



HAL
open science

Le retour de l'habitat vertical et les politiques TOD (Transit Oriented Development) dans les villes françaises : vers une intensification urbaine socialement sélective ?

Geoffrey Mollé, Manuel Appert, Hélène Mathian

► To cite this version:

Geoffrey Mollé, Manuel Appert, Hélène Mathian. Le retour de l'habitat vertical et les politiques TOD (Transit Oriented Development) dans les villes françaises : vers une intensification urbaine socialement sélective ?. Espace Populations Sociétés, 2019, 10.4000/eps.9256 . hal-04393510

HAL Id: hal-04393510

<https://hal.science/hal-04393510>

Submitted on 19 Feb 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Le retour de l'habitat vertical et les politiques TOD (*Transit Oriented Development*) dans les villes françaises : vers une intensification urbaine socialement sélective ?

The high-rise residential boom and Transit Oriented Development in french cities : towards a socially selective urban intensification ?

Résumé : Cet article explore le retour des tours résidentielles dans les villes françaises (97 unités recensées début 2018). Plus nombreuses et paradoxalement moins analysées que les tours de bureaux, les tours résidentielles investissent les espaces cibles de la régénération urbaine, qu'elles signalent en acte (M.Appert, 2016). L'habitat vertical, après avoir été souvent associé à la relégation sociale des grands ensembles, semble aujourd'hui reconsidéré dans les politiques dites *Transit Oriented* comme c'est déjà le cas au Royaume-Uni (Appert, 2016). Les politiques TOD, incarnations de l'urbanisme de la ville compacte (Bentayou *et al*, 2015), 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. Elles se traduisent par une densification et une mixité fonctionnelle de sites le plus souvent anciennement urbanisés,    proximité de noeuds de réseaux. Mais cette réurbanisation est aussi porteuse d'une transformation profonde de la population résidente. Les logements proposés semblent peu accessibles aux catégories les moins aisées comme l'attestent les recherches sur les incidences socio-démographiques des politiques TOD (Dubois et Van Criekingen, 2006, Jones et Ley, 2016). Dans ce papier, nous montrons dans un premier temps que les nouvelles tours résidentielles en France, contrairement aux tours de logement social construites dans les années 1960-70 et qui restent stigmatisées (Gilbert, 2012), s'inscrivent cette fois dans les espaces péricentraux des grandes agglomérations françaises, à proximité des noeuds de transport collectif. Nous montrons ensuite que ces projets résidentiels sont justifiés par leurs porteurs et validés par les pouvoirs publics en regard des politiques dites TOD. Nous montrons enfin que ces localisations attractives profitent aux ménages aisés et de petite taille. Le travail de recherche repose sur la valorisation statistique et cartographique d'une base de données des projets de tours résidentielles en France pour la période 2015-2020, et sur la conduite d'une dizaine d'entretiens menés auprès des promoteurs, chargés de mission habitat, évaluateurs immobiliers pour 7 projets lyonnais. Tout en contribuant aux recherches sur les espaces d'habitation contemporains, cet article introduit le phénomène peu renseigné de verticalisation résidentielle en France dans le contexte de la ville durable.

Mots clés : Verticalisation résidentielle - TOD - Intensification urbaine

Abstract : This paper give insight into the return of high-rise residential buildings in french cities (97 identified as january 2018). Office towers which are far less numerous than residential ones, have paradoxically been the main focus of attention. Our intention here is to shed a light on the high-rise residential boom particularly visible in spaces of regeneration (Appert, 2016). High-rise living, for long associated with social housing, deprivation and the demise of public estates, has been reconsidered, especially within the context of sustainability and Transit Oriented Development (Appert, 2016). TOD policies that embodied planning for the compact city model (Bentayou et al., 2015), are based on the coordination of transport and planning policies and investments in order to reduce the volume and length of motorized trips. The coordination of these policies translates into higher density and more mixed developments on previously development land, close to public transport nodes. This partial re-urbanisation is capable of transforming the social composition of the city as the housing stock deliverance appear to be much more dedicated to specific social groups targeted by developers (Dubois et Van Criekingen, 2006, Jones et Ley, 2016). In this paper, we first show that contemporary residential towers, contrary to their stigmatized *Grands Ensembles* counterparts built in the 1960s and 1970s (Gilbert, 2012), are being built in pericentral areas of french major cities, close to transport networks interchanges. We then demonstrate that these high-rise projects are justified by their promoters and regulators through narrations of TOD policies and aspirations. We finally show that these attractive locations inside cities benefit most to wealthy and/or small size households. The research undertaken is based on the creation of a new database on high-rise residential buildings in France (2015-2020) and the analysis of their location patterns in context. It is also based on several interviews of developers, local authority practitioners and real estate actors for seven developments in the Lyon metropolitan area. While contributing on researches on spaces of contemporary living, this paper introduces the less documented phenomenon of residential verticalization in France.

Keywords : Residential verticalization - TOD - Urban intensification

Introduction

Plus nombreuses et paradoxalement moins analysées que des tours de bureaux décrites en tant qu'emblèmes du capitalisme (Didelon, 2010), les tours résidentielles font leur retour dans le paysage des villes françaises avec 97 projets recensés en janvier 2018. Livrées, en construction, ou simplement ou approuvées, elles mettent fin à une période d'étiage d'environ 30 ans, au cours de laquelle aucune tour ou presque n'a émergé (Appert, 2016). Toutefois, peu renseigné ainsi que légèrement plus tardif que dans le reste de l'Europe, le retour des tours résidentielles en France n'est pas un phénomène isolé. En effet, plusieurs analyses menées dans le cadre de programmes de recherche transnationaux à l'image de l'ANR Skyline¹ avisent un retour des tours en Europe depuis les années 2000. De Londres à Rotterdam en passant par Francfort, Barcelone, Milan, Malmö ou encore Lyon, le phénomène urbain de verticalisation résidentielle interroge, tant par sa dimension synchrone (Appert, Drozd, Harris, 2017) que par le jeu d'échelle « glocal » qu'il sous-tend (Appert & Montès, 2015). Totems d'un urbain mondialisé, les tours ne sont en effet pas moins les marqueurs paysagers d'un néo-localisme (Goetz & Clark, 1993) visant à affirmer l'attractivité et la compétitivité des territoires. Cette tension scalaire relativise ainsi par ailleurs l'hypothèse d'une diffusion uniformisée des modèles urbains dans les circuits économiques, politiques et culturels globaux (Dolowitz & Marsh, 2000, Peck & Theodore, 2010) et déplace le curseur sur leurs ancrages locaux au profit d'une analyse plus hybride de ces objets urbains verticaux (Douay, 2015). Épousant le profil de logiques urbaines stratégiques, les tours résidentielles contemporaines investissent les espaces cibles de la régénération urbaine, qu'elles signalent en acte (Appert, 2016). Ces lieux par essence symboliques (Monnet, 1998) requalifient alors d'anciens territoires urbanisés à coloration industrielle pour la plupart. Pourtant, dans le sillage de cette verticalisation résidentielle sélective de site, un phénomène simultané de déverticalisation agit en miroir et démolit aussi bien matériellement que symboliquement la tour d'habitat social (Veschambre, 2018). Toutefois, face à la persistance du stigmate résidentiel associant encore la tour à la relégation sociale des Grands Ensembles (Gilbert, 2012), les nouveaux édifices s'inscrivent en porte à faux vis-à-vis des précédents. Leurs inscriptions péricentrales, à proximité des noeuds de communication contrastent avec le relatif enclavement de « cités » presque unanimement tenues pour responsables des maux sociaux d'une époque (Kaddour, 2015). Le retour de la tour de logement illustre un véritable changement de paradigme entre la promotion de la croissance urbaine via le développement des périphéri(que)s à l'ère du tout voiture (Chamboredon & Lemaire, 1970) et la lutte contre l'étalement urbain (Estèbe, 2004). À l'image des résultats obtenus dans le cas du Royaume-Uni (Appert, 2016), les tours résidentielles contemporaines en France semblent s'envisager à la lumière de politiques dites *Transit Oriented* (Calthorpe, 1993). 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. Toutefois, comme l'attestent les recherches sur les incidences socio-démographiques des politiques TOD, cette réurbanisation spatialement sélective interroge tant elle s'accompagne d'une transformation profonde de la population résidente à travers l'aménagement de logements peu accessibles aux catégories les moins aisées (Dubois et Van Criekingen, 2006, Jones et Ley, 2016).

Comment expliquer le retour des tours résidentielles aujourd'hui en France ? L'hypothèse de cet article est celle d'une relégitimation de la tour résidentielle au regard de son intégration aux réseaux

¹ http://recherche.univ-lyon2.fr/skyline/wordpress/?page_id=98

de transports collectifs de la ville dense. Stratégiquement instrumentalisée et justifiée par les principes de durabilité et de compacité urbaine, bien que socialement peu inclusive, la tour de logement contemporaine est symptomatique d'un processus de verticalisation résidentielle sélective, aussi bien dans l'espace que pour les populations concernées. Cette tension repose sur une discussion en trois temps. Nous montrons dans un premier temps que les logiques de localisation des tours résidentielles contemporaines à Lyon sont le reflet de politiques TOD sous-jacentes car elles s'inscrivent, contrairement aux tours de logement social construites dans les années 1960-70, dans les espaces péricentraux des grandes agglomérations françaises, à proximité des nœuds de transport collectif. Nous montrons ensuite que ces projets résidentiels sont légitimés par leurs porteurs et validés par les pouvoirs publics en regard des politiques dites TOD. Nous esquissons enfin que ces localisations attractives profitent aux ménages aisés et de petite taille. Le travail de recherche, qui entend jouer avec les échelles, en considérant le phénomène de verticalisation résidentielle à l'échelle de la France puis dans le cas plus précis de l'agglomération lyonnaise, s'appuie sur une méthodologie hybride, associant analyse de données quantitatives et entretiens. La valorisation statistique et cartographique d'une base de données des projets de tours résidentielles en France pour la période 2015-2020 sera ainsi mobilisée tout comme la dizaine d'entretiens menés auprès des promoteurs, chargés de mission habitat, évaluateurs immobilier de 7 projets du Grand Lyon (Ycone, Résidence BelvY, Sky Avenue, Regards sur la Ville, Émergence Lafayette, Villenciel, Existen'Ciel).

La verticalisation de l'urbanisation : un champ de recherche en structuration

Les différents travaux menés ces dernières années sur la dimension verticale de l'urbanisation oeuvrent depuis peu à la structuration d'un véritable champ de recherche sur la ville verticale. Le récent article de Megan Nethercote, « *Theorising vertical urbanisation* » (2018), fait un pas dans ce sens en conjuguant la dimension extraordinaire de la ville verticale, autour notamment de l'impact paysager des tours dans le Skyline (Appert, 2016), de la « luxification des cieux » (Graham, 2016) ou simplement de ses modalités de gouvernance (Appert & al. 2018), à une autre de ses dimensions, plus banale ou ordinaire, autour principalement de ses modes d'habiter et pratiques habitantes (Harris, 2015, Nethercote & Horne 2016, Baxter, 2017). La diversification des approches toutefois ne se limite pas seulement à ces deux pôles mais réside également dans la variation des focales, tant d'un point de vue théorique, thématique, que géographique. La Skyscraper Geography de Donald McNeil (2005), matricielle, résonne aujourd'hui avec le dernier ouvrage de Steven Graham, Vertical (2016), qui rétablit dans l'histoire contemporaine la portée critique de l'axe vertical pour comprendre le monde (urbain), ou encore les travaux de Richard Baxter et Jane M. Jacobs qui visent dans la perspective des « nouvelles géographies de l'architecture » à saisir la notion de « verticalité » (Jacobs 2005, Baxter 2017). Le champ de recherche sur la ville verticale se décline à travers une approche urbanistique et politico-économique (Glaeser 2011, Graham & Hewitt 2012, Appert & Montès 2015, Appert & al. 2018), des enjeux de réglementation en matière de hauteur (Ren Hsieh 2009, Ferley & Gimbal, 2011), une approche plus technique interrogeant les enjeux environnementaux (Niu 2003, Meyer & Zandbelt 2014, Aschan, 2016), ou bien les espaces publics verticaux (Suk Lee 2001, Huang 2005, Hadi 2013), une autre prenant le pas sur les représentations et les imaginaires (Yeung 1977, Montes & al. 2017, Viala 2017) ou les pratiques habitantes (Harris 2013, Peynichou, 2017), de voisinage notamment (Ginsberg 1985) ou encore de composition familiale (Werner 1987, Karsten 2011). Enfin, on pourrait citer également une littérature plus engagée contre les tours notamment, autour de l'ouvrage « La folie des hauteurs » de Thierry Paquot (2011), ou d'autres productions plus ponctuelles (Huriot 2011,

Hodyl 2014). Le thème de la verticalisation résidentielle occupe une position minoritaire, paradoxalement incongrue au regard de son intensification et de la part des tours de logements sur l'ensemble des tours construites ces dernières années (souvent plus de 70% en Europe, Chine et E-U) (Appert & al. 2017) et plus largement dans le monde entier (Nethercote 2018). En dépit de rares travaux (Inde : Chatterjee 2009, Brésil : Ornstein & al. 2010, Bangladesh : Hussein 2010, Pakistan : Hanif & al. 2015), la recherche sur la verticalisation résidentielle semble polarisée par des travaux s'appuyant majoritairement sur les quartiers d'habitat social (Downing 1963, Jephcott 1971, Yeh & Tan 1975, Werkele 1976, Kaddour 2015, Baxter 2017, Veschambre 2011), sur la figure du condominium (Fincher 2007, Chenguang 2012, Ghosh 2014, Rosen & Walks 2013, 2014, Graham 2015) ou bien sur la rapide conversion de l'un en l'autre (Costello, 2005).

Notre travail de recherche est double. Il entend combler les zones d'ombre relatives à l'habitat vertical hors du cadre du logement social en ciblant la nouvelle vague de construction de tours de logements. Le champ de recherche est vaste (Dorignon, 2019) et invite plusieurs types d'approches. Nous nous positionnons en amont en cherchant à d'abord comprendre le système de localisation des tours résidentielles contemporaines en France, puis en cherchant à retracer et analyser les discours de leurs producteurs et régulateurs. Mais il s'agit aussi d'adosser les spatialités de l'habitat vertical aux réflexions sur les logements et les espaces de résidence contemporains. S'inscrivant en porte à faux de la figure encore prisée aujourd'hui de la maison individuelle (Damon, 2017), l'habitat vertical est aujourd'hui réintroduit par les promoteurs et avalisé par les municipalités dans le contexte de la ville dense et des dispositifs mis en œuvre pour s'adapter au changement climatique.

I) Le retour des tours résidentielles dans les villes françaises

I.1) Les données sur les tours résidentielles

Le phénomène de retour des tours résidentielles survient en Europe à partir des années 2010 (Appert, 2015 ; Appert et al., 2018) et exclut au départ le cas français, plus tardif, et moins renseigné dans la recherche en géographie et en urbanisme. Les travaux de recensement des tours, qui s'appuient au départ principalement sur la base de données Emporis² (Didelon, 2010), ont depuis été vérifiés et augmentés par le collectif de chercheurs de l'ANR Skyline (Appert, 2016). C'est dans une telle perspective que se situe notre approche des tours résidentielles contemporaines en France. La méthodologie employée repose sur l'exploration croisée de deux forums en ligne dédiés pour le premier à l'architecture en général et pour le second au cas particulier des gratte-ciel et tours, baptisés respectivement PSS Archi et Skyscrapercity³. 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. Or d'un point de vue représentationnel, 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 ». Désignant pour un immeuble d'habitation, le seuil réglementaire de 50 m au-delà duquel l'immeuble doit répondre à un certain nombre de

² <https://www.emporis.fr>

³ www.pss-archi.eu & www.skyscrapercity.com

normes⁴, le plancher IGH (Immeuble de Grande Hauteur) a rapidement constitué un seuil pour les édifices que nous recensons. Les tours d'habitation contemporaines font état en effet d'une morphologie voisine avec les tours d'habitat social trônant dans les quartiers des grands ensembles, généralement d'une quinzaine d'étages pour 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 2015-2020⁵. Deux seulement dépassent le plancher IGH.

Révélee par la comparaison de la moyenne et de la médiane pour la hauteur et le nombre d'étages des immeubles (tableau 1), la prégnance de la norme socio-technique est structurante dans l'émergence des nouvelles tours résidentielles françaises qui incarnent des hauteurs modérées, contrairement à leurs homologues britanniques, espagnoles ou néerlandaises (Appert, 2016).

Tableau 1 : Hauteurs et nombre d'étages des tours résidentielles construites après 2015

	hauteur (en m)	Nombre d'étages (RDC+x)
Min	48	14
Max	149,5	40
Médiane	55	17
Moyenne	55,76	17,27

Mollé, 2019

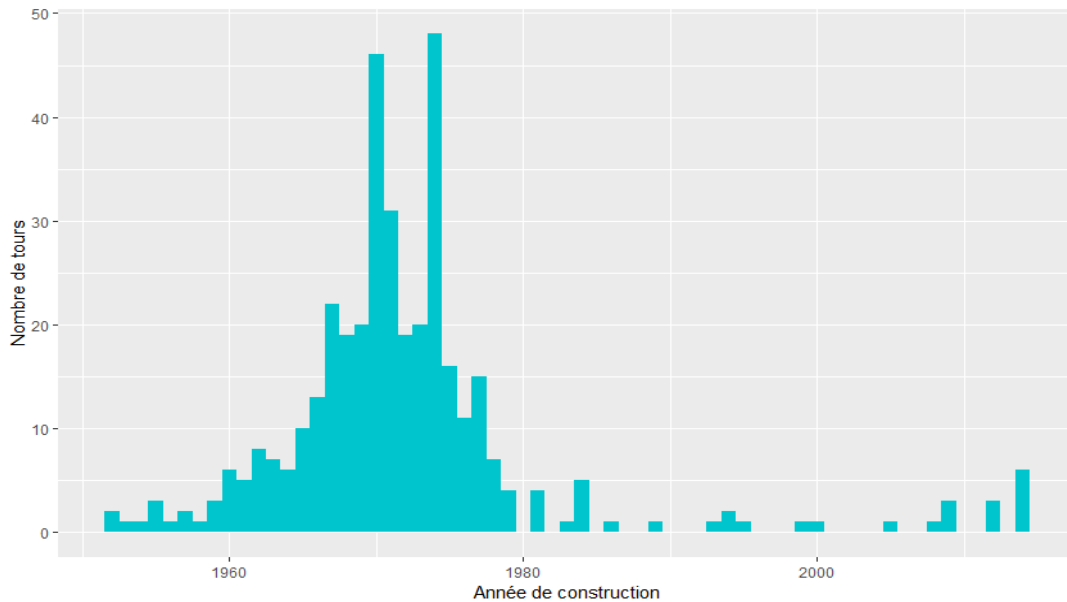
La mise en perspective du retour des tours résidentielles en France est indissociable d'une prise en compte des tours de logement ayant été construites avant 2015, pour laquelle nous nous sommes appuyés sur la base Emporis, première base de données mondiale de bâtiments et de projets de construction. Au terme d'une première phase de sélection dans la Base Emporis, n'ont été conservées que les tours à usage résidentiel et/ou mixte d'une hauteur minimale de 45 m, moins les doublons avec la base des tours contemporaines, soit 3 086 tours contre 5 613 au départ. Le rapport montre immédiatement, comme rappelé dans l'introduction, que les tours résidentielles sont majoritaires en France par rapport aux tours de bureaux (55 %). Si les travaux de l'ANR Skyline l'avaient déjà montré auparavant [Appert, 2016], la distribution temporelle des projets révèle un certain nombre de limites dans l'utilisation de la base Emporis. Sur 3 085 tours Emporis, 2 697 ne sont pas datées soit 87,4 % d'entre elles. Avant 2015 (donc seulement pour Emporis), les résultats impliquant des dates ne

⁴ D'après l'article R.122-2 du Code de la construction et de l'habitation, lorsque la hauteur entre le sol et le plancher bas du dernier niveau d'un immeuble d'habitation dépasse 50m, l'immeuble est classé dans la catégorie des IGH. L'IGH doit se trouver à moins de 3km d'un centre de secours. La voie d'accès pompier doit être située à moins de 30m de l'IGH, un espace de protection de 8m minimum doit être respecté entre l'IGH et les constructions alentours. Le propriétaire de l'immeuble est tenu de constituer et de maintenir en permanence un service de sécurité unique protégeant l'ensemble des locaux et faire procéder des exercices périodiques d'évacuation. Un poste central de sécurité doit alors impérativement se trouver au niveau de l'accès pompier. L'immeuble doit être compartimenté, c'est à dire divisé en espaces d'évacuation étanches aux fumées et aux flammes de 2500m² et 75m maximum ainsi que disposant d'alarmes incendie spécifiques. De même, en matière d'entretien et de maintenance, un certain nombre de dispositifs se doivent d'être vérifiés tous les ans.

⁵ Ces chiffres ne reflètent pas la situation actuelle tant la plupart des projets alors en construction sont aujourd'hui livrés, c'est notamment le cas pour Lyon, où 2 des 7 projets demeurent à réaliser (livraison 2020).

concernent que 13 % des tours (379). À l'inverse, après 2015, la conjugaison de la base Emporis et de la base Projet, tend à l'exhaustivité et représente 100 % des projets (3 182). Ce manque de représentativité conduit à la séparation des deux représentations « Avant 2015 » et « Après 2015 ».

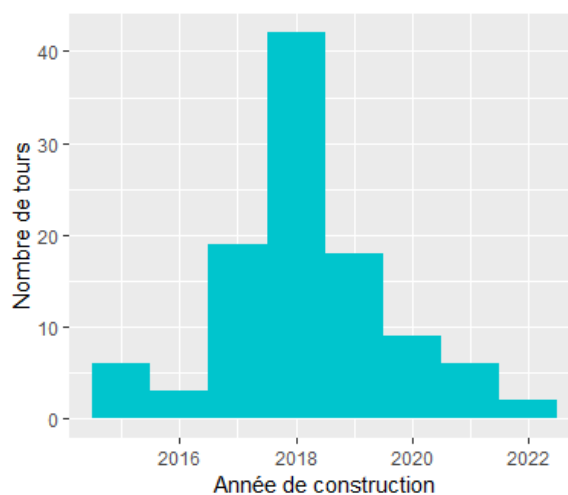
Figure 1 : Distribution des tours de logement avant 2015 par année de construction



Mathian, 2019

Le manque de données n'empêche pas de saisir la corrélation entre l'absence de tours de logements construites entre 1980 et 2010 (base Emporis), et l'identification par le programme Skyline d'une période d'été de 30 ans dans la construction de tours d'habitation à partir des années 1980 (figure 1). La période juste antérieure aux années 1980 est celle de la ferveur du modernisme architectural et urbain des années 60/70 qui se concrétise dans la réalisation de Grands Ensembles modernes, et de plus rares copropriétés de standing comme les tours du Front de Seine à Paris. Le deuxième diagramme dégage également un effet « îlot », et traduit quant à lui la reprise du phénomène de verticalisation résidentielle, principalement autour des années 2018 et 2019 (figure 2).

Figure 2 : Distribution des tours de logement après 2015 par année de construction



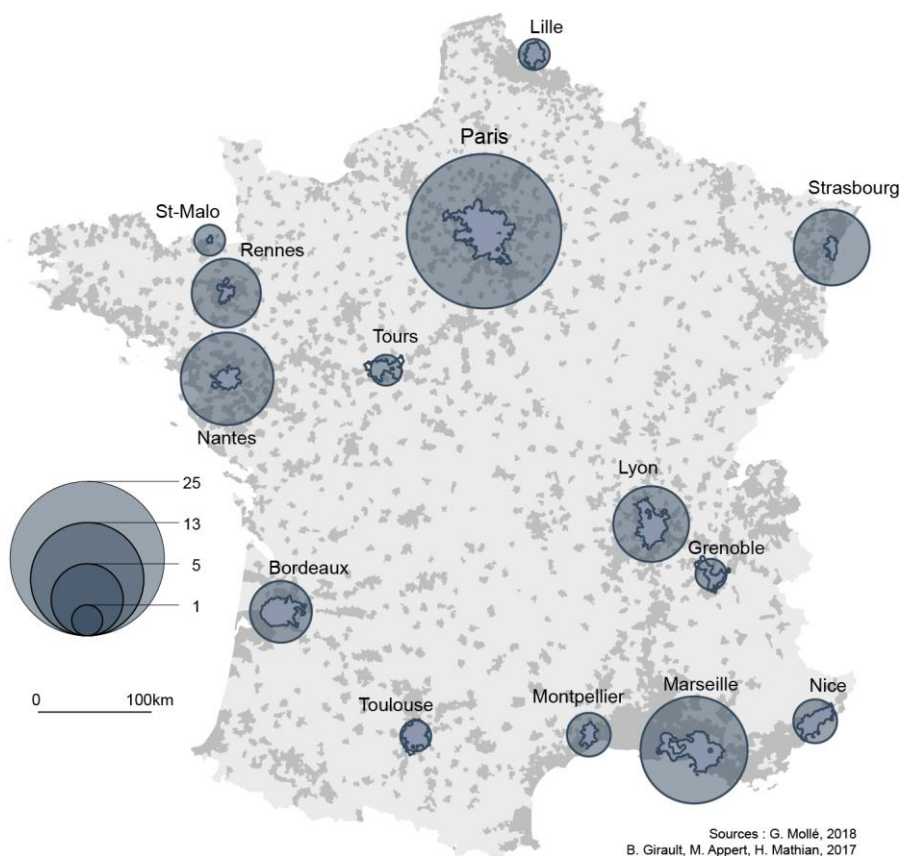
Mathian, 2019

Les périodes 1960-1980 et 2016-2020 marquent deux pics dans la construction de tours résidentielles, témoins de deux vagues de verticalisation urbaine bien distinctes. Moins intense que la première en termes de nombre d'unités produites, la deuxième, plus contemporaine, n'est toutefois pas encore terminée.

1.2. Une verticalisation résidentielle métropolisée

La spatialisation des données de la base Projet à l'échelle du territoire français par unités urbaines⁶ montre que les tours d'habitation contemporaines se concentrent majoritairement dans les communes les peuplées de France. Plus exactement, 19 villes sont concernées dont les 11 premières, respectivement Paris, Marseille, Lyon, Toulouse, Nice, Nantes, Strasbourg, Montpellier, Bordeaux, Lille (figure 3). 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 3 : Distribution des tours de logement construites ou en projet à l'échelle de la France après 2015



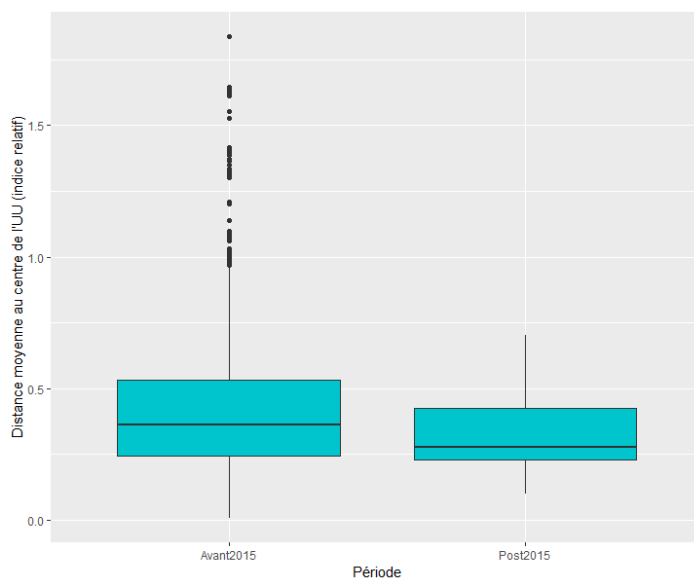
I.3) Des localisations préférentielles péri-centrales à accessibilité multimodale élevée

Une compréhension plus fine des logiques d'implantation des tours résidentielles fut amorcée ensuite à l'échelle de chaque unité urbaine. Considérant une délimitation fixe sur l'ensemble de la période

⁶ Au 13 Avril 2019, les Unités Urbaines sont toujours celles de 2010.

(définition 2010), nous avons calculé pour chacune des 3 176 tours (base Emporis + base Projet) la distance relative au centre de son unité urbaine avant et après 2015. Dans un souci de comparaison inter unité urbaine, 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 ». Les diagrammes en boîte 4 et 5 rendent compte de l'évolution de la distribution de ces positions avant 2015 et après 2015 : d'abord globalement (figure 4), puis par unité urbaine ayant des tours avant et après 2015 (figure 5).

Figure 4 : Dispersions relatives des tours en construction ou en projet par unité urbaine avant/après 2015



Mathian, 2019

Figure 5 : Comparaison des distances au centre des tours dans les unités urbaines avant/après 2015

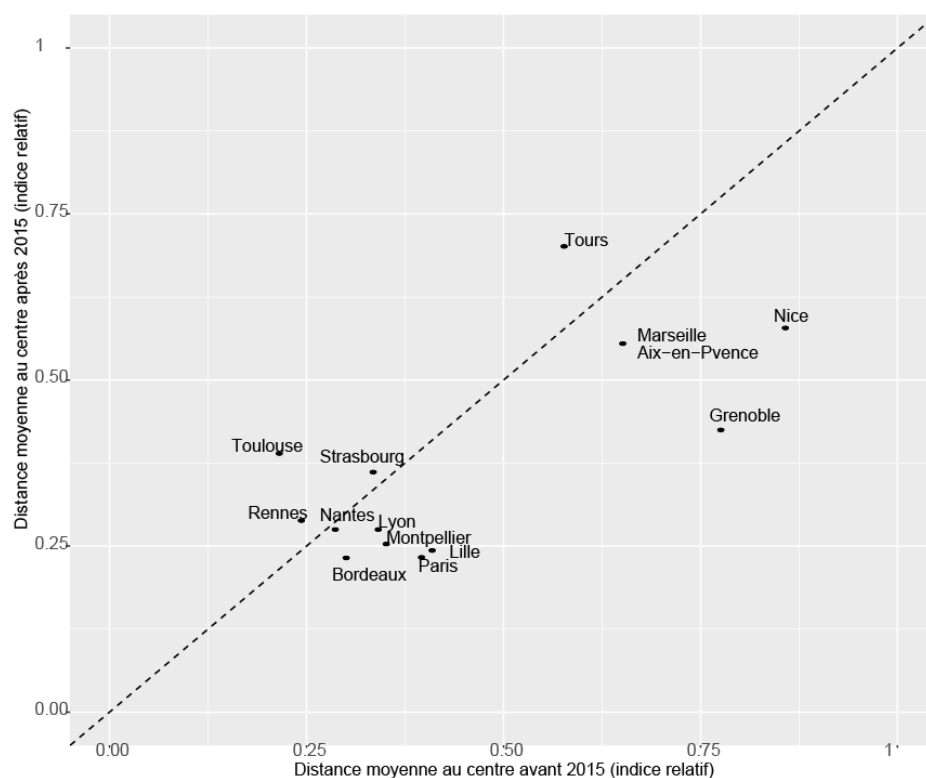


Mathian, 2019

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 semble s'opérer à travers l'émergence de localisations plus péricentrales, hors des espaces de l'hypercentre urbain, souvent patrimonialisés. L'hypothèse d'une « péricentralisation » absolue des tours de logements contemporaines est cependant relativisée par le diagramme 5, plus précis, qui montre avec les seuls cas de Rennes, Toulouse ou encore Tours qu'il ne s'agit pas d'une caractéristique vérifiée en tout point. Pour la majorité des unités urbaines, le caractère péricentral ou bien « moins périphérique » des tours de logements construites après 2015 est démontré. Comme pour les programmes immobiliers mixtes, ceux qui incluent des tours se trouvent dans des espaces de régénération urbaine réurbanisés à travers des dispositifs de ZAC. Ils 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.

Le graphique suivant est complémentaire des deux diagrammes précédents, il agrège le long d'une droite l'ensemble des derniers résultats de la figure 5, et permet alors d'identifier les unités urbaines pour lesquelles les tours s'éloignent et celles pour lesquelles elles se rapprochent du centre avec le temps, comme Lyon, Bordeaux, Montpellier, Paris (figure 6).

Figure 6 : Evolution de la dispersion moyenne des localisations des tours par UU avant/après 2015



Mathian, 2019

Un point donne la position moyenne des tours construites par rapport au centroïde de l'unité urbaine. Pour être comparables indépendamment de l'étendue de l'unité urbaine, les positions sont exprimées relativement au rayon du cercle de même surface que l'unité urbaine. Ainsi, une valeur de 1 rend compte d'une position moyenne très excentrée des tours construites. La bissectrice permet d'identifier

les villes qui ont vu cette distance augmenter (au-dessus de la droite) de celles qui ont vu cette distance diminuer (en dessous de la droite). Plus dynamique, ce dernier graphique confère à l'analyse des localisations une dimension processuelle. Bien que soulignant leurs dimensions préférentielles, entre la périphérie et les centres-villes, aux abords internes de la première couronne urbaine, il ne suffit pas néanmoins à révéler leur accessibilité à l'échelle du territoire métropolitain, et donc leur proximité vis-à-vis des principaux nœuds de réseaux de transport en commun.

C'est pourquoi nous avons construit un indicateur reposant sur un système de pondérations en fonction de la position des tours par rapport à ces nœuds de réseaux. Un score d'accessibilité multimodal fut dès lors attribué à chaque tour par le cumul des différents poids (tableaux 2 et 3). Les deux tableaux complémentaires avisent 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 2 : Système de pondération pour le calcul des scores d'accessibilité

	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)

Mollé, 2019

Tableau 3 : Distribution des tours résidentielles post 2015 selon leur score d'accessibilité

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

Mollé, 2019

Le retour des tours résidentielles en France s'ancre par comparaison des villes 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. Nous choisissons pour cela le cas de la métropole de Lyon, l'une des plus concernées par le phénomène de verticalisation résidentielle en France (figure 3) dont les 7 projets (dont à deux à Villeurbanne) ont fait l'objet d'entretiens auprès des acteurs de la fabrique urbaine.

I.4) Le retour des tours résidentielles à Lyon

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 (la construction d'Émergence Lafayette n'a pas encore débuté), rassemblées à travers plusieurs photos de terrain, toutes prises le 13 mai 2019 (figure 7). Reportées dans une cartographie résultant de la superposition des jeux de données de la base Projet et de la base Emporis, les localisations des tours contemporaines lyonnaises sont mises sur le même plan que leurs homologues plus anciennes dans le périmètre du Grand Lyon (figure 8).

Les tours contemporaines, péricentrales, sont 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 pour les tours contemporaines est manifeste, ce qui est moins le cas pour les autres tours, davantage reliées aux réseaux (auto)routiers. Bien que concentrant une part importante de la population de la commune du fait de sa densité, le quartier des Minguettes à Vénissieux, tristement célèbre pour avoir constitué un des épicentres des émeutes françaises des années 1990 à 2000, n'a été connecté à la ville par le tram T4 qu'a posteriori, en 2009, alors que 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 premier, plus ancien, pèse encore sur les représentations de la ville moderne.

Figure 7 : Photographies des tours résidentielles de Lyon-Villeurbanne



Existen'Ciel
Villeurbanne la Soie
Livrée
PetitDidierPrioux
Cogedim



Villenciel
Villeurbanne gratte-ciel
en construction
Ateliers Lion
Bouygues Immobilier



Regards sur la ville
Girondins
Livrée
PetitDidierPrioux
Bouygues Immobilier



Sky Avenue
Part-Dieu
En construction
Christian de Portzamparc
Bouygues Immobilier

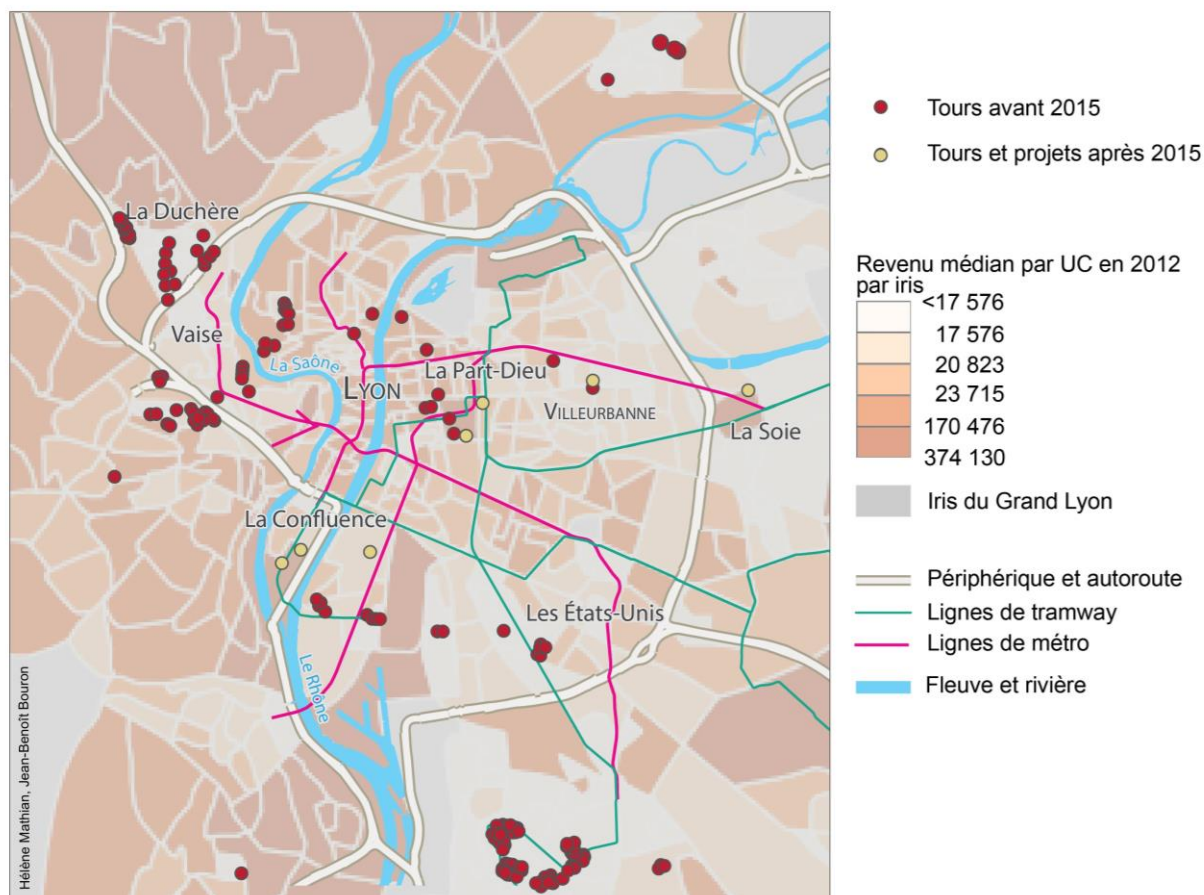


Tour Ycone
La Confluence
Livrée
Jean Nouvel
Vinci



Résidence BelvY
La Confluence
Livrée
Herzog & De Meuron
Icade

Figure 8 : Localisation des tours résidentielles à l'échelle du Grand Lyon



H. Mathian et J-B. Bouron, 2019

En quoi la comparaison entre les deux types de tours se pose-t-elle aujourd'hui ? Le retour des tours de logement représente-t-il une actualisation contemporaine des formes et de la philosophie moderniste ? Les tours contemporaines sont-elles des réponses fonctionnalistes aux enjeux urbains contemporains ? Des édifices symboliques qui impactent l'espace métropolitain en lui donnant une cohésion paysagère ? La question de la légitimation des nouvelles tours d'habitation se pose dans un second temps, à travers leur intégration aux réseaux de la ville dense et les discours politiques de la stratégie territoriale.

II) 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. Quand la Charte d'Athènes édictée en 1933 puis amendée par Le Corbusier en 1941 stipulait une séparation entre l'espace de l'habitat (vertical), celui du travail, des loisirs et des infrastructures de transport dans une vision fonctionnaliste de la croissance urbaine post deuxième conflit mondial, les politiques TOD envisagent non plus les

transports à travers leur dimension infrastructurelle mais comme des mobilités donnant à l'espace sa valeur. Dans la continuité de la Charte d'Aalborg de 1994, anti charte d'Athènes au service de la durabilité environnementale des villes (Theys et Emelianoff, 2001), les mobilités sont moins motorisées, choisies et s'incrustent dans des espaces urbains mixtes. Les outils développés pour planifier des quartiers mixtes et denses à proximité de nœuds stratégiques des réseaux de transports collectifs, offriraient ainsi « une réponse simultanée à des enjeux d'urbanisme et de mobilité durable tant métropolitains que locaux » (Dushina, Paulhiac, Scherrer, 2015, p. 69).

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.

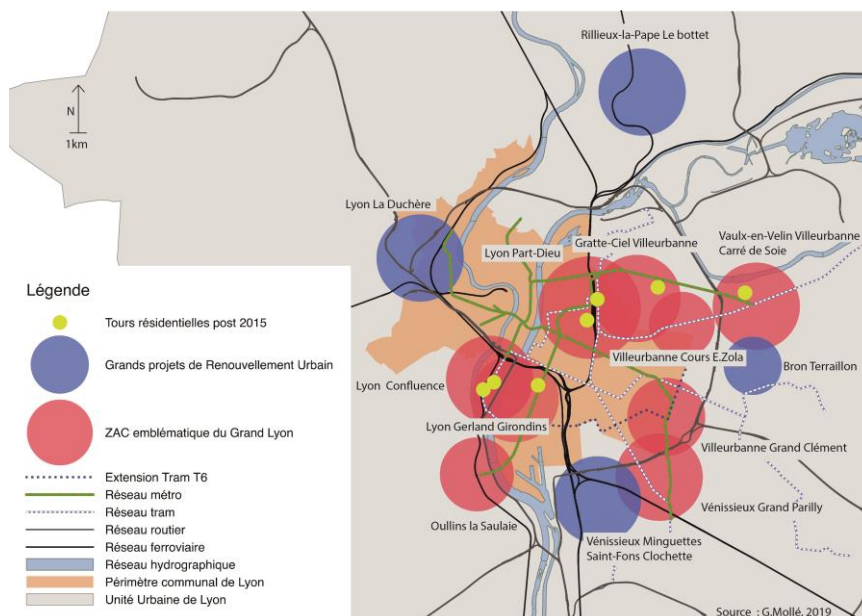
De nombreuses expérimentations à l'étranger témoignent à la fois de la mise en œuvre de politiques TOD et de leur convergence avec les dispositifs urbanistiques de régénération urbaine (Knowles, 2012). Le cas de Londres est particulièrement éclairant pour les villes françaises. En effet, l'une des principales orientations du plan stratégique de la capitale britannique, le premier d'une longue liste de London Plan (Mayor of London, 2004), est de densifier la ville de façon ponctuelle en fonction de l'accessibilité procurée par les réseaux de transports collectifs (Public Transport Accessibility Levels). Les niveaux d'accessibilité sont instrumentés pour déterminer des intervalles de densité espérée pour des sites localisés principalement dans le péricentre de la métropole. Ces sites sont couverts par des politiques publiques territorialisées : les Opportunity Areas (Drozd, 2014). Dans cette sélection d'espaces de la régénération urbaine, les tours ont pris place pour fournir les densités escomptées et marquer symboliquement la transformation fonctionnelle et sociale des quartiers (Appert, 2016).

Les tendances observées dans les métropoles françaises où la régénération urbaine intervient sous forme de quartiers à forte densité au sein desquels les tours émergent en tant que totems d'une requalification symbolique font écho à Londres (Appert, 2016). En France, la régénération urbaine parfois confondue avec les projets urbains, 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, résultent souvent de l'urbanisation du 19^{ème} et de la première partie du 20^{ème} 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. Dans la partie suivante, nous proposons une évaluation en suivant ces temps et en mobilisant outils cartographiques et interprétations d'entretiens menés avec des acteurs de la fabrique des tours à Lyon.

II.1) Une position stratégique au coeur des projets urbains de la place lyonnaise

Principaux dispositifs de réurbanisation à l'ère du projet urbain (Pinson, 2009), les Zones d'Aménagement Concertées⁷ concentrent en France 97% des projets de tours répertoriés dans la base de données⁸. À Lyon, les (projets de) tours sont situé(e)s dans les principales ZAC de la métropole, abritant de surcroît les principaux sites de projets urbains à l'oeuvre aujourd'hui⁹ (Figure 9). Nous avons choisi de les distinguer des programmes de renouvellement urbain, en bleu sur la figure 9, qui mobilisent également des dispositifs de ZAC mais dans le cadre du PNRU (Plan National de Rénovation Urbaine). Ce sont historiquement les grands ensembles, depuis la Duchère à l'Ouest, vers les Minuettes de Vénissieux au Sud, à Rillieux-la-Pape au nord jusqu'à Bron Terrailon, plus à l'Est, qui dispose d'un périmètre d'intervention plus réduit. À l'inverse des projets Carré de Soie, Gratte-Ciel, Part-Dieu, Girondins et Confluence, qui abritent les nouvelles tours résidentielles construites après 2015, les quartiers évoqués précédemment n'ont pas vu éclore de projets. Les tours demeuraient associées aux échecs des grands ensembles dans ces espaces périphériques (Gilbert, 2012). Le PNRU a en effet davantage planifié des démolitions que des constructions de tours dans ce type de quartiers, ce qui témoigne de la prégnance 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 tels qu'Elephant and Castle ou Woodberry Down (Appert 2016).

Figure 9 : Distribution spatiale des tours construites ou en projet après 2015 et localisation des projets urbains emblématiques de la stratégie du Grand Lyon



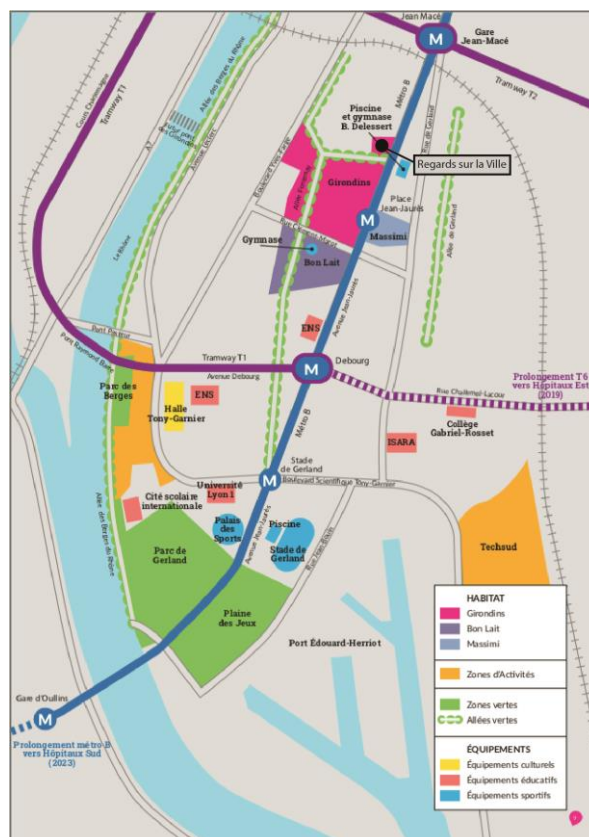
⁷ Les Zones d'Aménagement Concertées (ZAC) sont en France des opérations publiques d'aménagement de l'espace urbain instituées par la loi d'orientation foncière (LOF) de 1967 qui se substituent aux Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP). Amendées par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) de 2000, les ZAC sont d'après l'article L.311-1 du Code de l'urbanisme « les zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis, ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés ».

⁸ 3 sur les 97 émergent dans le cadre d'une SAS (Société par Action Simplifiée), il s'agit des tours H99 et H56 par la SAS Suede des Quais d'Arcen à Marseille, et de l'Arbre Blanc par une SAS dédiée à Montpellier, dans le cadre du programme des Folies Architecturales.

⁹ <https://www.grandlyon.com/projets/projets-urbains.html>.

Les tours marquent à la verticale les espaces horizontaux des grands projets de la métropole de Lyon ces dernières années (figure 9). Quand bien même certaines des ZAC dans lesquelles s’implantent les tours résidentielles bénéficient d’une bonne accessibilité à l’échelle métropolitaine, ce qui est surtout vrai pour Part-Dieu, d’autres vont bénéficier d’une amélioration substantielle de leurs conditions d’accès. C’est le cas du tramway T6 qui s’invite dans le quartier des Girondins et qui le relie avec un autre *hotspot* de la métropole, le quartier de Mermoz, en pleine restructuration autour de l’axe du tram justement, jusqu’à Villeurbanne, particulièrement dynamique dans le nord de la carte. Si le quartier de Confluence avait bénéficié de l’arrivée du T1 en 2005, 2020 lui réserve un prolongement du tracé du T2. La gare de la Part-Dieu elle-même est en ce moment en travaux pour une extension et une modernisation supposée porter sa capacité théorique à 220 000 passagers d’ici 2030¹⁰. Le quartier de la Soie enfin, dont le développement reposa sur l’arrivée du T3 et de la ligne de métro A (2006 et 2007), dispose également aujourd’hui d’une jonction facilitée avec le Stade des lumières et l’aéroport Lyon Saint-Exupéry grâce au Rhônexpress. Plus localement, les espaces s’inscrivent dans les réseaux de voies douces conçus pour faciliter les mobilités non motorisées via un plan perméable favorisant la fluidité interne et la transition vers le métro et/ou le tram. Comme en témoigne le cas de la tour Regards sur la Ville, située dans la ZAC des Girondins¹¹, à la confluence multimodale de l’ensemble des espaces qui l’entourent, que ceux-ci soient hors champ ou à l’intérieur du périmètre tracé par la carte (figure 10). Le métro y est articulé avec le tram (T2 ou futur T6) de même qu’avec les mobilités douces, exprimées par des coulées vertes et certains éléments de prospective comme la passerelle piétonne destinée à relier le quartier plus directement à la Confluence.

Figure 10 : Extrait du dossier de presse du Grand Lyon relatif à la ZAC des Girondins



<https://fr.calameo.com/read/0051898325071789ce9d9?page=1>

¹⁰ <https://www.lyon-partdieu.com/se-deplacer/pole-dechanges-multimodal/>

¹¹ https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/espace-presse/dp/2017/20171027_dp_girondins.pdf

II.2) La place prépondérante des TOD dans la légitimation (politique) des tours.

Incarnations de la ville compacte, les politiques TOD ne peuvent être étudiées qu'à l'aune d'une planification et d'une fabrique urbaine en rupture avec les dynamiques énergivores et spatiophages de l'étalement urbain (Noizet, 2013). Dans les années 1960/1970, l'heure était à la croissance urbaine à travers l'expansion et l'exploitation des périphéries, pierres angulaires de la société urbaine à venir chez Le Corbusier. Or, l'approche cartographique révèle que les tours résidentielles contemporaines s'implantent majoritairement dans les quartiers péricentraux, à proximité des nœuds de communication, au sein d'espaces stratégiques pour la métropole. Sous-tendues en hypothèse par les logiques de la ville compacte et durable, les tours résidentielles sont discutées à présent selon un cheminement inverse, dans les discours des acteurs qui les initient aujourd'hui en France.

Nous avons favorisé l'empirisme en optant pour des entretiens semi-directifs à tendance ouverte basés sur des questions simples concernant les tours en général et le contexte de leur retour dans les stratégies urbaines. Nos questions, adaptées pour chaque interlocuteur, se sont dirigées principalement vers les promoteurs et les acteurs publics, membres du Grand Lyon ou des Sociétés Publiques Locales. Les projets de tours sont en effet initiés en majorité par les promoteurs, qui en s'associant avec des architectes, de renom ou pas, gagnent depuis 2015 les concours lancés dans le cadre des appels d'offre relatifs aux ZAC emblématiques des municipalités locales. Cette force de proposition de l'acteur privé dans le processus de gouvernance urbaine n'est pas nouvelle (Le Galès, 1995) et stimule encore aujourd'hui dans ses mécanismes les plus silencieux et discrets, tout un pan de la recherche en géographie politique (Pollard, 2011 ; Guironnet, 2016 ; Raimbault, 2017). Rendu possible par les dynamiques de décentralisation dans la gestion politique de la ville autour des années 1980 en Europe¹², le tournant entrepreneurial (Harvey, 1989) devient aujourd'hui une norme. L'autonomie accordée aux 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 entre le secteur public et privé. L'émergence de tours résidentielles à Lyon témoigne, en dépit de difficultés à produire des tours de bureaux plus risquées et coûteuses (Huré *et al.*, 2017), de la volonté de créer des projets phares qui marquent tout de même la transformation d'espaces de régénération urbaine. La tour de logements nouvelle génération apparaîtrait comme une sorte de compromis entre des acteurs privés et des acteurs publics qui s'entendent donc de mieux en mieux, et même davantage lorsque les projets à la clé sont au service de l'animation urbaine et du Skyline (Bregnac & Montes, 2015). D'où l'importance du croisement des discours institutionnels et privés dans notre approche.

« Les SPL elles sont là, leur fonction c'est d'être l'intermédiaire avec le monde privé qui vit dans le quartier et sur lequel elles ont une influence et la force politique, l'ordre et la commande politique. La SPL elle est là pour organiser, faire fonctionner, faire rencontrer, faciliter, cadrer, gérer, pas sanctionner » (François Brogniard, directeur régional Sud-Est, Bouygues Construction).

Les coopérations entre acteurs privés et SPL (Société Publique Locale)¹³ s'effectuent en bonne et due forme, les SPL disposant d'un statut d'intermédiaire qui resserre aujourd'hui leurs liens en matière d'aménagement urbain. Cela explique-t-il la récurrence de certains promoteurs dans les projets d'ampleur comme les projets de tours ? Julie Pollard rappelle que les 10 premiers promoteurs français

¹² En France, 1982 et 1983 marquent les lois de décentralisation Defferre.

¹³ Elles remplacent les « missions » et facilite les liens entre les différentes parties prenantes des projets sur des périmètres urbains conséquents spatialement et symboliquement comme la Part-Dieu, Confluence...

détiennent la plus large part de marché dans le secteur du logement en France, notamment du fait de leur solvabilité sur des projets de ZAC qui s'étalent dans le temps et qui durent parfois 20 ans (Pollard, 2011). Nous avons voulu tester la BaseProjet à ce sujet. Le tableau ci-dessous restitue les 10 maîtres d'ouvrage qui ont le plus compté dans la production de tours résidentielles après 2015, distingués en fonction de leur propension à effectuer des projets aux différentes échelles (au moins 5 pour avoir le statut « international », au moins deux régions pour avoir le statut « national »), en fonction de leur appartenance ou non aux 20 premiers promoteurs français selon le classement annuel du Moniteur¹⁴ (Tableau 4).

Tableau 4 : Les 10 principaux maîtres d'ouvrage en production de tours résidentielles après 2015

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

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 disposent d'une « vision urbaine » à large échelle, qu'ils partagent avec les acteurs publics. Lorsqu'elle croise la question des tours, cette vision est régie par quatre types d'argumentaires principaux. Le premier concerne la densification urbaine, le deuxième concerne la convergence de leurs champs lexicaux en matière d'aménagement de l'espace urbain, le troisième 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 quatrième l'iconicité c'est à dire la capacité de marquage territorial de la tour.

En France, les discours publics ou privés associant tours et densification urbaine font largement débat dans le cadre de la recherche académique [Paquot, 2011 ; Huriot, 2011], comme en ont témoigné par ailleurs les déboires de la Tour Triangle, qui émergera malgré tout à Paris. Moins compacte et dense qu'un tissu Haussmannien d'une hauteur plus réduite, la tour induit en effet l'aménagement d'espaces

¹⁴ <https://www.lemoniteur.fr/article/top-20-des-promoteurs-immobiliers-francais.1990024#zoom>

extérieurs qui diminuent la densité du projet à une plus petite échelle. De ce point de vue, la densification par la tour serait une idée discutable.

« 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 noeud 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).

Or dans les discours de communication formulés pour le Grand Public, il ne fait aucun doute que la densification est présentée sous un jour salvateur, comme la pierre angulaire de la limitation de l'étalement urbain. Emprunts d'un vocable usant du « hub » et des « raisons économiques », les discours font des tours des adjutants, des moyens ou même des solutions à travers lesquelles Lyon entrevoit la possibilité de se recentrer sur elle-même, comme une vraie métropole. Mais pourquoi ne sont pas invoquées les externalités environnementales et le coût écologique aux côtés du coût économique ? Le processus de densification est localisé, et résonne dans ses localisations préférentielles, adossées aux nœuds de communication, 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... » (Béren-gère Bouvier, directrice d'agence, Bouygues Immobilier).

La densification, sélective, s'établit dans des quartiers stratégiques, des « centralités » qui désignent des espaces opportuns susceptibles d'accueillir de nouvelles populations du fait de leur nouvelle offre spatiale en matière de mobilité, d'habitat et d'espaces publics. Le champ lexical utilisé par le promoteur est identique à celui pratiqué par les SPL. Au-delà d'une dynamique d'acculturation par l'un ou par l'autre, c'est bien une hybridation des centres d'intérêts des acteurs privés et publics qui se jouent à travers l'usage connexe des concepts de « territoire » ou « d'espace public », pensés dans la perspective économique de l'attractivité.

« 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...» (Béren-gère Bouvier, directrice d'agence, Bouygues Immobilier).

Désignant les aménités innovantes imaginées par les promoteurs dans le cadre des projets de tour (conciergerie 24/24, garage à vélo, ruches sur le toit, domotique...) les services internes aux projets de logements sont déplacés au second plan, derrière l'offre fonctionnelle du cadre de vie. Se joue avec la question des tours à Lyon un élargissement du champ de vision des acteurs privés sur les orientations urbanistiques de la ville. Celles-ci passent par le développement de quartiers péricentraux qui bénéficient d'amples réserves foncières, souvent à proximité des fleuves et/ou d'espaces verts, à partir desquels les promoteurs semblent insister sur un développement écosystémique. Des micro-tautologies synonymes de « nature en ville » insérées dans le tissu urbain grâce à leur forte accessibilité multimodale. C'est sur l'alliance de ces deux modes, favorisée par les flux piétons et les modes doux (figure 10) que se fonde aujourd'hui l'attractivité des tours résidentielles contemporaines à Lyon, qui ne peuvent être pensées sans l'inscription dans leur contexte spatial.

« Entre la tour de Portzamparc et la barre Desaix, qui fait environ 180 logements, il y a un interstice assez généreux de 4500m² d'emprise au sol que l'on a traité comme un jardin public, avec une aire de jeux de boules, une crèche avec son jardin, des petits bancs...pour que ce soit un lieu de passage, à la fois pour les actifs, ceux qui viennent de la gare etc. et aussi un lieu de destination pour les gens qui habitent ou qui veulent trouver un usage dans cet espace vert au sol...ça permet finalement d'avoir des vues sympas mais aussi...de dégager de l'espace au sol, c'est hyper-qualitatif pour tout le monde, qu'on soit résident, habitant ou juste passager dans le secteur » (Bérengère Bouvier, directrice d'agence, Bouygues Immobilier).

La tour prend part dans les discours aux enjeux d'urbanité, qui permettent d'envisager la densification non seulement comme une opération sur la matérialité urbaine mais également sur les interactions sociales qu'elle véhicule, qu'il s'agisse de ses habitants ou non. Qualifiant l'endroit où elle s'implante par sa hauteur, la tour lui impose un centre. Un centre névralgique, polarisant un système nerveux de circulation des flux de transport et d'intensification de la vie sociale de quartier, mais également un centre visible dans le paysage. Dimension qui s'affirme d'autant plus dans les quartiers où la centralité visuelle et fonctionnelle s'est étendue.

« Pour Carré de Soie, 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 quand même (...) 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).

La dimension signal de la tour, émanant de sa verticalité, était absente de l'approche cartographique, plane par définition. Mais elle ressurgit dans les discours, adossée aux stratégies de rentabilisation du métro et des enjeux de dévaluation foncière de la ZAC. Le symbolique prend part dans le processus régénération urbaine et semble même en être consubstantiel. Les tours jaillissent des futurs espaces stratégiques en structuration, comme pour le projet Existen'Ciel de Carré de Soie fait face à un vaste chantier (figure 7). 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.

« Ce n'est pas vraiment qu'on s'offre Portzamparc mais c'est plutôt le promoteur qui s'offre une signature....Ça répond à l'enjeu de marqueur, de projet urbain » (Emmanuelle Boucheron, Chargée de mission Habitat, Grand Lyon).

L'acteur public est-il pourtant si indifférent à l'émergence de totems architecturaux individualisés ? N'est-ce pas lui qui détient le choix final de validation et d'acceptation du projet ? Le choix de l'acteur public ne peut pas ne pas être en cause. Sur 7 projets dans l'unité urbaine de Lyon, 3 sont concernés par les « starchitectes », 3 sur 5 si l'on ne considère que Lyon intra-muros (Herzog et de Meuron, Jean Nouvel, Christian de Portzamparc). Ce facteur interroge...d'autant plus qu'il semble presque prendre le pas sur les TOD dans l'argumentaire des tours.

38Si la tour d'habitation contemporaine est reliée dans les discours aux modalités de l'intensification urbaine, à travers la compacité, comprenant les mobilités et l'injonction environnementale, la mixité sociale et fonctionnelle, la symbolique, est-elle pour autant sa condition sine qua non ? Des ensembles

résidentiels moins hauts ne sont-ils pas susceptibles de véhiculer tout autant des dynamiques de polarisation ? La tour est justifiée entre autres par les TOD mais cela ne suffit pas. Or la tour résidentielle nouvelle génération est bien légitimée par les acteurs de la fabrique urbaine par rapport à la figure de la tour d'habitat social qui pèse encore dans les représentations collectives de la ville. Ou est-ce une question de design ? Les tours contemporaines, moins nombreuses, semblent plus iconiques que les anciennes réalisations bien que partageant la même morphologie verticale. Mais alors, s'adressent-elles aux mêmes populations ?

III) Une verticalisation socialement sélective ?

« En France la tour représente quand même un vocabulaire stigmatisant (...) » et « s'oppose vraiment au rêve de la maison individuelle et du jardin si prégnant chez nous. » (Etienne Guitard, Directeur grands projets urbains et référent innovation Kaufman & Broad).

Lors de son apparition dans le paysage urbain, la tour d'habitation, alors plutôt réservée à l'habitat social, incarne au départ une vision équitable de la ville à travers le crédo « un logement pour tous ». Associée à la barre (Fortin, 2005), bien que comparativement moins répandue, elle symbolise grâce à son élancement caractéristique le paradigme de la ville moderne, flambant neuf dans sa monumentalité et plein d'espoirs. Les grands ensembles, qui s'apparentent à de véritables « villes dans la ville » lorsqu'on les appréhende depuis le ciel ou depuis les autoroutes et les boulevards périphériques qui les bordent, sont encore aujourd'hui associés, par métonymie, à la figure de la tour d'habitat social. Foncièrement rattachée à son lieu d'implantation, la tour est issue d'une conception de la ville par « quartiers », ou par « lieux désignés », pour reprendre la formule de Bruno Zévi lorsqu'il caractérise le tournant de la Modernité (Zévi, 1960). Or c'est cette même logique qui fut l'une des raisons ayant mené à la fin des grands ensembles. Six ans avant les premières émeutes de Vaulx-en-Velin dans le quartier de la Grappinière, la construction des tours est stoppée par la circulaire Guichard de 1973. Plus que dans d'autres pays européens, la France accuse la forme et stigmatise la tour. Son élancement en fait l'un des coupables des maux sociaux d'une époque. La fin des Trente Glorieuses, concomitante de l'explosion du chômage, le premier choc pétrolier, entretiennent dans les villes un climat tendu. Parfois construites dans l'urgence, les tours d'habitat social deviennent les figures de proue de la paupérisation de quartiers périphériques enclavés et précaires. Le retentissement de la rénovation urbaine, particulièrement intense à partir de 2003 et de la loi Borloo qui s'accompagne de la création de l'ANRU, détruit alors des centaines d'édifices dans toute la France. Les démolitions, retransmises à la télévision et largement applaudies, se dotent d'une dimension spectaculaire qui légitime publiquement l'action aménagiste de l'État. Cette « déverticalisation » est ainsi matérielle mais également idéelle puisqu'elle représente depuis l'extérieur l'effacement du problème des banlieues, et depuis l'intérieur un relogement forcé et un impact radical sur les populations habitantes de l'ancienne tour et du quartier (Veschambre, 2011).

Le « stigmatisme résidentiel », bien qu'il plane encore aujourd'hui dans les consciences collectives (Gilbert, 2012) n'a pas empêché l'émergence des tours résidentielles contemporaines. Les promoteurs, conscients de la prégnance de ces représentations négatives, s'emparent de l'innovation comme d'une ressource pour « resubstancialiser » la tour résidentielle et la rendre de nouveau plus attractive (Mollé, 2016). Pour cela, les vecteurs sont nombreux, à commencer par un terreau mondial plutôt favorable à la tour. D'abord, la tour de logements telle qu'elle apparaît aujourd'hui en France semble résulter d'un modèle mondialisé (Douay, 2015) que l'on retrouve de Vancouver à Melbourne en passant par

l'Europe. La résidence service, offre non seulement la possibilité aux habitants de modifier jusqu'au dernier moment la conception de leur intérieur comme ils le désirent, mais surtout des aménités collectives allant de la salle de sport à la conciergerie 24h/24. Elle est la figure de proue des « *global lifestyles* » qui s'exportent (Fincher, 2007 ; Graham, 2015). La circulation de ces modèles passe en effet par l'internationalisation des opérateurs français qui faisaient déjà des tours en Europe comme Bouygues et sa filiale Linkcity à Londres, qui ont rapidement tenté de relancer le modèle sur le territoire national¹⁵. Plus qu'un simple bâtiment, la tour désigne dorénavant un package de services, d'espaces et d'équipements publics, de bâtiments annexes notamment sociaux, qui dessinent les contours d'un complexe architectural vertical. Le travail sur les localisations des tours est indissociable d'une analyse de leur sélectivité, que nous déclinons en trois points.

Figure 11 : L'internationalisation du modèle de la résidence service (Toronto)



Mollé, 2018

III.1) Le prix de la hauteur

Éveillant les fantasmes de la domination sociale dans les travaux de Stephen Graham [2016], les appartements sommitaux attirent l'attention à Lyon. Presque hors marchés, leur vente marque une « victoire » pour les promoteurs qui s'associent pour l'occasion avec des entreprises de programmation urbaine comme Adéquation dans le processus de vente des deux derniers appartements de la résidence BelvY à Confluence.

« Nous on avait regardé ces deux lots, 151 et 152, qu'on a vendu à 975 000e quand même la bête, pour 134 et 137m2 auquel vous rajoutez un stationnement entre 26 et 28 000e, ça fait quand même un bel objet à plus d'un

¹⁵ Idée recueillie lors d'un entretien avec M.Desveaux, haut responsable chez Linkcity à Londres.

million d'euros à acheter, donc il faut quand même se le payer, se payer la vue quoi » (Coralie Costet, Chef de projet, Adéquation).

Le montant des prix donne le vertige pour ces appartements qui couronnent la silhouette urbaine de Lyon. Toutefois, ces produits d'exception ne sont pas représentatifs de la variété des types de logements qu'offrent les tours. La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) impose aux nouveaux programmes un minimum de 25 % de logements sociaux mais traduit désormais une large palette de configurations. Le logement social correspond à des types de produits qui sont des prêts octroyés par la Caisse des Dépôts, à des niveaux plus ou moins intéressants indexés sur le livret A. Le PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration) est le plus intéressant, il se situe à moins de 0,6 % par rapport au livret A, ce qui permet au bailleur d'emprunter presque gratuitement et donc de pratiquer en contrepartie à des niveaux de loyer extrêmement bas. Pour le PLUS (Prêt Locatif à Usage Social), qui correspond aux HLM (Habitations à Loyer Modéré) traditionnelles, le taux se situe au-dessus et donc le bailleur peut pratiquer un loyer un peu plus élevé. Il existe aussi les PLS (Prêt Locatif Social), toujours dans le logement social agréé par les organismes du logement social et les PLI (Prêt Locatif Intermédiaire), qui peuvent être développés par des filières intermédiaires des organismes du logement social, soit des investisseurs institutionnels comme la Caisse des Dépôts. Enfin, pour les locataires non éligibles au logement social, il reste le logement libre dont les loyers sont fixés par les propriétaires des logements comme les promoteurs avant leur vente « à la découpe ».

« Aujourd'hui, les maires demandent essentiellement du PLS, ce sont des gens qui pourraient être dans le PLUS. Ce n'est pas parce qu'on fait du PLS que l'on va créer une catégorie sociale intermédiaire...on met juste des ménages en PLUS sur des logements PLS avec des taux d'efforts en PLUS mais ça rassure les maires, ça rassure les promoteurs » (Valérie Munier, Référente habitat Lyon-Villeurbanne, Grand Lyon).

Grâce aux dispositifs de défiscalisation comme le dispositif Pinel et ses versions antérieures, ou la pratique de prêts à taux zéro encourageant l'achat et l'accession à la propriété, promoteurs et acteurs institutionnels comme la Caisse des Dépôts pratiquent aujourd'hui une politique du logement dit abordable qui est loin de l'idée d'un logement social inclusif ou accessible par tous. Dans certains cas, les logements sociaux ou intermédiaires sont même exclus des tours. Nous avons tenté d'en rendre compte grâce à la *BaseProjet* mais l'absence de données pose problème. Elle est liée en partie au manque d'accessibilité de la base des notaires, mais également au manque d'informations claires sur le pourcentage de logements sociaux des projets de tours sur les sites internet des promoteurs et architectes, qu'il s'agisse d'un complexe de bâtiments ou d'une tour seule (tableau 5).

Tableau 5 : Part des logements sociaux dans les tours résidentielles construites ou en projet après 2015

	% logements sociaux Tour seule	% logements sociaux Complexe de bâtiments
Effectif	26	71
Non réponse	10	42
Minimum	0 (8)	0 (6)
Maximum	100	100 (4)
Médiane	0	23
Moyenne	23	33

Mollé, 2019

Le cas des tours seules (26 tours seules sur les 97 projets de la base de données) présente 38 % de non-réponse (soit 10 sur 26). Pour les complexes de bâtiments (71 complexes sur les 97 projets de la base de données), le pourcentage est plus haut, 60 % de non-réponse (soit 42 sur 71). En considérant tout de même les échantillons restants, malgré leur faible représentativité (16 tours seules sur 26 et 29 complexes sur les 71 au départ), la moitié des tours seules ne comporte pas de logements sociaux (8 unités sont à 0 %). À l'inverse, le cas des complexes est beaucoup plus équilibré. Le rapprochement de la moyenne et de la médiane pour les 29 unités restantes sur les 71 de départ souligne un pourcentage de logements sociaux conforme à celui préconisé par la loi SRU, soit 25 %. Il y a donc en proportion beaucoup moins de complexes de bâtiments que de tours seules sans logements sociaux, ce qui appuierait l'hypothèse d'une dilution du pourcentage de logement social à l'échelle du complexe architectural.

« C'est plus pour Autour d'un Jardin où le pourcentage est de 30% de logement social, conformément aux demandes de la ville, pour Regards Sur la Ville c'est un peu différent parce qu'on a pas mal d'investisseurs, notamment parisiens. Il faut comprendre qu'il s'agit ici d'un quartier très dynamique et intéressant pour les investisseurs avec par exemple, la proximité de la gare de Jean Macé et du centre-ville, le métro etc. et puis son architecture est quand même aussi un peu plus singulière » (Caroline Jaillet, chargée de commercialisation, Bouygues Immobilier).

La combinaison de l'iconicité du bâtiment et de son accessibilité plutôt attractive est implacable. Elle semble d'elle-même légitimer l'absence de logements sociaux dans la tour et donc la réserver par la même occasion à d'autres catégories sociales. Cela a le mérite d'être clair. Mais d'autres arguments, qui répondent peut-être aussi de raisons similaires, sont davantage récurrents.

« Le projet devait être constructible et donc être le plus simple à faire démarrer, mêler les acheteurs rajoute des complications puisqu'il faut s'entretenir à la fois avec les acheteurs privés, les bailleurs pour un même bâtiment puisqu'on a des types d'appartements différents. Dans le cas d'une vente à la découpe, séparée par rapport aux différents édifices, on peut vendre en bloc les logements sociaux au bailleur, s'organiser d'une autre façon avec la copro pour les acheteurs privés mais aussi gérer plus facilement le socle commercial ou de bureaux avec les entreprises. Différents types de logements ou d'espaces requièrent différentes logiques d'entretien et nous notre objectif c'est réellement de produire un ensemble le plus dense possible. » (Renaud Blondeau-Pâtissier, directeur innovation et recherche, Woodeum).

Même la direction de l'innovation n'a pas de solutions. Mais alors comment s'organiser lorsqu'un même bâtiment présente des types de logements hiérarchisés ? L'exemple des « *poor doors* », largement critiqué par Stephen Graham [2016] pour le cas de Londres y fait directement écho. Ce sont des accès différenciés en fonction de la catégorie sociale des habitants, afin que ces derniers ne se côtoient pas. Le projet Home à Paris, qui présente deux émergences, une sociale et une libre, tente de s'en accommoder à travers le hall d'entrée qui constitue un espace commun pour des rencontres éventuelles. À Lyon, la gestion de la copropriété n'en représente pas moins un enjeu de taille, comme pour la résidence BelvY, caractérisée par un montage en « *diffus* » :

« Sur le projet Icade il y a de l'intermédiaire avec la Caisse des Dépôts. Les 5 premiers étages c'est la Caisse des Dépôts. Mais certainement qu'en termes de vie sociale, je ne sais même pas comment ils respectent la RT avec la lumière...et puis dans 15 ans les tarifs vont changer, alors que les territoires d'en haut bénéficient d'un ensoleillement optimal, et coûtent parfois plus chers...2 000 000...il y a vraiment une fracture sociale à la verticale, même pas à l'échelle territoriale. C'est vraiment une fracture verticale sur des ménages peu valorisés et peu valorisables.... donc en effet c'est pas si simple à gérer dans le cadre d'un bâtiment, est-ce que vous faites des prestations différentes, est-ce que vous mettez le PLAI sur les deux premiers étages ? Là encore cela crée des fractures et ce n'est pas totalement équitable » (Emmanuelle Boucheron, Chargée de mission habitat-transversal, Grand Lyon).

Pour ce bâtiment dont seule la moitié haute émerge significativement, une « fracture verticale » divise socialement la tour entre les deux types de logements, abordables et libres. Les strates les plus hautes, donnant vraisemblablement accès à un meilleur confort du fait notamment de la vue et/ou de l'ensoleillement sont les plus onéreuses, selon un gradient croissant au fur et mesure de l'ascension dans la tour. Si ce type de mécanismes de stratification sociale est validé par les collectivités locales, il est même répliqué, pas plus loin qu'à 200 m de là où l'on retrouve la tour Ycone, dont les premiers étages sont dits en « us du fruit locatif », c'est-à-dire que le bailleur social associé, Alliade Habitat pour ce projet, n'est pas propriétaire des logements, mais que ceux-ci sont récupérés par l'investisseur au bout d'une durée de 15 ans¹⁶. Le projet Ynfluence Square s'en distingue néanmoins car les investisseurs ne sont pas issus du domaine privé mais bien public.

« Pour Ynfluence Square, c'est la Caisse des Dépôts, donc l'État qui fait l'amorce, ils investissent et ensuite ils les louent. C'est le public qui amorce parce qu'il n'y a pas de marché ou alors un marché en création. (...) Il y a vraiment un enjeu de créer un marché autour de la tour résidentielle (...), pour créer de la référence. Une sorte de référentiel qui donne un peu confiance aux banques qui commencent à financer ce genre de projets, et du coup on peut en faire ailleurs. Les promoteurs ont alors des garanties financières. Parce que le problème c'est la co-gestion, sur des modèles économiques de ce style plus une fonction résidentielle, par rapport à du bureau, on est en copropriété et donc comment on maintient cela en état ? L'enjeu est là. » (Coralie Costet, Chef de projet, Adéquation).

Conformément aux logiques directrices des condominiums dans les pays anglophones, l'État se charge de créer le marché pour ces nouvelles tours encore instables. Signe de jeux d'interdépendance de plus en plus étroits entre la sphère publique et la sphère privée, l'engagement étatique signifie l'amointrissement du risque pris par les promoteurs sur ce type de projets dans « un marché en création » et in fine le cautionnement ou consensus public sur ce type de projets socialement sélectifs.

III.2) Des cibles sociales spécifiques

Les récents travaux menés dans les contextes anglo-saxons, notamment autour du processus de « *condoisation* » ou « *condoism* », comme à Toronto (Lehrer *et al.*, 2010 ; Rosen, 2015), associent aujourd'hui la tour d'habitation avec l'émergence d'une « *Global Elite* » hyper mobile se jouant de la Mondialisation (Graham, 2016). Se pose alors la question du rapport entre les acteurs publics locaux et cette clientèle aisée qui semble attirée par les modes de vie suggérés par l'habitat vertical nouvelle génération.

« Mais le public il est contre la tour, moi j'ai fait plein de réunions de programmation, il y en a un sur 15 qui veut une tour. La tour en tout cas résidentielle ils ne maîtrisent pas cet objet. Déjà ils s'imaginent que c'est inaccessible financièrement et donc que ce sera élitiste, voilà ce qu'ils imaginent. Oui mais la tour qui c'est qui va y habiter c'est que pour des ultras riches, ils partent d'a priori extrêmement forts, c'est un objet clivant qu'ils réfutent d'emblée. » (Coralie Costet, Chef de projet, Adéquation).

Le décalage apparent entre les représentations des acteurs publics et la réalité de la situation témoigne d'un hiatus autour de la question de la verticalisation urbaine et résidentielle dans les villes françaises. La position des acteurs publics est ambiguë vis-à-vis de cet objet architectural aux qualités iconiques, soutenu par l'État dans certains cas, mais pourtant perçu comme clivant. À l'inverse, les promoteurs font plutôt preuve de pragmatisme en assumant le ciblage de catégories sociales spécifiques.

¹⁶ Entretien mené avec un agent de commercialisation chez Vinci pour le programme Ycone.

« Acheter un appartement dans une tour ou IGH en centre-ville ça coûte cher, peu de gens sont aujourd'hui capables de se payer une tour d'habitat en centre-ville. » (François Brogniard, Directeur Bouygues Bâtiment Sud-Est).

La mention d'une élite internationale qui se distingue par son lieu de vie et ses ancrages nationaux, c'est-à-dire son inscription « globale », composée par son appétence réciproque pour la circulation des flux et le local, est en effet récurrente chez les chargés de commercialisation.

« C'est un programme qui accueille beaucoup de gens de l'extérieur. Au lancement de la commercialisation par exemple on a eu des gens qui travaillent à Dubai, voilà ils sont lyonnais mais travaillent à Dubai, ils ont fait l'aller-retour, ils ont signé et voilà, pour pas rater l'opportunité. Un T3, bien en haut en plus donc on est vers 560000€, 70-72m². » (Camille Frérot, Chargé de commercialisation, Vinci Immobilier).

Si l'élite globalisée semble attirée par ces espaces de vie contemporains qui vérifient le triptyque adresse différenciée, mode de vie urbain, accommodation vis-à-vis des services de proximité et des réseaux de transport, elle ne constitue pas le cœur de cible des promoteurs. Ces derniers optent de préférence pour des clients résidents, plutôt jeunes et aisés, ce qui résonne cette fois avec les catégories sociales mises en avant par Ruth Fincher dans le cas de Melbourne, les « empty-nesters », soit littéralement les « tombés du nid » (Fincher, 2007).

« À partir des T3/T4, donc à partir du 4e jusqu'où vous avez principalement des studios, ce sont des familles, plutôt des jeunes cadres, jeunes actifs, ce qui nous donne un peu plus confiance, c'est un peu ce type de profil auquel on aspire (...) des professions libérales...des gens qui gagnent plutôt bien leur vie... » (Caroline Jaillet, chargée de commercialisation, Bouygues Immobilier).

La priorisation de cette cible sociale jeune et dynamique qui travaille en ville est par ailleurs visible dans les documents de communication des promoteurs, où les silhouettes, disposées à proximité du bâtiment, sont homogènes, idéales. Ces images, qui sont le reflet des stratégies de leurs auteurs, posent la question de la performativité du discours de la promotion immobilière qui utilise le mimétisme social pour induire chez le public visé un sentiment d'attraction par le lieu de vie (figure 11).

Figure 11 : Perspective architecturale incarnée du nuage de Christian de Portzamparc



L'idéal d'une population entièrement résidente dans les tours d'habitation contemporaines doit néanmoins être relativisé par le fait qu'une bonne part des logements se destine avant tout à l'investissement.

« La part d'investisseurs sur Ycone est de 58% et sur Ynfluence Square de 46% sans la Caisse des Dépôts. (...) Ceux qui se sont vendus sont des grands objets, avec des vues, des extérieurs, des services associés, des loges, des serres... (...) en dessous de 600 000 tout s'est vendu, donc il y a un cap psychologique... 170m2 ça passe les gens achètent, mais 200, 300 dans Confluence c'est un peu plus dur (...). On a du joueur de foot, des grands patrons lyonnais, qui gardent pour eux ou qui louent etc. Ensuite on a comparé avec l'échelle lyonnaise et là sur les T5 on retrouve Sky Avenue avec les appartements qui sont dans le nuage, 135 m2 976000e. Les investisseurs eux, achètent majoritairement des petits logements... » (Davenas Perrine, Conseillère commerciale, Vinci Immobilier).

La logique de financiarisation joue davantage pour les petits logements qui sont en majorité achetés par un investisseur public ou un bailleur. D'autres, notamment les appartements sommitaux, posent encore problème aux promoteurs car ils sont hors du marché lyonnais, d'où la sollicitation d'experts comme Adéquation. Le projet Sky Avenue est l'incarnation de ces difficultés car la phase de construction peine à s'achever, bien qu'initiée avant la résidence BelvY et la tour Ycone, du fait du nombre de logements encore invendus parmi les 35 présents dans le « nuage ». Les prix, particulièrement élevés pour ce programme-ci par comparaison avec le marché lyonnais, soulignent dès lors une inadéquation entre le modèle mondialisé de la tour de logement (condominium) et les réalisations « à la française ».

III.3) Un panier de services “inédits” mais excluants ?

La sélectivité sociale des tours résidentielles contemporaines trouve enfin à s'exprimer à travers l'existence de services spécifiques adressés directement aux habitants. Le modèle de la résidence service ou PRS (Private Rented Sector) émerge peu à peu en France alors qu'il s'est considérablement imposé dans les pays anglo-saxons :

« En PRS c'est énorme ce qui se passe (...), le PRS c'est un ensemble immobilier où il y aura quelqu'un pour le manager, déjà un concierge mais après ça peut aller beaucoup beaucoup plus loin. Tout le monde va en faire, c'est un peu le condo aux états unis, vivre ensemble, les services, tu payes pas ton elec ton eau tes draps, c'est short term (...) on pense même que le logement demain tout le monde sera en leasing, live where I want et pas where I can, ils poussent vers des plus petits trucs dans des endroits disons plus appropriés. » (Martin Desveaux, Référent innovation, Linkcity UK).

À Lyon, les deux projets promus par Bouygues Immobilier incarnent une offre de services témoignant en effet d'une conception augmentée de l'habitat. Incluant un garage à vélo, des ruches sur les toits, des espaces partagés ou réservables à la demande, le projet Regards sur la Ville se différencie des projets de logements « classiques » par des personnes ressources, comme un jardinier spécifique, en charge de ses espaces verts mais qui s'occupe également d'animer des ateliers auprès des plus jeunes. Il est rémunéré pendant une année par le promoteur jusqu'à ce que les habitants fassent eux-mêmes le choix de le garder ou non (moyennant la poursuite de sa rétribution financière). Avec Sky Avenue, il s'agit d'un concept différent, dont la ressemblance avec la figure du condominium est décidément trompeuse.

« Là on a fait le choix d'une programmation assez singulière puisqu'il s'agit d'une résidence tourisme affaire sur les deux neufs premiers étages donc avec une entrée sur la rue, un lobby un peu comme dans un hôtel en fait, comme si on se retrouvait à New York finalement, une conciergerie 24/24 7/7, des services apportés à

cette résidence de tourisme affaire que ce soit du co-working, un bar lounge expo, fitness, spa et d'autres types de services... » (Bérengère Bouvier, Directrice d'agence, Bouygues Immobilier).

Chaque projet dispose de sa ligne directrice propre. Ils sont envisagés comme des micro-mondes à l'intérieur de contextes spatiaux avec lesquels ils sont cohérents. La clientèle potentielle de Regards sur la Ville est celle de jeunes actifs, potentiellement avec de jeunes enfants, travaillant en ville mais ayant choisi un quartier assez calme, avec une offre de commerces suffisante et une bonne desserte en transports en commun. D'où le développement d'une offre de services complémentaires autour de la convivialité et de la nature. La ligne directrice du projet Sky Avenue s'envisage autour de l'itinérance et de l'activité professionnelle. Elle vante la proximité de la gare centrale de la Part-Dieu, de l'aéroport ainsi que l'apport d'un certain confort. Ce qui n'est pas sans rappeler l'offre de service d'hôtels de luxe. Pour Confluence, la ligne directrice est encore différente. Nous avons posé la question de ce qui attirait les potentiels acheteurs pour le projet Ycone. Doit-on voir dans l'extrême singularité de ce projet corrélée à ses difficultés une incompatibilité entre le marché français et ce type de prestations pour l'heure ?

« Eh bien le luxe, on est sur des belles prestations, des grandes baies vitrées, en plein centre de Lyon. On a tout à côté, Confluence c'est le quartier où il y a tout maintenant, vous avez le tram le centre commercial, le cinéma, vous avez tout. » (Camille Frérot, Chargé de commercialisation, Vinci Immobilier).

Confluence, le premier éco-quartier lyonnais, s'est détaché comme le souhaitaient les acteurs publics et privés comme une nouvelle polarité urbaine, une centralité dont la dimension « tautologique » ferait valeur pour de potentiels habitants. Le luxe, tel qu'il est défini ici, fait paradoxalement défaut à la formulation de Stephen Graham relative à la « *Luxification of skies* » (2016), pour désigner non pas seulement les prestations hors du commun des appartements inclus dans les tours mais bien un complexe intégrant les services urbains, les équipements de transport, ou encore les espaces publics. Comme si d'une certaine façon, les tours apparaissent pour les promoteurs comme des tremplins préparant une expérience de la ville augmentée, facilitée, et améliorée.

« Moi je voulais aller à Paris faire du PRS et tous mes investisseurs m'ont dit que c'était trop tôt en France, que les gens n'allaient pas payer le service (...). Tout ce qu'il y a en dessous de la résidence gérée en France ce sont des produits de défiscalisation alors la consumer expérience (...). Pourtant avec le Grand Paris on pourrait choper des bons endroits sur le train... parce que le PRS là-bas il faut que ce soit à 2 min de la station de métro, et que ce soit gros, sur du 13 étages, du 300 logements ! » (Martin Desveaux, Référent innovation, Linkcity UK).

Bien que les entretiens aient mis plusieurs fois en cause la maturité du marché français sur la question de la résidence service, les projets de tour tels qu'ils apparaissent à Lyon, semblent justement relever le défi du PRS en incluant la dimension « *consumer-experience* ». Or les projets français, par rapport à d'autres plus internationaux, n'essentialisent pas la place des services à l'habitant. Leur existence est fondamentale dans la compréhension du phénomène de verticalisation résidentielle contemporaine, mais ils ne suffisent pas pour rendre les projets attractifs. De même qu'une localisation purement stratégique n'est pas non plus suffisante, comme en témoignent les difficultés dans le processus de commercialisation rencontrées par le projet Sky Avenue, jouxtant la gare centrale Part-Dieu. Semble davantage recherchée une harmonie entre un quartier à vivre, où la question des mobilités est certes prégnante mais équilibrée par d'autres conditions qui garantissent l'accès aux aménités urbaines mais dans un environnement calme et sécurisé.

« Les gens le demandent (...) C'est d'ailleurs un de leurs premiers souhaits, ils veulent vraiment s'assurer de la sécurité et du calme de leur futur environnement de vie, chose que nous garantissons de ce fait parfaitement. C'est une des premières choses qui assure le bon fonctionnement des services que l'on propose. » (Caroline Jaillet, Chargée de commercialisation, Bouygues Immobilier).

Réclamée par les résidents eux-mêmes, la sécurisation des nouveaux espaces de logement inscrit les tours résidentielles contemporaines dans un débat sur la résidentialisation de l'habitat en ville. La contextualisation, l'accessibilité et l'intégration des tours d'habitation nouvelle génération se joue finalement dans une dynamique d'inclusion-exclusion par rapport à la trame viaire ordinaire. Une inclusion grâce à la proximité des services urbains comprenant les équipements de transport, les commerces et les espaces publics. Mais de manière simultanée, une exclusion également, par la sécurisation d'un espace clos où les habitants bénéficient d'aménités et de services privatifs. La naturalisation de cœurs d'îlots privatisés, délimitée par une clôture faisant le tour de la tour, élargit la sphère domestique de ses habitants dans son domaine privatif. Sans être coupés du monde, ils s'accommodent de la frontière intra-urbaine dessinée par la résidence en rejoignant aisément les infrastructures de transport offertes par la ville. En étant coupés du volet social publique de la ville, les habitants de la tour demeurent pour autant éminemment connectés à son volet fonctionnel et tertiaire. Un des impacts de la résidentialisation de l'habitat en ville sur les choix résidentiels traduit-elle une intensification du repli social sur soi ? Une accoutumance à la sécurisation du fait de sa dépendance avec la végétalisation des pieds d'immeubles ? Une prévalence des motifs fonctionnels de la ville chez les citadins ?

Conclusion

« Prendre de la hauteur pour changer de point de vue. Vous verrez la différence », Slogan commercial de Cogedim pour le projet Existen'Ciel à Villeurbanne la Soie.

Inscrit dans un processus de verticalisation urbaine à l'échelle globale, le retour des tours résidentielles témoigne d'une revalorisation de l'habitat vertical dans le contexte de mondialisation des modèles architecturaux et urbains, de financiarisation de l'immobilier et de durabilité. Comme dans les autres pays européens, la verticalisation résidentielle s'exprime principalement dans les métropoles. En France, le phénomène a été plus tardif [Appert, 2016], en partie du fait du passé controversé des tours d'habitat social, qui projettent encore des représentations négatives sur les tours contemporaines, mais aujourd'hui, près d'une centaine de tours résidentielles sont en construction ou en projet. Cet article a proposé de mettre en perspective le processus de verticalisation résidentielle avec les discours et politiques de l'urbanisme durable et plus particulièrement les politiques *Transit Oriented Development* (TOD) développées depuis les années 2000. Par une approche mêlant analyse quantitative et étude des discours des acteurs de la fabrique urbaine à Lyon, nous avons mis en évidence une corrélation entre les localisations préférentielles péricentrales des nouveaux projets et les réserves foncières stratégiques pour la métropole. S'implantant en effet majoritairement à proximité des nœuds de réseaux, les tours résidentielles contemporaines ancrent les tours dans les espaces de la régénération urbaine. Usant de discours convergents, sphère publique et sphère privée se rejoignent sur la capacité de la tour à polariser son espace d'implantation. Par rapport aux tours modernistes monofonctionnelles et enclavées, les tours contemporaines sont imaginées dans une vision intégrative de la centralité urbaine qui comprend une offre de mobilité multimodale, un riche appareillage commercial et de nombreux espaces et équipements publics. À travers l'apport de services et d'aménités

propres dans un environnement calme, naturalisé et sécurisé, la tour d'habitation contemporaine garantit dès lors à une clientèle aisée organisée en ménages de petite taille une expérience augmentée de la ville, présentée sans ses inconvénients. Pour bien des chercheurs, les modernes se complurent dans la monumentalisation de l'habitat comme une fonction unique et vitale pour un habitant rationalisé. Le retour des tours résidentielles dans les villes françaises révèle que la situation n'a guère changé. Les tours contemporaines demeurent les symboles matériels du paradigme aménagiste en place. À ceci près qu'il est dorénavant caractérisé par la compacité, c'est à dire l'interconnexion des fonctions urbaines quand celles-ci étaient séparées sous le joug du modernisme.

La tour est désormais considérée comme un package de services qui englobe non seulement les aménités urbaines (équipements, commerces, espaces publics, transport) mais également une offre immobilière de services sélectifs. À la question de l'identification des besoins primaires de l'habitant [Le Corbusier, 1923] est substituée une conception exhaustive de l'offre immobilière, conjuguant les services de l'échelle du logement à celle de la résidence, puis à celle du quartier, de la ville, voire à celle du monde. Lorsque les tours d'habitat social témoignaient d'une vision circonscrite des modes d'habiter par les penseurs modernes qu'ils légitimaient par le crédo « un logement pour tous », les tours d'habitation contemporaines traduisent au contraire une préoccupation pour la personnalisation de l'offre immobilière, produisant *in fine* de la distinction sociale. Mais il ne faudrait pas que le tournant dans la représentation de l'habitat vertical par les acteurs de la fabrique urbaine cache l'inertie de leurs approches face à l'artefact « tour ». Les acteurs de la fabrique urbaine se tiennent encore à l'extérieur de la tour et continuent à la considérer comme un objet dont la symbolique territoriale suffit à le légitimer. L'absence d'initiatives *post-occupancy* chez les architectes, les promoteurs ou les acteurs publics pour étudier les pratiques, les représentations ou les expériences de l'habiter à l'intérieur des tours demeure en effet manifeste. Or comment croire (ou non) dans la pertinence de l'habitat vertical sans prendre en compte le retour d'expérience de leurs habitants ? Bien qu'euphémisées¹⁷, peu nombreuses, plutôt basses et peu contestées socialement¹⁸, la résurgence des tours contemporaines est une invitation pour la recherche en sciences sociales à investiguer la verticalité urbaine sous son versant habité, à travers une mise en regard de ses édifices plus anciens et plus récents. Une approche polysensorielle de la hauteur résidentielle induirait une compréhension plus fine de ce qu'est la verticalité pour ses habitants, dans une dialectique entre les couches spatiales internes et externes de leurs modes de vie.

Bibliographie

Alter Norbert, 2000, *L'innovation ordinaire*, Paris, PUF, 2000, 312 p.

Ahsan Tahmina, 2016, *High-Rise résidentiel buildings in Dhaka, Bangladesh, strategies for socially and environmentally sustainable practice*, Thesis submitted to the university of Adelaide in fulfillment of the requirements for the degree of doctor of philosophy, 414 p.

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

¹⁷ Les entretiens montrent que le terme de « tour » est évité lors de la commercialisation avec les clients potentiels. Lui est préférée notamment l'expression d'« immeuble de belle hauteur ».

¹⁸ Hormis le projet de la Dame de Staël à Lille et la tour d'Occitanie qui dépasse les 100m, les projets n'ont pas rencontré d'opposition forte de la part d'associations.

- Appert Manuel, 2016, *Les formes de la métropole : du réseau à la canopée, de la mesure au paysage : Tours, skyline et canopée*. Géographie. Université Lyon 2, 293 p.
- 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, Montès Christian, 2015, « Skyscrapers and the redrawing of the London skyline: a case of territorialisation through landscape control », *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], Special issue 7, Online since 13 July 2015, connection on 01 June 2019. URL : <http://journals.openedition.org/articulo/2784> ; DOI : 10.4000/articulo.2784.
- 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>.
- Baxter Richard, 2017, “The High-Rise Home: Verticality as Practice in London”, *International journal of urban and regional research*, p. 334-352.
- 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.
- Brégnac François, Montès Christian, 2016, « De la connaissance intime du lieu au contrôle marketing du paysage dans la construction d’un “skyline”. Retour sur l’étude prospective « Une silhouette urbaine pour Lyon » », *Métropolitiques*, URL : <https://www.metropolitiques.eu/De-la-connaissance-intime-du-lieu.html>
- Chamboredon Jean-Claude, Lemaire Madeleine, 1970, “Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement”, *Revue française de sociologie*, 11-1, p. 3-33.
- Chatterjee Mohua, 2009, “Perception of Housing Environment among High Rise Dwellers”, *Journal of the Indian Academy of Applied Psychology*, Vol. 35, Special Issue, p. 85-92.
- Churchman Arza, Ginsberg Yona, 1984, “The image and experience of high rise housing in Israel”, *Journal of Environmental Psychology* 4(1), p. 27-41.
- Costello Lauren, 2005, « From Prisons to Penthouses : The Changing Image of High-Rise in Melbourne », *Housing Studies*, Vol. 20, No. 1, p. 49–62.
- Damon Julien, 2017, « Les Français et l’habitat individuel : préférences révélées et déclarées », *Sociologies* [Online], Files, Où en est le pavillonnaire ?, Online since 21 February 2017, connection on 01 June 2019. URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/5886>.
- Didelon Clarisse, 2010, « Une course vers le ciel : mondialisation et diffusion spatio-temporelle des grattes-ciel », *M@ppemonde*, Maison de la géographie, 03 (99), 17 p.
- Dolowitz P.David, Marsh David, 2000, « Learning from Abroad : The Role of Policy Transfer in Contemporary Policy-Making », *Governance*, 13 (1), p. 5-23.
- Dorignon Louise, 2019, *High-rise living in the middle-class suburb: a geography of tactics and strategies*, Thèse de doctorat, Université de Melbourne, Université Lyon 2.
- Douay Nicolas, 2015, « Le Vancouverism : hybridation et circulation d’un modèle urbain », *Métropolitiques*, URL : <https://www.metropolitiques.eu/Le-Vancouverism-hybridation-et.html>.
- Downing G.L.A., Calway J.P.T., 1963, “ Living in High Flats, Problems of Tenants and Management”, *R.S.H.*, 5, p. 237-242.

- Firley Eric, Gimbal Julie, 2011, *La tour et la ville, Manuel de la Grande hauteur*, Parenthèses, 264p.
- Drozd Martine, Appert Manuel, Harris Andrew, 2017, “High-Rise Urbanism in Contemporary Europe.” *Built Environment* 43 (4), p. 469–480.
- Drozd 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.
- Dubois Olivier, Van Criekingen Mathieu, 2006, “La ville durable contre les inégalités sociales ? Compacité urbaine et gentrification », *Urbia* n°1, p. 9-18.
- Dushina Anna, Florence Paulhiac Scherrer, Franck Scherrer, 2015, “Le TOD comme instrument territorial de la coordination entre urbanisme et transport : le cas de Sainte-Thérèse dans la région métropolitaine de Montréal”, *Flux* n° 101/102, p. 69-81.
- Estèbe Patrick, 2004, *L'usage des quartiers, Action publique et géographie dans la politique de la ville*, l'Harmattan, 264 p.
- Fincher Ruth, 2007, « Is High-rise Housing Innovative? Developers' Contradictory Narratives of High-Rise Housing in Melbourne », *Urban Studies*, Vol. 44, No. 3, p. 631–649.
- Gifford Robert, 2007, “The Consequences of Living in High-Rise Buildings”, *Architectural Science Review* 50(1), p. 2-17.
- 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.
- Ghosh Sutama, 2014, “Everyday Lives in Vertical Neighbourhoods: Exploring Bangladeshi Residential Spaces in Toronto's Inner Suburbs”, *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 38.6, p. 2008–24.
- Glaeser Edward, « The challenge of urban policy », *Journal of policy analysis and management*, volume 31, p. 111–122.
- Goetz Edward, Clarke Susan, 1993, *The New Localism*, Londres : Sage, 230 p.
- Hussein Ahmid, 2010, “Living in the High-Rise flats and Apartments in Dhaka City”, *Journal of Anthropology*, vol 15, p. 131-148.
- Graham Stephen, 2015, “Luxified Skies.” *City* 19, (5), p. 618–645.
- Graham Stephen, 2016, *Vertical : the city from above and below*, Londres et New-York, Verso, 276 p.
- Guironnet Antoine, 2016, « Une financiarisation si discrète ? La circulation des standards de la filière d'investissement en immobilier tertiaire dans les politiques de développement urbain du Grand Lyon », *Métropoles*, ENTPE, [En ligne], 19.
- Hadi Yuril, 2013, *Vertical Urban Design: Social and Public Places in the Sky, The pinnacle Duxton case study Singapore*, Thesis submitted to the University of Nottingham for the degree of Doctor in Philosophy, 310 p.
- Hanif Shazia, Ahmad T., Saleem Saima, 2015, “The need to build upwards : a study on perception of vertical/apartment housing among middle income group of Lahore”, *Vidyabharati International Interdisciplinary Research Journal* 4(2), p. 39-57.

- Harris Andrew, 2014, "Vertical Urbanisms: Opening Up Geographies of the Three-Dimensional City." *Progress in Human Geography* 39 (5), p. 601–620.
- Harvey David, 1989, « From managerialism to entrepreneurialism: the transformation of urban governance in late capitalism », *Geografiska Annaler B*, 71(1), p. 3–17.
- Hodyl Leanne, « To investigate planning policies that deliver positive social outcomes in hyperdense, high-rise residential environments ». *Report, The Winston Churchill Memorial Trust of Australia*, Melbourne, 39p.
- Hung Ren Hsieh, 2009, "Issues and proposed improvements regarding condominium management in Taiwan", *Habitat International*, Volume 33, Issue 1, p. 73-80.
- Huang S.C. L., A study of outdoor interactional spaces in high-rise housing, *Landscape and Urban Planning* 78, 193–204, 2006.
- Huriot Jean-Marie, 2011, « Les tours du pouvoir », *Métropolitiques*, URL : <https://www.metropolitiques.eu/Les-tours-du-pouvoir.html>
- Jacobs J.Jane, 2005, "A geography of big things", *online papers archived by the Institute of Geography, School of Geosciences*, University of Edinburgh, 25 p.
- Jephcott Pear, 1971, *Homes in high Flats*, Edinburgh, Oliver and Boyd, 181 p.
- Jones E.Craig, Ley David, 2016, "Transit-oriented development and gentrification along Metro Vancouver's low-income SkyTrain corridor", *The Canadian Geographer*, (vol. 60), n°1, p. 9-22.
- Jourdheuil Anne-Laure, 2019, *Le logement locatif public construit par les promoteurs privés : une transformation des formes architecturales et sociales ? La production de logements sociaux en VEFA (Vente en Etat Futur d'Achèvement) en Ile-de-France depuis 2002*, Thèse de doctorat, Université Paris X.
- Kaddour Rachid, 2015, *Quand le grand ensemble devient patrimoine : réflexion sur le devenir d'un héritage du logement social et la fabrication du patrimoine à partir de cas exemplaires en région stéphanoise*, Thèse de doctorat, Université Jean Monnet.
- Karsten Lia, 2015, "Middle-class households with children on vertical family living in Hong Kong", *Habitat International* 47, p. 241-247.
- Knowles D.Richard, 2012, "Transit Oriented Development in Copenhagen, Denmark: from the Finger Plan to Ørestad", *Journal of Transport Geography*, vol. 22, p. 251-261.
- Lee Hyong Suk, 2001, *New vertical public space*, Thesis submitted to the Department of architecture of the MIT for the master degree, 64 p.
- Lee Jaehyuk, 2011, "Quality of Life and Semipublic Spaces in High-Rise Mixed-Use Housing Complexes in South Korea", *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*/156, p. 149-156.
- Le Gales Patrick, 1995, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine ». *Revue française de science politique*, 45^e année, n°1, p. 57-95.
- Lehrer Ute, Keil Roger, Kipfer Stephan, 2010, "Reurbanisation in Toronto : Condominium boom and social housing revitalization". *DisP- The planning Review*, 181, p. 81-90.
- Li Chenghuang, 2012, "Liveability of High-rise Housing Estates: A Resident-centered High-Rise Residential Environment Evaluation in Tianjin", *China, 48th ISOCARP Congress 2012*.

- McNeill Donald, 2005, « Skyscraper Geography », *Progress in Human Geography*, 29 ; 41, p.41-55.
- Meyer Han, Zandbelt Daan, 2012, « Sustainable High-rise in Dutch cities High-Rise and the Sustainable », *City Techne Press*, 4 p.
- Mollé Geoffrey, 2016, *L'innovation immobilière, une redéfinition des imaginaires résidentiels verticaux contemporains*, Mémoire de Master, Université Lyon 2, 128 p.
- Monnet Jérôme, 1998, « La symbolique des lieux : pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité », *Cybergeo : European Journal of Geography*, [Online], Political, Cultural and Cognitive Geography, document 56, Online since 07 April 1998, connection on 01 June 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/5316> ; DOI : 10.4000/cybergeo.5316.
- Montès Christian, Appert Manuel, Drozd Martine, 2017, « Enjeux de l'exploration culturelle des hauteurs urbaines », *Géographie et cultures*, 102, p. 5-14.
- Nethercote Megan, 2018, "Theorising vertical urbanisation", *City*, Volume 22, 2018 - Issue 5-6, 29 p.
- Nethercote Megan, Horne Ralph, 2016, "Ordinary vertical urbanisms: City apartments and the everyday geographies of high-rise families", *Environnement and Planning* 48 (8), p. 1581-1598.
- Niu Jianlei, 2004, "Some significant environmental issues in high-rise residential building design in urban areas", *Energy and Building*, 36, p. 1259-1263.
- Noizet Hélène, 2013, "Fabrique urbaine". Jacques Lévy ; Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, p. 389-391.
- Ornstein Sheila, Barbosa Villa Simone, Ono Rosario, 2011, "Residential high-rise buildings in São Paulo: aspects related to the adequacy to the occupant's needs", *Journal of Housing and the Built Environment*, 26, p. 73-84.
- Paquot Thierry, 2008, *La folie des hauteurs*, François Bourin, 219 p.
- Peck Jamie, Theodore Nik, 2010, « Mobilizing Policy : Models, Methods, and Mutations », *Geoforum*, n° 41, p. 169-174.
- Peynichou Lorraine, 2017, «La verticalisation de Mexico : une nouvelle forme d'urbanité ? Le cas de Plaza Carso à Nuevo Polanco », *Géocarrefour* [En ligne], 91/2, Online since 15 January 2017, connection on 01 June 2019. URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/10131> ; DOI : 10.4000/geocarrefour.10131.
- Pinson Gilles, 2010, « La gouvernance des villes françaises », *Pôle 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.
- Raimbault Nicolas, 2017, « Le développement logistique des grandes périphéries métropolitaines : régimes (péri)urbains et privatisation silencieuse de la production des espaces logistiques », *Métropoles* [En ligne], 21.
- Rosen Gillad, Walks Allan, 2013, "Rising cities: Condominium development and the private transformation of the metropolis", *Geoforum* 49, p. 160-172.
- Rosen Gillad, Walks Allan, 2014, "Castels in Toronto's sky : condo-ism as urban transformation", *Journal of Urban Affairs*.
- Veschambre Vincent, 2005, "Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation : enjeux d'appropriation symbolique de l'espace", *Noroi*, p. 79-92.

Veschambre Vincent, 2011, « La rénovation urbaine dans les grands ensembles : de la monumentalité à la banalité ? », in I. Iosa et M. Gravari-Barbas, *Monumentalité(s) urbaine(s) aux XIXe et XXe siècles. Sens, formes et enjeux urbains*, Paris, L'Harmattan, p. 193-206.

Viala Laurent, 2017, « La « ville-tour » : fiction et visée prospective », *Géographie et cultures*, 102, p. 101-120.

Wekerle R.Gerda, 1976, “Vertical Village: Social Contacts in a Singles Highrise Complex”, *Sociological Focus*, York University, Vol 9 No 3, p. 299-315.

Wolff Y. Werner, 1987, “The high-rise and the child”, *Sociological Bulletin*, Vol. 36, No. 1, p. 133-147

Yeh Stephen, Tan Soo Lee, 1975, “Satisfaction with Living Conditions,” in *Yeh* (1975), p. 214-239.

Yeung Yue Man, 1977, “ High-rise, High-density Housing: Myths and Reality”, *Habitat International*, Vol. 2. No. S/6, Pergamon Press, p. 587-594.

Zévi Bruno, 2011, *Apprendre à voir la ville*, Parenthèses, 285p.