

## ***Le retour des tours résidentielles dans les métropoles françaises, 2015-2020***

**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**

Dans une autre contribution, Manuel Appert montre que le retour des tours résidentielles survient en Europe à partir des années 2010 [Appert, 2015 ; Appert et al., 2018], mais ce phénomène exclut au départ le cas français, plus tardif, et moins renseigné dans la recherche en géographie et en urbanisme. La présente contribution apporte des éléments d'éclairage à ce cas particulier.

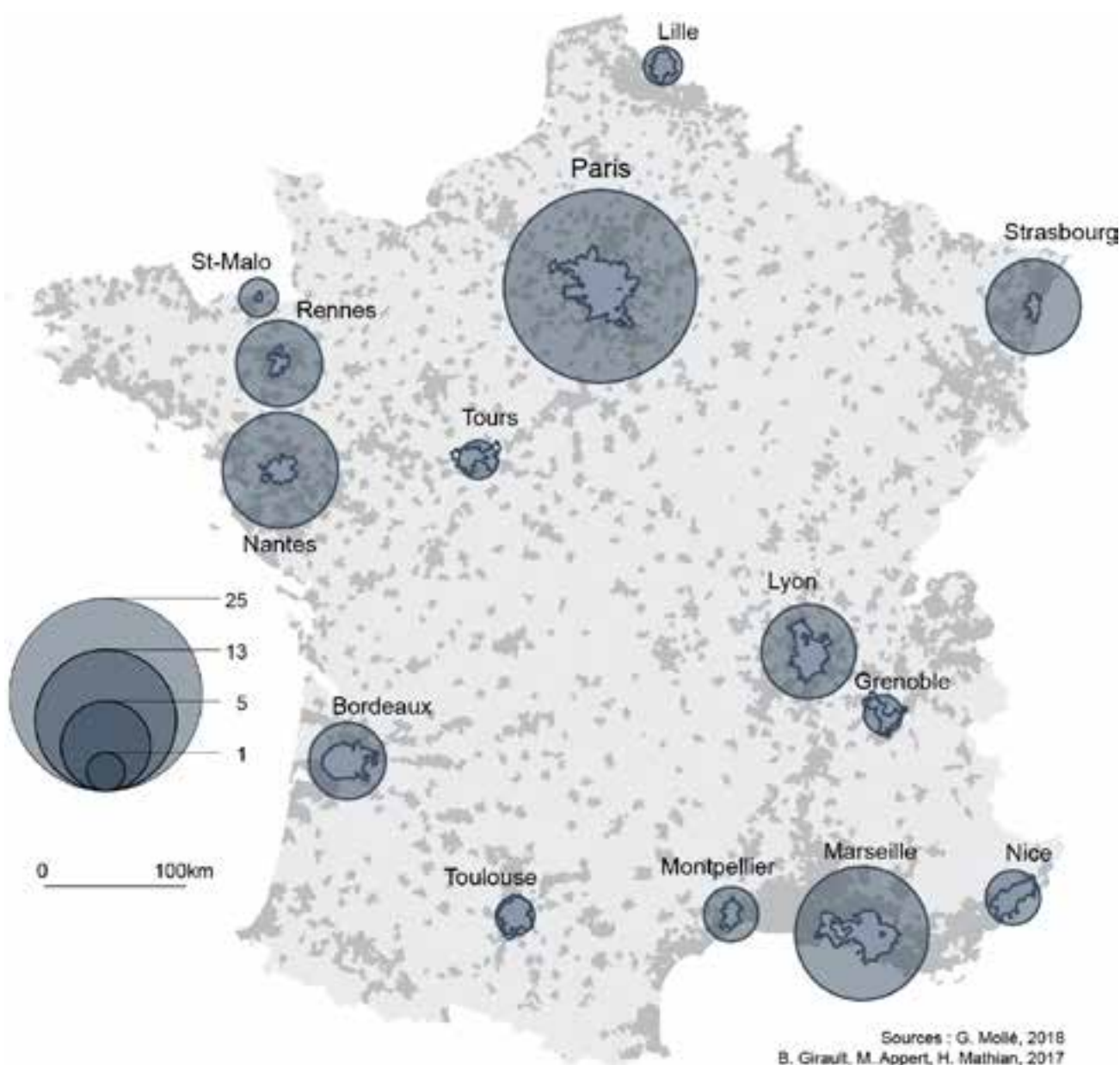
### **Encadré Méthodologique**

Conformément aux travaux de recensement des tours menés par le collectif de chercheurs de l'ANR Skyline [Appert, 2016], la méthodologie s'appuie sur un travail de vérification et d'augmentation de la base de données Emporis. Ont été explorés de manière croisée deux forums en ligne baptisés PSS Archi et Skyscrapercity, respectivement dédiés à l'architecture et au cas particulier des gratte-ciel/tours. Une fois les tours identifiées, leur existence et conformité étaient systématiquement vérifiées sur les sites internet des promoteurs et des architectes, grâce aux documents fournis aux collectivités pour instruire les permis de construire. Une stabilisation de la définition de la tour fut nécessaire en amont car selon les praticiens les avis divergent. « Une tour se définit par sa hauteur relativement à son environnement urbain » avance le directeur de la SPL EuraLille David Wauthy. Alors que pour Coralie Costet, chef de projet chez Adéquation, un bureau d'étude chargé de programmation urbaine à Lyon, « une tour ne vaut qu'à partir du moment où elle dépasse le plancher IGH ». Le plancher IGH (Immeuble de Grande Hauteur) désigne pour un immeuble d'habitation le seuil réglementaire de 50 m au-delà duquel l'immeuble lui-même mais aussi sa gestion doit répondre à un ensemble de règles strictes. Pour les édifices que nous recensons, le plancher IGH est rapidement devenu un plafond en termes de hauteur, un seuil normatif. Morphologiquement, les tours d'habitation contemporaines sont donc assez voisines des tours d'habitat social qui arborent généralement une quinzaine d'étages pour une hauteur d'environ 45 m [Fortin, 2005]. Afin d'opérationnaliser le travail quantitatif, nous avons donc choisi de retenir tous les immeubles ayant une hauteur minimale de 45 m. Au terme du recensement, achevé en janvier 2018, nous disposons d'une base de données (BaseProjet) comptabilisant 97 tours, 10 construites, 52 en construction et 34 en projet (Permis de construire approuvé), sur l'intervalle temporel 2015-2020. Deux seulement dépassaient alors le plancher IGH.

## Une implantation métropolitaine des tours d'habitation contemporaines

La cartographie des données de la BaseProjet à l'échelle du territoire français par unité urbaine montre que les tours d'habitation contemporaines se concentrent majoritairement dans les communes les plus peuplées de France. 19 villes sont concernées dont les 11 premières à savoir Paris, Marseille, Lyon, Toulouse, Nice, Nantes, Strasbourg, Montpellier, Bordeaux, Lille (figure 1). Confirmant la tendance de localisation identifiée dans le reste des villes européennes [Appert, 2016], les tours résidentielles s'inscrivent en majorité dans des contextes métropolitains, même si l'on note à ce jour une sur-représentation des projets à Nantes, Rennes et Marseille, et au contraire, une sous-représentation, à Lille et Toulouse.

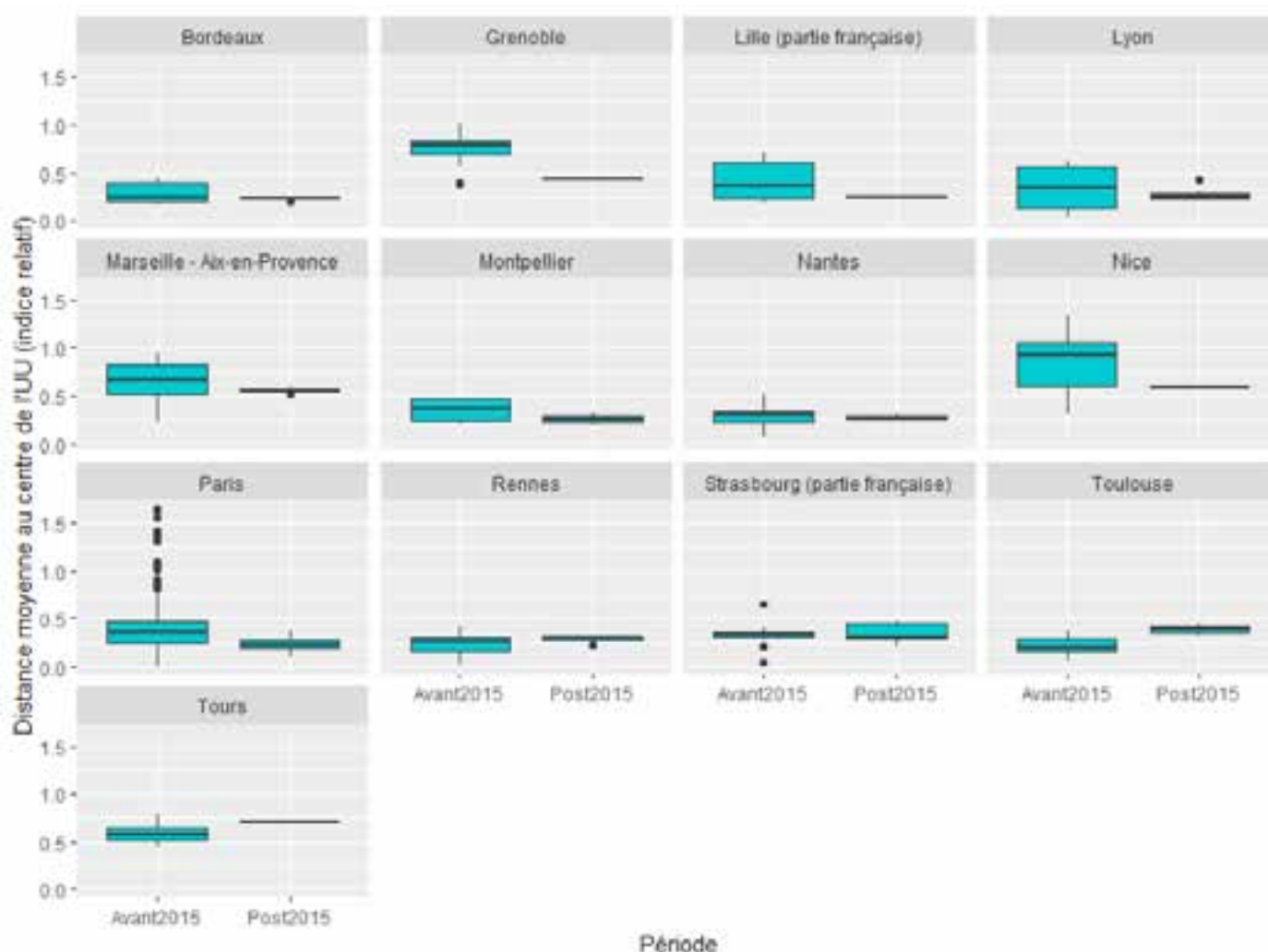
Figure 1 - Nombre et distribution spatiale des tours de logement construites ou en projet à l'échelle du territoire français après 2015.



## Des localisations préférentielles péri-centrales à accessibilité multimodale élevée

En faisant varier les échelles, nous avons essayé d'estimer les localisations des tours contemporaines à l'intérieur de chaque unité urbaine. Après avoir fixé un périmètre urbain sur l'ensemble de la période (définition 2010), nous avons calculé pour chacune des 3 176 tours (BaseEmporis + BaseProjet) sa distance relative au centre de son unité urbaine avant et après 2015. Dans un souci de comparaison entre les unités urbaines, les distances ont été rendues comparables, indépendamment de l'étendue de l'unité urbaine, en les exprimant relativement au rayon du cercle de même surface que l'unité urbaine. Compte tenu de l'étendue de l'unité urbaine, une valeur de 1 rend compte d'une position très excentrée de la tour, alors que plus la valeur tend vers 0 plus la tour est construite proche du centre. Il s'agit donc d'une « distance relative au centre ». Le diagramme en boîte ci-dessous rend compte de l'évolution de la distribution de ces positions avant 2015 et après 2015 (figure 2).

Figure 2 - Comparaison des distances relatives au centre des tours dans les unités urbaines avant et après 2015.  
Source : H. Mathian, 2019.



La comparaison globale, puis par unité urbaine des distances relatives au centre des tours avant et après 2015, met en évidence une proximité spatiale plus importante des tours réalisées après 2015 par rapport au centre. Plutôt qu'en périphérie, selon le modèle de développement urbain des grands ensembles dans les années 60/70, un tournant s'opère à travers l'émergence de localisations plus péricentrales, hors des espaces souvent patrimonialisés de l'hypercentre urbain. Pour la majorité des unités urbaines, le caractère péricentral ou bien « moins périphérique » des tours de logements construites après 2015 corrobore les travaux ayant étudié, notamment à Londres, les stratégies d'implantation des programmes immobiliers mixtes qui investissent les espaces de la régénération urbaine [Appert, 2011 ; Drodz, 2012]. Ces espaces sont caractérisés par d'importantes réserves foncières sur des terrains anciennement urbanisés, qu'il s'agisse d'anciens sites industriels ou logistiques, ou sur des terrains pour lesquels la densité d'usage est faible comparativement aux quartiers alentours. En France, ce sont ces mêmes terrains, réurbanisés à travers des dispositifs de ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) qui incluent les tours contemporaines (figure 3).



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

Au sein des stratégies de redéveloppement urbain à partir des espaces péricentraux, la desserte en transports est un paramètre capital. En utilisant une grille d'évaluation par pondération de l'offre de transport en commun et individuel, nous avons construit des scores d'accessibilité pour les tours résidentielles contemporaines. Les deux tableaux suivants (tableaux 1 et 2) avisent de manière complémentaire l'interdépendance des projets de tours à la question de la connexion aux réseaux de transport. 87 % des projets disposent au moins de trois points, ce qui signifie soit que les trois critères à un point chacun sont réunis (proximité transport non lourd, gare intermédiaire, accès routier rapide) soit qu'un de ces critères est combiné à un autre valant deux points (gare centrale ou axe de transport lourd), ce qui témoigne parfois d'une desserte multimodale. Nous retiendrons en particulier les hauts pourcentages pour les connexions aux axes de transport lourd (70 %), ainsi qu'aux gares intermédiaires (63 %). Ces projets sont enfin préférentiellement localisés à proximité des axes routiers rapides (65%).

Tableau 1 - Système de pondération pour le calcul des scores d'accessibilité

| Distance à un nœud de réseaux              | Poids | Pourcentage |
|--------------------------------------------|-------|-------------|
| < 500m axe de transport non lourd (bus)    | 1     | 100% (97)   |
| < 1km gare intermédiaire                   | 1     | 63% (61)    |
| < 1km accès routier rapide                 | 1     | 65% (63)    |
| < 500m axe de transport lourd (tram-métro) | 2     | 70% (68)    |
| < 1km gare centrale                        | 2     | 26% (25)    |

Geoffrey Mollé 2019.

Tableau 2 - Distribution des tours résidentielles post 2015 selon leur score d'accessibilité

| Score               | Nombre de tours |
|---------------------|-----------------|
| (peu accessible) 1  | 6 (6,1%)        |
| 2                   | 7 (7,2%)        |
| 3                   | 20 (21,4%)      |
| 4                   | 19 (19,5%)      |
| 5                   | 16 (16,2%)      |
| 6                   | 13 (13,4%)      |
| (très accessible) 7 | 16 (16,2%)      |

Geoffrey Mollé 2019.

Le retour des tours résidentielles dans les villes françaises s'ancre dans une géographie métropolitaine aux logiques de localisations infra-urbaines différenciées. La proximité des tours contemporaines aux réseaux de transports et à leurs espaces d'interconnexion constitue un diagnostic à affiner à l'échelle locale, voire micro-locale. C'est ce que nous avons choisi de faire dans une seconde contribution à travers le cas particulier de la métropole de Lyon, l'une des plus concernées par le phénomène de verticalisation résidentielle en France et dont les projets ont fait l'objet d'entretiens auprès des acteurs de la fabrique urbaine.

## Références

- APPERT Manuel, 2011, *Les nouvelles tours de Londres comme marqueurs des mutations d'une métropole globale*. Observatoire de la société britannique [En ligne], 11, p105-122, mis en ligne le 01 août 2012, consulté le 11 octobre 2013. URL : <http://osb.revues.org/1243> ; DOI : [10.4000/osb.1243](https://doi.org/10.4000/osb.1243)
- APPERT Manuel, 2015, *Le retour des tours dans les villes européennes*. Métropolitiques, URL : <https://www.metropolitiques.eu/Le-retour-des-tours-dans-les.html>
- APPERT Manuel, 2016, *Les formes de la métropole : du réseau à la canopée, de la mesure au paysage : Tours, skyline et canopée*, Géographie. Mémoire final d'habilitation à diriger les recherches, Université Lyon 2, 293 p.
- APPERT Manuel., HURÉ Maxime, LANGUILLON Raphaël, 2017, *Gouverner la ville verticale : entre ville d'exception et ville ordinaire*. Géocarrefour [Online], 91/2, Online since 15 February 2017, connection on 01 June 2019. URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/10013>
- DROZDZ Martine, 2014, *Regeneration b(d)oom. Territoires et politique de la régénération urbaine par projet*. Londres, Thèse de doctorat en Géographie, Université Lyon 2.