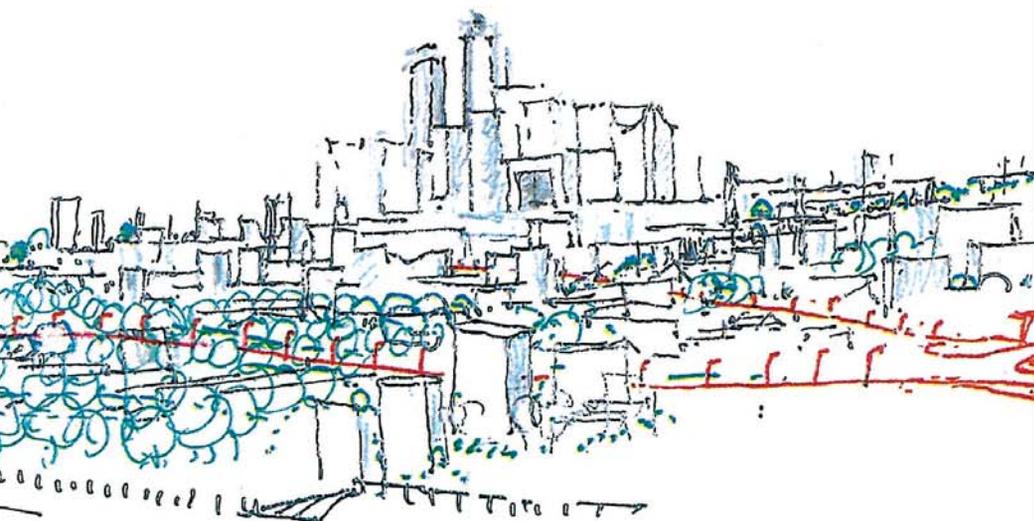


LES CAHIERS DE L'OBSERVATOIRE DE LA VILLE N°1

Formes d'habitat et densités urbaines :

Quelles opportunités pour la ville de demain ?



CAHIERS DE L'OBSERVATOIRE DE LA VILLE N°1

Février 2007

Formes d'habitat et densités urbaines :

Quelles opportunités pour la ville de demain ?

Sommaire

I - ÉDITORIAL D'ALAIN SALLEZ, PRÉSIDENT DE L'OBSERVATOIRE DE LA VILLE 5

II - DENSITÉ URBAINE : INTRODUCTION ET DÉFINITIONS 9

Augmenter les densités urbaines dans un contexte de périurbanisation 11

État des lieux 14

Définition des densités 16

III - LES 12 PROPOSITIONS DE L'OBSERVATOIRE DE LA VILLE 29

IV - ANNEXES 47

La densité en images, par Bertrand Warnier, architecte-urbaniste 49

Liste des personnes auditionnées 61

Références 62

I - Éditorial

L'Observatoire de la Ville a été conçu comme un lieu de réflexion, de prospective et d'échanges. Il a vocation à faire émerger des propositions réalistes sur l'évolution des villes.

Pour le premier débat de l'Observatoire de la Ville, nous avons choisi de nous associer à plusieurs experts aux points de vue complémentaires, pour réfléchir ensemble aux enjeux que représentent les densités urbaines pour les villes de demain. Nos réflexions se sont également nourries des résultats d'un sondage, réalisé par l'institut TNS-SOFRES sur « *Les Français et leur habitat* ». Cette étude révèle, entre autres, que ces derniers partagent le rêve d'un habitat individuel, afin d'accéder à un jardin, d'avoir une possibilité d'extension, de bénéficier d'une vue dégagée et, pour les jeunes ménages, de trouver une solution de logement plus économique qu'en centre-ville.

Les résultats de nos travaux et de nos auditions ont été rassemblés dans 12 propositions, dont les 6 principales ont été présentées le 15 février 2007, lors de notre premier débat. Nous remercions nos partenaires : la Cité de l'architecture et du patrimoine, qui nous a ouvert ses portes, Bouygues Immobilier, partenaire fondateur de l'Observatoire de la Ville qui a toujours soutenu notre démarche dans la transparence la plus totale, et le magazine *AMC - Le Moniteur Architecture*, dont le Directeur, Monsieur Frédéric Lenne, a animé cette journée de débat.

Lors de cette journée, trois thématiques ont permis à près de quinze experts externes, de venir partager leurs points de vue avec un public de plus de trois cents personnes (élus, responsables de collectivités locales, universitaires, urbanistes, architectes, etc.), réunis lors de cet événement à la Cité de l'architecture et du patrimoine.

La richesse des idées émises, des cas présentés et des solutions proposées constituent des apports attendus dans le contexte actuel du débat sur la ville. La publication de nos travaux réunis dans ce premier numéro de la collection des « Cahiers de l'Observatoire de la Ville » en assure désormais la diffusion.

Alain Sallez, Président de l'Observatoire de la Ville

Cet ouvrage est le fruit des travaux d'un comité d'experts composé de :

- **Christian Devillers**, architecte-urbaniste
- **Antoine Haumont**, géographe-sociologue urbain
- **Ingrid Nappi-Choulet**, économiste de l'immobilier, professeur à l'ESSEC
- **Bertrand Warnier**, urbaniste-architecte

Et Alain Sallez, professeur émérite de l'ESSEC, Président de l'Observatoire de la Ville

II - Densité urbaine : introduction et définitions

Augmenter les densités urbaines dans un contexte de périurbanisation : marges d'actions et d'interactions

Les choix résidentiels des ménages, favorisés depuis plus d'un siècle par la desserte croissante par les transports collectifs de zones de plus en plus éloignées des centres urbains, et, plus récemment, par le développement et la démocratisation de l'automobile, ont conduit à une périurbanisation généralisée. Pourtant, si l'étalement urbain correspond à la traduction des préférences d'une majorité de Français pour la maison individuelle, il a très longtemps été considéré par les responsables de l'urbanisme, élus et professionnels, comme un archaïsme ou une erreur de jugement, et n'a, de ce fait, jamais été l'objet de mesures propres à l'organiser ou à le réguler. La problématique du développement durable devenant toutefois de plus en plus pressante, la densité, et donc l'étalement urbain, se trouvent désormais au cœur des réflexions sur la ville.

Faut-il lutter contre l'étalement urbain de manière volontariste au risque d'aller à l'encontre de la liberté de choix des ménages ? Doit-on, au contraire, instaurer des démarches pédagogiques de négociation avec les habitants afin de faire accepter la densité ? Peut-on imaginer de nouvelles formes urbaines conciliant les acquis du desserrement et les avantages de la ville dense ? À une époque où la proposition de « Pacte écologique » de Nicolas Hulot¹ fait l'unanimité parmi la classe politique française, où la multiplicité des normes de construction tente de placer les préoccupations sociales et environnementales au centre des projets urbains, mais où, par ailleurs, les ménages français expriment un véritable refus de la densité, le chemin vers la ville durable semble encore long et inévitablement confronté à des jeux d'acteurs aux aspirations non convergentes.

Le choix des ménages : la maison individuelle...

Les ménages recherchent, dans la périurbanisation, une meilleure qualité de vie à moindre coût : elle leur offre en effet la possibilité d'habiter des logements plus grands,

1 - Hulot, N., 2006, Pour un pacte écologique, Calmann Lévy, Paris.

plus flexibles et plus confortables, que s'ils étaient restés au cœur de la ville dense. Les enquêtes régulièrement menées depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale révèlent invariablement une préférence de trois quarts des Français pour la maison individuelle. Cette aspiration trouve sa traduction dans le développement des villes : en 1999, 53,9 % des habitants des aires urbaines habitaient en périphérie des pôles urbains², tendance qui s'est encore renforcée depuis. La construction de logements individuels entre 1999 et 2004 a ainsi oscillé entre 61 % et 66 % du total de la construction neuve de logements. À ces constantes de comportement des ménages s'ajoutent l'actuel besoin criant de logements, le manque de disponibilités foncières dans les centres urbains ainsi que l'envolée des prix de l'immobilier dans certaines villes, qui, s'ils plaident en faveur d'une éventuelle densification des tissus urbains intermédiaires, poussent en réalité au desserrement.

...s'oppose aux préoccupations économiques et environnementales des collectivités locales...

Les collectivités locales et l'État mesurent à l'heure actuelle les conséquences environnementales et économiques de l'étalement urbain qui induit une consommation élevée des sols, un développement urbain dépendant de l'automobile, une congestion des réseaux de transport, un coût important en équipements et en énergie, ainsi qu'une pollution atmosphérique accrue. L'impératif de durabilité environnementale de la ville implique *a minima* un effort de rationalisation des voiries et des réseaux divers. Les responsables politiques d'un grand nombre de communautés urbaines et de communautés d'agglomérations prennent position, en général, pour une redensification du tissu urbain existant. Cette tendance est d'ailleurs soutenue par la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), qui vient de publier un ouvrage sur les densités urbaines³. La réaction française n'est pas isolée dans le monde, et se retrouve aussi bien en Grande-Bretagne, en Allemagne et dans les pays scandinaves, que dans de grandes métropoles comme Casablanca, Vancouver, San Francisco et Tokyo. Au sein

2 - INSEE Première n°1058, Janvier 2006.

3 - Sous la direction d'André Rossinot, Marcel Belliot, Francis Cuillier et Nathan Starkman, Octobre 2006, Habitat, formes urbaines : Densités comparées et tendances d'évolution en France, Fédération nationale des agences d'urbanisme.

même des intercommunalités, elle ne fait cependant pas toujours l'unanimité, dans la mesure où les élus communaux ont parfois le souci de maintenir un statu quo en ce qui concerne la densité urbaine afin de répondre aux attentes de leur électorat.

...mais ne peut être ignoré des professionnels, les aménageurs et les promoteurs

L'implantation de nombreuses activités économiques, du *back-office* aux centres de recherche, en dehors des centres-villes pour des raisons évidentes de réduction des coûts et de gain d'espace, le jeu des régimes fiscaux, et les tendances du marché immobilier privé, s'opposent assez naturellement à la volonté publique de redensifier les quartiers centraux. Soumis aux documents d'urbanisme élaborés par les collectivités locales, les aménageurs et les promoteurs sont également dépendants de la loi du marché, c'est-à-dire, en ce qui concerne le logement, de la demande des particuliers. De plus, les aménageurs publics peuvent être amenés à vouloir densifier pour des raisons économiques d'amélioration des bilans d'opération. Quant aux promoteurs, ils représentent théoriquement la demande solvable, même si la présence de nombreux investisseurs sur le marché lors de certaines opérations peut en fausser l'analyse. En outre, une part non négligeable des constructions neuves ne répond pas à des normes de qualité suffisantes puisque seule la moitié des maisons individuelles bâties en France chaque année est réalisée par des constructeurs spécialisés, l'obligation d'engager un architecte n'intervenant que pour des surfaces supérieures à 170 m².

Et demain ?

Que se passera-t-il d'ici dix à quinze ans ? Sur un plan purement quantitatif, les densités urbaines ne seront probablement pas bouleversées si l'on considère d'une part que le renouvellement de l'habitat se fait au rythme de 1 % par an du nombre de logements, d'autre part que la dispersion de l'habitat ne sera pas stoppée instantanément. La

marge d'action et d'orientation des formes de la ville ne dépassera donc pas, en toutes hypothèses, 10 à 15 % du parc immobilier résidentiel.

Cela signifie-t-il qu'il n'y aura pas de transformation marquante des formes urbaines et des usages de la ville dans les quinze prochaines années ? Ceci est beaucoup moins sûr. Les nouvelles localisations d'activités pourront y contribuer même si elles ne sont pas considérées ici. Mais, surtout, les destructions de parties d'habitat qui pèsent lourdement dans les représentations urbaines, comme les grands ensembles, ou la construction de tours dans le tissu urbain traditionnel peuvent transformer l'image des formes urbaines. Certains acteurs y aspirent, notamment pour l'immobilier d'affaires. Les traitements des espaces publics – plantations, trottoirs, alignements, généralisation des transports urbains en site propre et transformation des voiries, aménagement des espaces interstitiels – pourront accompagner différentes formes de densification et contribuer, ainsi, à la perception et à l'usage de la ville par ses habitants.

Une chose est néanmoins certaine : l'impératif de durabilité de la ville, aussi bien en termes purement physiques, d'aménagement et d'urbanisme, que d'usages, se fait de plus en plus sentir. D'un point de vue environnemental et architectural bien sûr, mais aussi social et économique. Les réflexions que l'Observatoire de la Ville a menées, avec l'aimable collaboration des élus et professionnels de l'urbanisme qu'il a auditionnés, cherchent à apporter, au travers de la présentation et de l'analyse d'exemples français et internationaux, des réponses nouvelles à des questions qui ne le sont pas.

État des lieux

De nombreuses considérations peuvent être développées à propos des villes et de leurs densités. Des thèses remarquées, comme celle de Vincent Fouchier⁴, des publications de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAURIF)⁵, de l'Atelier

4 - Fouchier, V., 1998, Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles, *La Documentation Française, Paris*.

5 - IAURIF, Note rapide sur l'occupation du sol, Juin 2005, Appréhender la densité. N°382, Les repères historiques. N°383, Les indicateurs de densité. N°384, Formes urbaines et densité.

parisien d'urbanisme (APUR)⁶, des agences d'urbanisme de Bordeaux, Lille, Marseille, Nantes et Toulouse, et récemment de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU)⁷ traitent de la question. À la suite des auditions et des recherches conduites par l'Observatoire de la Ville, quatre constats essentiels s'imposent. D'abord présentés succinctement, ils sont repris et développés dans la suite de ce document.

- 1. Les densités ne sont pas uniformément réparties sur l'ensemble d'un territoire urbain.** Les centres se différencient des couronnes périphériques, elles-mêmes distinctes des zones périurbaines. Certaines villes se sont en outre développées selon des schémas dits « en doigts de gant » puis « en archipel ».
- 2. Des régularités typologiques des formes d'habitat émergent de la diversité des tissus bâtis :** ces formes d'habitat peuvent alors être associées à des densités, faibles, moyennes ou fortes, et trouvent une traduction visuelle dans les photographies de tissus urbains caractéristiques et exemplaires.
- 3. Les densités d'habitants évoluent moins vite que les densités de surface,** en raison, d'une part, de la recomposition de plus en plus fréquente des familles, qui entraîne des besoins de surfaces plus grandes, et, d'autre part, de la lenteur de l'évolution des modèles culturels du mode d'habiter.
- 4. Les rapports sociaux sont bien plus associés aux formes d'habitat qu'aux densités :** peut-on dire, par exemple, qu'ils sont plus intenses en habitat collectif que dans le pavillonnaire ? De plus, la perception des densités par les habitants ne correspond généralement pas aux densités réelles des quartiers dans lesquels ils vivent. Ce sont en effet d'autres caractéristiques qui prévalent : continuité des rues, disposition et hauteur des bâtiments, symboles, etc. Quelles sont alors les grandes tendances des pratiques résidentielles des Français, et comment les densités sont-elles vécues ?

6 - APUR, Note de 4 pages, Juin 2003, n°10, Quelle forme urbaine pour quelle densité vécue ?

7 - Ibid.

Définition des densités

Un rappel des modes de calcul des densités, préalable au développement de ces quatre observations, s'impose. La notion de densité, rapport entre une quantité (nombre de mètres carrés de plancher, nombre d'habitants, nombre de logements, nombre d'emplois, nombre d'entreprises) et l'espace occupé par cette quantité (surface de terrain), dépend en effet de l'aire géographique et du type de surface de référence, et de l'indicateur statistique pris en compte. Les travaux de l'Observatoire de la Ville se sont appuyés sur trois types de densité : la densité bâtie ; la densité de logements, brute et nette ; et la densité d'habitants, brute, nette et urbaine.

Le **coefficient d'occupation du sol** (COS), quotient de la surface constructible sur la surface de parcelle, est l'outil utilisé dans les règlements d'urbanisme pour définir la densité constructible sur un terrain. Il ne permet en rien de présager des formes urbaines. En revanche, la **densité bâtie** à l'îlot est le reflet de l'existant : elle inclut à la fois l'emprise au sol du bâti, le nombre moyen de niveaux et les éventuels espaces publics présents sur le site. Elle se calcule comme suit :

$$\text{densité bâtie} = \frac{\text{emprise au sol du bâti} \times \text{hauteur moyenne}}{\text{surface de l'îlot}}$$

La **densité de logements, ou densité résidentielle**, correspond au rapport entre le nombre de logements et la surface, en hectares, sur laquelle se trouvent ces logements. De même, la **densité d'habitants, ou densité de population**, indique le nombre de personnes habitant sur une surface donnée.

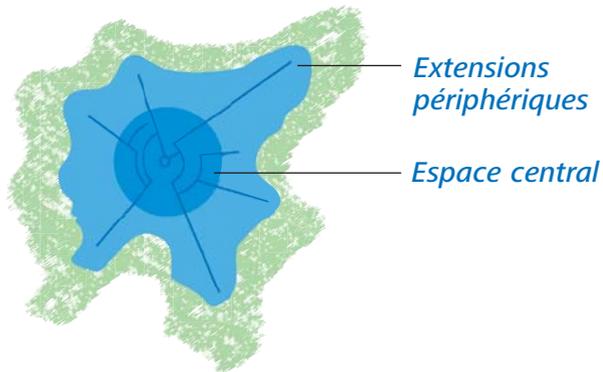
La **densité brute** prend en compte l'ensemble du territoire considéré sans exclusion : à l'échelle de la parcelle, emprise du bâti, espaces libres à l'intérieur et voies de desserte internes, auxquels s'ajoutent les équipements collectifs bâtis ou non, les espaces verts, la voirie principale et les infrastructures. La **densité nette**, par contre, ne s'intéresse qu'aux surfaces réellement occupées par l'affectation

donnée : emprise du bâti, espaces libres à l'intérieur de la parcelle ou de l'îlot, voies de desserte internes.

1. Répartition des densités

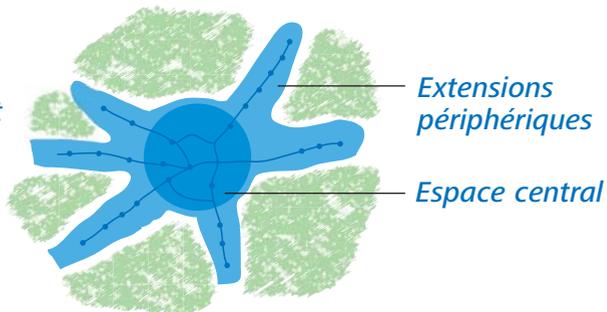
Il y a trois grandes familles de répartition des densités, toutes étant rattachées à l'espace central de la ville, là où se trouve concentré l'essentiel des équipements et services d'un niveau supérieur ; les densités les plus fortes accompagnent ces « lieux » où la qualité – et la quantité – des commodités (les commerces, les lieux de culture et de loisirs, etc.) sont suffisamment attractives pour que la qualité du logement ne soit pas forcément l'élément prédominant.

Schéma n°1
Étalement concentrique



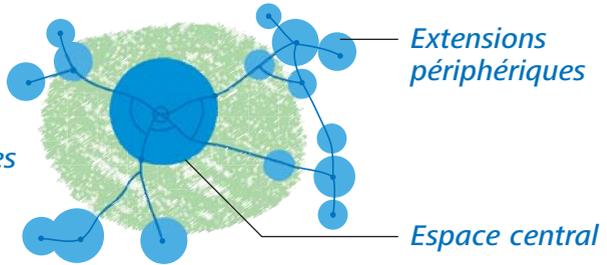
- Le premier type de répartition est un **étalement concentrique** qui, par anneaux successifs, enserre le noyau central.

Schéma n°2
Structure en doigts de gant



- Pour éviter l'encerclement total, une deuxième famille de répartition consiste à créer une structure en « **doigts de gant** » : les axes de déplacement à partir du centre (routes, voies ferrées ou lignes de transports collectifs) condensent autour d'eux le développement. Les espaces intermédiaires entre deux doigts sont, dans le meilleur des cas, affectés à des espaces de nature ou à des équipements – de sports ou de loisirs – consommateurs de grandes surfaces.

Schéma n°3
Couronne de protection verte et développement par unités satellites



- Une dernière manière de maîtriser le développement spontané (comme il se produit, dans la première description, par anneaux concentriques) consiste à créer une **couronne protectrice verte autour de la ville-centre** et d'avoir des sortes de satellites à courte ou moyenne distance qui soient des supports au développement d'un habitat généralement de petites et moyennes densités. Ces « satellites » disposent des services de proximité propres à assurer une qualité de vie résidentielle tranquille et organisée.

2. Régularités typologiques des densités et des formes d'habitat

L'ouvrage de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) *Habitat, formes urbaines : Densités comparées et tendances d'évolution en France*, paru en octobre 2006, présente, grâce au travail commun de vingt-trois agences d'urbanisme françaises, des exemples de formes urbaines de différentes époques que l'on retrouve fréquemment dans les agglomérations françaises, ainsi que des programmes d'habitat récents, denses et pourtant attractifs pour leurs habitants.

On se propose de reprendre ici, pour chaque typologie d'habitat, l'opération présentant la densité bâtie nette la plus basse et celle présentant la densité bâtie nette la plus élevée. Comme on peut le constater, un même type d'habitat peut offrir des densités très variées, la multiplicité des formes urbaines permettant en effet une importante diversité des programmes (voir page suivante).

3. Évolution des besoins de surfaces et des densités résidentielles

Les ménages français ont connu des évolutions importantes en termes de stabilité et de taille depuis le début du XX^e siècle, liées à des facteurs démographiques et culturels : vieillissement de la population, modification des structures familiales. La composition familiale traditionnelle cède peu à peu la place à une multiplicité de situations auxquelles correspondent des besoins différents en matière de logement. Deux tendances apparues au siècle dernier se poursuivent : la surface des logements et le nombre moyen de pièces augmentent (4 pièces en 2002), alors que la taille moyenne des ménages diminue (2,4 personnes en 2002). Les événements qui surviennent au cours de la vie des individus et des ménages sont de plus touchés par des changements : que ce soit dans la sociologie des âges (moins de naissances, décohabitations tardives des jeunes adultes, allongement de la vie), ou dans les ruptures et les recompositions.

Plusieurs phénomènes sont en effet à l'œuvre : tout d'abord, l'éclatement des familles, notamment le divorce des couples, engendre de la mobilité résidentielle tout en créant des besoins de surfaces de logement plus grandes, puisqu'un parent divorcé constitue à lui

Individuel discontinu ou groupé			
	Densité bâtie nette : 0,19 <i>Lotissement ouest, Le Rheu, Rennes Métropole</i>		Densité bâtie nette : 0,65 <i>Hameau du Château 1, Villeneuve d'Ascq, Lille Métropole</i>
Individuel continu			
	Densité bâtie nette : 0,30 <i>Quartier des Brosses, Magnanville, Mantes-en-Yvelines</i>		Densité bâtie nette : 1,03 <i>Îlot Chevreul, Saint-Étienne, Saint-Étienne Métropole</i>
Collectif discontinu			
	Densité bâtie nette : 0,63 <i>La Grande Borne, Grigny, Lacs de l'Essonne</i>		Densité bâtie nette : 3,24 <i>L'Hermitage, Nantes, Nantes Métropole</i>
Collectif continu			
	Densité bâtie nette : 0,93 <i>Colline des Pères, Saint-Étienne, Saint-Étienne Métropole</i>		Densité bâtie nette : 5,57 <i>Lotissement Gérandou-Dunkerque, 9^e arrondissement, Paris</i>
Collectif continu et discontinu			
	Densité bâtie nette : 1,20 <i>ZAC "Hôpital des enfants", Bordeaux, Bordeaux Métropole Aquitaine</i>		Densité bâtie nette : 3,57 <i>ZAC Bercy, Îlot Paul Pommard, 12^e arrondissement, Paris</i>
Intermédiaire (habitat semi-collectif ou opérations mixtes logements et commerces)			
	Densité bâtie nette : 0,49 <i>Îlot Plein Sud, Acigné, Rennes Métropole</i>		Densité bâtie nette : 2,50 <i>Le Mabilais, Rennes, Rennes Métropole</i>
Mixte (individuel et collectif)			
	Densité bâtie nette : 0,22 <i>Îlot Rue du commerce - Rue de l'église, Entre-Deux, La Réunion</i>		Densité bâtie nette : 3,50 <i>Îlot Julien-Beaumarchais, Clermont-Ferrand, Clermont Métropole</i>

* Sous la direction d'André Rossinot, Marcel Belliot, Francis Cuillier et Nathan Starkman, Octobre 2006, Habitat, formes urbaines : Densités comparées et tendances d'évolution en France, Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU)

seul une famille avec enfants. On constate également que de plus en plus de personnes âgées conservent leur grand logement dans le cadre des relations intergénérationnelles, tendance favorisée par l'instabilité des familles qui font alors appel aux aînés. Les cohabitations deviennent fréquentes, au moment de l'entrée dans la vie adulte (colocation) et au moment du vieillissement (logement en échange de services). Qui plus est, les personnes seules habitent rarement des studios, à moins d'être étudiantes, et certaines pièces spécialisées sont désormais recherchées (vérandas, espaces de jeux, de bricolage, garage). Le cumul de ces différents facteurs entraîne l'augmentation des besoins de surface par personne et pose la question de la mise en relation du type d'habitat et de la structure des ménages.

Aujourd'hui, le besoin dominant en France correspond à celui d'une famille avec enfants ; or, l'offre résidentielle des centres et des péri-centres est de moins en moins adaptée à cette demande. Le taux de rotation des grands logements étant de plus très faible, le choix des ménages se porte sur la maison individuelle périurbaine. L'inertie de la structure du parc de logements ne permet cependant pas d'en espérer une modification radicale ni une adaptation immédiate aux changements sociétaux : la création d'une offre nouvelle paraît donc d'autant plus essentielle que les cycles démographiques des ménages et les cycles de structuration du parc de logements n'évoluent pas au même rythme.

• L'exemple de Cergy-Pontoise

Les transformations démographiques de l'agglomération cergypontaine illustrent ces tendances : en 1990, les ménages étaient constitués en moyenne de 3,2 personnes, contre 2,6 aujourd'hui⁸. Entre 1999 et 2005, 1 800 logements ont été construits à Cergy-Pontoise, entraînant une croissance de +10 % du parc de logements en cinq ans ; la population de l'agglomération n'a en revanche augmenté que de 1 000 habitants (+ 0,7 %). Ce faible accroissement s'explique à la fois par un phénomène de desserrement sur le parc existant et par le fait que les familles qui arrivent sur le territoire sont moins nombreuses que les familles qui y vivent actuellement. Il provoque la hausse du

8 - INSEE, 2004-2005, Enquêtes annuelles de recensement.

point mort⁹ pour la production de logements dans l'agglomération, et la nécessité, donc, de construire beaucoup afin de conserver la population actuellement installée sur le territoire et de permettre à la ville de continuer à se développer.

• Le poids des modèles culturels

Les évolutions des modèles culturels sont bien plus lentes que ne le souhaiteraient les architectes et les urbanistes. Elles doivent pourtant être prises en considération dans les réflexions sur l'aménagement du territoire et la programmation de logements : la culture des habitants leur donne une compétence à habiter qui ne peut être ignorée. La première enquête sur les choix résidentiels des ménages français a été menée en 1947 : elle indiquait que leur préférence allait à 74 % à la maison individuelle. Or, ce chiffre n'a quasiment pas varié depuis soixante ans, ce qui ne signifie pas pour autant que l'ensemble des personnes interrogées pouvait à l'époque ou peut aujourd'hui se permettre d'habiter une maison individuelle. Le développement du périurbain n'est pas seulement le fait de personnes qui ne peuvent se loger ailleurs pour des raisons financières, mais bien un choix délibéré d'un certain nombre de ménages jeunes qui s'y installent tout en conservant une activité professionnelle dans la ville voisine. À l'heure actuelle, les primo-accédants et les jeunes ménages privilégient en effet très clairement la maison individuelle. Il est d'ailleurs particulièrement frappant de constater que les jeunes ont aujourd'hui les mêmes désirs en termes de logement et de mode de vie que leurs parents il y a trente ans.

4. Densités et espaces vécus

On ne conçoit pas qu'un dossier sur les densités résidentielles contemporaines n'apporte pas quelques informations sur les usages de l'habitat et sur l'appropriation des cadres de vie.

Dans ce cadre, on a choisi de présenter deux grilles de lecture portant respectivement sur les pratiques résidentielles et sur le vécu des densités.

9 - Le point mort correspond à la production de logements nécessaire sur une période et un territoire donnés afin de maintenir le nombre d'habitants sur ce territoire au cours de cette période. Le calcul du point mort prend en compte les besoins en logements liés au desserrement, ceux liés au renouvellement du parc de logements, et ceux liés aux variations du taux de vacance et de résidences secondaires.

• Les pratiques résidentielles, quelques tendances

Une analyse détaillée des pratiques résidentielles en France appellerait des développements assez longs à cause de la diversité des types de logements ou des types de ménage et des particularités locales dans les peuplements (sans compter tout ce qui relève des précarités et des désaffiliations). On a préféré présenter un tableau simplifié, organisé selon quatre thèmes fédérateurs : l'organisation des logements, l'appropriation de l'habitat, la mobilité résidentielle, la constitution des proximités.

Dans l'organisation des logements, c'est sans doute l'augmentation régulière de leur taille qui intéresse le plus directement la question des densités, l'autonomisation des rôles dans les familles et les ménages entraînant en effet une demande d'espaces particuliers et supplémentaires (chambre des enfants, bureau, salle de jeux...) ¹⁰.

L'appropriation de l'habitat est une autre dynamique de l'évolution moderne. Elle accroît la séparation entre l'espace domestique (privé) et l'espace extérieur (commun ou public).

Les modalités de l'appropriation, tout comme ses manifestations, sont diverses, dans l'aménagement des lieux de vie et dans la mise en scène des identités, mais le contrôle de l'accès au logement et aux espaces communs (entrée, escaliers, ascenseur, etc.) est une préoccupation généralisée, significative des codes du vivre ensemble et discriminante dans l'évaluation des situations résidentielles.

Un troisième élément structurant les pratiques de l'habitat est une mobilité résidentielle organisée pour l'essentiel par un parcours en étapes selon l'âge des individus et la composition des ménages. On retient en particulier que l'accès aux logements d'aires centrales denses (bien dotées pour les formations et les réseaux d'entrée dans la vie professionnelle) est en même temps un objectif et un problème pour de nombreux jeunes adultes, et qu'ensuite, une part notable de la mobilité résidentielle s'inscrit en principe dans des distances courtes.

10 - Singly, F. de, 2003, Les uns avec les autres. Quand l'individualisme crée du lien, Paris.

Il reste à dire un mot des proximités du logement, dont la fonctionnalité a varié au fil du temps dès que l'accès aux emplois, aux équipements et aux consommations a porté sur des aires étendues. Aujourd'hui, les flexibilités dans l'emploi ou les loisirs et la généralisation des télésystèmes augmentent l'autonomisation physique de l'habitat, même si l'ingénierie fonctionnelle des proximités conserve du sens dans une offre de services facilement accessibles, favorisée en principe par la concentration de la population.

Organisation de l'espace domestique, appropriation et contrôle de la privatisation, opportunités dans la mobilité résidentielle, offres de services dans la proximité : **autant de projets pour les individus et les ménages et autant de demandes de garanties qui peuvent être favorisés par une densification rationnelle du peuplement, dès lors que la conception des logements autorise la mise en œuvre des modèles d'action des habitants.**

Les lectures de la densité et du desserrement ne peuvent cependant pas être interprétées dans des termes strictement fonctionnels, comme le suggèrent les observations sur la pratique et la perception des cadres de vie.

• **Le vécu des densités**

Dans une période où les diagnostics sur la qualité de la vie urbaine se multiplient, les pratiques et les perceptions des densités résidentielles dans les cadres de vie des habitants mériteraient sans doute d'être mieux connues, notamment parce que les résultats des quelques recherches et enquêtes qui traitent du thème s'inscrivent mal dans les visions statistiques, rationnelles et fonctionnelles de la concentration ou du desserrement du peuplement.

L'exemple parisien reflète bien la complexité des pratiques et des perceptions résidentielles. Une enquête pionnière de l'Atelier parisien d'urbanisme a porté, en 2003, sur quatre quartiers de la capitale dont les coefficients d'occupation du sol sont différents¹¹. Il apparaît que la forte occupation du sol de deux quartiers disons traditionnels (Rochechouart, La Roquette) est appréciée et que le bâti de quartiers aux

¹¹ - *Ibid.*

constructions plus récentes (Falguière, Jeanne d'Arc) est peu apprécié et jugé oppressant, alors que les COS y sont plus faibles. Parmi les éléments qui expliqueraient cet apparent paradoxe, les auteurs de l'étude retiennent principalement deux thèmes : la sociabilité dans les quartiers et l'effet d'immeubles modernes du type « tours et barres » (dans le quartier Falguière et, plus encore, dans le quartier Jeanne d'Arc).

Dans la question classique de la sociabilité de quartier, l'enquête de l'APUR aide à comprendre comment la construction sociale des représentations de la densité repose beaucoup sur les interactions entre les habitants. Les résultats d'un récent programme de recherches, sur les pratiques résidentielles urbaines dans des quartiers variés par leur histoire et par leur peuplement, vont dans le même sens¹².

Dans ce cadre, l'effet « tours et barres » semble avoir des particularités dans l'évaluation de la densité (généralement surestimée) et dans celle du cadre de vie (fréquemment déprécié). Il semble que la conception de ces types d'habitat les expose constamment à se trouver à l'écart des règles du jeu de la cohabitation résidentielle : mauvaise maîtrise des espaces communs, faible appropriation, surcharge d'interactions imprévisibles (on note, au passage, que la diffusion d'immeubles de grande hauteur comprenant des logements, anciennement aux États-Unis, aujourd'hui en Asie et en Russie, repose fréquemment sur le contrôle de l'accès à l'immeuble et sur la résidentialisation de services distinctifs).

L'importance de l'étalement du peuplement entre ville et campagne et de diverses formes de mobilités qui contribuent à la « secondarisation du territoire » peut être jugée coûteuse et peu favorable aux équilibres écologiques. La critique de la dédensification inclut cependant parfois, en plus, des considérations peu bienveillantes sur la société desserrée (entre mitage et miteux) ou sur l'isolement et l'enfermement dans l'habitat.

Les contraintes qui pèsent sur l'accès au logement dans le centre des agglomérations ne constituent pas la seule raison de la périurbanisation : la recherche des acquis du

desserrement dans la réalisation de projets familiaux ou professionnels et dans le choix des sociabilités lui confère en effet un sens. Si le bien-fondé économique et environnemental de la volonté publique de densification est affirmé ici, il s'agit toutefois de ne pas ignorer le poids et les raisons de tendances maintenant séculaires pour céder à un manichéisme simpliste.

Les propositions publiques en faveur des villes entendues au sens de territoires de vie emportent la raison si l'on veut bien prendre en compte la préservation de l'environnement et la rationalisation des services publics. Les recherches, les auditions d'experts, les enquêtes d'opinion menées par l'Observatoire de la Ville ont cependant montré qu'il serait naïf et injuste d'en rester à des positions de principe sans nuances.

En effet, tant par obligation que par choix, une large fraction des Français a choisi et continuera de privilégier un habitat individuel, tout au moins un habitat leur offrant les avantages de l'appropriation et de la distinction même s'il s'agit d'immeubles collectifs. L'analyse des types d'habitat et des formes de villes montre que les modèles sont divers, mais certainement pas tous compatibles. Les villes ont donc intérêt à choisir un parti de développement et d'aménagement de l'ensemble de leur territoire en portant une attention particulière aux espaces intermédiaires qui jouent un rôle charnière entre le centre-ville et la périphérie. Autant qu'au centre, l'enjeu de la densification porte sur l'organisation des franges et de la périphérie des villes.

En proposant une analyse de la question urbaine au regard de la densité et en répertoriant une douzaine de mesures qui pourraient être sélectionnées dans le cadre d'une politique cohérente, l'Observatoire de la Ville remplit la mission pour laquelle il a été constitué. Ses propositions n'ont pas la prétention de résoudre la question de la densification de la ville mais, au contraire, de nourrir les réflexions en cours. Si le travail de l'Observatoire de la Ville n'aboutit pas à une conclusion tranchée, il ambitionne, à travers ses propositions sur les densités, d'appeler au débat sur les choix décisifs des formes de l'habitat et sur l'écologie des villes.

III - Les 12 propositions de l'Observatoire de la Ville

Vers la ville durable ou 12 propositions pour augmenter les densités urbaines

Les propositions de l'Observatoire de la Ville peuvent se regrouper en trois catégories : celles afférentes aux centres-villes, celles relatives aux périphéries et tissus intermédiaires, et enfin, celles, mixtes, pouvant s'appliquer à différentes parties des agglomérations et aires urbaines.

On trouvera ci-dessous les thèmes des 12 propositions et, aux pages suivantes, une fiche par proposition.

Tissus continus des centres des villes

- Reconstituer des tissus de type haussmannien
- Régénérer des quartiers denses anciens par des opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH)
- Construire et réutiliser des bâtiments de grande hauteur s'inscrivant dans le maillage traditionnel des rues

Périphéries et tissus intermédiaires

- Densifier le tissu résidentiel intermédiaire sur lui-même
- Densifier les cœurs d'îlots
- Densifier les centres des villes et les villages dans le périurbain
- Organiser des chapelets d'urbanisation denses, autour des gares d'un réseau de transports en commun périurbain

Différentes parties de la ville

- Accompagner les quartiers périurbains par des pôles commerciaux de quartier
- Développer les transports urbains en site propre se prolongeant en périphérie
- Organiser des cônes de densification radiaux de la périphérie au centre basés sur une spécialisation sectorielle des activités
- Réhabiliter en priorité les friches raccordables au réseau de transports en commun
- Créer les conditions de l'appropriation des logements dans la ville dense

1. Reconstituer des tissus de type haussmannien

Les tissus urbains des cœurs des villes et des grandes agglomérations françaises, tels que nous les connaissons, ont été construits ou reconstruits en partie à la fin du XIX^e siècle. Il n'est donc pas étonnant qu'ils présentent fréquemment des traits de l'urbanisme haussmannien. Or, ces tissus, qui ont la caractéristique d'être très denses, sont en général très appréciés par leurs habitants. C'est notamment ce qui résulte d'enquêtes menées en 2003 par l'Atelier parisien d'urbanisme auprès des habitants des 9^e, 11^e, 13^e et 15^e arrondissements de Paris¹³ : « *Le tissu continu et resserré des quartiers anciens* » tout comme « *la hauteur quasi identique (R + 7) des bâtiments haussmanniens et néo-haussmanniens procurent davantage de sentiments d'intimité et de bien-être que d'oppression.* » La continuité des alignements sur rue et l'homogénéité des hauteurs comptent beaucoup dans ces ressentis. Par contre, il n'en va pas de même pour les nouveaux quartiers qui dérogent à ces règles. Ainsi, « *l'analyse approfondie des résultats fait apparaître que la hauteur objective des bâtiments constitue un critère objectif déterminant de la perception de la densité. Plus les habitants vivent dans des immeubles hauts et plus ils ont tendance à considérer, non seulement que la hauteur des bâtiments est oppressante, mais encore qu'il y a trop de constructions dans le quartier* » et ceci alors même que la densité réelle des quartiers aux immeubles de grande hauteur était plus faible que celle des quartiers comparés. Notons, enfin, que « *les petits immeubles, considérés comme étant à l'échelle humaine, faciliteraient les échanges entre les habitants.* »

Jean-Paul Lacaze¹⁴ apporte une explication à ces perceptions quand il écrit : « *Il est clair que les différents types de logements et les quartiers d'une ville constituent des jeux de signes* » qui, entre autres, par un phénomène de mémoire collective, « *font l'objet d'un large consensus dans l'opinion.* »

Il paraît donc judicieux dans les projets de rénovation ou de réhabilitation des centres-villes de réaliser des tissus d'habitat répondant aux caractéristiques des tissus haussmanniens.

13 - Ibid.

14 - Lacaze, J.-P., 2006, La transformation des villes et les politiques publiques, 1945-2005, Presses des Ponts et chaussées, Paris, p. 118.

Mais même dans des zones plus périphériques, des quartiers nouveaux construits selon ces principes peuvent correspondre aux attentes d'une clientèle urbaine tout en répondant à un objectif de forte densité d'habitat. C'est, par exemple, le choix réalisé par la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise pour son nouveau quartier des Hauts de Cergy. Les immeubles recouverts par des toits en zinc « à la parisienne » s'alignent classiquement le long des rues. À leur pied, les linéaires de boutiques assurent l'achalandage de proximité. Ce quartier connaît un grand succès. Il faut quelques minutes, par le RER, pour rejoindre le centre de la ville nouvelle (quartier de la préfecture) et quarante minutes le centre de Paris.

2. Régénérer des quartiers denses anciens par des opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH)

Réhabiliter des tissus denses anciens en cours de dévalorisation et de perte de population fait partie des actions à mettre en œuvre en vue d'une politique de densification urbaine. À défaut, se met en place le cercle vicieux de la paupérisation et de l'insalubrité d'un habitat que les propriétaires n'ont plus les moyens d'entretenir.

Le cas des quartiers historiques restaurés grâce à la loi Malraux sur « les secteurs sauvegardés » est bien connu. Mais d'autres quartiers anciens de moindre valeur historique se dépeuplent par paupérisation ou pour d'autres raisons, comme la condamnation des étages supérieurs du fait de la suppression des entrées d'immeubles accaparées par les linéaires de boutiques. Dans ces cas où le parcellaire possède de forts caractères d'urbanité, on peut faire intervenir « une combinatoire » d'outils incitatifs ou de moyens plus coercitifs en vue d'une requalification des logements (nombre de pièces, confort, sanitaires) et du traitement des espaces publics. Les méthodes les plus classiques sont les déductions fiscales et les aides de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, ANAH¹⁵, octroyées dans le cadre d'opérations programmées d'amélioration de l'habitat, OPAH.

15 - *Ibid.* p. 111 et 117.

On peut citer, à titre d'exemples de redynamisations et de revalorisations réussies de quartiers anciens par ces méthodes, le tissu ancien de Nancy au sud de la place Stanislas, le centre ancien commercial de Lille, dont les commerces en pied d'immeubles avaient condamné les étages supérieurs ou, plus récemment, le réaménagement du centre historique de Bordeaux comprenant, notamment, « la restauration de 2 000 logements en accession à la propriété classique ou aidée et loyers conventionnés, intermédiaires ou libres. »¹⁶ Ces actions, combinées avec la desserte du tramway, ont entraîné une réappropriation et un retour spectaculaire dans le centre-ville de Bordeaux d'une partie des Bordelais, en particulier des familles avec enfants.

3. Construire et réutiliser des bâtiments de grande hauteur s'inscrivant dans le maillage traditionnel des rues

La construction ou la réutilisation de bâtiments de grande hauteur constitue une pratique courante dans d'autres pays que la France. On peut citer le cas de Vancouver aujourd'hui, où l'on construit des immeubles de grande hauteur sur les gares de la ville, à l'image de Tokyo, ou le cas emblématique de Manhattan. En Asie extrême-orientale, qu'il s'agisse d'immeubles d'habitation ou d'activités, le choix de la grande hauteur se généralise. On peut aussi observer un phénomène avant-coureur, la transformation, notamment à San Francisco, de gratte-ciel de bureaux en lofts d'habitation ou d'artisanat.

Les exemples parisiens d'immeubles de grande hauteur – Front de Seine, 13^e arrondissement, Maine Montparnasse – existent sans être probants, de l'avis des Parisiens, notamment lorsque les immeubles ne s'inscrivent pas dans le maillage traditionnel des rues.

Dans tous les cas évoqués, remarquons qu'il s'agit de grandes métropoles. Avant de préconiser cette voie pour les grandes villes de province, il conviendrait, nous semble-t-il, de mener des recherches sur l'ingénierie sociale de la grande hauteur.

16 - Projet Centre historique de la mairie de Bordeaux.

L'éventualité qu'une partie du parc des logements urbains trouve place dans des immeubles de grande hauteur souffre aujourd'hui en France d'une insuffisance de connaissances sur le statut des immeubles élevés dans les pratiques résidentielles.

D'une part, l'image des « tours » est dans l'ensemble dépréciée mais sans que l'on sache bien ce qui revient aux caractéristiques physiques des immeubles, à leur place dans le tissu urbain, à leur statut d'occupation ou à des particularités dans le peuplement. L'évolution du profil est mal connue. Les comparaisons de sites relativement anciens avec les réalisations des années 1960-1980 ou avec des réhabilitations récentes sont trop rares.

D'autre part, la diffusion d'immeubles élevés dans diverses grandes villes du monde, comme on l'a vu, amène à dénoncer un déficit français dans la modernisation. Sans toujours prendre garde à ce qui revient à la mixité fonctionnelle dans les tours d'Amérique du Nord, d'Asie ou de Russie, accompagnée généralement de contrôles et de la privatisation distinctive d'équipements résidentiels.

En un mot, l'avancement des connaissances et la maturation du dossier de l'ingénierie sociale de la grande hauteur dans l'habitat seraient utiles.

4. Densifier le tissu résidentiel intermédiaire sur lui-même

Au-delà de la ville historique compacte souvent délimitée par des boulevards créés au XIX^e siècle, se sont constitués des quartiers intermédiaires composés de pavillons, de petits immeubles ou de maisons accolées avec jardin. Ce furent longtemps les zones de la croissance urbaine la plus dynamique, à forte dominante résidentielle, qui recèlent aujourd'hui des densités de population pouvant varier entre 80 et 180 habitants à l'hectare. Bien que leur densité soit très inférieure à celle de la ville centre, ces tissus font partie de la ville continue, la plupart du temps desservie par les transports en commun. Leur forme résidentielle varie d'une ville à l'autre avec des

maisons en bande en R + 1 ou R + 2, comme à Lille, et les « échoppes¹⁷ », à Bordeaux ou ailleurs, avec des tissus mixtes plus discontinus.

Fortement appropriés par leurs habitants et valorisés sur le plan foncier, ces espaces urbains connaissent cependant de nos jours des rythmes de croissance ralentis dus à certains blocages. Ceux-ci tiennent souvent à deux types de facteurs. L'un, bien connu, provient de l'insuffisance des services de proximité, l'autre, directement lié à la question de la densité, résulte, bien souvent, de l'impossibilité pour les habitants de s'agrandir sur place et par conséquent de densifier leur propre habitat. Il s'agit, le plus souvent, de création de pièces supplémentaires soit par extension de la maison sur son propre terrain, soit par élévation d'un étage supplémentaire. Or, ces extensions sont généralement interdites par les règlements d'urbanisme.

Ces quartiers des premières couronnes périurbaines qui accueillent une fraction importante de la population urbaine méritent certainement une attention particulière de la part des collectivités locales, permettant leur densification par transformation du tissu existant et par revalorisation de leur espace public : rues, places, etc. Ce doit être là l'objet de politiques d'urbanisme concertées avec les habitants en vue d'aménagements publics et de la révision des règles d'urbanisme autorisant l'augmentation des COS résidentiels. Comme il a été dit précédemment, il faut trouver de multiples manières de traiter la qualité urbaine par l'accompagnement du changement des formes de la ville.

5. Densifier les cœurs d'îlots

Les exemples sont nombreux d'espaces creux en cœur d'îlot qui, avec le temps, ont pu se transformer en espaces bâtis. Ce fut le cas des cours transformées en ateliers par les artisans, mais aussi, à l'échelle urbaine, de jardins cachés à l'intérieur des îlots qui ont été partiellement ou totalement construits avec le temps. Certaines transformations de cette nature ont donné naissance à des organisations spatiales originales dans

17 - Maisons individuelles carrées, de un à trois niveaux, caractéristiques du centre ancien bordelais.

lesquelles chaque maison ou appartement s'est retrouvé doté d'une terrasse ou d'un petit jardin.

Des exemples intéressants par leur qualité architecturale peuvent être trouvés dans le Nord de l'Europe. À proximité de la France, certains îlots de la trame intérieure d'Ostende de la première moitié du XX^e siècle en fournissent une illustration.

Un exemple particulièrement célèbre de densification de la ville sur elle-même est celui de la trame urbaine conçue, en 1859, par l'ingénieur général Cerda pour l'extension de Barcelone. Les îlots furent tous bâtis à l'extérieur selon la même géométrie. À l'origine occupé par des jardins, l'intérieur des îlots est, de nos jours, en général complètement construit.

Ces types de densification peuvent-ils être autorisés par des règlements d'urbanisme ménageant la souplesse d'évolution et la qualité de la forme urbaine ? Il y a là un champ de recherche et de création qui pourrait s'appuyer sur l'évaluation sociale, environnementale, architecturale et économique de la densification de trames urbaines constituées originellement d'îlots creux.

6. Densifier les centres des villes et les villages dans le périurbain

La crainte d'un peuplement trop étalé, dans ses versions périurbaines et « rurbaines », est aujourd'hui un leitmotiv des propos qui visent un aménagement territorial plus rationnel et plus écologique. Il convient plutôt d'organiser la tendance lourde de la croissance périurbaine des villes et, par là même, d'en améliorer la fonctionnalité et la densité. En effet, l'opposition tranchée entre la densification des aires centrales et le desserrement de leur périphérie n'est pas une alternative réaliste. Les enjeux portent plutôt sur ce qu'il convient d'introduire dans la ville compacte pour permettre des appropriations résidentielles et susciter dans les villes et les terroirs desserrés ce qui peut favoriser les socialisations.

Ainsi, de petites villes sont de plus en plus englobées dans les aires urbaines des grandes agglomérations, formant des territoires « en archipel », selon l'expression du sociologue Jean Viard¹⁸. L'objectif est de renforcer et densifier ces petits pôles urbains afin qu'ils constituent un réseau naturel de centres de services et d'animation de l'aire urbaine de la grande ville, à l'image du rôle qui avait été dévolu aux villes nouvelles des grands schémas directeurs des années 1960 et 1970 et à l'instar de ce qui se produit dans les périphéries métropolitaines en Europe et en Amérique du Nord.

Dans les territoires ruraux-urbains, la trame ancienne des villages et des bourgs est une structure majeure, modernisée par divers rattrapages domestiques et collectifs, revitalisée par l'arrivée de nouveaux venus et décloisonnée par les réseaux d'équipements, de services et de transports. Autant de points d'appui pour l'organisation et l'accompagnement d'un desserrement plus dense.

Encore faut-il reconnaître l'originalité et le dynamisme des cultures résidentielles périurbaines, différentes des cultures de la ville dense et de celles de la banlieue classique, mais probablement porteuses d'une part de l'avenir du territoire et de la société.

7. Organiser des chapelets d'urbanisation denses autour des gares d'un réseau de transports en commun périurbain

Organiser une urbanisation dense autour des gares d'un réseau de transports en commun périurbain constitue l'une des actions à mettre en œuvre pour canaliser l'expansion urbaine et favoriser l'apparition et la diffusion de nouveaux usages de la ville.

Les stations des réseaux de transports en commun « lourds » représentent en effet des points structurants des tissus intermédiaires et du territoire périphérique des villes : à l'intérieur même des corridors d'urbanisation longeant ces réseaux, les zones urbaines les plus denses se situent généralement à proximité des gares. Nantes, pourtant assez dense sur l'ensemble de son territoire, présente des « pics de densité » autour des

18 - Viard, J., 1994, *La Société d'archipel – ou les territoires du village global*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

stations de tramway. À l'étranger, Vancouver s'est doté, il y a une dizaine d'années, d'un transport en commun automatique qui relie les principaux pôles de l'agglomération. Portée par la politique publique, une densification des quartiers s'est opérée autour des gares de ce nouveau réseau : des tours d'habitation, des bureaux et des centres commerciaux y rencontrent un véritable succès alors même qu'ils se situent à une dizaine de kilomètres du centre-ville.

Accompagner ce phénomène de densification autour des gares, cela signifie également exercer un contrôle de l'urbanisation entre les lignes de transports en commun pour éviter un étalement urbain trop important. Dans les années 1960, Copenhague prévoyait son développement en chapelets de villes, selon l'image de l'urbanisation en « doigts de gant ». À la suite de cette première phase, les autorités de Copenhague cherchent aujourd'hui à revaloriser les friches aisément accessibles depuis le centre-ville, et à densifier les zones déjà urbanisées, notamment celles qui sont bien reliées au centre. La présence d'un transport en commun conditionne donc le choix des quartiers à densifier. La réalisation de cet objectif de densification se fonde en particulier sur la maîtrise foncière, le lancement d'appels à projets, et le recours à des formes variées de partenariats public-privé.

Une politique de densification de la ville repose donc sur le développement de transports en commun accompagné par la création de pôles denses d'habitat et de services autour des gares, ce qui doit être décidé et porté par les autorités locales. L'échec du transport en commun construit le long de la baie de San Francisco rappelle la nécessité d'une coordination des politiques publiques.

8. Accompagner les quartiers périurbains par des pôles commerciaux de quartier

Favoriser la densité urbaine passe, en partie, par la stabilité et le développement résidentiel des quartiers de la ville, de ses franges et même de sa périphérie. L'une des

conditions de cette attractivité réside dans une offre commerciale et de services de proximité. Or, le développement généralisé des hypermarchés en périphérie, bien au-delà de la plupart des autres pays européens, a détruit l'équilibre entre offre de proximité et pôles de grandes surfaces. D'autres initiatives de regroupement d'enseignes qui voient aujourd'hui le jour ont toute leur utilité si leurs localisations sont envisagées dans un équilibre entre le centre-ville, les quartiers et la périphérie.

Le danger serait de négliger ou de détruire sans réhabilitation l'offre des quartiers qui connaissent un retour des populations, en particulier les ménages âgés au pouvoir d'achat en général élevé et les jeunes ménages qui y trouvent une alternative à l'éloignement périurbain.

C'est donc une priorité de ménager un accès facile aux commerces de proximité des quartiers. Les moteurs en sont les supermarchés et les « *hard discounters* ». En font également partie les bars-brasseries, les boulangeries, la restauration ; traditionnellement ce sont au moins vingt boutiques qui peuvent accompagner l'installation d'une surface alimentaire de 600 à 1 200 m². Mais l'aménagement commercial est actuellement peu pensé ; il n'existe pas d'outils qui permettent aux maires d'acheter des fonds de commerce et de développer des pôles commerciaux de proximité. Le travail sur la proximité représente une réelle opportunité pour la cohésion de la ville.

9. Développer les transports urbains en site propre se prolongeant en périphérie

De plus en plus d'agglomérations françaises, à l'instar de Bordeaux, Nantes, Strasbourg, et très récemment Paris, développent les transports en commun en site propre (TCSP) afin de diminuer le trafic automobile dans les centres-villes tout en offrant aux habitants de la périphérie des facilités de déplacement. L'arrivée d'un TCSP, ouvert sur la ville, nécessite une refonte de l'aménagement des axes de circulation et

des espaces publics, dynamisant et valorisant les quartiers traversés au point qu'il est devenu un outil de la densification.

Entre 1950 et 1999, la population bordelaise a crû de 50 % tandis que la tâche urbaine a été multipliée par deux et que la densité bâtie et la densité d'habitants à l'hectare ont diminué en conséquence. L'emprise du bâti atteint aujourd'hui 60 % dans la zone centre ; elle n'est plus que de 4,5 % dans la zone périurbaine. Au regard de ces chiffres jugés préoccupants, la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) mène depuis quelques années une politique de densification de l'agglomération, dont le tramway constitue l'un des principaux leviers. Son arrivée a en effet entraîné l'élargissement et la restructuration du centre ancien de Bordeaux, l'ouverture de la zone centrale sur les quais et le fleuve, et la dynamisation de la rive droite, jusque-là négligée. Le tramway permet par exemple à l'opération du Lac de voir le jour : ce quartier de la rive droite affichera, une fois réalisé, une densité de 120 logements à l'hectare. La régénération du tissu d'échoppes, qui présente un COS de 1, contre un COS de 0,25 pour les quartiers périphériques de maisons individuelles, a par ailleurs favorisé le retour des familles en centre-ville. L'attrait du tramway est également à l'origine d'une densification des centres-bourgs des communes limitrophes de Bordeaux, dans la mesure où, pour des raisons économiques, seules les communes les plus denses accueillent, ou accueilleront, le tramway.

Les premiers effets du réseau de TCSP sur l'évolution de l'agglomération bordelaise peuvent déjà être relevés : densification le long des corridors de transports en commun, meilleure accessibilité aux services, et redécouverte d'une vie de quartier, comme en témoigne l'augmentation du nombre de marchés de proximité. Pour favoriser la redéfinition des rapports entre centre et périphérie et la densification de ces zones, la création de lignes de tramway doit s'inscrire dans une politique cohérente de complémentarité des moyens de déplacement à l'intérieur des agglomérations : gares d'échanges avec le réseau de bus, « parkings relais » pour les automobiles comme pour les bicyclettes, possibilité d'emprunter les transports en commun avec des vélos, accès piétons étudiés et agréables.

10. Organiser des cônes de densification radiaux de la périphérie au centre basés sur une spécialisation sectorielle des activités

Un certain nombre de villes d'Europe du Nord situent très clairement leur vocation dans le champ économique, notamment en Allemagne. Au plan industriel et spatial, cela prend la forme d'encouragements à la localisation de tertiaire supérieur et de « *clusters* », ou grappes d'entreprises reliées par un même marché.

Des villes comme Hambourg, Brême, Vienne, Copenhague, Birmingham favorisent l'organisation de « *clusters* » sur des « couloirs économiques » allant du centre à la périphérie de la ville, tout en évitant de les placer à l'extérieur de l'agglomération. En effet, ces activités participent de la centralité et de l'échange des savoirs. Les ingénieurs, cadres et techniciens de ces concentrations d'entreprises habitent fréquemment autour des axes de transport desservant ces couloirs urbains, véritables cônes de densification.

Ces logiques publiques ont toutes les chances de succès dans la mesure où elles accompagnent des tendances spontanées d'organisation de l'espace. La fidélité directionnelle des déplacements d'entreprises le long des axes de transport depuis le centre-ville est bien connue en France. Un exemple tout à fait explicite est celui du Technocentre de Renault, à Guyancourt, dont le personnel et les sous-traitants se localisent de façon privilégiée entre la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et Boulogne-Billancourt.

On retrouve, avec le concept de « cône de développement radial », des opportunités de densification le long des axes de transport en cohérence avec la politique d'organisation de la ville en « doigts de gant ».

11. Réhabiliter en priorité les friches raccordables au réseau de transports en commun

Les friches urbaines, qui peuvent être d'anciennes usines, casernes, prisons, des friches ferroviaires, ou encore des friches commerciales, représentent des ressources importantes d'espaces de densification, à la fois en termes de surface disponible et, pour certaines, de qualité des constructions préexistantes. Il ne s'agit toutefois pas de lancer de grands projets de réhabilitation pour chaque friche existant en zone urbaine, mais de procéder à une sélection des friches pouvant s'inscrire dans un véritable projet urbain et de prioriser les actions en fonction de ce recensement. La réussite d'un projet de réhabilitation d'une friche exige en effet une véritable réflexion sur l'utilisation future de ces espaces délaissés, tenant compte de leur raccordement aux réseaux de transports en commun et de leur insertion dans la ville.

La Ville de Grenoble s'est engagée, depuis les années 2000, dans deux projets de reconversion de friches : la caserne de Bonne et le site Bouchayer-Viallet. La première s'étend sur 8,5 hectares, au cœur du centre historique de la ville, et n'est plus occupée depuis 1994. Le programme d'aménagement de cette grande emprise vise à étendre le centre-ville en y prévoyant des équipements publics, des locaux commerciaux et d'activités tertiaires, des espaces verts ainsi que des logements, et en la raccordant au réseau de tramway de la ville. La mutation de la friche Bouchayer-Viallet mise également sur l'emplacement favorable, en entrée de ville, de cet espace de 14 hectares (dont 6 hectares de friches) pour y développer la pluralité des activités et les liens entre Grenoble et les communes de l'agglomération.

Ces deux projets s'inscrivent dans une démarche de densification du tissu urbain et de recherche de durabilité de la ville : durabilité écologique et architecturale par la prise en compte, à toutes les échelles, de préoccupations environnementales (démarche HQE, enjeux énergétiques, raccordement au réseau de TCSP), durabilité sociale par la programmation d'une offre de logements diversifiée, allant de logements locatifs sociaux à des logements en accession à la propriété, et, enfin, durabilité économique par la mixité des usages et des activités.

12. Créer les conditions de l'appropriation des logements dans la ville dense

Les dynamiques de l'appropriation des logements (à distinguer des dynamiques de la propriété, qui ne sont pas opposables à celles de l'appropriation mais qui ont leurs structures propres) peuvent être rattachées à des évolutions durables, caractéristiques des sociabilités et des identités dans l'ensemble de la société moderne, la société des individus. La demande croissante d'autonomisation, de privatisation et de distinction du logement explique l'engouement d'une majorité de Français pour la maison individuelle avec jardin, dont la plasticité est *a priori* plus grande que celle des immeubles collectifs. Ces tendances actuelles sont à prendre en compte dans une perspective d'amélioration des opérations de logements et de densification de la ville. Elles concernent tous les types d'habitat dans tous les contextes du peuplement.

Accorder aux habitants l'autorisation de transformer leurs logements, de les adapter à leurs besoins et à leurs envies, favorise le processus d'appropriation du lieu de vie. On peut citer en exemple une opération récente de maisons individuelles à Saint-Jacques de Lalande, dans l'agglomération rennaise : à la suite de demandes émanant des habitants, la Ville a sollicité les architectes de l'opération afin qu'ils réfléchissent à une modification des règlements locaux d'urbanisme en vue d'offrir aux habitants la possibilité de transformer leurs logements (construction d'une véranda, ajout d'un étage, etc.). Une flexibilité accrue des règlements d'urbanisme légitimerait les microdécisions individuelles, essentielles pour une transformation de qualité des villes s'inscrivant dans une logique de durabilité environnementale, architecturale, sociale et économique.

Les manifestations de l'appropriation sont toutefois diverses dans l'aménagement et dans la mise en scène d'habitats identitaires et distinctifs. L'isolement du logement contre des nuisances extérieures ainsi que le contrôle de l'accès aux logements et aux espaces communs constituent une préoccupation généralisée, liée à la construction sociale de la privatisation¹⁹. Le séjour prolongé d'habitants dans l'espace commun peut notamment être perçu comme une appropriation induite. Les interfaces entre le

19 - INSEE, 2001, « Vie de quartier » in Enquête sur les conditions de vie.

dedans et le dehors (les façades, les fenêtres et balcons, les garages) et entre le privé et le public (les espaces communs, la porte de l'immeuble, le devant, la rue) sont stratégiques pour la mise en œuvre des modèles de l'appropriation et pour donner aux habitants des garanties résidentielles dans la ville dense. Si la maison individuelle permet aujourd'hui la meilleure réalisation de ces modèles, la réussite de cette dernière ne dépend pas de la taille de la parcelle, ce qui offre donc la possibilité de programmes assez denses. Les diverses pratiques de l'habitat peuvent, de plus, être mises en œuvre avec succès dans des immeubles variés pour autant que leur conception et leur gestion soient attentives à la cohabitation résidentielle.

Loin de constituer des « solutions miracles », les propositions formulées par l'Observatoire de la Ville seront d'autant plus intéressantes et profitables qu'elles seront débattues. Si elles ne sont en effet pas destinées à être toutes applicables dans une même ville, elles visent, en revanche, à ouvrir des pistes de réflexion et de recherche pour une densification urbaine qui s'appuie sur les caractéristiques environnementales et architecturales des territoires tout en prenant en compte l'existence indéniable, pour une grande partie des Français, d'acquis du desserrement.

IV - Annexes

La « densité en images », par Bertrand Warnier

LA QUALITÉ URBAINE

**C'est l'autre manière de parler de la densité,
elle peut et doit être abordée de nombreuses manières :**

1 – LA VILLE A CHANGÉ DE FORMES

2 – LA VILLE A CHANGÉ DE DIMENSION

**3 – LES NOUVELLES ÉCHELLES
DE COMPOSITION URBAINE**

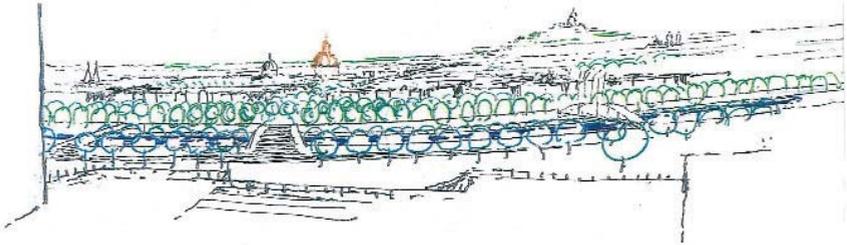
4 – LA VILLE EST ELLE-MÊME UN PAYSAGE

1 – LA VILLE A CHANGÉ DE FORMES

Le vocabulaire architectural du XX^e siècle a été en rupture avec celui de la ville traditionnelle.

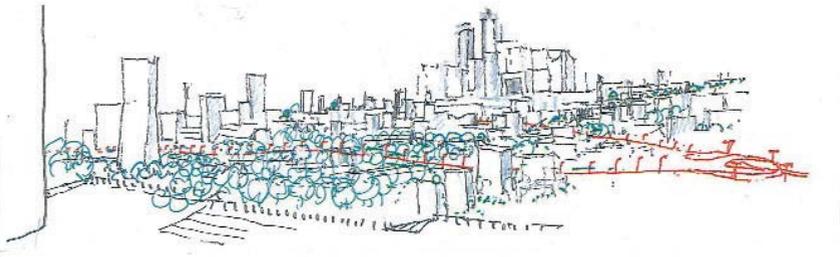
A - LA VILLE TRADITIONNELLE

Fruit de l'histoire, la ville traditionnelle est riche, diversifiée, attractive, visitée et dédensifiée.



B - LES FORMES DU XX^e SIÈCLE

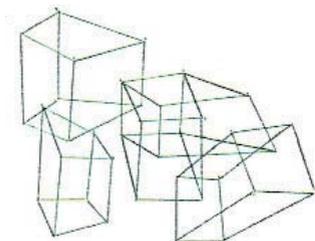
Nouvel édifice urbain dont l'image n'est pas encore appropriée, la ville du XX^e siècle n'a pas encore été rabaotée, apprivoisée par les ans.



Elle est pourtant riche de potentiel et il faut apprendre à la voir avec ses accumulations, ses ajouts... attendre que le temps fasse son œuvre, pour que la ville devienne un lieu recherché, sorti de la spirale du ghetto (ex. : le Marais en d'autres temps).

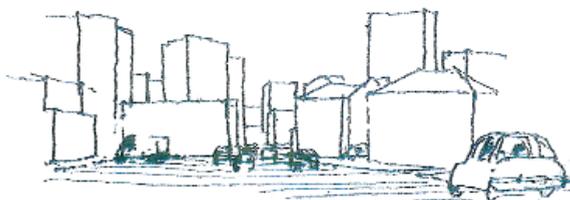
C - LA VALEUR CULTURELLE DES NOUVELLES FORMES URBAINES

Le « cube » s'est emparé de la ville, il est à présent perçu sous des formes complexes inattendues.

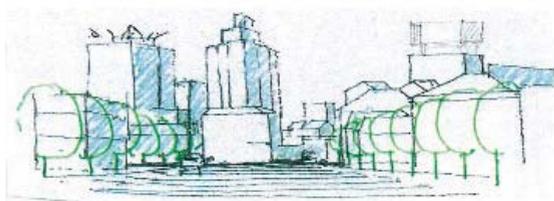


*« L'œil qui pense »
Paul Klee*

Ce ne sont plus les images dévalorisantes avec des tours et des barres disséminées et isolées.

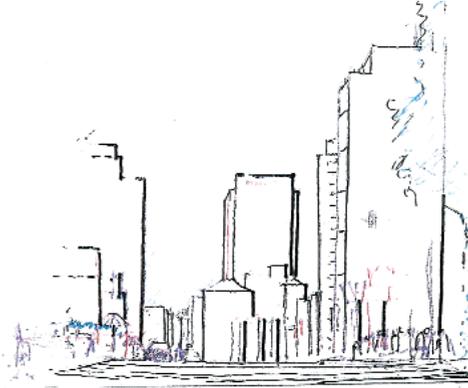


C'est devenu, avec le temps, des silhouettes urbaines avec des volumétries variées et des espaces urbains civilisés et végétalisés.



Nombre de villes sont marquées par cette modernité

Elles doivent une partie de leur attractivité à ces nouvelles images urbaines.



Ces formes chaotiques aux géométries enchevêtrées sont les signes et les traits de la ville d'aujourd'hui. Il est à remarquer qu'ils l'ont été dans la peinture à toutes périodes.



Piero Della Francesca 1492



John Marin 1932

Et pourtant, on démolit alors que les maîtres mots sont « densité », « économie d'espace », « développement durable », le tout sur un fond de crise du logement. Les grands ensembles ou leurs équivalents ne sont pas d'une densité faible et présentent l'avantage d'offrir de vastes surfaces au sol, bien que mal utilisées. Les tours sont mal considérées mais exploitables, à l'instar des vieux garages d'autrefois transformés en lofts, des tours vides qui pourraient être de nouveaux endroits convoités, aux vues imprenables.

Ces lieux sont devenus, ou sont en passe de devenir, des lieux bien desservis, dotés d'équipements et de services qui les rendent ou les rendront attractifs et peu éloignés des centres principaux.

2 – LA VILLE A CHANGÉ DE DIMENSION

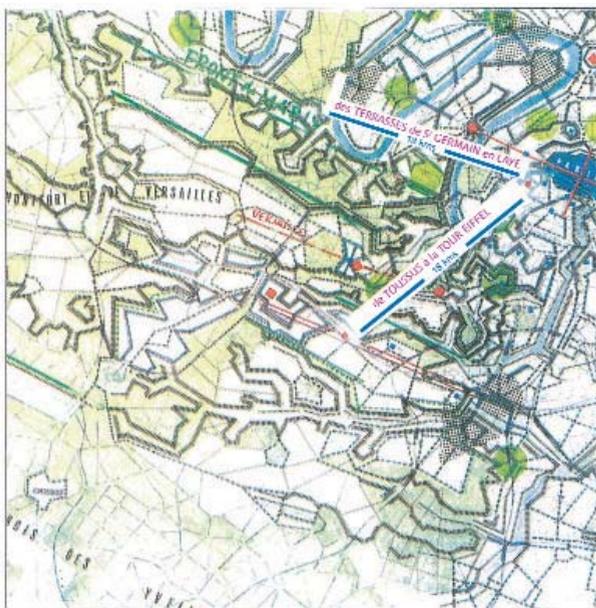
Un rayon de 30 km autour de la ville, c'est encore la ville avec son bassin d'habitat et d'emplois.

Les préoccupations se sont bornées au fonctionnement (infrastructures, services) sous la bannière du « Zoning » (urbain-rural, résidentiel-activités). Mais une absence totale dans la sphère de la beauté, autrement dit de la qualité.



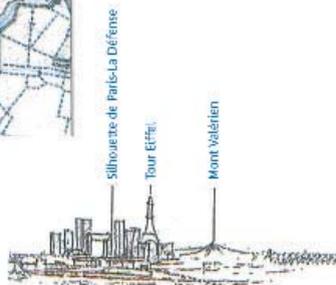
On a la capacité de ranimer ce type d'ambition, comme en témoigne l'aqueduc de la Montagne Sainte Victoire, parmi beaucoup d'autres ouvrages d'art du XIX^e siècle et aujourd'hui les grands travaux du TGV ou d'une manière spectaculaire, le viaduc de Millau.

Ce serait un progrès considérable que d'associer les périphéries aux images des centres-villes. Non pas seulement avec des aménagements à l'échelle de la ville traditionnelle, mais ceux qui permettraient de donner une identité métropolitaine, et par conséquent une notoriété, à l'ensemble du « corps urbanisé ».



Carte tectonique du centre du bassin de Paris (on y trouve les lignes directrices de la ville étendue).

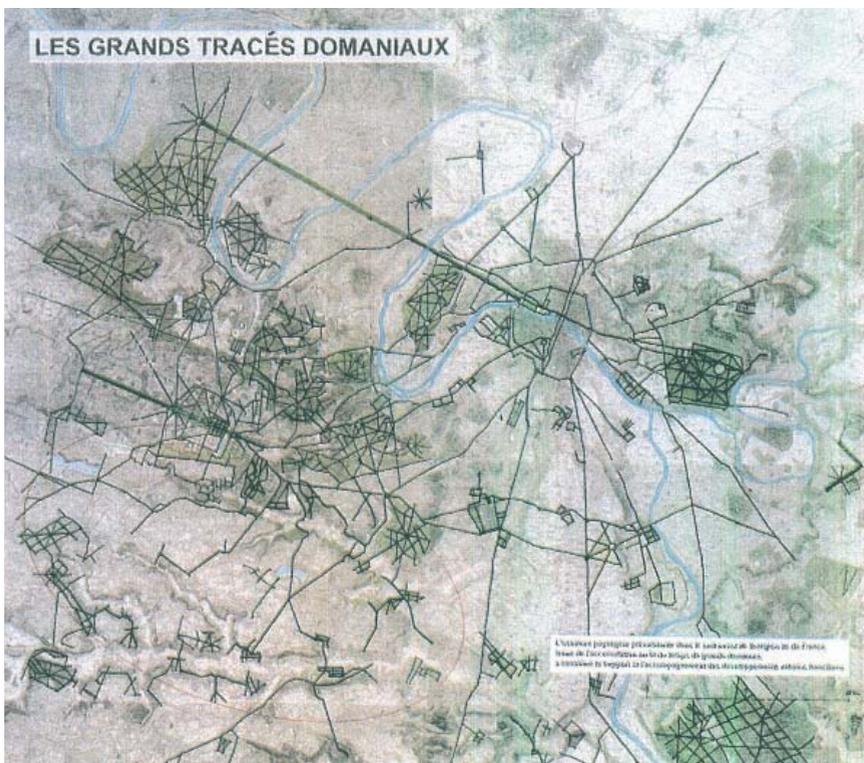
La grande échelle existe. Les « tours » s'imposent, elles dominent souvent la géographie, l'uniformité de la tache d'huile serait compensée par de nouvelles perceptions à des échelles géographiques inhabituelles et que les « décideurs » ignorent superbement.



3 – LES NOUVELLES ÉCHELLES DE COMPOSITION URBAINE

Elles existent potentiellement, mais n'ont pas été exploitées.

Dans le sud-ouest parisien, les tracés des grands domaines et leurs liaisons, partiellement ou totalement conservés, ont structuré l'urbanisation ultérieure. Chaque fois qu'ils ont été respectés dans la mutation de l'occupation des sols, ils ont constitué un élément de qualité essentiel, par des liens autant physiques que symboliques, comme par la tenue des espaces publics résultants.



Ce tissu « vert » est représentatif d'une qualité de vie où s'agrègent les avantages de la ville (les services, la mobilité) et les vertus de la campagne (l'espace, la verdure). Cela pourrait être le substrat de « ville européenne » moderne, où la ville est présente et la nature serait urbaine.

Les développements urbains, dans leurs composantes urbaines et paysagères, pourraient être structurés par des tracés régulateurs attentifs à la géographie, délimitant des alvéoles, ici libres, aux fonctionnalités pouvant être évolutives dans le temps, vertébrées par un réseau adapté aux nécessités des déplacements, y compris dans les transports en commun lourds.

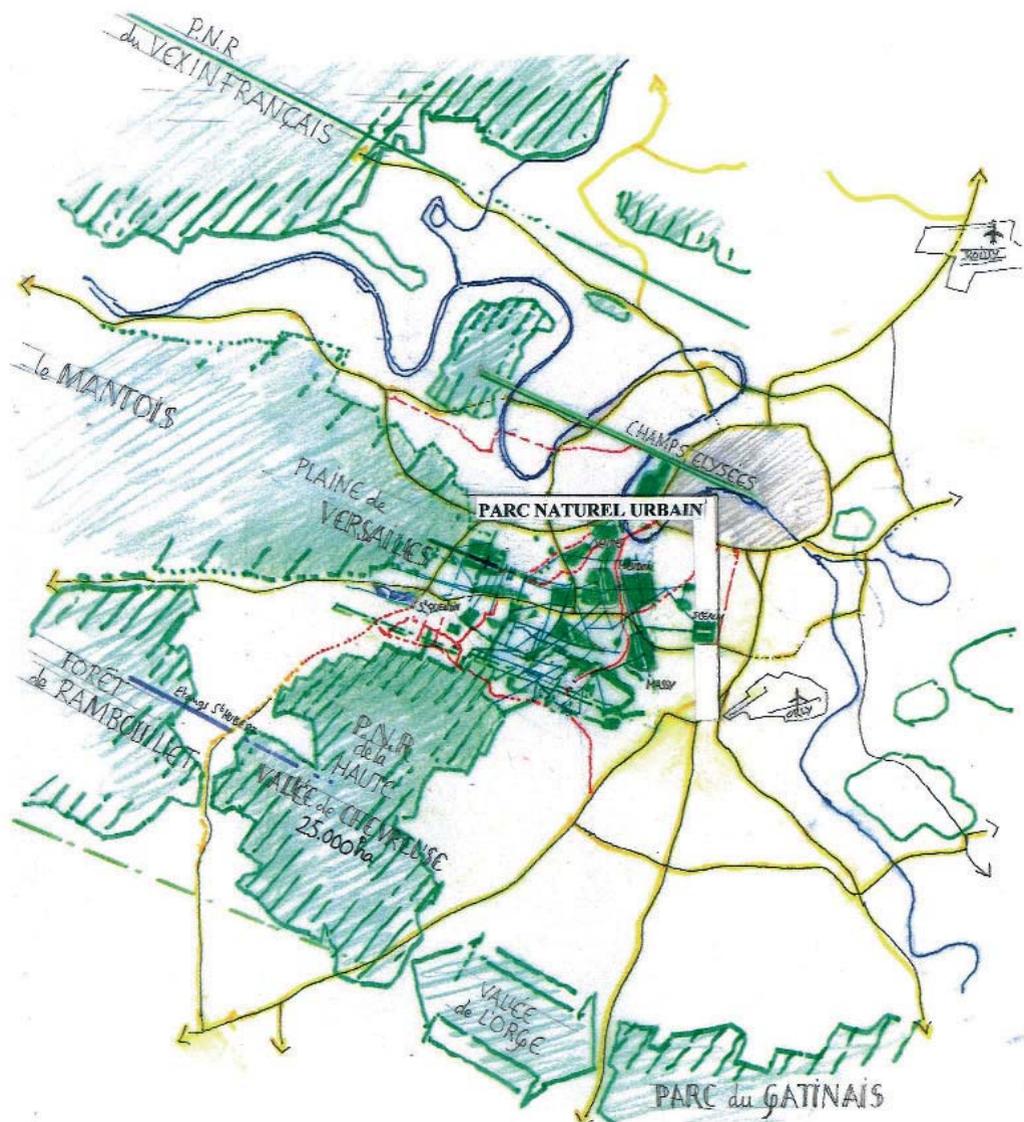
Le nouveau « filet » de la ville pourrait être constitué de percées, de grandes allées, de chemins, la campagne serait devenue parc. Les fils continus ainsi tressés donneraient une nouvelle apparence à ce qui, dans les cartes de la ville traditionnelle, est dessiné par des rues encadrées de bâtiments.



Extraits du cahier des charges de la consultation internationale en cours de lancement pour le grand plateau de Saclay.

Sur la carte, les rues de Paris sont tracées en jaune et celles d'une structure urbaine contemporaine apparaissent en vert.

Rapports nouveaux avec la ville, rapports nouveaux avec la campagne, ou rapports reconquis.



4 – LA VILLE EST ELLE-MÊME UN PAYSAGE

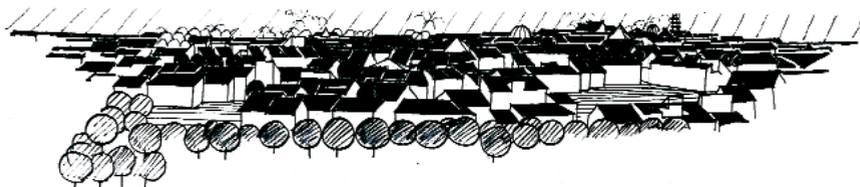
Avec quelles spécificités architecturales ?

Maisons de villes, immeubles, équipements ordinaires ou de prestige, rues, places, squares... Il en résulte des accumulations et des superpositions de formes géométriques, de végétation, de couleur...

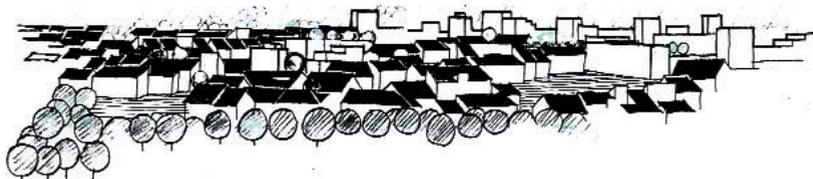
Les silhouettes urbaines sont multiples et probablement enchevêtrées par désir de variétés et de réalisme économique.



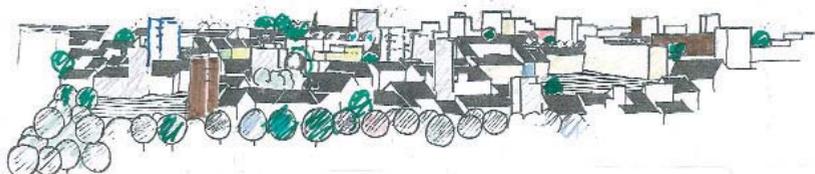
Vocabulaire architectural : toitures plates



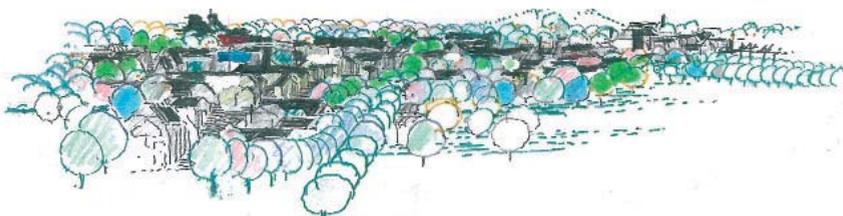
Vocabulaire architectural : toitures inclinées



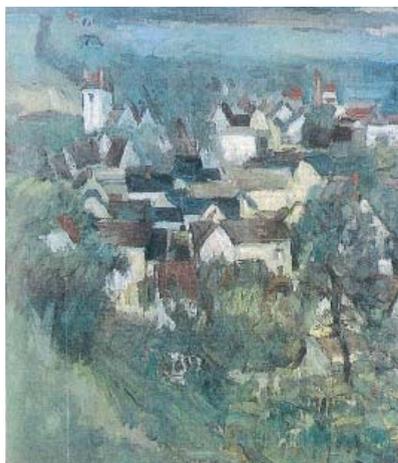
Vocabulaire architectural : toitures mixtes et juxtapositions



Vocabulaire architectural : toitures mixtes et imbrications



Ces dernières « images » tentent de refléter ce qui s'exprime par l'actualité des choix individuels, mais aussi dans un cadre qui nécessite une bonne part de volontarisme. Elles s'apparenteraient aux visions ou à l'imagination de peintures contemporaines, où s'entremêlent la rigueur de la géométrie et les couleurs de l'harmonie.



P. Cézanne



P. Klee

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

- Monsieur Francis Ampe, ingénieur-urbaniste ;
- Monsieur Marcel Belliot, Secrétaire général de la Fédération nationale des agences d'urbanisme ;
- Monsieur Richard Bender, Doyen émérite et professeur au College of Environmental Design de Berkeley et Directeur de la section Urban Construction à l'Université de Tokyo ;
- Monsieur Francis Cuillier, Directeur de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux ;
- Monsieur Jean-Claude Driant, géographe-urbaniste, Professeur à l'Institut français d'urbanisme (Paris XII) ;
- Monsieur Jean-François Gabilla, Directeur de la province Sud de Bouygues Immobilier et président de la Fédération des promoteurs-constructeurs en France ;
- Monsieur Pierre Kermen, deuxième Adjoint au maire de Grenoble, chargé de l'urbanisme et de l'environnement, et président de la SEM Grenoble SAGES ;
- Monsieur Dominique Lefebvre, Maire de la ville de Cergy et Président de la communauté d'agglomérations de Cergy-Pontoise ;
- Monsieur Michel Pazoumian, Délégué général de l'association Procos et Président-fondateur du cabinet Bérénice ;
- Monsieur Jean-Louis Subileau, Directeur général de la SAEM Val-de-Seine ;
- Monsieur Claude Taffin, Directeur des études pour l'Union sociale de l'habitat ;
- Monsieur Paul Vermeyley, urbaniste, consultant auprès de la Commission européenne.

RÉFÉRENCES

Benevolo, L., 1988, *Histoire de l'Architecture moderne, Tomes 1, 2, 3, 4*, Dunod, Paris

Fouchier, V., 1998, *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles*, La Documentation Française, Paris

Gibelli, M.C., « *Le défi du développement durable* » in Gollain, V., et Sallez, A., 1999, *Emploi et territoires en Ile-de-France : prospective*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues

Hulot, N., 2006, *Pour un pacte écologique*, Calmann Lévy, Paris

Lacaze, J.-P., 2006, *La transformation des villes et les politiques publiques, 1945-2005*, Presses des Ponts et chaussées, Paris

Singly, F. de, 2000, *Libres ensemble. L'individualisme dans la vie commune*, Pocket, Nathan, Paris

Singly, F. de, 2003, *Les uns avec les autres. Quand l'individualisme crée du lien*, Paris

Viard, J., 1994, *La Société d'archipel – ou les territoires du village global*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues

Sous la direction d'André Rossinot, Marcel Belliot, Francis Cuillier et Nathan Starkman, Octobre 2006, *Habitat, formes urbaines : Densités comparées et tendances d'évolution en France*, Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU)

APUR, Note de 4 pages, Mars 2002, n°4, *La densité, un bon outil pour connaître Paris ?*

APUR, Note de 4 pages, Juin 2003, n°10, *Quelle forme urbaine pour quelle densité vécue ?*

ESSEC Chaire Immobilier, 2006, *Données statistiques sur le logement en France*

Habitat et Vie Urbaine, 2006, n°166, Collection « Recherches » du PUCA

IAURIF, Note rapide sur l'occupation du sol, Juin 2005, n°382, *Appréhender la densité. Les repères historiques*

IAURIF, Note rapide sur l'occupation du sol, Juin 2005, n°383, *Appréhender la densité. Les indicateurs de densité*

IAURIF, Note rapide sur l'occupation du sol, Juin 2005, n°384, *Appréhender la densité. Formes urbaines et densités*

IAURIF, *Les Cahiers Habitat*, Février 2006, Supplément Habitat n°40

INSEE, 2001, « *Vie de quartier* » in *Enquête sur les conditions de vie*

INSEE, 2004-2005, *Enquêtes annuelles de recensement*

INSEE Première n°1058, Janvier 2006

Conception et réalisation graphique : Vae Solis Corporate
www.vae-solis.com

Illustration de couverture : Bertrand Warnier

Formes d'habitat et densités urbaines :

Quelles opportunités pour la ville de demain ?

Bien que la ville soit source d'enjeux importants, tant économiques que sociétaux et sociaux, force est de constater qu'il manque encore de véritables lieux d'échanges aux différents acteurs (habitants, promoteurs, élus, architectes, urbanistes...) pour rassembler efficacement leurs expertises et leurs points de vue.

L'Observatoire de la Ville cherche à offrir aux acteurs concernés un lieu d'information, de réflexion et d'échanges sur l'état des villes françaises, sur leurs évolutions et sur les défis auxquels elles devront répondre.

Il a donc pour objectif de créer les circonstances propices au débat, pour imaginer des solutions innovantes et proposer des applications concrètes aux acteurs de la ville.

