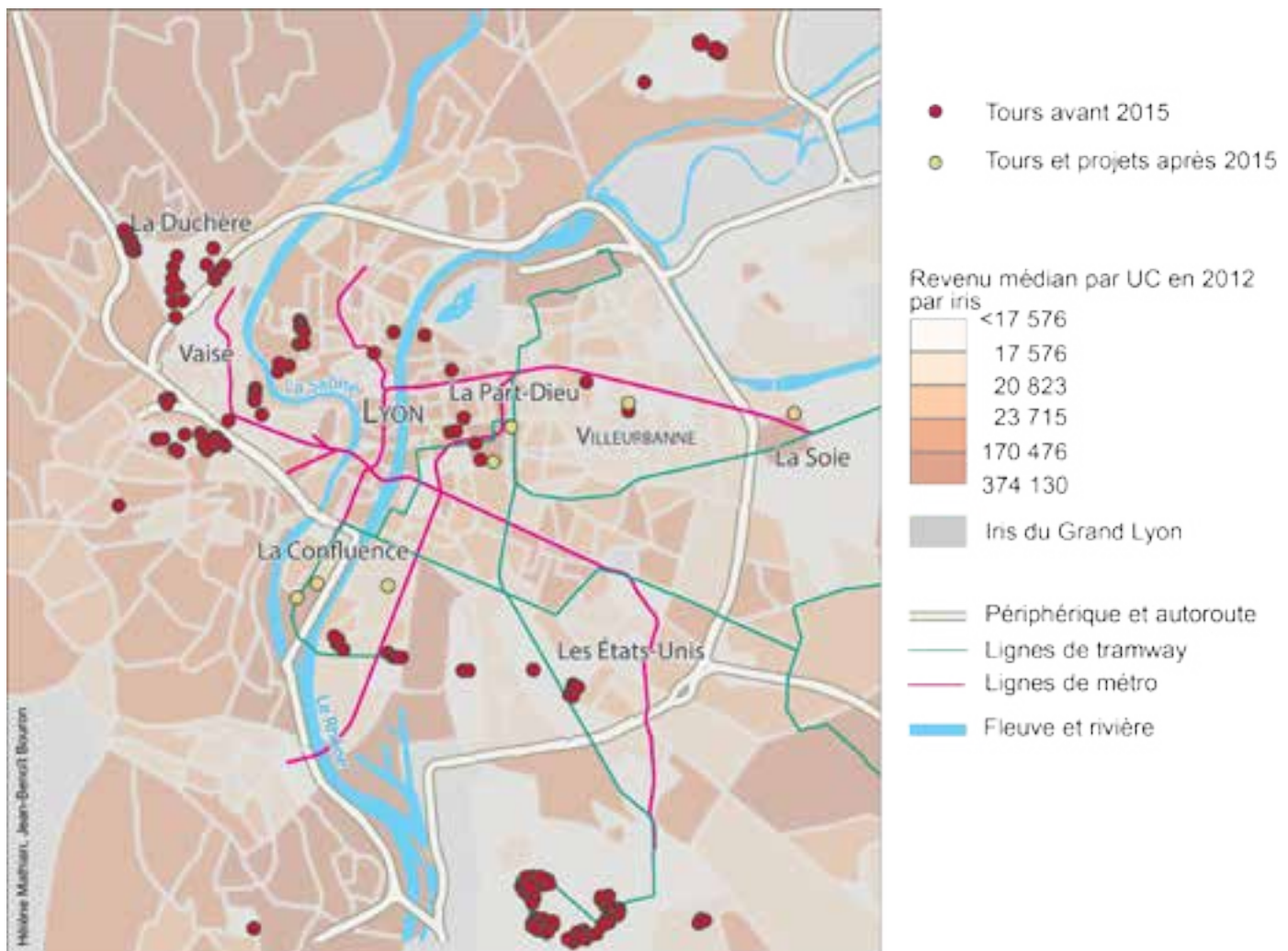


Figure 2 : Localisation des tours résidentielles à l'échelle du Grand Lyon. Source : H. Mathian et J-B. Bouron, 2019.

Les tours contemporaines sont plutôt péricentrales, c'est-à-dire plus proches du centre de la ville de Lyon que les autres, situées majoritairement dans les communes périphériques de Villeurbanne avec le quartier du Tonkin, Vénissieux ou encore la Duchère et Rillieux-la-Pape. L'intégration aux réseaux de transports dits lourds (train, métro, tramway) pour les tours contemporaines est manifeste, ce qui est moins le cas pour les autres tours, davantage reliées aux réseaux (auto) routiers. Alors que les quartiers d'habitat social ont souvent souffert de leur enclavement vis-à-vis des réseaux de la ville, les nouveaux projets disposent dès l'origine d'un fort potentiel de connexion aux transports. Un changement de paradigme s'instaure entre deux types de tours d'habitation dont le plus ancien pèse encore sur les représentations de la ville moderne.

Les tours résidentielles, instruments stratégiques des politiques TOD

Les politiques dites Transit Oriented Development, ou d'urbanisme orienté transport, sont des incarnations de l'urbanisme de la ville compacte [Bentayou et al, 2015]. Elles visent à coordonner le développement des réseaux de transports collectifs à l'urbanisation dans la perspective de réduire le nombre et la longueur des déplacements motorisés. Sur la base de ces principes, les TOD formalisent des dispositifs visant à réduire l'étalement urbain et la dépendance à l'automobile telle qu'elle s'est peu à peu constituée pendant les Trente Glorieuses. Peter Calthorpe [1993, p. 56], initiateur des TOD, les a définis comme des quartiers à usage mixte à proximité des nœuds de transports collectifs dans le péricentre des villes. Les TOD associent les fonctions résidentielles, commerciales, tertiaires, récréatives et civiques dans des quartiers où l'usage des modes doux devrait être privilégié. Les TOD, selon Peter Calthorpe, reposent sur quatre principes. D'abord, une mixité de logements, de services et d'emplois sont articulés autour d'espaces publics permettant de relier les nœuds de transport collectif. Ensuite, l'environnement bâti et piétonnier doit être attractif et sécurisé pour les usagers des modes doux. Troisièmement, l'aménagement de TOD compacts est à planifier à l'échelle métropolitaine et à réaliser le long de corridors de transport collectif, sur des sites vacants ou à requalifier (brownfields). Enfin, ces aires doivent être localisées préférentiellement à l'intérieur de l'espace bâti des villes afin de contenir l'étalement urbain.

Tandis que plusieurs travaux menés à Londres ont montré que les TOD légitimaient la verticalisation d'espaces symboliquement requalifiés appelés les Opportunity Area (Drodz, 2012 ; Appert, 2016), on retrouve en France des logiques similaires. Les TOD apparaissent étroitement mêlées à la dynamique de régénération urbaine, parfois confondue avec les projets urbains eux-mêmes, et qui concerne principalement les réserves foncières procurées par les anciens terrains militaires, industriels, logistiques et artisanaux. Ces sites jugés obsolètes d'un point de vue fonctionnel résultaient souvent de l'urbanisation du 19ème et de la première partie du 20ème siècle. De ce fait, ils sont souvent localisés dans les parties péri-centrales des villes, à proximité des principales voies de navigation et des axes de transports terrestres, dont le réseau ferré. Le cas de Lyon révèle cette convergence entre les projets urbains et les nouvelles tours, qui s'exprime par leurs localisations, leur conception et leur légitimation.

Une position stratégique au cœur des projets urbains de la place lyonnaise

Les Zones d'Aménagement Concertées sont les principaux dispositifs de réurbanisation à l'ère du projet urbain [Pinson, 2009]. Ils concentrent en France 97 % des projets de tours répertoriés dans la base de données. À Lyon, les (projets de) tours sont situé(e)s dans les principales ZAC de la métropole, qui abritent les principaux sites de projets urbains à l'œuvre aujourd'hui (figure 3). Sur la carte, nous avons choisi de les distinguer des programmes de renouvellement urbain, représentés en bleu. Ils mobilisent également des dispositifs de ZAC mais dans le cadre du PNRU (Plan National de Rénovation Urbaine). Ces quartiers modernes historiques de la ville de Lyon n'ont pas vu éclore de projets de tours contemporaines, ce qui entretient l'hypothèse selon laquelle les tours demeureraient encore associées aux échecs des grands ensembles dans ces espaces périphériques [Gilbert, 2012]. Le PNRU y a davantage planifié des démolitions que des constructions ce qui témoigne de l'aversion à l'égard de la verticalité résidentielle dans les représentations institutionnelles [Veschambre, 2011]. Néanmoins, il n'est pas exclu à l'avenir que d'autres tours plus contemporaines y fassent leur apparition, comme le montre le cas de Londres qui connaît l'arrivée de tours de logements standing dans plusieurs grands ensembles ciblés par le renouvellement urbain (Appert 2016).

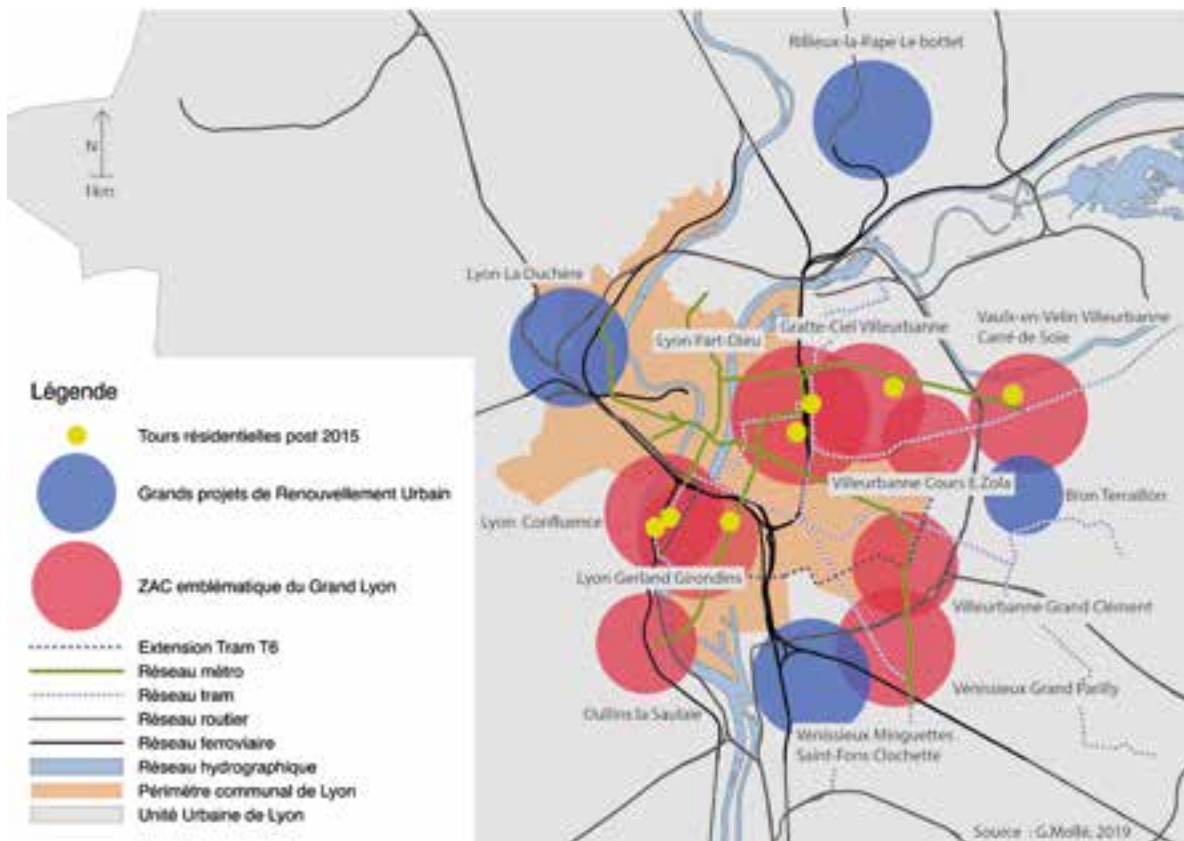


Figure 3 -Le programme mixte Follement Gerland et la tour Regards sur la Ville dans la ZAC des Girondins. ©Geoffrey Mollé 2019

Sur la figure, on remarque que certaines des ZAC dans lesquelles s'implantent les tours résidentielles bénéficient déjà d'une bonne accessibilité à l'échelle métropolitaine (Part-Dieu) mais que d'autres vont bénéficier d'une amélioration substantielle de leurs conditions d'accès.

L'approche cartographique a montré que les tours résidentielles contemporaines s'implantaient majoritairement dans les quartiers péricentraux, à proximité des nœuds de communication, au sein d'espaces stratégiques pour la métropole, soit en adéquation avec les politiques TOD. Par la suite, nous avons suivi un cheminement inverse en nous focalisant d'abord sur les discours des acteurs qui les promeuvent aujourd'hui.

Les registres de la re-légitimation des tours dans l'urbanisme contemporain

Depuis les années 1990, l'autonomie des municipalités locales en matière de compétences dans l'aménagement urbain est contrebalancée par des logiques de dépendance qui proviennent de relations de plus en plus étroites avec le secteur privé (Harvey, 1989). L'émergence des tours résidentielles en France n'échappe pas à cette logique. Elle est véhiculée par la position de plus en plus prégnante des grands promoteurs français qui en s'associant avec des architectes, de renom ou pas, gagnent depuis 2015 la plupart des concours lancés dans le cadre des appels d'offre relatifs aux ZAC emblématiques. Leur solvabilité sur le long terme fait que les 10 premiers promoteurs français détiennent la plus large part de marché dans le secteur du logement en France [Pollard, 2011], y compris dans la fabrique des tours contemporaines (Tableau 1).

Tableau 1 : Les 10 principaux maîtres d'ouvrage en matière de production de tours résidentielles après 2015

Maître d'ouvrage	Envergure	Top 20	Nombre de tours
Nexity	Internationale	Oui	13
Eiffage Immobilier	Internationale	Oui	7
Kaufman & Broad	Nationale	Oui	6
Icade	Nationale	Oui	6
Bouygues Immobilier	Internationale	Oui	6
Altarea Cogedim	Nationale	Non	5
Linkcity	Internationale	Oui	5
Vinci Immobilier	Internationale	Oui	4
Paris Habitat OPH	Locale	Non	4
Sadev 94	Locale	Non	4

Geoffrey Mollé 2019.

À la tête du classement du nombre de tours réalisées ou en cours de réalisation, les 8 plus grands promoteurs français font figure d'opérateurs urbains. En charge de l'ensemble de la chaîne de production des tours résidentielles, depuis leur construction à la vente des logements ainsi parfois que de l'aménagement des espaces semi-publics autour du projet ou même de la voirie, ils apparaissent comme des acteurs incontournables pour comprendre les modalités de la ré-émergence des tours en France. C'est pourquoi nous nous sommes adressés à la fois aux acteurs publics et privés en charge de la fabrique de la fabrique des tours à travers une cohorte d'une vingtaine d'entretiens semi-directifs adressés à la fois aux promoteurs, aux membres du Grand Lyon et des Sociétés Publiques Locales.

Avec le retour des tours d'habitation en France, le débat associant tours et densification urbaine refait surface (Paquot, 2008). Moins compacte et dense qu'un tissu Haussmannien d'une hauteur plus réduite, un ensemble de tours induit l'aménagement d'espaces extérieurs qui diminuent la densité du projet à une plus petite échelle. Pourtant l'argument de la densification par les tours apparaît dans les entretiens comme une clé de compréhension majeure de leur justification.

« Aujourd'hui dans la forme urbaine, il nous semble intéressant d'une part de densifier avec les tours, parce qu'aussi le fait d'avoir un nœud de transport en commun à proximité fait qu'on a intérêt à concentrer le maximum de monde en lien direct avec un hub assez important et du coup plutôt que de faire de l'étalement urbain, partout autour de Lyon... Il y a des raisons économiques, des raisons urbaines qui font que on va densifier voilà... » (Guillaume Bruge, directeur de la communication, SPL Part-Dieu).

Focalisés sur la connectivité des espaces, les discours publics privilégient en premier lieu un registre fonctionnel et économique dans le régime de justification des tours. Dans ses localisations préférentielles, le processus de densification résonne avec la logique de TOD :

« L'important ça dépend d'où (on densifie), comment on le fait et dans quelles proportions on le fait, parce qu'on ne va pas s'amuser à le faire partout. Là dans le quartier de la Part-Dieu ça s'y prête, il y a des centralités, Gerland, Confluence, c'est vrai qu'on ne va peut-être pas faire ça à Montchat. Pour le coup ici il y a vraiment cette vision urbaine, d'aménagement du territoire d'aménagement des espaces publics... » (Bérengère Bouvier, directrice d'agence, Bouygues Immobilier).

La densification est sélective. Elle s'établit par la transformation de quartiers stratégiques, des « centralités » supposément attractives du fait de leur nouvelle offre en matière de mobilité, d'habitat et d'espaces publics. Les tours apparaissent alors comme des moyens à travers lesquels la ville de Lyon entretient ses ambitions métropolitaines, tout en en garantissant le style de vie.

« Ce sont quand même le lieu et tous les services autour comme la capacité d'aller au plus vite à mon travail, qu'il y ait des écoles pas loin pour mes enfants, qu'il y ait de la nature pas loin, les berges etc., qui sont des éléments déterminants, peut-être plus que les services (...) Des projets de logement pour qu'ils soient attractifs, on a beau être au meilleur endroit au meilleur prix etc., il faut amener d'autres choses. Il faut les concevoir de par leur centralité, on a les transports en commun, il y a des équipements publics, il y a de l'emploi... » (Bérengère Bouvier, directrice d'agence, Bouygues Immobilier).

Dans les entretiens, le champ lexical employé par les promoteurs s'accorde avec celui des SPL. La question des tours traduit une convergence croissante des intérêts et des objectifs du secteur privé et publique en matière d'urbanisme. La tour prend part dans le dessin d'une nouvelle urbanité, ce qui permet d'envisager la densification non seulement comme une opération sur la matérialité urbaine mais également sur les interactions sociales. La verticalisation d'un espace contribue donc à lui apporter un centre, un centre névralgique, polarisant un système de flux de transport, un centre d'intensification de la vie sociale de quartier, mais également un centre visible dans le paysage.

« La tour fonctionne vraiment comme un marqueur de projet urbain et je dirais même de logiques de stratégie territoriale. La question de la desserte en TC, les grands projets de l'agglomération, la question de la vue, et puis aussi le fait que sur les projets urbains, dans les ZAC, le foncier soit moins cher (...) L'idée c'était de densifier, de ramener une population dans le quartier, pour rentabiliser un peu cette ligne de métro qui ne sert pas encore à grand-chose... Avec les ZAC on est sur du foncier minoré c'est le principe directeur (...) » (Valérie Munier, Référente habitat sur le territoire de Lyon-Villeurbanne, Grand Lyon).

Dans des quartiers souvent déshérités, la dimension signal de la tour constitue un levier de revalorisation symbolique. Elle est instrumentalisée par les acteurs de la fabrique urbaine et adossée dans les discours aux stratégies de rentabilisation du métro et des enjeux de dévaluation foncière de la ZAC. Souvent construite avant tout autre immeuble, la tour catalyse les transformations urbaines et attire l'oeil sur le métabolisme de la métropole. La dimension symbolique des projets, exacerbée par le signataire à l'œuvre, marque l'accélération de la transformation des espaces-cibles,

non seulement dans l'ampleur physique des mutations mais également dans les esprits, que ce soit ceux des acteurs, des futurs résidents ou ceux des badauds.

Une verticalisation socialement sélective ?

En ce qui concerne la question des tours, les résultats de l'enquête montrent que la « vision urbaine » des promoteurs coïncide avec celle des acteurs publics. Elle est régie par trois types d'argumentaires principaux. Le premier concerne la densification urbaine, le deuxième concerne la question de l'accessibilité comme argument d'attractivité pour la vente, y compris pour la qualité des circulations en modes doux, et enfin le troisième l'iconicité c'est à dire la capacité de marquage territorial de la tour. Se pose alors la question des répercussions sociales induites par les stratégies TOD. En tant que vecteurs d' « intensité urbaine » (Fouchier, 2010), de telles stratégies aspirent d'après les acteurs de la fabrique urbaine à la compacité urbaine et à la composition d'une nouvelle urbanité basée sur la mixité sociale et fonctionnelle. S'il est vrai que les projets respectent d'après la loi SRU les pourcentages de logements sociaux construits pour chaque programme, à quel type de population s'adresse les nouvelles tours ? Le processus de reverticalisation dans les villes françaises prend appui sur des espaces sélectifs, mais est-il pour autant socialement sélectif ?

Références

- APPERT Manuel, 2016 *Tours, skyline et canopée*, mémoire original pour l'Habilitation à diriger les recherches en géographie, Université Lyon 2.
- BENTAYOU Gilles, PERRIN Emmanuel, RICHERAL Cyprien, 2015, *Contrat d'axe et Transit-Oriented Development : quel renouvellement de l'action publique en matière de mobilité et d'aménagement ?* (Point de vue d'acteurs). Flux, 3 (N° 101-102), p. 111-123.
- DROZDZ Martine, 2014, *Regeneration b(d)oom. Territoires et politique de la régénération urbaine par projet à Londres*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Lyon 2.
- CALTHORPE P., 1993, *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton: Princeton Architectural Press.
- Fouchier, Vincent. « Chapitre 7 - Les enjeux spatiaux de la métropole francilienne », Laurent Cailly éd., La France, une géographie urbaine. Armand Colin, 2010, pp. 129-148.
- GILBERT Pierre, 2012, *L'effet de légitimité résidentielle : un obstacle à l'interprétation des formes de cohabitation dans les cités hlm*. Sociologie, 2012/1 (Vol. 3), p. 61-74.
- HARVEY David, 1989, *From managerialism to entrepreneurialism: the transformation of urban governance in late capitalism*. Geografiska Annaler B, 71(1), p. 3-17.
- PAQUOT Thierry, 2008, *La folie des hauteurs*, François Bourin, 219 p.
- PINSON Gilles, 2010, *La gouvernance des villes françaises*. Ple Sud, 1 (n° 32), p. 73-92.
- POLLARD Julie, 2011, *Les groupes d'intérêt vus du local. Les promoteurs immobiliers dans le secteur du logement en France*. Revue française de science politique, 4 (Vol. 61), p. 681-705.
- VESCHAMBRE Vincent, 2011, *La rénovation urbaine dans les grands ensembles : de la monumentalité à la banalité ?* In : Ioana IOSA et Maria GRAVARI-BARBAS, *Monumentalité(s) urbaine(s) aux XIXe et XXe siècles*. Sens, formes et enjeux urbains, Paris, L'Harmattan, p. 193-206.